ایستگاه

اسانلو و چهار تن از کارگران شرکت واحد هنوز در زندان به سر می‌برند

اعتماد ملی: جلسه محاکمه منصور حیات غیبی و ابراهیم نوروزی گوهری، دو تن از کارگران شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه که قرار بود صبح دیروز در شعبه ۱۴ دادسرای انقلاب برگزار شود به دلیل حضور نیافتن نماینده دادستان برگزار نشد و دادرسی به زمان دیگری موکول شد. به گفته سعید ترابیان، یکی از فعالان کارگری در شرکت واحد همچنین وکلای پرونده کارگران این شرکت در حال مذاکره با قاضی حداد برای دریافت وقت ملاقات با منصور اسانلو هستند تا همسر او بتواند پس از یک ماه برای اولین بار با او که در زندان اوین به سر می برد ملاقات کند. ترابیان همچنین درباره کارگران دستگیرشده در هجدهم مردادماه گذشته گفت: «از میان کارگران دستگیرشده در هجدهم مردادماه تنها ابراهیم نوروزی گوهری سه شنبه شب گذشته آزاد شده است و دو شهروند به نام‌های طاهر صادقی و فاطمه حاجی لو نیز که در همین جریان دستگیر شده بودند روز چهارشنبه گذشته آزاد شدند اما ابراهیم مددی، سیدداوود رضوی، یعقوب سلیمی و همایون جابری همچنان در بند ۲۴۰ زندان اوین هستند و البته وکلای پرونده پس از گفت‌وگو با بازپرس راسخ متین در شعبه ۱۴ دادسرای امنیت اظهار امیدواری کرده‌اند که به زودی این کارگران نیز آزاد شوند.»

محرابیان: مسافربرهای شخصی از سال آینده اجازه مسافرکشی ندارند

فارس: سرپرست وزارت صنایع و معادن گفت: از ابتدای سال آینده با خودروهای مسافربر شخصی برخورد می شود و تنها تاکسی ها اجازه مسافرکشی دارند. علی اکبر محرابیان دیروز در حاشیه مراسم افتتاح پروژه‌ها در قزوین افزود: تا پایان سال جاری ۱۰۰ هزار تاکسی وارد ناوگان حمل و نقل تاکسیرانی کشور می شود و خودروهای مسافربر شخصی به تاکسی تبدیل خواهد شد. وی ادامه داد: از این رو سال آینده با هر گونه مسافربر غیرتاکسی برخورد می شود و تمام کسانی که قصد مسافرکشی دارند باید از خودروی تاکسی استفاده کنند. سرپرست وزارت صنایع و معادن اضافه کرد: حداقل ۱۰ هزار تاکسی فرسوده در شبکه تاکسیرانی وجود دارد که در مرحله جدید ثبت نام تعویض خودروهای فرسوده این تاکسی ها از مرحله خارج می شوند و از تردد آنها نیز در سال آینده جلوگیری خواهد شد، البته در بحث تاکسی استان قزوین یکی از استان‌های برتر و موفق کشور است.

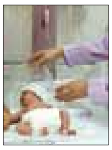
وی اضافه کرد: یک هزار و ۸۰۰ اتوبوس تا پایان ۶ ماهه نخست سال جاری وارد ناوگان اتوبوسرانی کشور می شود تا شبکه حمل و نقل عمومی نیز تقویت شود.

مرگ ده‌ها قطعه ماهی در رودخانه گلارچای نقده

ایسنا: کاهش دبی آب رودخانه گلارچای نقده و جاری شدن آب‌های سطحی و فاضلاب قسمت غربی شهر به داخل رودخانه باعث خفگی و تلف شدن ده‌ها قطعه ماهی در این رودخانه شده است.

این حادثه حدود ۳ سال است که اتفاق می افتد و نیازمند توجه مسوولان استان آذربایجان غربی و شهرستان نقده است، چرا که علاوه بر رخ دادن فاجعه زیست محیطی عده‌ای از شهروندان مبادرت به صید این ماهی ها می کنند و سلامت این افراد به شدت تهدید می شود. شایان ذکر است اتمام پروژه تصفیه خانه فاضلاب شهری نقده و هدایت فاضلابی که به رودخانه وارد می شود به طرف شبکه فاضلاب می تواند در کاهش تلفات ماهیان نقش مهمی داشته باشد.

