

در این شماره می‌خوانید

آثار متقابل اختلالات خواب و فعالیت‌های شغلی

ایدز را جدی بگیریم

مقصد؟ جایی که نیست!

فتح بهشت!

اخلاق پژوهش پزشکی

داروشناسی شوکران

حرکت به سوی توسعه پایدار

گفت و گو ی اختصاصی طیب با دکتر معصومه ابتکار رییس پیشین سازمان حفاظت از محیط زیست



در جوامع پیشرفته دنیا هم، زنان سهم ناچیزی از مدیریت کلان کشور را در اختیار دارند چه رسد به ایران که در آن تاریخ ورود زنان به عرصه اجتماع به زحمت به یک قرن می‌رسد. با این حال در ماه‌های آغازین انقلاب، دانشجویان معترض کسی بهتر از معصومه ابتکار را به عنوان سخنگوی خود نیافتند. ۲۵ سال بعد دکتر ابتکار توانست در جدالی سخت با بزرگترین صنعت خودروسازی کشور، تولید پیکان را به خاطر آلودگی هوا به تعطیلی بکشاند. کاری که انجامش از مدیران مرد کشور بعید بود!

پاشا نهرینی

به عنوان الگو به اجرا درآمد. توسعه مترو و حمل و نقل عمومی، گازسوز شدن ناوگان اتوبوس‌رانی شهری و استاندارد سازی خطوط تولید خودرو از جمله آن پروژه‌ها بود. در مورد خطوط تولید خودرو ما توانستیم راهی را که اروپایی‌ها در ۲۰ سال طی کرده بودند، در یک مقطع ۴ تا ۵ ساله طی کنیم و استانداردهای یورو I و یورو II را به دست آوریم.

بدون تعارف باید گفت سازمان محیط زیست در تمام دنیا برای صاحبان صنایع به نوعی یک مزاحم همیشگی به حساب می‌آید. این تلقی کم و بیش در ایران هم وجود دارد. حتی در سطح دولتمردان، گاهی از گوشه و کنار شنیده می‌شد که برنامه‌های سازمان محیط زیست در بخشان‌ترین دوران مدیریت محیط زیست در ایران بود. (UNEP) در این تلاش‌ها، سال گذشته عنوان (قهرمان زمین) را به معصومه ابتکار اعطا کرد. دکتر ابتکار در حال حاضر دانشجویار دانشکده علوم پزشکی دانشگاه تربیت مدرس است.

گمان نمی‌کنیم هیچ پزشکی از مسمومیت‌های سرب و آثار مخربش بر سیستم‌های ایمنی، خون و تنفس بی‌اطلاع باشد. بر اساس آخرین آمار سازمان بهداشت جهانی (WHO)، در کشورهای در حال توسعه ۴۰ درصد بیماری‌ها منشأ زیست محیطی دارند. به تعبیر دیگر «شرایط جوامع شهری در کشورهای در حال توسعه شرایطی پاتولوژیک است»

به طور معمول رسم بر این است که وزارت بهداشت و سازمان محیط زیست در بسیاری از بحث‌های کابینه موضع مشترکی را در پیش می‌گیرند. دکتر ابتکار در مورد نحوه تعامل سازمان با وزارت بهداشت می‌گوید:

«در دوران مدیریت ما بر سازمان محیط زیست تعامل بسیار خوبی با وزیران بهداشت وجود داشت، اصلاً همیشه یکی از یاران خوب ما، وزیر بهداشت بود. به طور مثال در طرح جامع کاهش آلودگی هوا، وزیر بهداشت هم نقش محوری داشت اما در ارائه بازخوردها، سیستم وزارت بهداشت انصافاً خیلی فعالانه عمل نمی‌کرد. مثلاً انتظار داشتیم در مورد بیماری‌های ناشی از آلودگی هوا آمار دقیقی داشته باشند و اپیدمیولوژی قضیه را برای تصمیم‌سازی‌های ما روشن کنند اما این اتفاق نیفتاد.

