اخبار کوتاه

افزایش نسبی دمای هوای تهران

اداره کل هواشناسی استان تهران از افزایش نسبی دما طی روزهای آینده خبر داد. بر پایه الگوهای همدیدی و بررسی نقشه‌های پیش‌یابی، طی پنج روز آینده وضعیت جوی استان تهران، آسمان صاف تا قسمتی ابری در ساعات بعدازظهر و شب همراه با افزایش وزش باد پیش‌بینی می‌شود.

همچنین طی روزهای شنبه و یکشنبه (۱۰ و ۱۱ خردادماه) در ارتفاعات به ویژه ارتفاعات شرقی استان، گاهی رگبار و رعد و برق و احتمال طوفان تندری و تگرگ دور از انتظار نیست.

ممنوعیت جدید برای حجاج

تردد زائران حج به شهرهای غیرزیارتی عربستان ممنوع شد. به گزارش ایرنا، سازمان حج و زیارت از ممنوع بودن تردد زائران حج ۱۴۰۴ در شهرهای غیرزیارتی عربستان سعودی به غیر از مکه و مدینه خبر داد.

باتوجه به زیارتی بودن روادید حج، زائران تمام کشورهای اسلامی در موسم حج صرفا مجاز به تردد در مکه و مدینه هستند و هرگونه سفر انفرادی به دیگر شهرهای عربستان ممنوع است. برپایه این گزارش، روادید صادر شده در موسم حج صرفا جهت حضور شهروندان دیگر کشورها در دو شهر زیارتی مکه مکرمه و مدینه منوره است. هر گونه حضور انفرادی هموطنان در شهرهایی همچون طائف، ریاض، جده و دیگر شهرهای عربستان سعودی به منزله تردد غیرمجاز تلقی شده و درصورت مشاهده زائران در شهرهای غیرزیارتی، برابر قوانین با آنها برخورد خواهد شد. زائران در زمان حضور در کشور عربستان ضمن رعایت کلیه قوانین و مقررات، ترجیحا ترددهایشان به صورت گروهی و با استفاده از اتوبوس‌های اختصاصی حجاج ایرانی باشد.

صدور مجوز مراکز ترک اعتیاد به وزارت بهداشت محول شد

رئیس سازمان بهزیستی گفت: مجوز تاسیس مراکز ترک اعتیاد که قبلا از طریق این سازمان صادر می‌شد بر اساس تصمیمات جدید، به وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی محول شده است. سیدجواد حسینی دیروز در گفت‌وگو با ایرنا درباره انتقال مجوزهای تحت مدیریت سازمان بهزیستی به درگاه ملی مجوزها، اظهار کرد: یکی از کارهایی که سازمان بهزیستی در راستای زیست بوم مشارکت در دست اقدام دارد، تسهیل و تسریع صدور مجوز برای متقاضیان کسب و کارهای تحت نظارت این سازمان است.

وی با اشاره به اینکه در سال ۱۴۰۲ حدود یک سوم مجوزهای درخواستی به موقع صادر شد، اظهار کرد: برخی گلایه‌ها در خصوص تأخیر در صدور مجوز در سال‌های گذشته از سوی این سازمان را می‌پذیریم و گاهی معطلی‌هایی داشته‌ایم اما این شاخص در سال ۱۴۰۳ به ۹۸ درصد رسید و تقریبا همه مجوزها در زمان مورد نظر صادر شد. رئیس سازمان بهزیستی درباره صدور مجوز کلینیک‌های ترک اعتیاد، یادآور شد: از آنجا که راه‌اندازی مراکز ترک اعتیاد برای درمان معتادان با تجویز شربت متادون بود، صدور مجوزهای مربوطه از سازمان بهزیستی گرفته و به دانشگاه‌های علوم پزشکی (وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی) محول شده است.

وی خاطرنشان کرد: در خصوص مراکز ترک اعتیادی که مشمول ماده ۱۶ قانون مبارزه با مواد مخدر هستند شورای هماهنگی مبارزه با مواد مخدر باید تصمیم‌گیری کند اما مراکزی که مشمول تبصره ۲ ماده ۱۵ این قانون هستند، با مجوز بهزیستی فعالیت می‌کنند.