مرخصی زایمان زنان در دانشگاه‌های علوم پزشکی ۶ ماه شد



فارس: قانون افزایش مدت مرخصی زایمان از ۴ ماه به ۶ ماه و مرخصی شیردهی از حداکثر ۲۰ ماه به حداکثر ۲۴ ماه به دانشگاه‌های علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی سراسر کشور ابلاغ شد.

به گزارش روابط عمومی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی همچنین قانون ترویج تغذیه با شیر مادر و حمایت از مادران در دوران شیردهی در دانشگاه‌های علوم پزشکی اجرایی شده است. بر اساس این گزارش اجرای این قانون از ۱۰ مرداد ۸۶ لازم‌الاجرا است و همه مادرانی که در تاریخ اخیر در مرخصی زایمان به سر می برند و مرخصی آنان پایان نیافته از مرخصی به میزان افزایش یافته، بهره‌مند می شوند.

سمینار آموزش آشنایی با اجرا و گویندگی در دانشکده علوم اجتماعی

اعتماد ملی: سمینار آموزش آشنایی با اجرا و گویندگی رادیو و تلویزیون با همکاری جهاد دانشگاهی دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران برگزار شد. سمینار «بفرمایید پشت تریبون...» روز پنجشنبه با حضور حمید قاسمی، رضا پرتوی زاده و استاد نصرا... متقالچی برگزار شد که در این سمینار، مبانی گویندگی و شیوه های اجرا، اهمیت تاثیر دستورزبان فارسی و عربی در گویندگی و اجرا، فن بیان و اجرای مصاحبه تلویزیونی برگزار شد.

وزارت کشور دستور توقف پروژه BRT آزادی - انقلاب را صادر کرد

مانع تراشی دولت برای پروژه عمرانی شهرداری پایتخت

▪ فهیمه خضرحیدری ▪

شش ماه پس از آغاز پروژه پرهزینه و دردسرساز BRT (خطوط ویژه اتوبوس‌های سریع السیر) از سوی شهرداری تهران در محور انقلاب به آزادی، وزارت کشور در اقدامی پیش بینی نشده و ناگهانی دستور توقف این پروژه را صادر و دستور آن را به راهور ناجا نیز ابلاغ کرد. اما وزارت کشور دولت اصولگرا در حالی با این اقدام غیرمنتظره و نه چندان منطقی پروژه مهم و حیاتی شهرداری تهران را متوقف کرد که تا به حال بیشترین شعارها و تبلیغات در زمینه گسترش حمل و نقل عمومی و همگانی کردن سامانه اتوبوسرانی از سوی این دولت مطرح شده است. از سوی دیگر توقف پروژه‌ای که تا بیش از ۹۰ درصد پیشرفت داشته و به مدت یک نیم سال، نظم ترافیکی مسیر شلوغ و پرترددی مثل محور انقلاب به آزادی را بر هم زده و مشکلات گسترده‌ای برای شهروندان به وجود آورده است چندان توجیه پذیر به نظر نمی رسد. در همین حال اگرچه معاون عمرانی وزیر کشور دلیل صدور دستور توقف پروژه BRT آزادی - انقلاب را ارائه نشدن مطالعات این پروژه از سوی شهرداری به شورای عالی ترافیک و همچنین تصویب نشدن پروژه در این شورا اعلام کرده است اما صفارزاده مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران با اعلام اینکه پروژه BRT در زمان شهرداری احمدی نژاد طرح و تصویب شده است این دلیل دولت برای متوقف کردن این پروژه شهرداری را نیز از میان برداشت.

BRT سه سال پیش تصویب شده است!