در مورد آموزش‌های زیست محیطی هم طرح‌هایی از مجاری رسمی وزارت بهداشت ارائه شد که امیدواریم عملی شوند. به اعتقاد ما گروه‌های صاحب نظری مانند پزشکان، پیراپزشکان و

پرسناران به دلیل اینکه به طور مستقیم با این معضلات سر و کار دارند باید فعالانه‌تر عمل کنند و برای اصلاح رویه‌های موجود نگرانی‌ها و مطالبات خود را مطرح کنند.»

قصد دارم به موضوع مهم زباله‌های بیمارستانی بپردازم اما پیش از آن وضعیت فعلی برنامه جامع کاهش آلودگی هوا را جویا می‌شوم. دکتر ابتکار سرش را تکان می‌دهد و لیخند معناداری می‌زند: «الان من در سازمان نیستم و نمی‌دانم وضعیت چگونه است اما می‌دانم که برنامه طوری طراحی شده بود که از روز شروع آن، حتی اگر یک روز هم تعطیل می‌شد، نمی‌توانستیم به شاخص‌های سلامت هوا برسیم. در صورت توقف برنامه، شرایط ما از قبل هم بدتر می‌شود. چون تعداد خودروها نسبت به زمان شروع برنامه به مراتب بیشتر شده است. متأسفانه آن طور که خبر می‌رسد دولت جدید برنامه جامع را آن چنان جدی نگرفته است ...»

و اما زباله‌های بیمارستانی! در یک تعریف کلی زباله‌های بیمارستانی مواد زایدی است که از فعالیت‌های پزشکی، پرستاری، دندان‌پزشکی و مراکز تحقیقاتی تولید می‌شوند. به استناد مصوبات اداره کل سلامت محیط زیست و کار وزارت بهداشت، زباله‌های عفونی، تمام لباس‌ها و پارچه‌های آلوده به خون، گاز و پنبه‌های مصرف شده برای پانسمان، نمونه‌های آزمایشگاهی، محیط‌های کشت و اقلام پلاستیکی چون سوند، دستکش، سرنگ و فیلترهای دیالیز و ... را در برمی‌گیرد. بر اساس آمارها، روزانه ۴۵۰ تن زباله بیمارستانی در کشور تولید می‌شود که ۷۰ تن آن مربوط به شهر تهران است، یعنی چیزی در حدود یک درصد زباله‌های تولید شده در تهران.

بر اساس آخرین آمار سازمان بهداشت جهانی (WHO)، در کشورهای در حال توسعه ۴۰ درصد بیماری‌ها منشأ زیست محیطی دارند. به تعبیر دیگر «شرایط جوامع شهری در حال توسعه شرایطی پاتولوژیک است»

دکتر ابتکار جوان، سرانجام به سنت خانوادگی خود، در دوران اصلاحات عهددار مسئولیت سازمان محیط زیست شد. هشت سالی که به اعتقاد کارشناسان دفتر برنامه محیط زیست سازمان ملل متحد (UNEP)، درخشان‌ترین دوران مدیریت محیط زیست در ایران بود. (UNEP) به خاطر این تلاش‌ها، سال گذشته عنوان (قهرمان زمین) را به معصومه ابتکار اعطا کرد. دکتر ابتکار در حال حاضر دانشجویار دانشکده علوم پزشکی دانشگاه تربیت مدرس است.