اعلام شهریه مدارس غیردولتی

رئیس سازمان مدارس و مراکز غیردولتی وزارت آموزش و پرورش با بیان اینکه تا هفته پیش رو نرخ شهریه مدارس غیردولتی ابلاغ خواهد شد گفت: خانواده‌ها در حال حاضر در ثبت‌نام دانش آموزان خود مشکلی ندارند زیرا قرار بوده با نرخ شهریه سال گذشته، پیش ثبت‌نام‌ها انجام شود. احمد محمودزاده در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان اینکه الگوی تعیین شهریه مدارس غیردولتی ابلاغ شده و مدارس نیز بارگذاری کرده‌اند گفت: فقط تعیین نرخ نهایی شهریه باقی مانده که با همکاری دستگاه‌های نظارتی این کار در حال انجام است.

وی با بیان اینکه به زودی نرخ شهریه مدارس غیردولتی ابلاغ خواهد شد افزود: خانواده‌ها در حال حاضر در ثبت‌نام دانش آموزان خود مشکلی ندارند زیرا قرار بوده با نرخ شهریه سال گذشته، پیش ثبت‌نام‌ها انجام شود. مدارس براساس شهریه سال قبل، بخشی از شهریه موجود را دریافت کرده‌اند.

وی تاکید کرد: اگر به هر دلیل دانش‌آموز در مدرسه ثبت‌نام نکند، موسس حق ندارد درصدی از مبلغ دریافتی را کم کند و باید همه شهریه را به خانواده دانش‌آموز بازگرداند.

رئیس سازمان مدارس غیردولتی پیشتر اعلام کرده بود میزان افزایش شهریه مدارس غیردولتی، مشروط به ارتقای کیفیت آموزشی و پرورشی در این مدارس است.

«آرمان ملی» مشکلات کامیون‌داران را بررسی می‌کند

عدم مدیریت و پشتیبانی بزرگ‌ترین مشکل کامیون‌داران

آرمان ملی–شفق محمد حسینی: کامیون‌داران و رانندگان کامیون، با وجود سختی کار و شغل طاقت فرسایی که دارند، از وضعیت شغلی خود ناراضی هستند. آنها که در سرما و گرما در جاده‌های بین شهری و بین کشوری، درحال جابه جایی بار هستند، حتی شغلشان جزو مشاغل سخت هم نیست. در این میان، ناوگان یخچال دار، کالاهای اساسی و حساس را جابه جا می‌کند، ولی گروه‌های سودجو و باندبازی دلال‌ها سود آنچنان می‌برند و متاسفانه این ناوگان در حال فلج شدن است. لزوم یک سندیکا و انجمن جداگانه برای این ناوگان خاص و نیز لزوم بارگیری طبق نوبت و قوانین، از مسائلی است که رانندگان از آن ناراضی هستند.

در همین راستا، یکی از کامیون‌داران، درباره مشکلات این صنف، به «آرمان ملی» گفت: در ابتدا اشاره می‌کنم به بنادر ایران، از جمله مهم‌ترین آنها، بندرعباس، که در رابطه با تریلرهای یخچال دار، هیچ انجمن و هیچ مدیریتی در آنها وجود ندارد. به عنوان مثال، نه اعلام باری، نه نوبتی، و نه هیچ وضعیت مساعدی، به عنوان نمونه، یک بار دارو یا بار گوشت که حمل می‌شود، یا ماهی و مرغ و موز که از بنادر وارد ایران می‌شود و باید توزیع شود که حداکثر ظرف ۴۸ ساعت باید رسیده شود به دست صاحب کالا که در بازار توزیع شود، عمدتا با کرایه‌های به طور مثال ۵۰ میلیون تومان کرایه، اعلام می‌شود ولی باربری‌ها و دلال‌ها میان این را به راننده‌ها به این صورت اعلام می‌کنند که یک بار هست برای تهران از بندرعباس، ۳۰ میلیون صافی، درواقع یک باربری یا یک دلال درواقع نصف با نصف با کامیون‌دار بعضی پیش می‌آید ۶۰ تا ۷۰ درصد کرایه را باربری‌ها و دلال‌ها برمی‌دارند و برای راننده واریز می‌کنند. در صورتی که هیچ انجمن و سندیکا و مدیری این میان نیست که رسیدگی کنند و سر نوبت و طبق قانون و مصوبات انجام شود.