در حالی که معاون عمرانی وزیر کشور مدعی شده است که وزارت کشور تا به حال در مکاتبه های مختلف چندین بار خواستار ارائه مطالعات انجام شده درباره این پروژه از سوی شهرداری تهران شده و هیچ جوابی نگرفته است، مدیران شهرداری پایتخت که به نظر می رسد در هزارتوی رقابت های سیاسی گرفتار شده‌اند سابقه طرح را به سه سال پیش نسبت می دهند. مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران در گفت‌وگو با اعتماد ملی در این باره گفت: «مصوبه خطوط ویژه اتوبوسرانی در شهر تهران از دو تا سه سال پیش تصویب شده است و در همین مسیر انقلاب به آزادی هم از قبل خطوط ویژه اتوبوس وجود داشته است که البته کندرو بوده اند اما در دپوی شرق تا امام حسین خطوط ویژه تندرو هم داشتیم که وسط خیابان بوده اند و الان هم اتفاق جدیدی نیفتاده است که نیاز به مصوبه جدید داشته باشد.» صفارزاده با اعلام این موضع، تجمیع ایستگاه ها، روان تر شدن تردد اتوبوس ها، دسترسی آسان تر مسافران به اتوبوس ها و افزایش سرعت حمل و نقل عمومی در مسیر انقلاب - آزادی را از جمله محاسن این طرح متوقف شده از سوی دولت دانست و گفت: «ما مصوبه شورای عالی ترافیک را داریم که مربوط به دوره شهرداری آقای احمدی نژاد هم هست و دلیلی برای تصویب مجدد هم نیست که از سوی آقایان مطرح شده است.» در همین حال محمد رئوفی دبیر سابق شورای عالی ترافیک نیز تاسیس خطوط ویژه اتوبوسرانی برای افزایش سرعت حرکت اتوبوس ها را از اختیارات شهرداری ها دانست و به اعتماد ملی گفت: «سیاست شورای عالی ترافیک نیز دادن اولویت به حمل و نقل همگانی و ایجاد محدودیت برای حمل و نقل شخصی است و پروژه BRT هم دقیقا با همین هدف اجرا می شود و ضرورتی برای تصویب در جای دیگری به جز شهرداری تهران ندارد که با انجام مطالعات و تحقیقات کافی و از طریق مهندسان مشاور و نیروی متخصص خود می تواند این پروژه ها را پیش ببرد.» اما وزارت کشور یکی دیگر از دلایل خود برای توقف ناگهانی پروژه عمرانی شهرداری را «نارضایتی های مردمی» اعلام کرد. مهدی هاشمی، معاون عمرانی وزیر کشور، اجرای چندین طرح مانند ایجاد مسیر BRT در محور خیابان آزادی و انقلاب را عامل ایجاد نارضایتی در میان شهروندان دانست و گفت: «این عملیات موجب بروز تاخیرات بسیار و نارضایتی مردم شده و شبکه معابر اطراف این محور که از شریان های اصلی شهر تهران نیز است، تحت تاثیر قرار گرفته و شواهد هم حاکی از آن است که این عملیات نمی تواند در آینده نزدیک به اتمام برسد.» در برابر این اظهارات اما مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران با اعلام اینکه بیش از ۹۰ درصد از کارهای پروژه به پایان رسیده به اعتماد ملی گفت: «بالای ۹۰ درصد از کارهای زیربنایی پروژه انجام شده، نرده ها نصب شده، مسیر مشخص است، موانع برداشته شده و ۲۴۰ اتوبوس مورد نیاز این ناوگان نیز سفارش داده شده است. کل این مسیر به ۲۵ ایستگاه اتوبوس نیاز دارد که آن هم طراحی شده و نهایتا تا دو هفته دیگر کار پروژه به کلی به پایان خواهد رسید.»

