اتمام پروژه‌های نیمه تمام بنیاد مستضعفان تا پایان سال آینده



پرویز فتاح، رئیس بنیاد مستضعفان به آزادراه تهران-شمال به عنوان بزرگ‌ترین پروژه این بنیاد اشاره کرد و گفت: قطعه اول آزادراه تهران -شمال در بهمن‌ماه افتتاح می‌شود و پلاسکو نیز تا نیمه سال آینده ساخته شده و تحویل داده می‌شود و امیدواریم تا سال آینده هیچ پروژه باقی مانده‌ای نداشته باشیم. وی افزود: فروش کل بنیاد مستضعفان در ۹ ماه امسال ۲۶ هزار میلیارد تومان بوده که این مقدار بیشتر از برنامه‌های ماست که نشان می‌دهد در عرصه اقتصادی و تولید موفق عمل کرده ایم و از برنامه‌های خود جلوتر هستیم.

فتاح ادامه داد: تا پایان سال، تولید و فروش ما از ۳۵ هزار میلیارد تومان فراتر خواهد رفت.

رئیس بنیاد مستضعفان افزود: در حال حاضر ۱۷۴ هزار شرکت ثبت شده داریم که ۱۶۹ شرکت فعال هستند و از این تعداد ۳۶ شرکت ما زیان ده بودند که علت آن نیز نوسانات سال ۹۷ و تغییر نرخ ارز بود. / مهر

کوتاه از جامعه

مجلس
حذف تنوع مدارس را رد کرد

حمیدرضا حاجی‌بابایی، رئیس فراکسیون فرهنگیان مجلس از رد طرح حذف تنوع مدارس در مجلس خبر داد و گفت: بحث تأمین بار مالی اعمال مدرک تحصیلی فرهنگیان به شورای نگهبان ارسال شد. وی افزود: مصوبه دیروز مبنی بر مخالفت مجلس با حذف مدارس استعدادهای درخشان، نمونه‌دولتی و شاهد و تامین مالی اعمال مدارک تحصیلی بالاتر فرهنگیان به شورای نگهبان ارجاع شد./ تسنیم

توزیع ۲۵۰ هزار حلقه لاستیک بین رانندگان تاکسی

مرتضی ضامنی، مدیر عامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور گفت: در راستای خدمات حمایتی به رانندگان تاکسی در کشور، ۲۵۰ هزار حلقه انواع لاستیک خودرو با قیمت مصوب دولتی توزیع شد. وی افزود: در راستای خدمات حمایتی به تاکسیرانان از طریق وزارت کشور پیشنهاداتی برای ستاد تنظیم بازار وزارت صنعت، معدن و تجارت ارسال کردیم تا یک‌سری از کالاها از جمله کالاهای تنظیم بازاری را که دارای نرخ مصوب هستند در اختیار ما قرار دهند تا به رانندگان عرضه شود./ جام جم دیلی

وجود بیش از ۲۰۰ مرکز تجاری پرخطر در تهران

حاتم شاکرمی، معاون روابط کار وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی از وجود بیش از ۲۰۰ مرکز تجاری پرخطر در تهران و درخواست این وزارتخانه برای تعطیلی ۴۰ واحد تجاری ناایمن خبر داد و با بیان این‌که بیش از یک سوم حوادث ناشی از کار در حوزه ساخت و سازها رخ می‌دهد، افزود: ۱۷درصد این حوادث منجر به فوت می‌شود. این نکته مهمی است که شهرداری باید به عنوان صادرکننده پروانه‌های ساخت در اجرای ایمنی یک اقدام اساسی انجام دهد، زیرا زمان صدور پروانه یکی از گلوگاه‌های ایمنی است. وی با بیان این‌که متاسفانه در زمان ساخت و ساز از پیمانکاران ناکارآمد استفاده می‌شود، افزود: مسأله تاسف بارتر این است که همین پیمانکاران کار خود را به پیمانکاران دیگر و بعضا کارگران می‌سپارند.ناظران ساختمان باید ایمنی لازم در زمان ساخت و ساز را ایجاد کند./ جام جم دیلی

موافقت آموزش پرورش با تغییر تقویم آموزشی



محسن حاجی میرزایی، وزیرآموزش و پرورش درباره اصلاح تقویم آموزشی و تعطیلات زمستانی مدارس گفت: ما موافق اصلاح تقویم آموزشی هستیم، اما به تنهایی نمی‌توانیم در این باره تصمیم بگیریم. چراکه زمان شروع سال تحصیلی نیز دارای مصوبه مجلس است.