او در ادامه گفت: به طور مثال راننده یک باری را قبول و بارگیری می‌کند، از مبدأ به مقصد، مثلا از بندرعباس به مرز، آنجا وارد یک محیطی می‌شوی که همه بومی هستند و اغلب هم رفتار نامناسبی دارند. به اجبار مجبورت می‌کنند که بار را خالی کنی، که بعدا کرایه را می‌ریزیم و اگر این کار را نکنی، بارها آنجا راننده را تنها گیر آورده‌اند و دعوا و کتک‌کاری کردند و راننده مجبور به تخلیه بار بدون دریافت کرایه شده است. راننده هم حتی بعد از ماه‌ها پیگیری و شکایت به کرایه نرسیده و یا حداقل با هر ترفندی نصف کرایه را پرداخت کردند. به دلیل اینکه آنجا تعداد محلی‌ها بیشتر است. در تمام ایران هم متاسفانه این اتفاق می‌افتد، به این دلیل که می‌گویند بار را خالی کنید و نهایتا تا فردا کرایه‌ها را پرداخت می‌کنیم، بارها پیش آمده که بعد از تخلیه مشکل پرداخت کرایه داشتیم. باید شکایت کنیم و آشنایانی را در این مناطق پیدا کنیم، خیلی وقت‌ها متاسفانه حتی با وجود شکایت به جایی نرسیدیم.

> روغن بهران که ما استفاده می‌کنیم، حتی به تعویض روغنی‌ها هم داده نمی‌شود. یعنی سهمیه‌بندی شده است، درحالی که حداقل در ماه باید ۵۰ تا ۶۰ لیتر به هر راننده‌ای اختصاص یافته و به راننده تحویل داده شود

کرایه‌های پایین و زیر نرخ دولت

این راننده همچنین درباره دیگر مشکلات کامیون‌داران افزود: کرایه‌ها به صورت بسیار پایین، حتی زیر نرخ دولت که اعلام کرده است، اعلام بار می‌شود. به طور مثال یک بارنامه دولتی از مبدأ تهران، یک شرکت هلدینگ لبنیاتی معروف و بزرگ خصوصی، بار اعلام می‌کند ۲۷ میلیون تومان برای تریلر یخچال دار، برای مثلا شیراز یا بوشهر، بعد شما می‌روید آنجا بارگیری می‌کنید، هنگامی که بارگیری کردید، یک بارنامه به شما می‌دهند، این بارنامه دولتی را ۳۵ میلیون تومان اینها باید بارنامه کنند.

یعنی حداقل کرایه‌ای را که دولت تعیین کرده است، بارنامه می‌کنند، ولی می‌بینید که ۲۷ میلیون تومان طی کرده‌اند و از این ۲۷ میلیون تومان ۵ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان، کمیسیون را خود شرکت نقدا از مالک یا راننده کامیون دریافت می‌کنند. با این وجود کرایه را هم می‌گویند که بعدا به حساب می‌ریزند و نگران نباشید، بعضا بین ده روز تا یک ماه طول می‌کشد که کرایه را زیر قیمت قانونی که دولت اعلام کرده است، به شما پرداخت کنند.

