

کوتاه از جامعه

۵۶ قلم داروی گیاهی پوشش بیمه‌ای دارند

مهنار خانوی، مدیرکل امور فرآورده‌های گیاهی، سنتی و مکمل سازمان غذا و دارو گفت: ۵۶ قلم فرآورده دارویی گیاهی در فهرست بیمه وارد شده و پوششش بیمه‌ای دارند. وی افزود: این امکان به‌سختی فراهم می‌شود که قیمت فرآورده‌های گیاهی را افزایش دهیم در نتیجه خود شرکت‌های تولیدکننده درحال حاضر خیلی راغب نیستند وارد بحث‌های بیمه‌ای شوند.

خانوی عنوان کرد: شرکت‌های تولیدکننده فرآورده‌های گیاهی با ورود به فهرست بیمه مجبور خواهند بود فرآورده‌های خود را با قیمت پایین بفروشند و امکان افزایش قیمت ندارند، به همین دلیل فرآورده‌های خود را بیمه نمی‌کنند./ایرنا

۳/۵ میلیون اصله نخل در خطر نابودی



مجید ناصری‌نژاد، نماینده مردم شادگان در مجلس شورای اسلامی، گفت: حیات ۳/۵میلیون اصله نخل در خطر نابودی قرار دارد. وی در رابطه باکمبودآب شربدر شهرستان شادگان و شهرهای همجوار افزود: کمبود آب شرب و کشاورزی در بسیاری از شهرهای استان خوزستان به خصوص شهرستان شادگان، بسیار نگران‌کننده است و دیگر نمی‌دانیم باید چگونه به مسوولان اعلام کنیم.

ناصری‌نژاد با اشاره به این‌که استان خوزستان در سال‌های اخیر همواره گرفتار کم‌آبی و خشکسالی بوده، افزود: به رغم این‌که امسال بارندگی‌های بسیار خوبی را در سطح کشور شاهد بودیم، به دلیل مدیریت نامناسب بخش زیادی از منابع آبی را از دست دادیم./خانه‌ملت

۴۴ تشکیل پرونده

برای مدیران متخلف مدارس

عبدالرضا فولادوند، مدیرکل آموزش و پرورش شهر تهران گفت: هفته گذشته ۲۷ مدیر مدرسه دولتی به هیات تخلفات اداری معرفی شدند که برخی تخلفات آنها دریافت پول هنگام ثبت‌نام و سایر موارد بود. وی افزود: از خانواده‌ها می‌خواهیم تخلفات مدارس را به آموزش و پرورش شهر تهران گزارش دهند، همچنین پوسترهایی در ستادهای ثبت‌نام نصب شده که شماره تلفن واحدهای شکایت آموزش و پرورش در آن مشاهده می‌شود، گروه‌های بازرسی ثابت و سیار در مناطق آموزش و پرورش مستقر هستند و روزهای دوشنبه و چهارشنبه ۲۴ گروه بازرسی در شهر تهران فعال می‌شود./تسنیم

۴۴ نقش موتورسیکلت‌ها در تصادفات برون شهری تیرماه



نادر رحمانی، رئیس مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک پلیس راهور ناجاگفت: براساس تجزیه و تحلیل آمار تصادفات تیرماه امسال، موتورسیکلت‌ها ۱۸ درصد در تصادفات جاده‌ای نقش داشتند. وی افزود: بیشترین سهم بروز تصادفات برون شهری در تیرماه متعلق به خودروهای سواری با حدود ۶۱ درصد بوده است.

