گفت‌وگو

مهسا گربندی

شهردار تهران در گفت‌وگو با «جوان» مطرح کرد

تبدیل پایتخت به کلانشهر الگوی جهان اسلام با نوکری برای مردم

رضا دهشیری | جوان

سال ۱۴۰۲ در حال اتمام است. در این سال بارها و بارها وعده حل مشکلات پایتخت داده شده‌است. یک‌بار مسئولان گفتند کمر ترافیک را می‌شکنند و بار دیگر وعده تسهیل در حمل و نقل عمومی را دادند. این در حالی است که اگر امروز از شهروندان بپرسید مهم‌ترین مشکلاتشان در شهر چیست؟ موارد زیادی را نام می‌برند که مهم‌ترین آنها ترافیک، آلودگی هوا و کمبود ناوگان حمل و نقل عمومی و فرسوده بودن آن خواهد بود. با وجود اینکه امسال بودجه حمل‌ونقل عمومی پایتخت نسبت به سال گذشته ۱۰۳درصد رشد کرد تا وضعیت حمل‌ونقل عمومی را بهبود بخشد، اما به نظر می‌رسد آنطور که باید و شاید از این بودجه به درستی استفاده نشده‌است، چراکه نتایج مثبت آن دیده نمی‌شود. البته نمی‌توان منکر قراردادهایی شد که در داخل و خارج از کشور نوشته‌شده تا وضعیت را بهبود بخشند، اما همه اینها فعلاً روی کاغذ انجام شده‌است و تا عمل فاصله زیادی دارد. به همین دلیل همچنان شهروندان چشم‌انتظار سهولت استفاده از مترو و اتوبوس، باز شدن گره کور ترافیک و همچنین کاهش آلودگی هوا مانده‌اند و مشخص نیست این انتظار تا چه زمانی طول بکشد. «جوان» به منظور بررسی عملکرد شهرداری تهران در سالی که رو به پایان است با علیرضا زاکانی، شهردار تهران گفت‌وگو کرده‌است.

مهم‌ترین گلایه شهروندان امروز «ترافیک» و «آلودگی هوا» است. شهرداری تهران در این زمینه چه اقداماتی انجام داده‌است؟

برای رفع این نگرانی‌ها یکی از مهم‌ترین برنامه‌های تحول کالبدی، ناظر به موضوع توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی است، چراکه برای رفع نگرانی‌ها به‌جای شهروندان، چاره‌ای جز تقویت این زیرساخت‌ها و تشویق مردم برای استفاده از ناوگان عمومی به‌جای خودروهای تک‌سرنشین وجود ندارد. در همین راستا با همراهی نمایندگان محترم شورا بالغ بر نیمی از بودجه ۱۴۰۲ (حدود ۳۵ همت) به این مأموریت اختصاص یافت، این در حالی است که برای سال ۱۴۰۳ دو برابر این مقدار (حدود ۷۰ همت) پیش‌بینی شده‌است.

اما نتیجه اختصاص این بودجه خوب برای شهروندان قابل‌مشاهده نبوده‌است، چراکه مشکلات حمل و نقل و همچنین ترافیک همچنان به قوت خود باقی است.

حجم عقب‌ماندگی‌ها در حوزه حمل‌ونقل عمومی تهران بسیار زیاد است؛ مثلاً کار را در شرایطی تحویل گرفتیم که تنها حدود هزارو ۸۰۰ دستگاه اتوبوس فعال در شهر وجود داشت؛ این در حالی است که اوایل دهه ۹۰ تعداد اتوبوس‌های فعال به حدود ۵ هزار دستگاه می‌رسید. بررسی‌های کارشناسی نشان می‌دهد، تهران دست‌کم به ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس فعال برای خدمت‌رسانی مناسب به شهروندان نیاز دارد. در مذاکره با خودروسازان تقریباً از همه توان تولید داخلی برای خرید اتوبوس‌های تازه‌نفس استفاده شد. نتیجه، انعقاد قرارداد بیش از ۲هزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوس جدید که ۵۰۰ دستگاه کاملاً برقی هستند.