وضعیت نامناسب جاده‌ها

او درباره وضعیت جاده‌های ایران نیز گفت: اصلا هیچ جاده مناسب و ایده‌آلی ما نداریم. به طور مثال اتوبان قم به کاشان، کاشان به اردستان و نایین، اتوبان قزوین به تبریز، تقریبا همه جاده‌ها افتضاح است. یک جاده که حتی انگار شما از داخل یک رودخانه رد می‌شوید، جاده قدیم لوشان به رشت است که واقعا افتضاح است. با هزینه‌های میلیونی که این کامیون‌ها دارند، خسارت‌های میلیونی به آنها وارد می‌شود. آن هم با این کرایه‌های بسیار پایین و لاستیک‌های جفتی ۶۰ میلیون تومانی چینی، روغن بسیار گران که حتی آن را هم به راحتی نمی‌توانید پیدا کنید. روغن بهران که ما استفاده می‌کنیم، حتی به تعویض روغنی‌ها هم داده نمی‌شود. یعنی سهمیه‌بندی شده است، درحالی که حداقل در ماه باید ۵۰ تا ۶۰ لیتر به هر راننده‌ای اختصاص یافته و به راننده تحویل داده شود. با ارز دولتی حتما باید لاستیک به صاحب کامیون‌ها بدهند، که بتواند به فعالیتش ادامه دهد. در تامین قطعات و لاستیک و موارد مصرفی مثل روغن و لاستیک، دولت هیچ حمایتی نمی‌کند و ما با هزینه‌های بسیار بالا باید اینها را تامین کنیم و فعالیت کنیم.

دلال‌ها و واسطه‌ها

او در ادامه افزود: وجود دلال‌ها و واسطه‌های بسیار زیاد بالاخص برای تریلرها و خودروهای یخچال دار است که وظیفه بسیار مهمی در حمل کالای اساسی و دارو در کشور دارند اما هیچ مدیریتی نمی‌شود. باندبازی بسیار است و در حال حاضر سود اصلی را دلال‌ها و رابط‌ها و واسطه‌های شرکت‌های حمل و نقل می‌برند. ما خواهان حذف دلال‌ها و واسطه‌ها هستیم و اینکه شرکت‌های حمل و نقل طبق قانون عمل کنند و کمیسیون قانونی بگیرند. این کامیون‌دار درباره بیمه رانندگان نیز بیان کرد: مبلغ بیمه رانندگان هرچند ماه یکبار افزایش پیدا می‌کند، آن هم بدون هیچ خدمات درست، بیمه تامین اجتماعی اجباری است که برای ما هیچ منافعی ندارد و فقط از ما پول می‌گیرند، حتی بازنشستگی بسیار پایین به یک راننده بعد از سی سال می‌دهند، با نرخ ۹ تا ۱۲ میلیون تومان.

او در مورد بیمه تکمیلی نیز افزود: برای این بیمه هم یک سقف بسیار پایینی درنظر گرفته‌اند و وقتی مراجعه می‌کنیم هم ابتدا که پاسخگو نیستند و سقفش را هم حدود ۴۰ تا ۴۵ میلیون تومان برای یک سال و یک بار درنظر گرفته‌اند و دندان پزشکی هم جزو آنها نیست. خیلی از بیماری‌ها جزو آن نیست. بیمه تکمیلی باید پوشش کامل بدهد و بالاتری سقف را برای راننده‌ها درنظر بگیرند. درحالی که حداقل را درنظر گرفته‌اند و یکی از اعتراض‌های راننده‌ها هم این است که این بیمه‌ها هزینه‌های گزافی از ما می‌گیرند و با حداقل امکانات و حداقل پوشش و ما خواستار این هستیم که بیمه ما جزو مشاغل سخت قرار بگیرد.

راننده‌ها سخت‌ترین شغل را دارند، در سرما و گرما، در جاده‌ها و دور از خانواده، دچار هزار مسائل هستند. سبب می‌شود که راننده از نظر روح و روان و حتی جسمی نابود می‌شود. او در ادامه نیز گفت: معاینه فنی را بین ۳ تا ۶ ماه برای یک کامیون درنظر گرفته‌اند. درحالی که می‌توانند خودرو را معاینه کامل کنند و اگر نیاز به تعمیر اساسی دارد برود و خودرو موجه باشد و به آن بیمه یک ساله بدهند. این درحالی است که در همه دنیا بیمه بین یک تا دو سال تعیین می‌شود. اما متاسفانه در ایران هر ۶ ماه یک بار باید بروند.