وی درباره پیشنهادهایی مبنی بر اصلاح تقویم آموزشی و تعطیلات زمستانی مدارس با توجه به تکرار تعطیلی‌های ناشی از آلودگی هوا در سال‌های اخیر عنوان کرد: این ایده سال‌هاست مطرح است و در دولت نیز مورد بحث و توافق قرار گرفته است. حتی دولت لایحه‌ای را در این‌باره در دو سه سال اخیر به مجلس ارسال کرد که با آن موافقت نشد. / ایسنا

ورود ۷۰ درصد فارغ‌التحصیلان دانشگاه فنی و حرفه‌ای به بازار کار

حیدر میرفخرالدینی، معاون پژوهش و فناوری دانشگاه فنی و حرفه‌ای با بیان این‌که بیش از ۷۰ درصد فارغ التحصیلان دانشگاه فنی و حرفه‌ای مستقیم وارد بازار کار می‌شوند، گفت: در بسیاری از شاخص‌ها سرانه بودجه‌ای که به ما می‌دهند کمتر از یک چهارم سایر دانشگاه‌هاست، البته وضعیت بهبود پیدا کرده، ولی متاسفانه هنوز خیلی راه داریم، زیرا هزینه‌های دانشگاه ما به نسبت سایر دانشگاه‌ها بسیار بیشتر است. دانشگاه‌ها عمدتا متمرکز هستند ولی ما یک دانشگاه در ۱۸۰ مرکز پراکنده در ۳۱ استان و بیش از ۱۲۰ شهر کشور هستیم./ ایلنا



افزایش جریمه ورود به محدوده طرح ترافیک نیاز به مصوبه شورای عالی ترافیک دارد، در حالی است که تا این عصر دیروز (سه شنبه) این تاییدیه به دست پلیس راهور نرسیده بود

عکس: جام جم

جریمه‌های آلوده

جریمه ورود به محدوده طرح ترافیک ۷۰ هزار تومان گران‌تر شد؛ یعنی بیش از سه برابر



میثم اسماعیلی

جامعه

دوشنبه شب مهمان برنامه «تیتر امشب» شبکه خبر از افزایش جریمه ورود به محدوده‌های ممنوع از ۲۰ به ۹۰ هزار تومان خبر داد. خبر اعلام شده از سوی پوریا محمدیان، مدیرکل حمل و نقل وزارت کشور خیلی زود در فضای رسانه‌ای محل بحث و گفت‌وگو شد؛ بحث‌هایی که ایراداتی را به چنین تصمیمی آشکار می‌کرد. نگاه برخی به این خبر از منظر ایرادات قانونی بود؛ ایراداتی که به اساس قانونی اتخاذ چنین تصمیمی بر می‌گشت، به این مفهوم که چه قانونی وجود دارد که می‌تواند شبانه جریمه ورودی به طرح زوج و فرد را افزایش بدهد و بیشتر این‌که پلیس راهور بر اساس چه بندی از قانون اختیار و صلاحیت اتخاذ چنین تصمیمی را دارد؟ برخی دیگر هم فارغ از ایرادات احتمالی قانونی، پیشینه چنین تصمیمی را به بودجه سال ۹۹ نسبت دادند. آنها معتقد بودند چنین کاری هیچ تاثیری در کاهش آلودگی هوا نخواهد داشت، بنابراین پلیس فقط سعی کرده است با چنین تصمیمی بخشی از کسری بودجه خود را جبران کند! البته فراگیری چنین نگاهی به تصمیم پلیس راهور در فضای عمومی هشدارآمیز است. این‌که فضای غالب تصور می‌کند تنها دلیل اتخاذ چنین تصمیمی درآمدزایی است، می‌تواند در وجهه عمومی و جایگاه این نهادها میان عموم هم موثر باشد. هر چند به فاصله کمتر از یک روز توضیحات معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور ناجا برخی از ابهامات این ماجرا را روشن‌تر کرد.

ماجرای افزایش جریمه چه بود؟

پوریا محمدیان در برنامه «تیتر امشب» با اعلام خبر افزایش جریمه گفت: در برخورد با متخلفانی که وارد محدوده‌های ترافیکی می‌شوند، پیش از این دو کد جریمه وجود داشت که در جدول تخلفات راهور معادل ۲۰ هزار تومان بود.

در کنار این کد، ظرفیتی نیز به نام ماده ۱۸ قانون رسیدگی به تخلفات بود که اگر محدوده‌هایی به پیشنهاد پلیس راهور، سازمان حفاظت محیط زیست و شهرداری‌ها در شورای هماهنگی ترافیک استان‌ها یا در شورای ترافیک تهران مصوب شود، به منزله ورود به محدوده ممنوعه بوده و جریمه این تخلف ۹۰ هزار تومان همراه با نمره منفی است.

