## کوتاه از جامعه

### گواهینامه موتورسیکلت ارزان می‌شود

سردار سید کمال هادیانفر، رئیس پلیس راهور ناجا گفت: در رابطه با ساماندهی موتورسیکلت‌سواران، دو کار اساسی باید انجام دهیم که با این دو کار می‌توانیم بحث گواهینامه موتورسیکلت‌سواران و همچنین پلاک موتورسیکلت‌ها را تا حدود زیادی ساماندهی کنیم.

وی ادامه داد: یکی از شرایط جدیدی که می‌توانیم برای اخذ گواهینامه موتورسیکلت ارائه دهیم، کاهش قیمت گواهینامه موتورسیکلت است. اگر بتوانیم به شرایطی با توافق آموزشگاه‌هایی که گواهینامه موتورسیکلت می‌دهند برسیم، سعی می‌کنیم هزینه دریافت گواهینامه موتورسیکلت را کاهش دهیم تا علاقه برای موتورسیکلت‌سواران جهت اخذ گواهینامه بیشتر شود. /مهر

### ایجاد ۴۸۰۰ شغل در استان فارس توسط بنیاد برکت

با سفر مدیرعامل بنیاد برکتِ ستاد اجرایی فرمان حضرت امام(ره) به استان فارس، براساس تأکیدات ریاست ستاد اجرایی در زمینه اشتغال‌زایی و توانمندسازی مناطق محروم، عملیات ایجاد ۴۸۰۰ شغل جدید در این استان آغاز می‌شود. سعید جعفری، مدیرعامل بنیاد برکت گفت: ۴۸۰۰ شغل حاصل از عملیاتی شدن ۲۰۰۰ طرح اشتغال‌زایی بنیاد برکت در قالب طرح‌های اجتماع‌محور «سحاب» (سرمایه‌گذاری حمایتی اشتغال برکت) و «آسمان» (آیین‌نامه سرمایه‌گذاری مردمی و اشتغال نیروی انسانی) تا پایان سال جاری در مناطق محروم و کمتر برخوردار استان به بهره‌برداری خواهد رسید. /جام‌جم

### شرایط رانندگان سرویس‌های دانش‌آموزی بررسی می‌شود

رضا آزاد، دبیر انجمن صنفی پیمانکاران سرویس مدارس استان تهران گفت: هر راننده مشغول در سرویس دانش‌آموزی باید گواهی عدم اعتیاد و سوء پیشینه داشته باشد. علاوه بر راننده، خودروی مورد نظر در سرویس دانش‌آموزی هم باید از سلامت کامل برخوردار باشد و تاییدیه‌های معاینه فنی را بگیرد. راننده‌های مجرد و دارای گواهینامه پایه ۳ اجازه فعالیت در سرویس دانش‌آموزی را ندارند. /ایسنا

### ۱۵ درصد تاکسی‌ها غیرفعال هستند

مرتضی ضامنی، مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی گفت: در حال حاضر ۳۲۰ هزار تاکسی در کشور داریم که ۱۵ درصد آنها غیرفعال هستند یا این‌که فعالیت آنها در سطح مورد انتظار نیست.

وی ادامه داد: حدود سه سال پیش مصوبه در دولت داشتیم که وزارت کشور تاکسی‌های غیرفعال را شناسایی و تعیین تکلیف کند و بر این اساس بود که درصدی از تاکسی‌های غیرفعال به چرخه فعالیت تاکسیرانی بازگشتند. پروانه فعالیت راننده تاکسی و خودروی آنها به طور میانگین سالی یک بار مورد بررسی قرار می‌گیرد و تمدید می‌شود. /ایسنا

### فعالیت ۳۰۰ موتور آمبولانس در تهران

حسن نوری، معاون فنی و عملیاتی مرکز حوادث و فوریت‌های پزشکی کشور گفت: امروزه نزدیک ۳۰۰ موتور آمبولانس در تهران فعالیت دارند که با راه‌اندازی موتورآمبولانس‌ها زمان رسیدن پرسنل اورژانس بر بالین بیمار در شهرهای بزرگ تقریبا به ۱۳ دقیقه رسیده است. / فارس

### رشد ۷۰ درصدی مراجعان میادین میوه و تره‌بار

سعید راد، مدیرعامل سازمان مدیریت میادین شهرداری تهران گفت: تعداد مراجعه‌کنندگان به میادین و بازارهای میوه و تره‌بار از مهر سال گذشته تا شهریور سال جاری با افزایش ۷۰ درصدی از ۶۰۰ هزار نفر در روز به بیش از یک میلیون نفر در روز رسیده است.