کمبود گازوئیل

این کامیون‌دار درباره کمبود گازوئیل نیز افزود: همه این صنف حمل و نقل گازوئیل کم دارند، اما کامیون‌های یخچال دار یک موتور دیزلی اضافه دارد، برای سردکنندگی محموله فاسد شدنی، چه خوراکی یا دارو یا حتی از سازمان انتقال خون، ما بارهای بسیار حساسی داریم. سوخت ما باید دو برابر تامین شود، متاسفانه هیچ گازوئیلی برای ما اضافه‌تر شارژ نمی‌شود. حتی کامیون‌های معمولی هم کم می‌آورند، چه برسد به ناوگان یخچال دار.

امکانات و امنیت

او درباره عدم امکانات رفاهی، درمانی و پزشکی، برای رانندگان در همه کشور نیز افزود: به عنوان مثال از تهران یک کامیون بخواهد به جنوب یا شمال برود، صرف نظر از جاده‌ها، یک راننده احتیاج دارد که بین راه استراحت کند، یک پارکینگ مناسب، که امنیت و آرامش داشته باشد و بتواند دو ساعت استراحت کند، حمام کند و سرویس بهداشتی مناسب داشته باشد، متاسفانه در مناطق مختلف، امکانات کافی وجود ندارد. خیلی جاها به دلیل عدم امنیت و سرقت از کامیون و راننده، راننده مجبور می‌شود مسافت طولانی را رانندگی کند و استراحت نکند تا بدون توقف به مکان امنی برسد.

وضعیت در خارج از کشور

او درباره کالاهای وارداتی و صادراتی نیز گفت: برای کالاهایی که صادر یا وارد می‌شود، به واسطه خودروی ایرانی، هیچ گونه حمایتی به واسطه دولت، برای کامیون‌دار یا راننده، صورت نمی‌گیرد. یعنی ما اگر در خارج از ایران به یک مشکل کوچکی بخوریم، هیچ‌کس پاسخگو نیست. درصورتی که مشابه ما، کشور همسایه ترکیه، اتحادی که با هم دارند و رسیدگی که سفارتش در هر کشوری می‌کند، اجازه توهین یا جریمه یا اخاذی از راننده را نمی‌دهند. اما متاسفانه رانندگان ایرانی در هیچ جای دنیا، هیچ حمایتی نمی‌شوند. او با اشاره به وجود دلال‌ها در بازارهای وارداتی نیز گفت: دلال‌هایی در بارهای خارجی صادراتی و وارداتی پیدا شدند، که بارها را به نرخ‌های بالا می‌گیرند و به نرخ‌های بسیار پایین اعلام می‌کنند. خودرو به دلیل خواب زیاد و هزینه زیاد در کشور دیگر مجبور می‌شود با کرایه پایین بارگیری کند و برگردد و هیچ رسیدگی وجود ندارد. هیچ شرکتی پذیرش و تقبل نمی‌کند که من دارم طبق قانون این کرایه و تعرفه را برای شما می‌گیرم و پرداخت می‌کنم. متاسفانه همه کارها به دست دلال‌ها افتاده است و کرایه‌های بالا به خاطر سودجویی خودشان، دلال‌ها بدون هیچ زحمتی و تنها با یک تماس تلفنی، فقط ارتباط گرفتن با صاحبان کالا و تجار و راننده هم به دلیل عدم حمایت دولت و نبود قانون درست و انجمن و سندیکا، مجبور می‌شود با کرایه حداقلی بارگیری کند و حتی متضرر می‌شود. وی افزود: برای بارهای صادراتی و وارداتی که کامیون‌ها از ایران خارج می‌شوند، نبود امکانات و پارکینگ کافی برای خودروهای ایرانی و حتی خارجی، و وضعیت افتضاح راه‌ها و جاده‌های مرزی است که کامیون‌ها باید در آن تردد کنند و برای باسکول کردن و تشریفات گمرکی بروند. در همین گمرکات اسکن‌هایی قرار دادند که کامیون داخل اسکن می‌رود و اسکن می‌شود. که این در همه دنیا هم اتفاق می‌افتد، اما در ایران، از راننده پول می‌گیرند درحالی که در هیچ جای دنیا از راننده پولی بابت اسکن دریافت نمی‌کنند. ایران در حال حاضر حدود دو تا دومیلیون و پانصد هزار تومان بابت اسکن کردن یک کامیون که وظیفه دولت است و حتی باید از صاحب کالا بگیرد، متاسفانه هزینه‌ها را از راننده و ماشین‌دار می‌گیرند.