اقداماتی نیز در جهت برقی‌سازی ناوگان عمومی پایتخت انجام شده‌است که بارها و بارها از آن در رسانه‌ها یاد شد. این ناوگان چه زمانی وارد حمل و نقل عمومی تهران می‌شود و چه تأثیری در رفع مشکلات دارد؟

راهبرد برقی‌سازی ناوگان عمومی پایتخت با همراهی دولت محترم از دیگر برنامه‌هایی است که علاوه بر مدیریت ترافیک، به کنترل آلودگی هوا منجر خواهد شد. در همین راستا، علاوه بر تولیدکنندگان داخلی، خریداری یک بسته بزرگ حمل‌ونقل کاملاً برقی از کشور چین به ارزش بیش از یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون یورو در دستور کار قرار گرفت. در این بسته، در تعامل با سازندگان مطرح دنیا، برای خرید ۲هزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی (با آلایندگی گازی و صوتی صفر) قرارداد امضا شد. همچنین با طرف‌چینی برای خرید ۱۰ هزار دستگاه ون برقی هم تفاهم شد. این در حالی است که همین حالا کمتر از ۲هزار دستگاه ون عمدتاً فرسوده و مستهلک در پایتخت مشغول فعالیتند. همچنین مسیر برقی‌سازی ۱۵۰ هزار دستگاه موتورهای کار تهران نیز پیگیری می‌شود.

دیگر توافق مهم با چینی‌ها، واردات ۲۵ هزار دستگاه تاکسی برقی و ۲هزارو ۵۰۰ دستگاه تاکسی شاسی‌بلند از این کشور است. طرف‌های چینی متعهد شدند پس از اخذ مجوزهای لازم، همه وسایط خریداری‌شده را حداکثر پس از شش ماه بعد از پرداخت قسط اول قرارداد تحویل ما دهند. همزمان در تعامل با وزارت صمت مسیر ورود ۴۹ هزار دستگاه تاکسی برقی دیگر نیز از تولیدکنندگان داخلی پیگیری می‌شود. شورای عالی ترافیک نیز اخیراً در مصوبه‌ای رنگ آبی فیروزه‌ای را برای تاکسی‌های جدید دوستدار محیط‌زیست انتخاب کرد. به‌زودی شهروندان تهرانی سطح تازه‌ای از خدمات حمل‌ونقلی را با ورود تاکسی‌های برقی تجربه می‌کنند. این تاکسی‌ها در اختیار شرکت‌های جدید حمل‌ونقلی قرار خواهد گرفت و هر وسیله، در اختیار چند راننده برای خدمت‌رسانی هوشمند در چند شیفت کاری است.

یکی دیگر از مشکلات اصلی شهروندان کمبود واگن مترو و طولانی بودن سر فاصله قطارهاست. در این حوزه چه اقداماتی انجام شده‌است؟

در حوزه مترو نیز بالغ بر ۴۴ کیلومتر مسیر ریلی تا این لحظه همراه با ۱۴ ایستگاه و یک ایستگاه اقماری (شهر پرند) به شبکه حمل‌ونقل پایتخت اضافه شده‌است. همچنین افتتاح سه ایستگاه جدید و چند ورودی جدید برای ایستگاه‌های مختلف تا پایان ۱۴۰۲ در دستور کار است. به علاوه عملیات اجرایی خط ۱۰ متروی پایتخت که شمال‌غرب را به شمال‌شرق متصل می‌کند در همراهی با قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا(ص) آغاز شده‌است. امیدواریم تا پیش از پایان سال کلنگ احداث خط ۱۱ را نیز که برای نخستین‌بار مترو را به مناطق جنوبی شهر می‌رساند، در همراهی با شرکای چینی به زمین بزنیم و در تلاش هستیم تا فرایند ساخت خطوط ۸ و ۹ مترو را هم سال آینده آغاز کنیم.