وی ادامه داد: کمترین جایی به ظرفیت میادین و بازارها وجود دارد که با توجه به مخاطب میلیونی خود، بیشترین تعامل را با شهروندان داشته باشد. / فارس

## درمان رایگان دوچرخه‌سواران

دوچرخه‌سواری در حال تبدیل شدن به یک مد برای توسعه حمل‌ونقل پاک است که البته عزم جدی شهرداری‌ها را هم پشت سرش دارد؛ اما باید پرسید آیا قانون‌گذاران این عرصه برای درمان مصدومان احتمالی آن فکری هم کرده‌اند؟ قاسم جان‌بابایی، معاون درمان وزارت بهداشت درباره وضعیت درمان مصدومان احتمالی دوچرخه‌سواری گفت: اگر دوچرخه هم تحت پوشش بیمه شخص ثالث قرار گیرد، مصدومان احتمالی آن نیز رایگان درمان خواهند شد. او با اشاره به مطالبات وزارت بهداشت از بیمه‌های تجاری بابت درمان رایگان مصدومان ترافیکی، افزود: بیش از هزار میلیارد تومان از بیمه‌های تجاری بابت درمان مصدومان ترافیکی طلب داریم.

بیمه‌های خصوصی این منابع را به وزارت بهداشت پرداخت می‌کنند و وزارت بهداشت بر اساس آن درمان مصدومان ترافیکی را به صورت رایگان انجام می‌دهد. /ایسنا

این اولین بار نیست که شرکت‌های خودروساز مخالف اجرای نصب فیلتر دوده بر خودروهای تولیدی‌شان هستند. هر چند پیش از این به شکلی نبود که بخواهند قانون مصوب خود دولت را دور بزنند

### در تصمیمی عجیب، معاون اول رئیس جمهور موافقت کرد خودروسازان فیلتر دوده را روی محصولات‌شان نصب نکنند

# دور زدن فیلترینگِ دود

میثم اسماعیلی

جامعه

**اهالی تئاتر ترکیب جذابی دارند به نام «فاجعه‌نامه مضحک»، بیرون از تعاریف تئوریک این مفهوم، مراد این جماعت از استفاده این واژه در یک کلام این است که وقتی ماجرایی از وضعیت فاجعه بارش بیش از حد می‌گذرد، این قصه دیگر غم‌انگیز نیست بلکه خنده‌دار است. حکایت محیط‌زیست و دولت مدعی پاسداری از آن مصداق همین فاجعه‌نامه مضحک است. تازه‌ترین مرحله فاجعه اما اجازه دولت به نصب نکردن فیلتر دوده روی خودروهای دیزلی است، مجوزی که با جان صدها هزار شهروند شهرهای بزرگ ایران بازی می‌کند. قصه نصب فیلتر دوده هم قصه تازه‌ای نیست، هر بار هم که مطرح شده نهادی موافق بوده و نهاد دیگری سنگ‌اندازی می‌کرده. همین سال گذشته اعضای شورای شهر تهران با نصب فیلتر دوده در اتوبوس‌های شهری مخالفت کرد و سازمان حفاظت محیط‌زیست هم به این مخالفت واکنش نشان داد. حالا هم نامه‌ای دست به دست می‌شود که نشان می‌دهد با درخواست یکی از شرکت‌های خودروساز برای نصب نکردن فیلتر دوده از سوی معاون اول رئیس جمهور موافقت شده است، البته معاون انسانی سازمان محیط‌زیست دوباره به این نامه واکنش نشان داده، اما ماجرا این است که سازمان حفاظت محیط‌زیست مخالفت کرده و خود دولت موافقت!**