بی‌عدالتی در بنادر

یکی دیگر از رانندگان نیز درباره مشکلات رانندگان کامیون‌داران، اظهارکرد: یکی از موارد مهم، عدم تقسیم بار به صورت عادلانه در بنادر است. بومی‌گرایی در بنادر بیداد می‌کند. به هربندری که مراجعه می‌کنیم، حق بومی با آن بندر است. متاسفانه صنف یخچال دار چیزی به اسم اعلام بار ندارد. گروه‌های سودجو تشکیل داده‌اند و بارهای خوش قیمت، از آن بومی‌های همان شهر است و بارهایی که زیرقیمت تن بر کیلومتر است، از آن غریبه‌هایی است که به آن شهر رفتند و به ناچار برای آنکه بتوانند پاسخگوی استهلاک کامیون خود باشند، باید بار بزنند و برگردند، مجبورند بارهای با کرایه‌های پایین را دریافت کنند. او درباره عدم وجود محل‌های مناسب در بین راه‌ها گفت: از بندرعباس که به سمت تهران که بیایید، واکثر بارها به این سمت ارسال می‌شود، به جرات می‌توان گفت که تنها دو یا سه نقطه وجود دارد در کل مسیر، که امکان پارک تریلر و امکان سوخت‌گیری به موقع و سرویس‌هاس بهداشتی و غذاخوری‌های مناسب است. طبق قانون هر راننده باید سه ساعت حرکت کند و حداقل ۴۵ دقیقه استراحت کند و بیش از ۹ ساعت رانندگی در ۲۴ ساعت، در همه کشورها جرم محسوب می‌شود. اما در کشور ما ۲۴ ساعت یک راننده حرکت می‌کند و شاید تنها دو ساعت بخوابد. این خودش سبب بروز حادثه و تخریب بار می‌شود. این مساله سبب عدم تسلط راننده در رانندگی را به بار می‌آورد و متاسفانه راننده از بندرعباس یا امام خمینی یا بوشهر، بار می‌زند و صاحب بار انتظار دارد که فردا این بار به دستش برسد. در حالی که باید راننده را ملزم کنند که روی دستگاه‌های کارکردسنج کار و حرکت کند.

> در حال حاضر سود اصلی را دلال‌ها و رابط‌ها و واسطه‌های شرکت‌های حمل و نقل می‌برند. ما خواهان حذف دلال‌ها و واسطه‌ها هستیم و اینکه شرکت‌های حمل و نقل طبق قانون عمل کنند و کمیسیون قانونی بگیرند