عکس: مریم سعیدپور

یعنی باید دوباره به حالت سابق بازگردیم؟

هنوز ریزهزینه های انجام شده برای پروژه BRT مسیر انقلاب - آزادی اعلام نشده است اما هزینه های زیرساختی از جمله هزینه تملک و رفع معارض و خریداری مغازه های موجود در مسیر دماوند تا انقلاب و عریض کردن خیابان، مسلما هزینه اندکی نبوده است. علاوه بر این به گفته صفارزاده هزینه هایی نیز برای خط کشی مسیر و ساخت گاردریل و همچنین ایستگاه های اتوبوس تندرو انجام شده است که در صورت ادامه پیدا کردن حکم توقف پروژه از سوی دولت، زیان آن را شهروندان تهرانی پرداخت خواهند کرد. مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران در این باره به اعتماد ملی گفت: «ما حتی اتوبوس ها را هم سفارش داده‌ایم و در پروژه های عمران شهری که پول آن را مردم تامین می کنند حتی یک ریال هم یک ریال است. از طرفی در مقیاس کلان باید گفت که کل پروژه BRT شهرداری تهران به اندازه احداث ۲۰۰ متر تونل مترو هزینه ندارد و برای شهر و شهروندان هم لازم است.» او همچنین پرسید: «نمی دانم معنی این دستور وزارت کشور چیست؟ ما امیدواریم که این توقف انجام نشود، اما آیا منظور آقایان این است که ما دوباره از وسط خیابان به حالت سابق بازگردیم؟»

آیا پروژه شهرداری غیرکارشناسی بوده است؟

مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران مدعی است که کار کارشناسی زیادی روی پروژه BRT انقلاب - آزادی انجام شده و مطالعات آن هم موجود است. به گفته او برخلاف آنچه در ظاهر به نظر می رسد عرض خیابان آزادی برای انجام پروژه کافی است و یکی از مهم ترین دلایل انتخاب این محور نیز پرتردد بودن آن و بالا بودن حجم تقاضا برای سفرهای درون شهری در این مسیر بوده است، چرا که در حال حاضر نیز حمل و نقل عمومی در این مسیر تنها دوسوم از تقاضاهای مردم را پاسخگو است. صفارزاده با اعلام این موضوع ادامه داد: «علاوه بر این مسیر انقلاب - آزادی می تواند کریدور خوبی از غرب به شرق تهران بسازد و ترافیک این منطقه را بهبود ببخشد.» با این حال در تصاویر موجود از طرح اجرا شده BRT در کشورهای خارجی معمولا فضاهایی بسیار گسترده‌تر از خیابان انقلاب و آزادی تهران برای این کار انتخاب شده اند اما محمد رئوفی، دبیر سابق شورای عالی ترافیک در این باره توضیح داد: «در حال حاضر در تمام دنیا خطوط BRT در حال گسترش است و آن را مانند متروی سبک ارزیابی می کنند با این تفاوت که هزینه آن هم بسیار کمتر است.» رئوفی ادامه داد: «BRT در ۳۰ شهر جهان در حال بهره برداری است و در ۵۰ تا ۶۰ شهر جهان در حال مطالعه است و بر اساس آن با استفاده از ایستگاه های همتراز با اتوبوس ها و ایستگاه هایی که بلیت را قبل از سوار شدن مسافر دریافت می کنند سرعت حمل و نقل به مقدار قابل توجهی افزایش می یابد و این خطوط کاملا هم مستقل هستند و هیچ وسیله دیگری اجازه تردد در آنها را ندارد. در حال حاضر در محور انقلاب - آزادی ۱۰ هزار مسافر در ساعت جابه جا می شوند و با اجرای BRT ۲۰ هزار مسافر در ساعت جابه جا خواهد شد. پس این مسیر برای این پروژه مناسب بوده، چرا که از مسیرهای اصلی شهر تهران است.»

او همچنین درباره ضرورت وسیع بودن معبر برای اجرای BRT نیز توضیح داد: «چنین الزامی وجود ندارد که حتما معبر وسیع باشد و در کشورهایی مثل کلمبیا هم که می بینیم مثلا در بوگوتا در خیابان های وسیع این طرح اجرا شده است به این دلیل است که آنها از سال ۱۹۹۹ بافت شهر را به کلی بازسازی و نوسازی کردند اما در اروپا این طور نیست و شما شاهد آن هستید که در خیابان هایی کوچک تر از خیابان انقلاب و آزادی ما این طرح اجرا و با رنگ قرمز هم مشخص می شود، چرا که در مراکز شهرهای بزرگ به این سیستم نیاز هست و الزامی به عرض بالای خیابان هم نیست.»

کمبود داروهای شیمی درمانی

شرکت‌های وارداتی بر اساس صرفه اقتصادی دارو وارد می‌کنند

اعتماد ملی: وضعیت دارویی بیماران خاص نابسامان شده است. علاوه بر مشکلات بانکی شرکت‌های واردکننده این داروها، سودجویی برخی از واردکنندگان نیز موجب کمبود داروهای این بیماران شده است.