رحمانی بیان کرد: پس از خودروهای سواری، موتورسیکلت‌ها با سهم ۱۸ درصدی و پس از آن وانت‌بارها و کامیون‌ها هر کدام با سهم ۱۰ درصدی در رتبه‌های بعدی قرار دارند. به گفته وی مسافربهای شخصی نیز نقشی حدود یک درصد در علت شکل‌گیری حوادث برون شهری تیرماه داشتند./جام‌جم

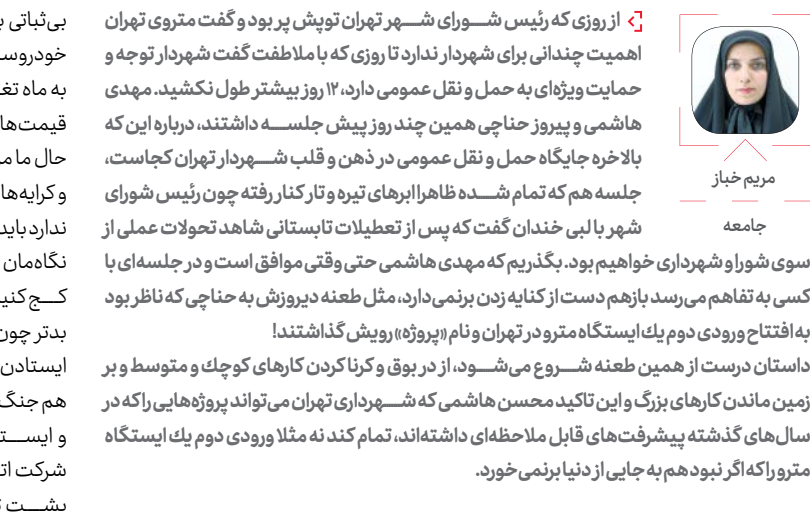


نتایج اولیه کنکور، چهارشنبه اعلام می‌شود

حسین توکلی، مشاور عالی سازمان سنجش آموزش کشور از اعلام نتایج اولیه کنکور سال ۹۸ در روز چهارشنبه ۱۶ مرداد خبر داد و گفت: براساس برنامه زمانی پیش‌بینی شده نتایج اولیه آزمون سراسری سال ۹۸ به صورت کارنامه تنظیم و کارنامه تمامی داوطلبان حاضر در جلسه آزمون سراسری چهارشنبه روی سایت سازمان سنجش آموزش کشور قرار خواهد گرفت./ایلنا

گزارش جام جم از بی‌توجهی به توسعه حمل و نقل عمومی که این روزها از بی‌تدبیری و کمبودها رنج می‌برد

حمل‌ونقل عمومی در ایستگاه فراموشی



از روزی که رئیس شورای شهر تهران تویپش پرید و گفت متروی تهران اهمیت چندانی برای شهردار ندارد تا روزی که با ملاطفت گفت شهردار توجه و حمایت ویژه‌ای به حمل و نقل عمومی دارد، ۱۲ روز بیشتر طول نکشید. مهدی هاشمی و پیروز حناچی همین چند روز پیش جلسه داشتند، درباره این که بالاخره جایگاه حمل و نقل عمومی در ذهن و قلب شهردار تهران کجاست، جلسه هم که تمام شده ظاهرا ابرهای تیره و تار کنار رفته چون رئیس شورای شهر با لبی خندان گفت که پس از تعطیلات تابستانی شاهد تحولات عملی از سوی شورا و شهرداری خواهیم بود. بگذریم که مهدی هاشمی حتی وقتی موافق است و در جلسه‌ای با کسی به تفاهم می‌رسد بازهم دست از کنایه‌زدن برنمی‌دارد، مثل طعنه دیروزش به حناچی که ناظر بود به افتتاح ورودی دوم يك ایستگاه مترو در تهران و نام «پروژه» رویش گذاشتند! داستان در بست از همین طعنه شروع می‌شود، از در بوق و کرنا کردن کارهای کوچک و متوسط و بر زمین ماندن کارهای بزرگ و این تاکید محسن هاشمی که شهرداری تهران می‌تواند پروژه‌هایی را که در سال‌های گذشته پیشرفت‌های قابل ملاحظه‌ای داشته‌اند، تمام کند نه مثلا ورودی دوم يك ایستگاه مترو را که اگر نبود هم به جایی از دنیا برنمی‌خورد.