جابه‌جایی بار در کشور

او با اشاره به جابه‌جایی ۹۰ درصد بارهای کشور توسط رانندگان کامیون گفت: ۴۰۰ هزار نفر جمعیت ما رانندگان است و اگر همه ما را معاینه کنند، به جرات می‌گویم که ۹۰ درصد ما دچار مشکلات ستون فقرات، مشکل اعصاب و چشم و ریوی، بابت فضاهای آلوده‌ای که در آن حضور دارند، با توجه به همه این مسائل چرا نباید شغل راننده کامیون، جزو مشاغل سخت و زیان‌آور قرار گیرد؟ راننده‌ای که ۳۰ سال در ایران رانندگی کند، انگار ۶۰ سال کارمندی کرده است. او درباره کرایه‌های پایین نیز گفت: کرایه‌ها آنقدر پایین است که یک کامیون با لاستیک جفتی حدود ۷۰ میلیون تومان، این کامیون ۱۲ حلقه لاستیک دارد و پاسخگوی لاستیک، لنت ترمز و صفحه کلاج و روغن و گازوئیل ما نیست. یک روغن عوض می‌کنیم و تا ۳۲ میلیون تومان باید هزینه کنیم. چگونه این هزینه‌ها با کرایه‌های ۲۰ تا ۳۰ میلیون تومان دربیاید؟ مگر یک کامیون در یک ماه چقدر می‌تواند پیمایش داشته باشد؟ این راننده با اشاره به ایجاد مزاحمت برای کامیون‌ها و تریلرها در مرزها افزود: خود من بهمن گذشته بار پرتقال را به سمت مرز چزابه بردم، از ساری برای چزابه، کرایه این بار ۳۸ میلیون تومان بوده است، چرا از من در مرز چزابه ۸ میلیون تومان دریافت شده است؟ این ۸ میلیون تومان را گمرک ما نگرفته است، افرادی خارج از در گمرک اما از پرسنل خود گمرک با دستگاه پوز میوه فروشی، از ما دریافت می‌کنند و اگر ندهیم هم نمی‌گذارند بارمان را تخلیه کنیم. چرا اداره مالیات و اداره راه و شهرسازی و اداره گمرکات و بنادر ورود نمی‌کند؟

گزارش

سخنگوی جمعیت هلال احمر توضیح داد

برای حجاج اتفاقی نیفتاده است

سخنگوی جمعیت هلال احمر درباره نگرانی‌ها در خصوص شیوع کرونا و سرخک پیش از اعزام حجاج گفت: برای زائرین ما تا این لحظه هیچ اتفاقی نیفتاده است.

مجتبی خالدی، سخنگوی جمعیت هلال احمر در گفت‌وگو با ایلنا درخصوص ارائه خدمات بهداشتی و واکسیناسیون به حجاج اظهار کرد: مرکز پزشکی حج و زیارت جمعیت هلال احمر، عملاً کار خود را از ماه‌ها قبل در چند حوزه آغاز می‌کند. یک حوزه، بررسی سلامت جسمی زائران است که در ایران انجام می‌شود و در ادامه موضوع واکسیناسیون مطرح می‌گردد.

وی ادامه داد: پس از طی این دو مرحله، زائران به سرزمین وحی اعزام می‌شوند. در این مدت نیز این مرکز، کارآموزش پرستاران و پزشکان و بازآموزی‌هایی که این افراد باید دوره آن را قبل از عزیمت به حج ببینند انجام می‌دهد.

خالدی اضافه کرد: دو کار بهداشتی انجام می‌شود؛ یکی، نظارت بر بهداشت آب و غذا که به صورت جدی از زمان فعال شدن آشپزخانه‌ها در این دو شهر آغاز می‌گردد و تا زمانی که آب آشامیدنی و مواد غذائی در اختیار حجاج قرار می‌گیرد ادامه دارد. نکته دوم در خصوص بهداشت محیط و مربوط به مراکز اقامتی زائرین است که شاید از قبل حضور زائرین شروع می‌شود و در زمان استقرار زائرین نیز ادامه پیدا می‌کند.

وی سپس به ارائه آماری از خدمات بهداشتی جمعیت هلال احمر به زائران پرداخت و گفت: پزشکان جمعیت هلال احمر، تا ظهر روز چهارشنبه گذشته، ۶۴ هزار و ۲۵۰ نفر از زائرین را ویزیت کرده‌اند که ۵۶ هزار و ۷۶ مورد از آن مربوط به ویزیت‌های عمومی و بیش از هشت هزار مورد آن مربوط به ویزیت‌های تخصصی و فوق تخصصی است که در بیمارستان‌ها و درمانگاه‌های برپا شده توسط جمعیت هلال احمر در شهر مکه و مدینه انجام شده است.