مسوولان بخش دارویی کشور در آستانه اعلام گزارش‌های خود در هفته دولت و خبر خوش توزیع داروی خوراکی بیماران تالاسمی به مناسبت نیمه شعبان که دیرتر از زمان وعده داده شده اتفاق افتاده است، به کاستی های سیستم تهیه و توزیع دارو معترفند.

به گفته دکتر محمدرضا فاضلی، مدیرکل اداره نظارت بر امور دارو و مواد مخدر وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، بیماران در هفته‌های اخیر با کمبود برخی از داروها در زمینه شیمی درمانی روبه‌رو شده‌اند.

او در گفت‌وگو با خبرگزاری مهر ضمن توضیح اینکه به طور کلی داروهای بیماران شیمی درمانی به دو دسته داروهای کلاسیک (قدیمی) و داروهای جدید تقسیم می‌شود، افزود: داروهای جدید اثربخشی خوبی دارند ولی به خاطر قیمت بالا و قرار نگرفتن در زیر چتر حمایتی بیمه، اکثر بیماران در خرید آنها با مشکل روبه‌رو می‌شوند و توانایی خرید این داروها را ندارند.

دکتر فاضلی ادامه داد: در خصوص داروهای قدیمی و کلاسیک، چون این داروها از قیمت پایین‌تری برخوردارند اکثر شرکت های واردکننده تمایل چندانی به وارد کردن آن به کشور ندارند.

نکته قابل توجه صحبت‌های مدیرکل اداره نظارت بر امور دارو و مواد مخدر وزارت بهداشت اینجاست که پس از اشاره به یارانه‌ای بودن داروهای بیماران شیمی درمانی و اینکه تنها از طریق شرکت‌های دولتی و البته برخی شرکت‌های خصوصی به کشور وارد می شود، گفت: علت اصلی کمبود داروهای شیمی درمانی به خاطر ماهیت اصلی شرکت‌های واردکننده است، چرا که عمده فعالیت این شرکت‌ها در مبادلات اقتصادی و سودهای شرکتی است و در این راستا اگر دارویی صرفه اقتصادی نداشته باشد، این شرکت‌ها چندان رغبتی به وارد کردن آن ندارند.

او ادامه داد: با توجه به مشکلات بین بانکی و غیره که این چند وقت اتفاق افتاد ما با کمبود داروهای کلاسیک این بیماران روبه‌رو شدیم.

مدیرکل اداره نظارت بر امور دارو و مواد مخدر وزارت بهداشت و درمان با بیان اینکه وزارتخانه تمهیداتی اندیشیده تا بار دیگر با کمبود دارویی در این زمینه روبه‌رو نشویم، گفت: با این حال، برای جلوگیری از کمبود این دسته از داروهای شیمی درمانی در کشور، شرکت سهامی دارویی کشور و هلال احمر آنها را وارد می کنند.

دکتر فاضلی در ادامه گفت: به جهت کمبود این داروها بعضی از شرکت‌های خصوصی واردکننده را هم ملزم کرده‌ایم تا این داروها را به کشور وارد کنند و چون این داروها در سال‌های گذشته تنها توسط شرکت‌های دولتی وارد می‌شد، امسال هم به همین روال صورت گرفت که به خاطر بروز مشکلاتی در زمینه‌های بانکی و بازرگانی در نهایت منتهی به بروز برخی اشکالات شد و باورود شرکت‌های خصوصی به این چرخه امیدواریم با مشکل خاصی روبه‌رو نشویم.

وی با تاکید بر اینکه در شرکت‌های تولیدکننده داخلی این الزام وجود دارد که تولید داروهای مورد نیاز کشور در راس کارها است، گفت: با وجود اینکه برخی از داروها چندان سود اقتصادی در بر ندارند، حتی زیانده هستند، وزارتخانه آنها را ملزم کرده تا این قبیل داروها را هم تولید کنند.