حمل و نقل عمومی اگر در تهران يك شعار دهان پرکن و يك ژست خوب و پسندیده تبلیغاتی نباشد، دست‌کم سبری دفاعی برای يك مجموعه مدیریتی است تا هر وقت کسی از آنها گزارش عملکرد خواست آنها هم عدد و رقم و نثر و نموداری به هم سنجاق کنند و بگویند برای توسعه حمل و نقل همگانی چنین کرده‌ایم و چنان. اما چرا راه دور برویم، توسعه حمل و نقل عمومی نه روی نمودارهاست نه درون نقشه‌ها و بولتن‌های مدیران بلکه زیر زمین است و توی خیابان‌ها، جایی که مردم اغلب هم بی‌بضاعت‌ها روی سروکول هم می‌ریزند و در سرما و گرما مصوری می‌کنند.

۴۴ رخ‌زد تاکسی‌و اتوبوس

از بهترین بخش حمل و نقل عمومی که شروع کنیم به تاکسی‌های زرد قناری و سبز فسفری می‌رسیم که تقریبا همه جای شهر هستند و اگر تسلیم وسوسه درستی کارکردن نشوند در هر ساعت شبانه‌روز پیدایشان می‌شود؛



در برهه‌ای از زمان، برای توسعه حمل و نقل عمومی عزم جدی ایجاد شد، اما متاسفانه در مقاطع بعدی این هدف کمرنگ‌تر شد. در واقع قرار بود سالانه تا ۶۰۰۰ میلیارد تومان برای حمل و نقل برون‌شهری و ۴۰۰۰ میلیارد تومان برای حمل و نقل درون شهری هزینه شود که این تصمیم با بی‌پولی‌های اخیر همزمان شده و این پروژه و این پرداخت هزینه محقق نشد. موضوع مدنظر ما این بود که تا ۷۵ درصد از رفت و آمدهای درون شهری با مترو و اتوبوس و وسایل عمومی صورت بگیرد که آن طور که ما می‌دانیم، این هدف در شهر تهران تا ۳۵ و نهایت ۴۰ درصد تحقق نیافت و تقریبا ۳۰ درصد از هدف مان عقب‌هستیم. متاسفانه واقعیت این است که از برنامه‌ریزی‌هایمان برای حمل و نقل جا مانده‌ایم. سن اتوبوس‌های ما باید به زیر ده سال می‌رفت که الان ۱۵ سال است، سن واگن‌های ما باید به زیر ده سال می‌رفت که حالا ۱۸ سال است. در واقع ما برای همه اینها برنامه داشتیم که متاسفانه محقق نشد و خب هرکدام هم دلایل خاص خود را دارند. من علت این عقب‌ماندن‌ها را ناشی از سوءمدیریت صرف نمی‌دانم و بخش عمده آن را ناشی از کمبود و محدودیت منابع مالی ارزیابی می‌کنم. در تهران شهرداری به سهم و توان خود کارهایی را انجام داده و حالا نوبت دولت است که قدم‌های برنداشته خود برای توسعه حمل و نقل عمومی را بردارد و به وظایف قانونی‌اش عمل کند.

اعلام زمان ثبت‌نام متقاضیان امریه سربازی در قوه قضاییه

معاونت منابع انسانی قوه قضاییه در اطلاعیه‌ای زمان ثبت‌نام مشمولان متقاضی امریه سربازی در قوه قضاییه، اعزامی آبان ماه را اعلام کرد. بنابر اعلام امور اداری و استخدامی کارکنان اداری قوه قضاییه، در حال حاضر فقط مشمولان اعزامی آبان مجاز به ثبت‌نام هستند و زمان ثبت‌نام متقاضی امریه اعزامی ۱/۰۸/۱۳۹۸ از ساعت ۸ سه‌شنبه ۲۲/۰۵/۹۸ آغاز می‌شود و تا ساعت ۱۶ چهارشنبه ۳۰/۰۵/۹۸ پایان می‌پذیرد. / فارس



نمی‌گوید همه چیز مبهم می‌ماند. با این حال او می‌گوید ریشه بسیاری از مشکلات در حوزه حمل و نقل عمومی، سوءمدیریت است. سرحدی البته می‌گوید، مشکلات ناشی از سوءمدیریت هم اگر باشد آن چیزی نیست به جز نشانختن اولویت‌ها مثل وقتی توسعه مترو زمین گذاشته می‌شود و ساختن تونل شروع می‌شود.