«یک فیلتر دوده استاندارد، قابلیت حذف دود سیاه، ذرات معلق بسیار ریز، اکسیدهای فلزی خطرناک ناشی از سایش موتور و هیدروکربن‌ها را از داخل اگزوز دیزل دارد. به این ترتیب با نصب فیلتر دوده بر یک خودروی دیزل نو، این اطمینان حاصل می‌شود که تا پایان عمر یک اتوبوس و کامیون، این وسایل در جاده یا شهر آلودگی هوا نداشته باشند.» این گفته وحید حسینی، مدیرعامل پیشین شرکت کنترل کیفیت هوای تهران را بگذارید کنار این آمار که بیش از ۷۸ درصد آلودگی هوای تهران سهم کامیون‌ها و اتوبوس‌های در حال تردد هستند تا متوجه شویم آمار تکان‌دهنده مرگ نزدیک به ۵۰۰۰ نفر در سال گذشته بر اثر آلودگی هوا از کجا نشات می‌گیرد. ماجرای تاثیر فیلتر دوده در کاهش آلودگی هوا هم بر هیچ کارشناسی پوشیده نیست. موج وحشتناک سرطان را که پیگیری کنید به سرنخی به نام همین فیلتر دوده می‌رسید. حتی وقتی سال گذشته شورای شهر تهران با نصب فیلتر دوده بر اتوبوس‌های شهری مخالفت کرد، دلیل مخالفتش این نبود که تاثیری بر آلودگی هوا ندارد بلکه اصرار داشت به جای این کار ناوگان حمل و نقل شهرداری نوسازی شود.

**تجریشی: خودروسازان باید برای مردم روشن کنند دقیقا تحریم چه تاثیری روی فیلتر دوده دارد؟ آنها سعی می‌کنند به بهانه تحریم‌ها قوانین را زیر پا بگذارند و راحت‌ترین راه را برای خود انتخاب کنند**

### دور زدن قانون با رمز تحریم

این اولین بار نیست که شرکت‌های خودروساز، مخالف اجرای نصب فیلتر دوده بر خودروهای تولیدی‌شان هستند. هر چند پیش از این به شکلی نبود که بخواهند قانون مصوب خود دولت را دور بزنند. هیأت وزیران در اردیبهشت ۹۳ تصویب کرد که از پاییز ۹۴ نصب فیلتر دوده روی خودروهای دیزل نو اجباری شود، اما خودروسازان همان زمان هم یک سال وقت گرفتند تا کارهای تحقیق و توسعه‌ای لازم را انجام دهند. البته این یک سال برای کارهای تحقیق و توسعه خرج نشد و از همان زمان، فشار تولیدکنندگان و واردکنندگان خودروهای دیزلی برای اصلاح مصوبه فیلتر دوده آغاز شد، دلیلش هم مشخص بود چرا که تن دادن به مصوبه هیات دولت از سود این شرکت‌ها کم می‌کرد. با همه این اوصاف زمان این شرکت‌ها برای تمکین به قانون به پایان رسید، اما رایزنی آنها با دولت تمام نشد. این پافشاری آن‌قدر طول کشید تا سال ۹۵ بالاخره دولت بندی به مصوبه قبلی اضافه کرد مبنی بر این‌که خودروی دیزلی اگر فیلتر دوده هم نداشت لااقل استاندارد یورو۵ EEV داشته باشد. آن‌طور که محمدعلی احترام، عضو هیأت علمی دانشکده مهندسی مکانیک و انرژی دانشگاه شهید بهشتی می‌گوید به عبارت دقیق‌تر مصوبه قبلی را لغو نکردند بلکه گفتند دیزلی یا باید یورو۳ به همراه فیلتر دوده باشد یا باید یورو ۵ با EEV باشد. به نظر می‌رسید خودروسازان به هدف خود رسیده‌اند، اما این بار صدای شرکت کنترل کیفیت هوا و سازمان محیط‌زیست بلند شد. پرواضح است که صدای این نهادها در مقابل غول‌های خودروساز به جایی نمی‌رسد، اما همان زمان هم بسیاری از کارشناسان اجرای درست همین مصوبه با بند الحاقی‌اش را قدمی رو به جلو می‌دانستند.