دیروز به برکت برگزاری ششمین همایش انجمن علمی داروسازان یا آغاز توزیع داروی خوراکی درمان بیماری تالاسمی تولیدشده در ایران، طی اقدامی کم سابقه مسوولان دارویی وزارت بهداشت با تعداد زیادی از خبرنگاران مصاحبه اختصاصی داشتند. معاون غذا و دارو و مدیرکل دارو و مواد مخدر وزارت بهداشت از اختصاص ۲ میلیارد تومان یارانه دولتی برای داروی خوراکی ایرانی بیماران تالاسمی و توزیع این دارو از هفته آینده در میان هزار بیمار خبر دادند.

رسول دیناروند معاون غذا و داروی وزارت بهداشت به فارس گفت: داروی خوراکی درمان بیماری تالاسمی که در ایران تولید شده، قبل از ثبت داروی خارجی در ایران ثبت شده است و با اختصاص دو میلیارد تومان یارانه از سوی دولت، ۸۰ درصد قیمت تمام شده این دارو از طرف دولت پرداخت می شود.

وی اضافه کرد: مکاتبات لازم از سوی شرکت تولیدکننده داروی اسورال و انجمن حمایت از بیماران تالاسمی با بیمه‌ها برای پوشش این دارو انجام شده است اما حتی اگر به این زودی این دارو تحت پوشش بیمه نرود یا تعدادی از بیماران بیمه نباشند هزینه مصرف این دارو برای یک بیمار در ماه از ۱۵ هزار تومان تجاوز نمی کند.

وی گفت: البته با توجه به اهمیت این دارو برای بیماران تالاسمی قاعدتاً بیمه‌ها این دارو را تحت پوشش خواهند برد.

دیناروند افزود: در زمان حاضر با توجه به محدودیت تولید و یارانه دولتی حدود هزار نفر از بیماران تالاسمی از این داروی جدید برخوردار می شوند و امیدواریم از سال آینده پوشش این دارو بیشتر شود تا عده بیشتری از بیماران تالاسمی از درد تزریق روزانه آمپول دسفرال رها شوند.

آمارها نشان می دهد حدود ۱۸ هزار بیمار تالاسمی ماژور در ایران نیازمند مصرف این دارو هستند.

دکتر فاضلی مدیرکل دارو و مواد مخدر وزارت بهداشت نیز گفت: بخشی از داروی خوراکی تالاسمی تولید و به شرکت پخش کننده برای توزیع، تحویل داده شده است. با توافقات انجام شده با انجمن تالاسمی ایران، داروی خوراکی تالاسمی در ابتدا برای مصرف بیماران جوان توزیع می شود چرا که احتمال می رود این دارو اثرات مطلوب را برای بیماران مسن تر که اغلب با مشکلات کلیوی مواجه هستند، نداشته باشد.

معاون غذا و داروی وزارت بهداشت در ششمین همایش انجمن علمی داروسازان کشور بحث دیگری را با عنوان «اقتصاد ناسالم صنعت داروسازی کشور» مطرح کرد؛ او گفت: این اقتصاد ناسالم موجب شده که ۱۰ درصد داروخانه‌ها ۵۰ درصد فروش دارویی کشور را بر عهده داشته باشند.

وی اظهار داشت: در تهران داروخانه هایی هستند که به علت اقتصاد ناسالم صنعت داروسازی، درآمد فروش دارویی آنها بسیار اندک است و در بسیاری از موارد فروش آنها به گذران زندگی شان هم نمی رسد!

دکتر دیناروند با اشاره به بحث قاچاق دارو در چند سال اخیر گفت: در پنج سال اخیر به علت ضعف سیستم‌های نظارتی، شبکه‌های توزیع داروهای تقلبی گسترش یافته؛ به گونه ای که در بسیاری از داروخانه های کشور به طور آشکارا داروهای تقلبی به فروش می رسد.

معاون غذا و داروی وزارت بهداشت افزود، این روند طی دو سال اخیر تا حد زیادی کاهش یافته اما هنوز هم شبکه‌های ورود داروهای تقلبی با همکاری برخی داروخانه‌ها اقدام به توزیع داروهای تقلبی می کنند.