وقتی از او در مورد اقدامات سازمان محیط زیست در کنترل آلودگی هوا می‌پرسم می‌گوید: «در برنامه سوم توسعه و در دولت قبلی، موضوع آلودگی هوا بسیار جدی گرفته شد. آقای دکتر حجت با همراهی ۱۰ دستگاه اجرایی، برنامه جامع کاهش آلودگی هوا را در تهران و ۷ شهر بزرگ دیگر تدوین کردند. برنامه‌ای که بعد از هزاران ساعت مطالعه و کارشناسی در هفت محور اصلی و ۵۰ پروژه جانبی تعریف شد. این برنامه از سال ۷۹ در تهران

خبر

فراخوان مقاله

کنگره بین‌المللی بیماری‌های پوست دانشگاه علوم پزشکی تهران

گروه بیماری‌های پوست دانشگاه علوم پزشکی تهران در نظر دارد کنگره بین‌المللی بیماری‌های پوست بیمارستان رازی را اردیبهشت ۱۳۸۶ در تهران برگزار کند.

این همایش بزرگ، با حضور سایر گروه‌های پوست دانشگاه‌های علوم پزشکی و مراکز تحقیقات بیماری‌های پوست کشور برگزار می‌شود. از برخی دانشمندان برجسته و صاحب نام دنیا برای شرکت در این کنگره و برگزاری هر چه بهتر آن دعوت شده است. از کلیه علاقه‌مندان جهت حضور در این کنگره بین‌المللی دعوت به عمل می‌آید و از پزشکان و پژوهشگرانی که به نوعی کارهای تحقیقاتی علوم پایه یا بالینی مربوط به پوست انجام داده‌اند درخواست می‌شود خلاصه مقاله خود را تا ۳۰ دی ۱۳۸۵ ارسال نمایند. اطلاعات به روز همایش از طریق سایت در دسترس است. همایش پوست رازی برای دریافت خلاصه مقاله در حوزه‌های زیر آمادگی دارد:

- بیماری‌های داخلی و درماتولوژی
- بیماری‌های دهان و مخاط
- لیزر و زیبایی
- اعصاب و بیماری‌های پوست
- پزشکی قانونی و بیماری‌های پوست
- تازه‌های درماتولوژی
- درماتولوژی و علوم پایه
- درماتولوژی بالینی
- بیماری‌های پوست کودکان
- تصویربرداری پوستی و درماتوسکوپی
- جراحی پوست
- جراحی ترمیمی
- نشانی‌های دبیرخانه همایش رازی
- نشانی پستی: تهران، صندوق پستی ۱۳۳ - ۱۱۹۵۵
- دبیرخانه همایش رازی
- نشانی پستی الکترونیک: tudc.org @tudc
- نشانی شبکه الکترونیک: WWW.tudcongress.org
- تلفن: ۰۵۶۹۹۹۷۷ - ۰۵۶۹۹۰۵۰ - ۰۵۶۹۹۹۷۷
- دوزنگار: ۰۵۶۱۸۹۸۹

آیامی‌دانید!

پیش از ۵۰۰ عنوان از کتاب‌های انتشارات تیمورزاده

۴۰ تا ۸۰ درصد کاهش قیمت داشته‌اند؟

ضمناً، تخفیف ۱۶٪ برای این کتاب‌ها همچنان باقی است ...

طریقی

آلودگی هوا و حقوقی که از انسان‌ها سلب می‌کند

دکتر مصطفی معین

بروز و ادامه بحران آلودگی هوای تهران در سال‌های گذشته نشان‌دهنده آن است که عملکرد مدیریت شهری ما حداقل نیم قرن از مدیریت شهری کشورهای توسعه‌یافته فاصله دارد. در دنیای امروز بی‌توجهی به حق حیات و حق سلامت انسان که از حقوق اساسی شهروندان به شمار می‌آید، پیامد الگوی توسعه نامتوازن و ناپایدار در کشور ماست که تخریب جنگل‌ها و مراتع، آلودگی شدید دریای خزر، رودخانه‌ها و سفره‌های زیرزمینی آب از نشانه‌های آن است.