همزمان با توسعه فیزیکی خطوط اما مهم‌ترین معضل امروز شبکه ریلی پایتخت کمبود واگن‌های مترو است. در همین راستا قرارداد خرید ۷۹۱ دستگاه واگن جدید را که بزرگ‌ترین قرارداد تاریخ متروی تهران محسوب می‌شد و از سال ۹۶ روی زمین مانده‌بود، در تعامل با طرف‌های چینی عملیاتی کردیم. سری نخست این واگن‌ها به‌صورت CBU تا انتهای سال آینده وارد کشور شده و تدریجاً با انتقال تکنولوژی، دیگر واگن‌ها با همکاری شرکت واگن‌سازی تهران تولید خواهد شد. همچنین قرارداد خرید ۲۸۰ دستگاه واگن دیگر نیز نهایی شده و به این ترتیب تعداد واگن‌های وارداتی به هزارو ۷۱ دستگاه افزایش خواهد یافت. این در حالی است که با حمایت از پروژه «قطار ملی» در تلاش هستیم با همکاری جهاد دانشگاهی، مپنا، معاونت علمی ریاست جمهوری و بخش خصوصی، ۱۱۳ دستگاه واگن بومی را نیز به خطوط تونلی تهران اضافه کنیم. سری اول این واگن‌ها پس از اخذ تأییدیه‌های فنی، هم‌اکنون مشغول سرویس‌دهی هستند. به این ترتیب ظرفیت واگن‌های متروی تهران دو برابر خواهد شد.

از حقوق اصلی شهروندان حق جابه‌جایی و حمل‌ونقل مطلوب است، امیدواریم که در سال جدید قراردادهای نوشته‌شده و برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده مثمرثمر واقع شود تا پایتخت‌نشینان هنگام استفاده از مترو و اتوبوس وضعیت بهتری داشته‌باشند.

همینطور است. تلاش شبانه‌روزی برای ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقل پایتخت ادامه دارد. تهران جز با نوکری کردن برای مردم به کلانشهر الگوی جهان اسلام بدل نخواهد شد.

یادداشت

هادی علیاپور*

برگزاری آزمون برای دور زدن قانون!

آگهی برگزاری آزمون سردفتری سال ۱۴۰۳ در حالی روز گذشته منتشر شد که نکات بسیار جالب و قابل‌دقتی در آن مطرح است. با اینکه از برگزاری آزمون آذر ماه ۱۴۰۱ و قبولی چندین هزار نفر بیش از یک سال می‌گذرد و فریاد استمداد پذیرفته‌شدگان این آزمون از عدم اجرای قانون مصوب مجلس شورای اسلامی هنوز هم بلند است، سازمان ثبت و اسناد کشور در اقدامی عجیب برای برگزاری و ثبت‌نام آزمون جدید با هماهنگی سازمان سنجش اعلام آمادگی کرده‌است!

سؤالی که مطرح است و صد البته مانند شبهات قبلی هیچ‌وقت توقع پاسخی به علت روحیات خاص مدیران و معاونان سازمان ثبت، کانون سردفتران وجود نخواهد داشت، این است که این چگونه اجرای قانونی است که ایجاد موانع فراقانونی مانند درجه‌بندی و اخذ امضای اجباری یا عدم شروع کارآموزی یا بلاتکلیفی‌های طولانی و شفاف نبودن روند ابلاغ که همه بر خلاف نص صریح قانون و در جهت عکس اهداف قوه مقننه توسط سازمان ثبت انجام گردیده‌است و مستمراً این تخلفات ادامه دارد و سبب ضررهای فراوانی برای پذیرفته‌شدگان گردیده‌است، مشکلی ندارد؟! ولی سایر مواد قانونی، دقیق و مورد به مورد به اجرا گذاشته می‌شود؟!

این انتخاب هوشمندانه از مواد قانون تسهیل و اجرای ظاهری آن بعد از شکست سنگین در عرصه‌های مختلف برای حفظ انحصار آیا اجرای نصف و نیمه قانون است؟ یا سردرگمی در تصمیم‌گیری است؟ یا راه‌حلی جدید برای دور زدن قانون به حساب می‌آید؟

قانون یک میزان و یک بسته کامل جهت حفظ منافع عموم جامعه است. هیچ سازمان مجری‌ای نباید به خودش این اجازه را بدهد که ضمن تفسیر خودخواسته دست به انتخاب موردی آن نیز بزند! اجرای کامل قانون است که سبب می‌شود شیرینی آن در کام همه احساس گردد. اجرای نصف و نیمه قانون با اهداف خاص غیر از ضایع کردن هدف قانونگذار نتیجه‌ای به بار نخواهد داشت.

نکته آخر اینکه زمانی سازمانی و مدیرانی در نظر جامعه موفق و قانون‌مدار محسوب می‌شوند که تمام اصول و مواد قانونی را به اجرا گذارند، نه اینکه بعضی از قانون را در جهت حفظ منافع برخی به موقع اجرا گذاشته و از باقی آن چشم‌پوشی کنند.