### قیمت فیلتر دوده چند؟

همه مقاومت شرکت‌های خودروساز در برابر اجرای قانون زمانی بود که هنوز ارز دچار نوسانات عجیب و غریب سال گذشته نشده بود. قیمت این قطعه برای خودورهای دیزلی بر حسب نوع فناوری موجود در ایران، از ده تا ۴۰ میلیون تومان است با یادآوری تکراری این موضوع که این قیمت متعلق به پیش از نوسانات ارز است و حتما که حالا این رقم افزایش بیشتری داشته است. وقتی حرف پول برای نصب فیلتر دوده می‌شود هم باید دوباره گذری به مناقشه شهرداری و شورای شهر تهران در سال گذشته داشته باشیم، مناقشه‌ای که البته شرکت‌های خودروساز تماشاگر مهم آن بودند. سال گذشته برخی اعضای کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران به اصل مصوبه شورای قبل مبنی بر الزام نصب فیلتر دوده روی تعدادی از اتوبوس‌های دیزلی اعتراض کرده و معتقد بودند این کار به هدررفت منابع منجر می‌شود و مدیریت شهری باید به دنبال نوسازی ناوگان فرسوده اتوبوسرانی باشد. پاسخ مدیران شهری البته این بود که منابع مورد نیاز برای خرید اتوبوس کجا و منابع لازم برای خرید فیلتر دوده کجا! قیمت هر فیلتر دوده پیش از نوسانات قیمت ارز ۴۰ میلیون تومان بود و اکنون قطعا متناسب با تورمی که در یک سال اخیر بر اقتصاد حاکم بوده تغییر کرده است، اما قطعا صدها میلیون تومان با هزینه بیش از یک میلیارد تومانی خرید اتوبوس فاصله دارد. البته برخی اعضای شورای شهر از استانداردنبودن فیلترهای نصب شده روی اتوبوس‌ها نیز خبر دادند که پاسخ شهرداری این بود: «سازمان استاندارد بدون داشتن فیلتر دوده، هیچ اتوبوس جدیدی را پلاک نمی‌کند؛ بنابراین اگر مشکلی هست، این سازمان باید پاسخگو و پیگیر باشد.» همه این موارد را با آگاهی از این موضوع بخوانید که در حال حاضر بیش از ۳۰۰۰ دستگاه خودروی دیزلی در شبکه اتوبوسرانی تهران فعال است که در مجموع مسبب انتشار ۱۱ درصد ذرات معلق در هوا هستند. با نصب فیلتر روی ۷۰۰ اتوبوس، حدود ۳ درصد میزان انتشار ذرات معلق کاسته می‌شود.

### فیلتر گران و سرطان ارزان

نامه شرکت ایران خودرو دیزل از دیروز در فضای مجازی و دیگر رسانه‌های رسمی دست به دست می‌شود، نامه‌ای که رئیس این شرکت در آن از معاون اول رئیس جمهور خواسته با «پیشنهاد حذف الزام نصب فیلتر جذب ذرات معلق در خودروهای دیزلی تا زمان رفع تحریم‌های ظالمانه و تضمین سوخت با کیفیت مناسب» موافقت کند که البته به راحتی هم موافقت کرده است. واکنش‌ها به موافقت دولت در دور زدن قانون مصوبه خودش محدود به شهروندان و فعالان رسانه‌ای نبود و معاون محیط‌زیست انسانی سازمان حفاظت محیط‌زیست خود دولت دوازدهم هم به این ماجرا واکنش داشته است. مسعود تجریشی با تأکید بر این‌که خودروسازان باید ادله‌های خود را برای درخواست حذف مصوبه فیلتر دوده، مطرح و سازمان محیط حفاظت زیست را قانع کنند، به ایسنا می‌گوید: «خودروسازان باید برای مردم روشن کنند دقیقا تحریم چه تاثیری روی فیلتر دوده دارد؟ آنها سعی می‌کنند به بهانه تحریم‌ها قوانین را زیر پا بگذارند و راحت‌ترین راه را برای خود انتخاب کنند.»

تجریشی با اشاره به این‌که خسارت آلودگی هوا در ایران حدود هفت میلیارد دلار در سال است، تأکید می‌کند: «اگر قیمت فیلتر دوده افزایش پیدا کرده است و برای همین خودروسازان به دنبال حذف این مصوبه هستند آیا هزینه درمان سرطان در کشور افزایش نیافته است؟ آیا هزینه حفظ سلامت شهروندان افزایش نیافته است؟ ضمن این‌که خودروسازان داخلی باید به این پرسش پاسخ بدهند که چرا تاکنون به شرکت‌های داخلی برای تولید فیلتر دوده فراخوان نداده‌اند؟ چرا سعی ندارند که خود را از اتکا به خارج رها کنند و از شرکت‌های داخلی کمک بگیرند؟»

### توان تولید هست و اراده‌ای نه

سوال مطرح شده از سوی مسعود تجریشی سوال مناسبی است، اما این که چرا شرکت خودروساز و بدتر از آن معاون اول ریاست جمهوری پی پاسخ این سوال بدیهی نرفته‌اند نکته مهمی است. محمد رستگاری معاون نظارت و پایش اداره محیط‌زیست استان تهران به جام‌جم می‌گوید «هر چند به یاد ندارم فیلتر دوده در ایران تولید شده باشد اما از آنجا که تولید این فیلتر از فناوری ویژه‌ای برخوردار نیست به نظر می‌رسد بتوانیم با توجه به حضور کارشناسان و نخبگان داخلی این قطعه را در داخل ایران تولید کنیم.»