شماره تماس سرویس جامعه ۸۸۳۲۲۹۳۰

تسلیت

هرگز نمیرد آن که دلش زنده شد به عشق
ثبت است بر جریده عالم دوام ما

وفات بهاءالدین ادب، مهندس فرهیخته و پرتلاش را به خانواده گرامی و هموطنان عزیز که تلاش‌های ملی‌اش را پاس می‌دارند، تسلیت می‌گوییم.

دکتر ایوب رحیم‌زاده - دکتر امیر فرامرزی - دکتر آویز رحیم‌زاده - مهندس هومان رحیم‌زاده - مهندس اسعد فرامرزی

گزارش کوتاه

دلایل سازمان بازرسی برای پیشنهاد حذف دوره پیش‌دانشگاهی

فارس: سازمان بازرسی کل کشور مشروح دلایل مستند خود را برای حذف دوره پیش دانشگاهی از نظام آموزش و پرورش اعلام کرد. به گزارش روابط عمومی سازمان بازرسی کل کشور، بازرسان این سازمان اینگونه بیان داشته‌اند:

دوباره‌کاری وزارت علوم، تحقیقات و فناوری

در ابتدای تغییرات نظام آموزش و پرورش، ساختار آموزش متوسطه به دوره سه ساله (نظری، فنی و حرفه‌ای و کاردانش) و دوره یک ساله آموزش پیش دانشگاهی تقسیم و مقرر گردید. بر همین مبنا مقرر شده بود که برنامه‌ریزی دوره مذکور به طور مشترک با وزارت علوم، تحقیقات و فناوری انجام پذیرد. لیکن با یک مرحله‌ای شدن کنکور سراسری دانشگاه‌ها عملاً برنامه فوق که علی‌الظاهر منطقی به نظر می‌رسید، متوقف و از طرف دیگر وزارت علوم، تحقیقات و فناوری نه تنها هیچگونه نقشی در برنامه‌ریزی دوره پیش دانشگاهی ندارد، بلکه دانش آموزان پذیرفته شده در مراکز آموزش عالی را موظف به گذرانیدن واحدهای درسی‌ای تحت عنوان دروس پیش نیاز می نماید، در حالی که آنها (دانش آموزان) قبلاً واحدهای مذکور را به طور کامل و در طول یک سال تحصیلی در دوره پیش دانشگاهی طی نموده‌اند.

نقض غرض دوره پیش‌دانشگاهی

در سال ۱۳۷۷ قانون یک مرحله‌ای کردن آزمون سراسری به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. در آیین نامه اجرایی قانون مذکور، مقرر شد ثبت‌نام در مراکز پیش دانشگاهی دولتی و غیردولتی روزانه مشروط به کسب معدل ۱۴ در امتحانات نهایی پایه سوم متوسطه است و در ذیل تبصره ۲ ماده ۴ آیین نامه مذکور آمده است: دانش آموزانی که معدل امتحانات کتبی نهایی پایه سوم متوسطه آنان کمتر از ۱۴ می باشد، می توانند در دوره شبانه و یا به صورت داوطلب آزاد ادامه تحصیل دهند. لیکن به دلیل اینکه در هنگام تصویب آیین‌نامه مذکور به سطح توانایی و استعداد دانش آموزان و میزان محرومیت استان‌ها از امکانات آموزشی توجهی نشده بود مجدداً آیین نامه مذکور به شرح زیر اصلاح و مورد تصویب هیأت دولت قرار گرفت. «به وزارت آموزش و پرورش اجازه داده می شود چنانچه آمار فارغ‌التحصیلان واجد شرایط (دارای معدل کتبی ۱۴ و بالاتر) در برخی مناطق کشور به ویژه مناطق محروم کمتر از ۶۰ درصد دانش آموزان سال سوم هر یک از رشته‌های تحصیلی به تفکیک جنسیت باشد، حداکثر تا ۶۰ درصد دانش آموزان سال سوم را برای ورود به دوره پیش دانشگاهی روزانه پذیرش و این ظرفیت را در مناطق مشمول این تبصره طی سال‌های آتی به ۴۰ درصد دانش آموزان سال سوم متوسطه تقلیل دهد.»