آلودگی هوا سالانه باعث مرگ زودرس ۲ میلیون انسان در سراسر جهان می‌شود که نیمی از این تعداد در کشورهای در حال توسعه (یکی از آنها ایران است) جان می‌سپارند. هر چند آمار دقیقی از میزان مرگ و میرهای ناشی از بحران آلودگی هوای تهران در دست نیست، ولی با توجه به جمعیت حدود ۱۰ میلیونی شهر می‌توان ابعاد این فاجعه انسانی را حدس زد: ده‌ها هزار قربانی و سالانه حدود ۷ میلیارد دلار خسارت! این ارقام جدا از چندین میلیارد دلاری است که برای وارد کردن بنزین و دود شدن آن در شهر صرف می‌شود. شاهد این ادعا، وضعیت اعلام شده درباره هوای پاک در تهران و در سال گذشته است. در سال ۱۳۸۳ فقط ۴۶ درصد از روزهای سال، هوای شهر پاک بوده که این رقم در سال گذشته به ۲۸ درصد کاهش یافته است. عوامل اصلی در بحران آلودگی هوای تهران را می‌توان چنین فهرست کرد: عدم تناسب میان تعداد خودروهای تولیدی با ظرفیت ترافیک شهری، کمبود ظرفیت لازم برای حمل و نقل عمومی، خودروهای فرسوده، استاندارد نبودن یا کیفیت نازل خودروهای تولیدی، استاندارد نبودن سوخت خودروها، فقدان آموزش‌های عمومی و ضعف اطلاع‌رسانی و کنترل ترافیک.

بیش از ۷۰ درصد آلودگی هوای تهران مربوط به آلاینده‌های ناشی از خودروها برانکند در سطح شهر است. آن طور که گزارش ستاد خبری ترافیک نشان می‌دهد، کل زمان فعالیت تمام خودروها به غیر از وسایل نقلیه عمومی در تهران، روزانه ۱۹ میلیون و ۵۰۰ هزار ساعت است. حدود ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار اتومبیل در شهر تهران تردد می‌کنند در حالی که کل سطح تهران ۷۰۰ کیلومتر مربع است. در تهران ۱۳۰ هزار خودرو دولتی وجود دارد ۵ هزار و ۵۰۰ اتوبوس، ۴ هزار مینیبوس، ۳۰ هزار تاکسی و ۳۵ هزار تاکسی‌های خطی ثبت شده به اضافه موتورهای و خودروهای ثبت نشده در خیابان‌های کلان شهر تهران در حال تردد هستند در حالی که تنها ۳۰۰ کیلومتر بزرگراه در تهران احداث شده است. وجود همین آمارها کافی است که مشخص شود در چند دهه اخیر، مشکلات حمل و نقل و به تبع آن آلودگی هوا، در تهران به صورت بزرگترین معضل شهری درآمده و تهران را به یکی از آلوده‌ترین، پرآلوده‌ترین و نامطمئن‌ترین کلان‌شهرهای جهان تبدیل کرده که از حداقل شرایط استاندارد روز دنیا برخوردار است. اگر دیوستان سال پیش، تهران به خاطر آب و هوای خوب، جویبارهای متعدد و دامنه‌های سبز و رویایی اطرافش به عنوان پایتخت ایران انتخاب شد اما تهران امروز هیچ شباهتی به تهران آن روزها ندارد. مهاجرت گسترده به تهران در سال‌های ۱۳۲۰ تا ۱۳۷۶ آن را به کلان‌شهری بزرگ، شلوغ، پر ترافیک و دودآلود تبدیل کرده که وضعیت آن هشداردهنده اعلام می‌شود. در چنین شرایط هشداردهنده و نگران‌کننده‌ای راهبردهای تقابل‌دهنده و امر به زوج و فرد کردن تردد خودروها به طور قطع کارساز نیست. درحالی‌که سیستم حمل و نقل شهری، همچنان نابسامان است، تا وقتی که اتوبوس‌های گازوئیلی همچنان در شهر جولان می‌دهند و شهروندان ما برای سوار شدن به همان اتوبوس‌ها، در ایستگاه‌ها با هم رقابت می‌کنند تباری خود چند سانتی متری جا دست و پا کنند.

بقیه در صفحه ۲