*پذیرفته‌شده آزمون سردفتری ۱۴۰۱

گزارش

محیا حسینی

قیمت اسنپ و تپسی سر به فلک کشید!

رئیس تعزیرات: گران‌فروشی تاکسی‌های اینترنتی آنی و برخط رسیدگی می‌شود

سه‌شنبه شب یا همان شب چهارشنبه‌سوری، قیمت تاکسی‌های اینترنتی به طور نامعقولی افزایش یافت، تا جایی که قیمت یکی از سفرهای انتخاب‌شده در اسنپ که از تهران به کرج بود ۶۰۰ هزار تومان تعیین شد! این در حالی است که همان شب قیمت پرواز مسافران از استانبول به تهران ۷۰۰ هزار تومان بود! در واقع مسافران تاکسی اینترنتی از تهران به کرج باید رقمی معادل پرواز استانبول به تهران را پرداخت می‌کردند. این ماجرا تبدیل به سوژه کاربران در شبکه‌های اجتماعی شد و آنها نیز به این قیمت عجیب اعتراض کردند.

همین چند وقت پیش بود که گزینه «عجله دارم» جنجال‌ساز شده‌بود. در واقع با این گزینه امکانی را در اختیار مسافر قرار می‌داد که اگر کاربری عجله دارد با میل و رضایت خود مبلغ بیشتری پرداخت کند و زودتر سفرش تأیید شود. شاید در روزهای اول، کاربرد این گزینه دقیقاً همین بود، اما به مرور زمان، «عجله دارم» دیگر یک گزینه انتخابی و با رضایت نبود، چراکه به گفته برخی از مشتریان تاکسی‌های اینترنتی، «عجله دارم» تبدیل به گزینه‌ای شد که فرد به اجبار آن را انتخاب می‌کرد تا راننده سفرش را تأیید کند. این روند تا جایی پیدا کرد که صدای کاربران را درآورد. صدای این اعتراض به گوش مسئولان رسید و آنها پس از بررسی دستور به حذف این گزینه دادند. حالا چند روزی است از حذف گزینه عجله دارم گذشته اما شواهد نشان می‌دهد در ظاهر این گزینه حذف شده اما در باطن قضیه، کمابیش مبلغی به اصل کرایه افزوده شده‌است. این افزایش به شکلی محسوس است که مشتریان تاکسی‌های اینترنتی نسبت بدان اعتراض کرده‌اند.

علت گرانی‌ها، ترافیک روزهای آخر سال است

در رابطه با گرانی‌های کرایه تاکسی اینترنتی بعد از حذف «عجله دارم» محمد خلج، مدیرعامل اسنپ توضیحاتی را ارائه کرده‌است: «با حذف «عجله دارم» شاهد پیامدهای نامطلوبی خواهیم بود که همین پیامدها کارکردهای درست این گزینه را نشان خواهد داد.» او که گرانی کرایه تاکسی اینترنتی را روزهای آخر سال و ترافیک ناشی از آن دانست، ادامه داده‌است: «گزینه «عجله دارم» درست در روزهای آخر سال که اوج شلوغی کسب‌وکارها، رفت‌وآمدهای شهری و پیک ترافیک است حذف شده و حالا این حذف شاید به انتظار بیشتر مسافران برای پذیرش درخواست سفرشان از سوی راننده منجر شود و در نتیجه آن، هزینه سفرها هم افزایش پیدا کند.» مدیر عامل اسنپ اظهار داشته‌است: «تصمیماتی مانند حذف گزینه «عجله دارم» یا اعمال قیمت‌گذاری دستوری برای تاکسی‌های اینترنتی عموماً بدون توجه به وضعیت کاربران راننده گرفته‌می‌شود. این گزینه باعث شد میزان پذیرش درخواست‌هایی که نرخ پذیرش‌شان صفر بود یا مدت زمان بیشتری طول می‌کشید تا پذیرفته شوند تقریباً به صددرصد برسد.» او در پایان تأکید کرده‌است: «برای اسنپ انجام تعداد بالای سفر مهم و ارزشمند است؛ بنابراین به دنبال به حداکثر رساندن تعداد سفرها هستند نه گران کردن قیمت.»