به دلیل اینکه با توجه به آیین نامه اجرایی قانون یک مرحله‌ای کنکور سراسری برنامه رایانه‌ای توسط وزارت آموزش و پرورش تنظیم شده بود که فقط دانش آموزان معدل ۱۴ به بالا را مورد پذیرش قرار می داد و این برنامه با مصوبه فوق‌الذکر همخوانی نداشت، مسوولان آموزش و پرورش شیوه‌هایی طراحی می کنند که توسط آن با مرتب کردن معدل های کتبی امتحانات نهایی فارغ‌التحصیلان سال قبل، ملاک پایین تری به عنوان حداقل معدل لازم جهت پذیرش برای پیش دانشگاهی همان سال تعیین شود. با اجرای برنامه فوق و فراهم کردن شرایط دسترسی همگانی به دوره پیش دانشگاهی، اکثر دانش آموزان در بسیاری از استان‌ها با حداقل معدل به دوره پیش دانشگاهی راه می یابند.

کم‌اهمیتی دوره پیش‌دانشگاهی برای دانش‌آموزان

در بسیاری از مراکز پیش دانشگاهی، آزمون های مختلف به صورت تست‌زنی و یادگیری به شیوه‌های تستی و استفاده از فن و مهارت تست‌زنی برگزار می شود.

تبعیض میان دانش‌آموزان دوره متوسطه

در حال حاضر در سال اول دوره متوسطه، دانش آموزان هدایت تحصیلی می شوند و رشته‌های درسی خود را انتخاب می کنند. در صورتی که اگر این کار در دوره راهنمایی انجام شود، هدایت تحصیلی به معنی واقعی خود نزدیک‌تر می شود و به این وسیله می توان طول دوره متوسطه را از ۲ سال به ۳ سال افزایش داد. در صورت حذف دوره پیش دانشگاهی و با این عمل می توان احتمال وجود خلل در تحقق اهداف دوره متوسطه را جبران نمود. همچنین بسیاری از دبیران مجرب و متخصص با توجه به اینکه دوره پیش دانشگاهی سطح بالاتری از حیث عنوان، نسبت به دوره متوسطه دارد و امکان تدریس خصوصی در این دوره بیش از سایر مقاطع تحصیلی است، جذب مراکز پیش دانشگاهی شده‌اند.

اتلاف بیت‌المال و فشار مالی به دانش‌آموزان

هیأت بازرسی با توجه به مشکلات فوق بر آن شد که هزینه یک دانش آموز پیش دانشگاهی را در طول یک سال تحصیلی محاسبه کند تا مشخص گردد دولت و مردم به چه میزان برای دانش آموز فوق‌الذکر هزینه می کنند؛ به عبارت دیگر اتلاف هزینه‌ای که صورت می گیرد چقدر است؟ برای تحقق هدف خود از چند مدرسه دولتی معمولی (کم طرفدار) حداقل هزینه های یک سال تحصیلی گرفته شد و مبلغ مذکور به تعداد کل دانش آموز شاغل به تحصیل در دوره پیش دانشگاهی تقسیم و عدد حاصل با میزان متوسط حقوقی که آموزش و پرورش به دبیران مراکز فوق پرداخت کرده جمع شد؛ نتیجه محاسبات به شرح زیر است:

-مبلغ ۱۵۰/۰۰۰ ریال حداقل هزینه یک واحد آموزشی برای یک نفر دانش آموز پیش دانشگاهی

-مبلغ ۴/۰۰۰/۰۰۰ ریال حداقل حقوق و مزایای ماهیانه یک دبیر شاغل به کار در یک مرکز پیش دانشگاهی

-تعداد ۵۵۴۷۵۵ نفر دانش آموز شاغل به تحصیل در مراکز پیش دانشگاهی سراسر کشور در سال ۸۴-۸۳

- تعداد ۱۷۶۸۱۰ نفر دبیر رسمی متوسطه و پیش دانشگاهی در سال تحصیلی ۸۴-۸۳ نتیجه:

۸۳/۲۱۳/۲۵۰/۰۰۰ + ۴۷/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ = ۱۳۷/۲۱۳/۲۵۰/۰۰۰

(مبلغ فوق شامل پرداختی دولت و اولیای دانش آموزان است).