پاسخ معاون نظارت و پایش اداره محیط‌زیست استان تهران را از زبان یوسف رشیدی، استاد دانشگاه هم می‌شنوم با این توضیح که کارخانه‌ای در ایران هنوز به تولید این قطعه نپرداخته است، اما اگر درخواستی برای تولید آن باشد حتما که توان تولید آن در داخل کشور وجود دارد.

این دو اظهارنظر را باید کنار گفته‌های دیروز مسعود تجریشی در گفت‌وگویش با ایلنا بگذارید که اعلام کرده حتی اگر در حال حاضر فیلتر دوده در کشور تولید نمی‌شود باید به این نکته توجه کنیم که ما روزی امکان تولید موشک را هم در کشور نداشتیم، اما امروز داریم. فیلتر دوده هم یک نیاز است و بازار آن در کشور وجود دارد و همچنین یک تقاضای ملی برای آن است، بنابراین باید به سراغش برویم و به آن دست پیدا کنیم. به گفته او تمام این مسائلی که از سوی کارخانه‌های خودروسازی و موتورسیکلت‌سازی مطرح می‌شود، بهانه است. ما و وزارت بهداشت به عنوان مسؤولان حفظ سلامت مردم با این بهانه‌ها مقابله و مخالفت می‌کنیم. نمی‌شود هر روز یک عده بگویند به بهانه تحریم نمی‌توانند به تعهدات‌شان عمل کنند.

البته باید پای ادله شرکت خودروساز (درصورت داشتن ادله‌ای) مبنی بر تاثیر تحریم‌ها در نصب فیلتر دوده نشست اما بدیهی است هر ارگانی بخواهد تحریم‌ها را بهانه‌ای کند تا قانون هوای پاک را دور بزند دیگر نباید امیدی به سلامت شهروندان داشت. کاش شرکت ایران دیزل به جای حذف قانون به سراغ معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری و دانشگاه‌ها برود و از آنها برای تولید فیلتر دوده کمک بخواهد.

### به فاجعه باید خندید

مضحکی فاجعه جایی است که هر سال نزدیک به ۳۰ هزار ایرانی به واسطه آلودگی هوا جان‌شان را از دست می‌دهند و دولت دوازدهم که حالا امضایش پای عدم نصب فیلتر دوده ثبت شده خودش را محیط‌زیستی‌ترین دولت تاریخ می‌داند جایی ماجرا، دیگر غم‌انگیز نیست و خنده‌دار شده است که رئیس کمیسیون محیط‌زیست شورای شهر تهران، شورای پنجم را محیط‌زیستی‌ترین شورای شهر ایران می‌داند و همین شورا ردیف بودجه فیلتر دوده را حذف می‌کند، به جان بیش از ۳۰ هزار نفری که در سال از دست می‌رود فکر نکنید، بیایید با هم به این فاجعه بخندیم!

## جامعه+

### سیاهه افتخارات محیط‌زیستی‌ترین دولت ایران

امضای اسحاق جهانگیری پای نامه درخواست شرکت خودروساز، تنها تصمیم اشتباه دولت در حوزه محیط‌زیست نیست هر چند فهرست اشتباهات دولت مدعی پاسداری از محیط‌زیست را طولانی‌تر کرده است. پیش از این هم در طول شش سال گذشته بارها و بارها کارشناسان و دلسوزان محیط‌زیست این سرزمین خواسته و داد زده و التماس کرده‌اند تا شاید بتوانند جلوی بخشی از اجرای این تصمیمات اشتباه را بگیرند. تصمیم‌های اشتباهی که به‌دلیل انتخاب نامناسب مدیران به‌ویژه در سازمان حفاظت محیط‌زیست و وزارت جهاد کشاورزی اتفاق افتاده است. فهرستش طولانی است، اما مهم‌ترین‌هایش شاید این موارد باشد.