هر چند تا این لحظه تپسی در رابطه با گرانی کرایه‌ها واکنشی نشان نداده اما پیش‌تر در پایگاه اطلاع‌رسانی خود در رابطه با حذف «عجله دارم» و افزایش قیمت کرایه‌ها نوشت: «تصور اشتباهی وجود دارد که افزایش قیمت سفرها موجب افزایش درآمد تاکسی‌های آنلاین شده و گزینه‌ای مانند «عجله دارم» با هدف افزایش درآمد به برنامه اضافه شده‌است. توجه به این نکته ضروری است که آنچه موجب افزایش درآمد تاکسی‌های آنلاین است، افزایش تعداد سفرهاست نه افزایش قیمت، چراکه افزایش قیمت جذابیت سفر را برای کاربر مسافر کاهش داده و باعث کم‌شدن تعداد سفرها می‌شود. هدف تاکسی‌های آنلاین، ارائه قیمت تعادلی به شکلی است که برای هر دو کاربر مسافر و راننده به صرفه بوده و سبب انجام سفر شود.»

تخلفات را به سامانه ۱۳۵ اطلاع دهید

مگر نه اینکه پلتفرم‌های بومی آمدند تا زندگی مردم را ساده‌تر کنند. پس چرا حالا که استفاده از این زیرساخت برای مردم به بخشی از زندگی و کارشان تبدیل شده، افزایش غیرمنطقی کرایه‌ها آنها را به سختی انداخته است.

صبح روز گذشته احمد اصانلو، رئیس سازمان تعزیرات در نشست خبری گفت: «تاکسی‌های اینترنتی به بهانه گزینه عجله دارم قیمت‌ها را افزایش ندهند و ارائه سرویس را کم نکنند، چراکه این دو اقدام نیز تخلف تعزیراتی است و اصطلاحاً مردم را گروگان نگیرند.» او اظهار داشت: «طبق گزارش‌هایی که به ما ارسال شده دو تاکسی اینترنتی که گزینه عجله دارم را حذف کرده‌اند، ارائه خدمات را هم کم کرده و افزایش قیمت داشته‌اند، در صورتی که این دو اقدام صورت گرفته‌باشد با آنها قاطع برخورد خواهد شد، چراکه تخلف تعزیراتی است.» رئیس سازمان تعزیرات حکومتی با تأکید بر اینکه تاکسی‌های اینترنتی اصطلاحاً مردم را گروگان نگیرند، گفت: «با اختصاص دو شعبه ویژه در تهران برای برخورد با تخلفات مربوط به تاکسی‌های اینترنتی، پرونده‌های مربوط به این حوزه آنی و برخط رسیدگی می‌شود. مردم می‌توانند در صورت مواجهه با چنین تخلفاتی، آن را به سامانه ۱۳۵ اطلاع دهند تا به صورت ویژه به این شکایات رسیدگی شود.»

بدون شک یکی از اصول اولیه خلق یک خدمت در بستر فضای مجازی این است که زندگی کاربران تسهیل شود، اکنون با این افزایش قیمت‌ها نه‌تنها تسهیلی صورت نگرفته‌است، بلکه بسیاری از مردم که از این طریق به امور روزانه خود می‌پرداختند نیز مستأصل شده‌اند.

گزارش ۲

زهرا چیذری

چالش توزیع متادون در داروخانه

طبق کنوانسیون جهانی ۱۹۶۱ که ایران نیز جزو آن است، تعهد شده داروهای تحت کنترل باید در محلی که پزشک، پرستار و تجهیزات احیا موجود است استفاده شود

اینکه متادون خود اعتیاد تازه‌ای است یا دارویی برای ترک اعتیاد، خودش موافقان و مخالفان متعددی دارد و روی آن اجماعی نیست. حالا نحوه توزیع متادون را هم باید به چالش‌های این حوزه اضافه کنیم. چالش‌هایی که یک روز توزیع متادون را محدود به مراکز ترک اعتیاد می‌کند و روزی دیگر داروخانه‌های منتخب. طبق آخرین برنامه‌ها قرار است توزیع متادون در سطح داروخانه‌های منتخب سازمان غذا و دارو صورت گیرد. این تصمیم اما با واکنش‌هایی مواجه شده‌است. منتقدان معتقدند طبق کنوانسیون جهانی ۱۹۶۱ که ایران نیز جزو آن است، تعهد شده که داروهای تحت کنترل باید در محلی که پزشک، پرستار و تجهیزات احیا موجود است، استفاده شده که قطعاً داروخانه هیچ شباهتی با آن ندارد.