وی افزود: همچنین تا این تاریخ، ۳۵۹ نفر نیاز به بستری داشتند که ۲۹۱ مورد از آن در بیمارستان‌های جمعیت هلال احمر انجام شده و ۲۹ نفر به علت نیازهای فوق تخصصی در بیمارستان‌های سعودی بستری شده‌اند که از ابتدا تا زمان ترخیص هر زائر پزشک عرب‌زبان جمعیت هلال احمر در کنار آنان حضور دارد و هماهنگی‌های لازم را در خصوص پیگیری درمان و نحوه درمان آن‌ها تا زمان ترخیص پیگیری می‌کند.

او ادامه داد: زائران، نوشیدن آب را فراموش نکنند و حتی در زمانی که تشنه نیستند حتماً آب بنوشند. از خوردن و آشامیدن خارج از هتل خودداری کنند. برای مشوف شدن نیز حتما زمانی بین حدود ساعت چهار بعدازظهر تا ۱۰ صبح را انتخاب کنند و لباس‌های روشن و آزاد به تن داشته باشند. از این گذشته در زیارت‌ها و ترددهای خود حتماً چند زائر با هم باشند تا اگر خدای ناکرده کسی مشکلی پیدا کرد، نفر بعدی بتواند بلافاصله هماهنگی‌های لازم حوزه درمان را انجام دهد.

وی به این پرسش که افراد بستری شده چه بیماری‌ای داشته‌اند؟ پاسخ داد: بیماری‌های مختلف اعم از قلبی، تنفسی و گوارشی داشته‌اند.

او در پاسخ به پرسشی در خصوص نگرانی درخصوص شیوع کرونا و سرخک پیش از اعزام حجاج گفت: برای زائرین ما تا این لحظه هیچ اتفاقی نیفتاده، واکسن مننژیت برای همه این افراد زده شده است و همه اقدامات پیشگیرانه برای سلامت زائرین را در ایران انجام داده‌ایم. حتی یک نفر زائر را نیز بدون واکسینه شدن اعزام نکرده‌ایم. اما با توجه به این‌که بقیه زائرها از نقاط مختلفی آمده‌اند و سطح سلامت در بعضی از کشورها پائین‌تر از شرایط ایران است، پزشکان مستقر در هتل‌ها توصیه‌های لازم را برای همه این عزیزان و حتی مدیر کاروان‌ها به صورت گروهی داده‌اند و امیدواریم همه زائران به سلامتی به ایران برگردند.

خالدی به این سوال که آیا نگرانی از شیوع ویروس مرس نداریم؟ پاسخ داد: الان برای ما چیزی مطرح نیست.

او در خصوص زائر فوت شده در عربستان نیز اظهار نظر کرد: درمورد فوتی به این شکل نمی‌توان اظهار نظر کرد. باید پزشکی قانونی علت فوت را بررسی کند. این مربوط به حوزه کاری ما نیست و صلاحیت تشخیص و اعلام آن را نداریم.

روی خط آرمان ملی

۸۸۱۰۵۰۰۷

مشکل روستا

در حال حاضر روستای سیاه اسطلخ لولمان (صومعه سرا) در فصل تابستان با قطع آب و برق مواجه است و این امر باعث شده است که مشکلات زیادی را برای اهالی این روستا ایجاد شود از مسئولان برق و آب و فاضلاب منطقه تقاضا داریم که لااقل زمان قطع آب و برق را اعلام کنند.

جمعی از اهالی روستای سیاه اسطلخ

گرانی لبنیات

گرانی لبنیات روزانه شده است و هیچ‌کس هم جوابگو این گرانی‌ها نیست. لطفا مسئولان به فکر افراد کم درآمد جامعه و سالمندان باشند که باید حداقل لبنیات را در سبد مایحتاج خود خریداری کنند.

حبیبی از تهران

خودروی فرسوده

بسیاری از خودروهای فرسوده همچنان در کلان شهر تهران جولان می‌دهند و مسافرکشی می‌کنند که برخی از آنها هیچ تضمینی برای جابه جایی مسافران ندارند و هر لحظه بیم حوادث ناگوار رانندگی وجود دارد. مسئولان برای جمع‌آوری این قبیل خودروها با جدیت اقدام کنند.

حمیدی از تهران