سوءمدیریت نه فقط در پیشبرد مترو که به گفته محمدعلی کردونی، دبیر کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای شهر تهران در سیستم تاکسیرانی نیز وجود دارد. او به مهر گفته است، در دو سال اخیر فعالیت‌های سازمان تاکسیرانی هم از جنبه‌های مدیریتی و هم در فرآیندهای اجرایی، به هیچ‌وجه قابل دفاع نیست، چه در بحث کرایه‌ها که موجب نارضایتی مردم است، چه در بهره‌وری پایین، ضعف نظارت این سازمان بر اخذ کرایه تاکسی موجب ایجاد نارضایتی‌های گسترده در شهروندان شده است و از طرف دیگر اعمال و چه در تعداد زیاد خطوط تاکسی و به‌روز نشدن مسیرها که مغایر است با سیاست‌های مدیریت تقاضا و ترویج استفاده از حمل‌ونقل همگانی.

۴۴ چالش کمبود پول

متروی تهران را که سال ۱۳۵۰ مطالعات اجتماعی و اقتصادی و ترافیکی‌اش آغاز شده، سال ۵۶ عملیات اجرایی قطعه يك از خط يك آن شروع شده. سال ۶۰ با تصویب هیات وزیران كاملا متوقف شده، سال ۷۴ قرارداد خرید تجهیزات خطوط يك و پنج آن امضا شده و سال ۷۸ از صادقیه تا طرشت، دانشگاه شریف، شادامان، نواب صفوی، میدان حر، حسن‌آباد و میدان امام خمینی(ره) توسعه یافته است می‌شود از زاپه‌ای دیگر نیز نگاه کرد، جایی که حبیب‌ا... ملاطقی، کارشناس حمل و نقل ریلی و دانشیار دانشکده مهندسی راه‌آهن با عینک‌ش آن را تحلیل می‌کند. او به ما می‌گوید، نه در ایران که در همه جای دنیا مدیریت شهری و حمل و نقل عمومی موضوعی بسیار هزینه‌بر است حتی در کشورهای صاحب فناوری که استقلال تولید دارند. او می‌گوید کشورمان نیز که مشمول این هزینه‌هاست به‌ویژه کلانشهرها و از جمله تهران که با هزینه‌های گزاف رویه‌ور هستند، قادر به تامین بودجه‌های توسعه حمل و نقل عمومی نیستند و نگاهشان همواره به دولت است که اگر روزی دولت مثل امروز در مضیقه‌های مالی و تحریم قرار بگیرد همه معادلات به هم می‌ریزد.

او می‌گوید به نرخ امروز هر عدد واگن ۱/۳میلیون یورو قیمت دارد و هرام قطار که شامل هفت واگن است ۹/۱ میلیون یورو که به این ترتیب هزینه خرید هر قطار برای تهران می‌شود صد میلیارد تومان. ملاطقی می‌گوید، شهرداری و حتی دولت فعلا این همه پول ندارند و مثال می‌زند از قراردادی که برای خرید ۳۱۵ واگن در سال ۸۶ با چین منعقد شد و این کشور صد واگن آماده‌اش را به ایران فرستاد، ولی کشورمان تا الان بعد از گذشت ۱۲ سال هنوز نتوانسته حتی یک واگن از ۳۱۵ واگن باقی مانده برای متروهای تبریز، اصفهان و شیراز را بسازد.