- موافقت با پروژه‌های انتقال آب مانند طرح انتقال آب خزر به سمنان، خلیج‌فارس به یزد و دریای عمان به مشهد
- انتصاب مدیران غیرمتخصص در سازمان‌های تخصصی «حفاظت‌محیط‌زیست» و «جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری»
- بی‌توجهی به دیپلماسی آب و تأمین حقابه‌های کشور در نتیجه نابودی بیشتر تالاب‌ها مانند هامون، انزلی و هورالعظیم
- زوال اکوسیستم زاگرس و به‌رسمیت شناخته شدن نسق زراعی اراضی زیرآشکوب زاگرس
- واگذاری مرجعیت کنوانسیون تنوع‌زیستی به وزارت جهاد کشاورزی
- کاهش ۷۲ هزار هکتار از وسعت مناطق چهارگانه و پایبند نبودن به معاهدات بین‌المللی مثل معاهده ناگویای ژاپن برای افزایش وسعت مناطق حفاظت‌شده محیط‌زیست
- اجرای طرح‌های گردشگری بی‌ضابطه در زیستگاه‌های بکر مانند جزیره آشوراده و منطقه حفاظت‌شده خاییز

### درختان چیتگر قربانی بدهی‌های شهرداری شدند

## مرگ ۳۰۰۰ درخت

حریق‌های عمدی منابع طبیعی آنقدر زیاد شده است که حتی چند سال پیش قوه قضاییه هم به این موضوع ورود کرد، حالا هم رئیس کمیته برنامه و بودجه شورای شهر تهران اعلام کرده است که ۸۰ درصد حریق‌های پارک چیتگر عمدی است. هر چند اعلام این موضوع حاشیه‌ای بود بر اصل مهم‌تری به نام «خشک شدن ۳۰۰۰ اصله درخت در چیتگر» به خاطر بی‌آبی! البته نه که آب نباشد که به نظر می‌رسد درختان چیتگر قربانی بدهی میلیاردی شهرداری و وزارت نیرو شده‌اند. به گزارش جام‌جم، مجید فراهانی دیروز در بازدید از پارک چیتگر با بیان این‌که ۳۰۰۰ درخت آفت‌زده هستند و برای این‌که به سایر درختان آسیب نرسد باید با منابع طبیعی جلسه بگذاریم، گفت: طبق اخبار واصله ۴۰ درصد آب چاه‌های چیتگر در انحصار پارک، باشگاه‌های سوارکاری و... است و چرا باید این انحصاری دیگران باشد و اجازه ندهند که استفاده شود. در حالی که این مجموعه‌ها برای شهرداری درآمدی ندارند و آنها نیز نه‌تنها پولی نمی‌دهند، آب مجانی نیز دریافت می‌کنند و این جای سوال دارد. با رسانه‌ای شدن این خبر احسان صفایی، معاون خدمات شهری منطقه ۲۲ هم به آن واکنش نشان داد و با بیان این‌که شهرداری به سازمان آب ۱۴۰ میلیارد تومان بدهی دارد که ۳۰ میلیارد تومان به دلیل تأمین آب‌بها و مابقی به دلیل انشعابات است اعلام کرد: از سال ۹۲ مشکل پرداخت آب‌بها را داشتیم و سالانه باید حدود ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان پرداخت می‌شده است.

### کمبود معلم و آغاز طرح تازه خشونت‌زدایی در مدارس

## ۱۰۰ هزار معلم کم داریم!

تنها چند روز مانده به آغاز سال تحصیلی جدید و بازهم همان چالش‌های هرساله ادامه دارد و این بار اما چالش تکراری از زبان وزیر تازه وزارت آموزش و پرورش اعلام شده است. او در حاشیه نشست هیات دولت دیروز دوباره به موضوع کمبود معلم اشاره کرد و گفت: با کمبود حدود صد هزار معلم در کل کشور مواجه هستیم که پیش‌بینی شده این کمبود از طریق به‌کارگیری معلمان حق‌التدریس، آموزش‌یاران و پیش‌دبستانی‌ها و همچنین خروجی‌های دانشگاه فرهنگیان تامین شود. از سوی دیگر موضوع کمبود نیرو در آستانه سال تحصیلی حواشی‌اش مثل تغییر ساعات تدریس در مقطع ابتدایی را پیش آورده بود که دیروز معاون آموزش ابتدایی وزارت آموزش و پرورش این موضوع را تکذیب کرد و به‌روشنی بیان کرد: این وزارتخانه تصمیمی مبنی بر تغییر ساعات تدریس مقطع ابتدایی نداشته است. رضوان حکیم‌زاده از طرح جدیدی در سال تحصیلی تازه هم یاد کرده که قرار است در سال جدید اجرایی شود. او در این رابطه می‌گوید: یک طرح جدید نیز داریم و امسال برنامه جامع خشونت‌زدایی در مدارس ابتدایی اجرا می‌شود.