استناد قانونی او به ماده ۱۸ قانون رسیدگی به تخلفات است.

در این ماده قانونی آمده است: «تردد تمام یا بعضی از وسایل نقلیه موتوری درساعات ومحدوده‌هایی از شهر که از سوی راهنمایی و رانندگی یا محیط زیست یا شهرداری‌های مربوطه منطقه ممنوعه پیشنهاد می‌شود و مطابق ضوابط شورای عالی ترافیک به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک استان‌ها و درتهران به تصویب شورای حمل ونقل و ترافیک شهر تهران می‌رسد ممنوع است و نیروی انتظامی ضمن صدور قبض جریمه عبور ممنوع برای متخلف به او اخطار می‌کند که از محدوده طرح ترافیک خارج شود.

در صورت ادامه تخلف برای هر یک ساعت یک برابر جریمه خواهد شد.»

ادامه توضیحات مدیرکل حمل و نقل وزارت کشور در این رابطه چنین می‌نماید که از صبح سه شنبه ورود به محدوده ممنوعه زوج و فرد همراه خواهد بود با جریمه ۹۰ هزار تومانی.

افزایش جریمه اعمال نمی‌شود

شکل گرفتن هجمه‌هایی علیه پلیس راهور در همین فاصله کوتاه باعث شد عین ا... جهانی، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور ناجا هم برخی از ابهامات گفته‌های مدیرکل حمل و نقل وزارت کشور را آشکار کند. او معتقد است تعبیر درستی از حرف‌های پوریا محمدیان صورت نگرفته است.

جهانی به جام جم می‌گوید: آنچه در فضای عمومی از افزایش جریمه ورود به طرح ترافیک گفته می‌شود به این مفهوم نیست که ورود به محدوده طرح همراه با افزایش جریمه خواهد بود، بلکه منظور از محدوده ممنوعه در این تصمیم محدوده طرح اصلی ترافیک است.

در ضمن این تصمیم به صورت قانونی در وضعیت اضطرار قابلیت اجرایی پیدا می‌کند.

آن‌طور که از حرف‌های معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور ناجا می‌توان متوجه شد این تصمیم در حال حاضر قابلیت اجرایی نخواهد داشت.

ایراد مهم بعدی او به این تصمیم هم از منظر قانونی است،او می‌گوید: این ابلاغ در صورتی قابلیت اجرایی دارد که مصوبه شورای عالی ترافیک را داشته باشد، در حالی که تا عصر سه شنبه این تاییدیه به دست پلیس راهور نرسیده است.

نکته مهم در گفته‌های جهانی نشان می‌دهد افزایش جریمه ۲۰ هزار تومانی به ۹۰ هزار تومان حداقل تا روز سه شنبه اجرا نخواهد شد.

او به صراحت می‌گوید: افزایش جریمه ورود به محدوده طرح ترافیک، در صورت ابلاغ فقط در روزهای خاص و در محدوده اصلی طرح ترافیک اعمال می‌شود.

افزایش جریمه هوا را پاک می‌کند؟

افزایش جریمه ورود به محدوده ممنوع تنها نکته مورد توجه همنشینی برخی مسؤولان در برنامه مورد اشاره شبکه خبر نبود. از ترکیب مهمانان این برنامه و حرف‌های گفته شده بر می‌آید که اساس این تصمیم‌گیری بهبود وضعیت آلودگی هوای تهران بوده است! در این برنامه علاوه بر پوریا محمدیان، محمدباقر سلیمی، رئیس پلیس ترافیک شهری راهور ناجا و البته حسین شهیدزاده، مدیر عامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران هم حضور داشتند.

سلیمی در وضعیت تشدید آلودگی هوا پلیس را ملزم به اعمال قانون می‌داند و معتقد است:«پلیس راهور براساس تصمیمات کمیته اضطرار به قانون عمل می‌کند.او همچنان مخالف طرح شهرداری در کنترل آلودگی شهر بوده و معتقد است برای این طرح هنوز زیرساخت‌های لازم ایجاد نشده بود.

مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای شهرداری تهران هم از سهم خودروهای بنزینی در میزان آلودگی هوای تهران سخن گفت.

از برآیند همین حرف‌ها هم می‌توان متوجه شد اتخاذ تصمیمی مبنی بر افزایش جریمه ورود به محدوده طرح تاثیری در میزان آلودگی هوای پایتخت نخواهد داشت.