او مثال دیگری می‌زند از زمستان ۹۶ که باز هم با چین قرارداد ۶۳۰ واگن منعقد شد، ولی چون دولت پول ندارد و ال‌سی‌ها باز نمی‌شود حتی يك واگن هم به متروی تهران نرسیده است. این کارشناس مثالی دیگر از چهار رام قطار آماده در دالیان چین می‌زند که آماده سوار شدن به کشتی و رسیدن به متروی اصفهان

یادداشت



حمل‌ونقل سیاست‌زده

مدتی است رویکرد فکری مدیران شهری در جهان از خودر محور به انسان محور تغییر پیدا کرده و به جای این که به فکر جابه‌جایی ماشین‌ها باشند، به فکر جابه‌جایی آدم‌ها هستند و بنابراین به مدیریت زمان سفر فکر می‌کنند که بهترین و کارآمدترین روش آن استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی انبوه‌بر است، مانند قطار شهری و اتوبوس تا مردم به جای استفاده از وسیله شخصی از وسایل عمومی استفاده کنند و ضمن کاهش آلودگی هوا، هزینه‌های سفر و اتلاف زمان نیز کاهش پیدا می‌کند.

با این‌حال بخشی از موضوع حمل و نقل عمومی سیاسی است و این کفه سیاسی معمولاً بر بقیه مسائل می‌چربد و ناهماهنگی و ناکارآمدی در حمل و نقل کشور به وجود می‌آید. کمبود بودجه معمولاً یک جور بهانه سیاسی است، بنابراین این کفه سیاسی، يك کفه اضافی است که در حمل و نقل عمومی غالب شده و موجب عقب‌ماندگی آن شده است. برای توسعه حمل و نقل عمومی راه‌های زیادی وجود دارد. برای نمونه در مترو با استفاده از مجتمع‌های ایستگاهی می‌شود هزینه تونل، ریل و واگن را تامین کرد و درآمد اضافه نیز داشت به همین دلیل نبود اعتبار به نوعی بهانه سیاسی است.

این در حالی است که معمولاً نگاه شهرداری‌ها به حمل و نقل عمومی، کاسیکارانه است. در بحث قانون کاهش آلودگی هوا و واگذاری موضوع به شهرداری‌ها شاهدیم شهرداری‌ها به عنوان منبع درآمد به آن نگاه می‌کنند، نه نگاه مدیریت تقاضای سفر و کاهش آلودگی هوا. راهکار از بین رفتن مشکلات شهری این است که نگاه سیاسی بین شهرداری‌ها و دولت‌ها برداشته شده و به مردم بیشتر توجه شود. امروز که شهرداری تهران و دولت از نظر سیاسی با هم همسو هستند، متاسفانه با مشکل کمبود بودجه رویه‌ور هستیم که البته در این میان سوءمدیریت نیز به مشکلات دامن می‌زند، گویی مدیریت شهر را رفع تکلیفی می‌دانیم.

است که چون ایران قادر به تامین مالی نیست، دارد در سرزمین اژدها خاك می‌خورد. ملاطقی در واقع معتقد است، گره متروی تهران و کلانشهرها و توسعه نیافتگی شان در نبود بودجه است، ولی این را هم اذعان دارد که چرا وقتی پولی در سسط نیست، قراردادهای مختلف بسته می‌شود و وقتی از پس ساخت کامل متروی يك شهر برنمی‌آییم، متروی پرند و هشتگرد و پردیس را همزمان مطرح می‌کنیم و کلنگ می‌زنیم.

به سوءمدیریت‌ها و تصمیم‌گیری‌های نادرست شك نکنید که در همین نکات نهفته است، وضعیتی که فقط حمل و نقل عمومی را تق و لق می‌کند و مردم را بیشتر از همیشه به سمت استفاده از خودروهای شخصی می‌کشاند، بعد هم که آلودگی مضاعف هوا و خیابان‌های قفل، نمی‌دانم چند نفر یادشان است که شهردار تهران مدتی قبل انتقاد کرده بود تبلیغ دوش حمام و کفش در رسانه ملی بیشتر از تبلیغ حمل و نقل عمومی است؟ آن زمان فرصت جواب دادن دست نداد، اما حالا باید بگوئیم آقای شهردار! استفاده مردم از حمل و نقل عمومی با تبلیغ بیشتر نمی‌شود، چون مردم کف خیابان هستند و در دل ماجرا، آنها هر چیزی را که ببینند و حس کنند باور می‌کنند. ۴