چند سالی می‌شود سازمان غذا و دارو به دنبال این است که داروهایی نظیر متادون در سطح داروخانه‌ها توزیع شود، چراکه موافقان این طرح معتقدند از این‌طریق بازار سیاه نشت متادون از طریق ارائه دارو به بیماران غیرواقعی، کاهش پیدا خواهد کرد، در مقابل کارشناسان حوزه اعتیاد بر این باورند که اگر متادون به داروخانه‌ها بیاید یعنی هر پزشکی می‌تواند آن را تجویز کند و در این صورت کار روند کاهش اعتیاد در کشور به شدت سخت خواهد شد و باید با دقت بیشتری به این موضوع فکر شود.

این در حالی است که برخی داروهای روانپزشکی و اعصاب و روان مانند زولپیدم و ترامادول که اعتیادآور هستند نیز در داروخانه‌ها توزیع می‌شود و پزشکان مجاز به تجویز آنها هستند و اضافه‌شدن متادون کار را سخت‌تر می‌کند.

متادون چیست؟

سال ۱۹۳۷ دانشمندان آلمانی به دنبال یک مسکن جدید که خاصیت تریاک و مورفین باشد و مورفین به تولید متادون شدند و در جنگ جهانی دوم هم این دارو به وفور توزیع می‌شد. بعد از جنگ هم این دارو به کشورهای دیگر رسید و در دنیا فراگیر شد. در دهه ۱۹۵۰ دانشمندان آلمانی گفتند در دهه ۱۹۶۰ گفته می‌شد یک داروی ترک اعتیاد است، اما نمی‌دانستند خود این دارو می‌تواند موجب اعتیاد شود؛ اعتیادی که از اعتیادهای دیگر کم‌خطرتر نیست.

در حال حاضر در بیشتر نقاط دنیا متادون به راحتی به بیماران داده نمی‌شود و باید حتماً از سوی پزشک تجویز شود، اما در ایران این دارو به راحتی در دسترس است. از نگاه بسیاری از کارشناسان تجویز متادون به نوعی تغییر صورت مسئله است و می‌تواند خودش جایگزینی برای مواد مخدر دیگر باشد و حتی موجب افزایش مصرف دیگر موادمخدر شود.

قانون توزیع داروهای تحت کنترل

اصل ماجرای درمان اعتیاد با متادون موضوعی است که اجماعی روی آن وجود ندارد. مراکز ترک اعتیاد با متادون سال‌هاست کار می‌کنند، اما خروجی مناسبی نداشته‌اند و کمتر کسی بوده که بتواند در این مراکز اعتیادش را ترک کند، بلکه بیش از هر چیز جایگزینی اعتیاد با اعتیادی دیگر مطرح بوده‌است.

حجم ریالی خرید متادون بالغ بر ۳هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود که در چرخه ۴۰۰ داروخانه منتخب عرضه‌کننده این دارو قرار دارد. این در حالی است که در دستورالعمل ابلاغی سازمان غذا و دارو در فصل اختصاصی متادون صراحتاً قید شده‌است، نوع تزریقی این دارو صرفاً باید در داروخانه‌های بیمارستانی و نوع خوراکی آن صرفاً باید در مراکز ارائه خدمات درمانی برای اعتیاد عرضه شود و همچنین عرضه آن در داروخانه‌های عادی مطلقاً ممنوع است.

سیاست وزارت بهداشت و سازمان غذا و دارو در زمینه توزیع متادون در داروخانه‌های منتخب، با انتقاداتی همراه شده‌است. به طوری که منتقدان این رویه توزیع متادون، معتقدند که داروی ترک اعتیاد نباید در سطح داروخانه توزیع شود.

این موضوع را شهرام کلانتری خاندانی، رئیس انجمن داروسازان ایران نیز در نامه‌ای که اخیراً به رئیس سازمان غذا و دارو نوشته بود، بازگو کرده‌است.

وی در این نامه عنوان داشته‌است: «سیاستگذاری‌های شتابزده و بعضاً مغایر قوانین طی ادوار قبلی سازمان غذا و دارو، عوارض متعددی از جمله اختلاف‌نظرهای موجود فعلی در نحوه ادامه فعالیت و ارائه خدمت در مراکز MMT و جایگاه قانونی محل عرضه داروهای آگونیست و تحت کنترل را ایجاد کرده‌است.»