همین نکته است که اتفاقا منشأ انتقادهایی از سوی افکار عمومی به این تصمیم شد.

این که برای بی تدبیری در مهار آلودگی شایسته نیست به نوعی دست در جیب شهروندان کنیم! استناد منتقدان دیگر این طرح هم به نموداری است که از سوی شرکت کنترل کیفیت هوای تهران منتشر شده است.

به گواه این نمودار، سهم خودروهای شخصی در آلودگی هوای تهران تنها ۱,۴ درصد است! در حالی که اغلب محدودیت‌ها و نگاه سلبی مجریان قانونی بر دوش همان خودروهای شخصی است، در حالی که به گواه همان نمودار کامیون‌ها با ۲۲ درصد و اتوبوس‌های شهری با ۱۸ درصد بیشترین سهم را در آلودگی تهران دارند و افزایش جرایم هم به این دسته تعلق نمی‌گیرد.

نکته‌های دیگری هم در این رابطه عنوان می‌شود که حتی می‌تواند عنوان «تناقض» را روی آن گذاشت.

به عنوان مثال وقتی حجم قابل توجهی از خودروها با مخدوش کردن پلاکشان وارد محدوده ممنوع می‌شوند بدیهی است که افزایش جریمه هیچ تاثیری روی رفتار آنها نخواهد داشت.

بازنگری در افزایش جرایم تخلفات

موضوع افزایش جریمه و میزان بازدارندگی آن اتفاق تازه‌ای نیست. همین چند روز پیش هم محمدرضا مهماندار، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ از پیشنهاد افزایش جریمه تخلفات رانندگان کامیون‌های حمل مصالح ساختمانی خبر داده بود.

او در این باره گفته بود جدول جرایم راهنمایی و رانندگی در هیات وزیران در حال بازنگری است و افزایش جریمه تخلفات رانندگان کامیون‌های حمل مصالح ساختمانی نیز در دستور کار قرار دارد. چون مبلغ ۹۰ هزار تومان جریمه پاسخگوی عدم ورود کامیون‌ها به شهر نیست و باید این قانون و جدول جریمه‌ها بازنگری شود.

به گفته مهماندار، پیشنهاد می‌شود اصلاح این قانون در وزارت کشور صورت پذیرد نه در هیات دولت ؛ چراکه از مراحل و طولانی شدن بررسی آن پرهیز شده تا بتوان آن را زودتر بررسی کرد و به نتیجه رساند.

طرح ترافیک منجی آلودگی هوا نیست

به نظر می‌رسد در حال حاضر هم مدیریت شهری و هم پلیس راهور در رابطه با بی تاثیر بودن افزایش جریمه ورود به محدوده ممنوع طرح اصلی ترافیک اتفاق نظر داشته باشند! به این مفهوم که حتی در صورت اجرای چنین افزایش جریمه‌ای، این تصمیم تاثیری ولو جزئی در وضعیت کنونی آلودگی هوای پایتخت نخواهد داشت.

هر چند بسیاری، تصمیماتی مثل تعطیلی مدارس را هم در وضعیت آلودگی بی تاثیر می‌دانند اما محاسن تعطیلی مدارس بیشتر معطوف به محافظت از گروه‌های حساس است تا کاهش آلودگی هوای تهران. اما این ماجرا دوباره موضوع تاثیر طرح کنترل کاهش آلودگی هوا را داغ کرده است. این که فارغ از این ماجرا خود این طرح چقدر می‌تواند در کاهش آلودگی هوای تهران موثر باشد؟ این سوال از جهتی مهم به نظر می‌رسد که بدانیم یکی از اهداف اجرای چنین طرحی از سوی شهرداری تهران «کاهش آلودگی هوا» اعلام شده بود.

آرش حسینی میلانی، سخنگوی کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری شورای شهر تهران با بیان این که آلودگی تهران فقط ناشی از تولید آلایندگی از سوی خودروها نیست، به تسنیم می‌گوید: عوامل مختلفی در ایجاد آلودگی هوای تهران موثر هستند که مطالعات انجام شده در سیاهه جدید انتشار، سهم هر یک از آنها را مشخص کرده است. لذا این که همه بار سنگین مبارزه با آلودگی هوا را از اجرای طرح ترافیک انتظار داشته باشیم، منطقی نیست.

به گفته او «طرح ترافیک یکی از بخش‌های مهم طرح کنترل کاهش آلودگی هوا در همه جهان است و در آن شکی نیست اما سطح انتظارات‌مان را از آن باید منطقی کنیم.»

پیش از این البته که آمارهای منتشر شده نشان می‌داد اجرای این طرح تا ۷ درصد از آلودگی هوای پایتخت کاسته اما نکته اینجاست که مطالعات انجام شده درباره اثرسنجی اجرای طرح ترافیک روی کاهش آلودگی هوای تهران متعلق به فصل تابستان است. آن‌طور که آرش میلانی می‌گوید در شرایط فعلی اجرای طرح کنونی ترافیک به اندازه کافی بازدارنده نیست و به همین دلیل باید آن را اصلاح و بازنگری کرد.

مشکلات و تدبیرها!

تصمیم به افزایش جریمه حتی اگر به صورت درستی اطلاع‌رسانی نشود بار روانی بسیاری روی افکار عمومی خواهد داشت. این فشار روانی را می‌توان از اظهارنظرهای مختلف متوجه شد. بدیهی است شهروندان انتظار دارند مسؤولان در برابر چالش‌های چند ده ساله اداره شهری مثل تهران، تدبیرهای موثری به کار ببندند. این که با تشدید آلودگی هوای تهران تنها کمیته اضطرار رای به تعطیلی مدارس بدهد، حداقل در نگاه عموم مردم تدبیر محسوب نمی‌شود.

نگاهی به تصمیمات اتخاذ شده در این مدت در برابر چنین مشکلاتی نشان می‌دهد مردم بیش از گذشته نسبت به چنین نهادهایی بی اعتماد می‌شوند. جالب این که در میانه این چالش‌ها تصمیماتی اتخاذ شده است که مستقیما بار مالی روی دوش شهروندان دارد و لاغیر! به عنوان مثال تدبیر کلان مسؤولان در برابر معضل همیشگی افزایش تصادفات جاده‌ای فقط افزایش جریمه رانندگی است! یا با رکورد صنعت خودروی داخلی ما شاهد افزایش قیمت خودروی داخلی هستیم! حالا هم که به نام تشدید آلودگی هوا تدبیری به نام افزایش جریمه ورود به طرح اتخاذ شده است.

جهانی:
افزایش جریمه ورود به محدوده طرح ترافیک، در صورت ابلاغ فقط در روزهای خاص و در محدوده اصلی طرح ترافیک اعمال می‌شود

جامعه+

جریمه یک راهکار ناقص است



حسین رضازاده
عضو کمیسیون قضایی و حقوقی مجلس

افزایش جریمه در هر موضوعی باعث می‌شود که تخلفات و جرایم کمتر از گذشته شود.

در بحث آلایندگی هم این روند برقرار است؛ به نظر می‌رسید که مبالغ ۲۰ هزار تومان کمی پایین است و کسی که قصد رفتن به محدوده طرح ترافیک را دارد، ترجیح می‌دهد با خودروی شخصی خودش برود.

در واقع بعضی از راننده‌ها بررسی می‌کردند که با چنین مبالغی، شاید به صرفه است که به جای استفاده از تاکسی و آژانس، همان مبلغ را با کمی بالا و پایین، صرف جریمه کنند.

این موضوع دقیقا مصداق این جمله است که تخلف برای متخلف مقرون به صرفه است و خب این تصمیم در راستای این هدف است که باید کاری انجام شود تا جریمه و تخلف برای متخلف سنگین دربیاید تا از حرکت دادن خودروی شخصی‌اش منصرف شود.

تجربه نشان داده که جریمه تا حدودی توانسته آلودگی هوا را کم کند، اما به طور کامل موفق نبوده است.

طبیعی است که اگر افزایش جریمه باعث کاهش ورود خودروهای شخصی به داخل محدوده طرح ترافیک شود، مسلما آلودگی هوا کمتر از قبل می‌شود. این موضوعی است که تا زمانی که تخلف ادامه دارد، جریمه هم ادامه خواهد داشت.

وقتی جریمه استفاده از خودروی شخصی بالاتر از هر گزینه دیگری باشد، انتخاب مردم استفاده از وسایل نقلیه عمومی خواهد بود.

البته نمی‌توان منکر این موضوع شد که برای جلوگیری از آلودگی هوا، راه‌های مختلف و بهتری مانند ارتقای ناوگان حمل و نقل عمومی وجود دارد که دیگر در آن صورت انتخاب خود مردم استفاده از حمل و نقل عمومی است و اتفاقا گزینه و گزینه‌های بهتری وجود دارد اما به هر حال، افزایش جریمه برای کاهش ورود خودرو به مرکز شهر هم یکی از راهکارها است که نمی‌شود آن را نادیده گرفت.