در بخش دیگری از نامه رئیس انجمن داروسازان ایران، عنوان شده‌است: «این رویه تصمیم‌گیری نادرست نه‌تنها طی سال‌های اخیر متوقف نگردیده، بلکه دامنه آن به سایر داروها و کالاهای سلامت محور نیز تسری یافته‌است.»

در همین حال، علی غلامی، رئیس کانون کشوری پزشکان درمانگر اعتیاد، با غیرکارشناسی دانستن توزیع داروهای مخدر در داروخانه‌ها گفت: طبق کنوانسیون جهانی ۱۹۶۱ که ایران نیز جزو آن است، تعهدشده که داروهای تحت کنترل باید در محلی که پزشک، پرستار و تجهیزات احیا موجود است، استفاده شده، که قطعاً داروخانه هیچ شباهتی با آن ندارد.

مافیای متادون

چندی پیش هم حجت‌الاسلام روح‌الله حسین‌زاده، معاون دادستان و سرپرست دادسرای انقلاب ناحیه ۲۴ موادمخدر تهران در مراسم افتتاحیه کارگاه حرفه‌آموزی و ترک اعتیاد مهر سروش با اشاره به اینکه مافیای متادون پشت‌پرده موادمخدر است و باید آن را جمع‌آوری کرد، تصریح کرد: «کسانی که معتاد می‌شوند از اول شیشه و هروئین نکشیده‌اند، بلکه متادون مصرف می‌کنند و بعد به شیشه می‌رسند، پس تا با متادون مبارزه نکنیم، هیچ وقت به نتیجه نمی‌رسیم، این متادون در مراکز ام‌ام‌تی عرضه می‌شود.»

به گفته وی، کشوری با ۴۰۰میلیون جمعیت فقط ۳هزار مرکز عرضه متادون دارد، ولی ایران ۸۵میلیونی بین ۷ تا ۸ هزار مرکز عرضه دارد؛ هر مرکزی سالی ۱۰میلیارد ریال از سوی تعزیرات محکوم به پرداخت جریمه می‌شود.

معاون دادستان و سرپرست دادسرای انقلاب ناحیه ۲۴ موادمخدر تهران با طرح این سؤال که چرا شیر خشک در داروخانه‌ها تقسیم می‌شود، ولی متادون با یک کارت ملی قابل دریافت است، تأکید کرد: «وزارت بهداشت هیچ نظارتی ندارد، به وزیر بهداشت می‌گویم متادون را ساماندهی کنید.»

به گفته حجت‌الاسلام حسین‌زاده، در عرض چند دقیقه در خیابان‌ها می‌توان متادون را به راحتی دریافت کرد، مجوزهای مرکز توزیع متادون ماهی ۲۰۰میلیون تومان اجاره داده می‌شود.

او با تأکید بر اینکه مراکز نگهداری باید درمان‌مدار باشد، خاطرنشان کرد: «معتادانی که برای درمان از قرص بوپرونورفین استفاده می‌کنند، بین ۷۰ تا ۸۰درصد کمتر به دام اعتیاد برمی‌گردند.»

سیدجلیل میرمحمدی‌میبدی، عضو کمیسیون بهداشت هم معتقد است: توزیع متادون در داروخانه‌ها مانند واگذاری توزیع دارو به عطاری‌هاست و نباید به دنبال راهکارهای غیرمنطقی و غیرکاربردی باشیم.

نماینده مردم تفت و میبد در مجلس یازدهم ادامه می‌دهد: «اینکه توزیع متادون را از پزشکان عمومی بگیریم و به داروخانه‌ها واگذار کنیم، منطقی نیست و اگر قرار است توزیع آن بر اساس کارت ملی و در داروخانه‌ها باشد، می‌توان در مطب‌ها هم با تشدید نظارت انجام داد و در واقع زیرساخت‌هایی در مراکز مطب‌ها ایجاد شده‌است و بسیاری از پزشکان با روش‌های مناسبی که دارند، این کار را انجام می‌دهند، هر چند ممکن است برخی مطب‌ها هم مانند برخی داروخانه‌ها متخلف باشند.»