
محمدمهدی صافی| جوان

گزارش
مهسا گربندی

تعلل دستگاه‌ها در مهار آلودگی هوا

قانون هوای پاک ۱۲ درصدی!

نزدیک به یک دهه از تصویب قانون هوای پاک می‌گذرد، اما گزارش دیوان محاسبات نشان می‌دهد فقط ۱۲ درصد احکام آن به‌طور کامل اجرا شده؛ ظاهراً قانون برای نفس کشیدن مردم نوشته شده، اما گویا دستگاه‌ها هنوز در مرحله نفس‌گیری برای اجرایش هستند!

با شروع فصل سرما، دوباره همان سناریوی تکراری مقابل شهروندان قرار گرفته‌است؛ اینکه هوا آلوده می‌شود، محدودیت تردد به اجرا درمی‌آید، و در نهایت همه چشم‌انتظار باد و باران می‌مانند. انگار مدیریت آلودگی هوا در کشور بیش از آنکه به برنامه و قانون وابسته باشد، به پیش‌بینی هواشناسی گره خورده‌است. اما مسئله فقط وارونگی دما و شرایط جوی نیست. ایران از سال ۱۳۹۶ قانونی به نام «قانون هوای پاک» دارد که قرار بود با استاندارد‌سازی سوخت، کنترل آلایندگی صنایع، نوسازی ناوگان فرسوده و توسعه حمل‌ونقل عمومی، مانع تکرار همین روزهای آلوده شود. با این حال، گزارش دیوان محاسبات از عملکرد دستگاه‌ها نشان می‌دهد فاصله میان قانون و اجرا همچنان قابل توجه است.

بررسی وضعیت اجرای ۲۲۸ حکم مربوط به ۲۳ دستگاه اجرایی در سال ۱۴۰۲ نشان می‌دهد تنها ۲۸ حکم، معادل ۱۲ درصد، به‌طور کامل اجرا شده‌است. ۱۳۸ حکم، معادل ۶۱ درصد، اجرای ناقص داشته و ۶۲ حکم، معادل ۲۷ درصد، اساساً اجرا نشده‌است.

نکته قابل تأمل اینکه بخش عمده احکام اجرا‌شده نیز به تدوین و تصویب آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها مربوط بوده‌است؛ یعنی ظاهراً روی کاغذ اتفاقات خوبی افتاده، اما در میدان عمل هنوز سوخت، خودرو، نیروگاه و حمل‌ونقل عمومی منتظر اجرای تکالیف قانونی‌اند.

دیوان محاسبات همچنین با اشاره به محدودیت منابع مالی، بر اختصاص صددرصد منابع حاصل از عوارض سبز موضوع ماده ۲۷ قانون مالیات بر ارزش افزوده به حفاظت از محیط‌زیست، از جمله اجرای قانون هوای پاک، تأکید کرده‌است، بنابراین علاوه بر سؤال درباره عملکرد دستگاه‌ها، باید روشن شود منابع پیش‌بینی‌شده برای مقابله با آلودگی هوا کجا هزینه شدند و چه نتیجه‌ای داشتند.

■ مسئولیت با کیست؟

قانون هوای پاک مسئولیت مقابله با آلودگی را میان دستگاه‌های مختلف تقسیم کرده‌است؛ بنابراین نمی‌توان همه بار این ماجرا را به یک یا دو سازمان سپرد و بقیه دستگاه‌ها را فقط هنگام تشکیل جلسات اضطرار به یاد آورد. بر اساس ماده ۱۸، وزارت نفت موظف به عرضه سوخت مطابق استانداردهای ملی است. کنترل کیفیت بنزین، گازوئیل و نفت کوره و انتشار گزارش عملکرد در این زمینه از جمله تکالیف قانونی است. ماده ۱۹ نیز وزارت نیرو را مکلف کرده حداقل ۳۰ درصد افزایش سالانه ظرفیت مورد نیاز برق کشور از انرژی‌های تجدیدپذیر تأمین شود. در حوزه حمل‌ونقل، وزارت کشور مطابق ماده ۱۰ موظف به افزایش سالانه پنج‌درصدی ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون‌شهری است. ماده ۹ نیز برای نوسازی ناوگان عمومی با همکاری وزارت صمت و وزارت اقتصاد تکالیفی تعیین کرده‌است. شهرداری‌ها و سایر دستگاه‌های مرتبط هم مطابق ماده ۷ در ساماندهی تردد و حمل‌ونقل شهری مسئولیت دارند.

از سوی دیگر، ماده ۸ مالکان وسایل نقلیه را به خارج کردن خودروهای فرسوده از چرخه تردد مکلف کرده و دولت نیز باید تسهیلات لازم برای جایگزینی ناوگان فرسوده را فراهم کند. پلیس راهور هم طبق ماده ۶ موظف به برخورد با خودروهای فاقد معاینه فنی معتبر است.

کنترل آلایندگی موتورخانه‌ها و سامانه‌های احتراقی نیز در ماده ۱۷ پیش‌بینی شده و ماده ۲۰ سوزاندن پسماندها و بقایای گیاهی مزارع را ممنوع کرده‌است.

به این ترتیب، فهرست مسئولیت‌ها واضح و روشن است: وزارت نفت باید درباره سوخت، وزارت نیرو درباره انرژی، وزارت کشور درباره حمل‌ونقل عمومی، دستگاه‌های مرتبط درباره خودروهای فرسوده و سازمان حفاظت محیط‌زیست درباره نظارت بر اجرای قانون پاسخگو باشند. حال سؤال این است که با وجود این همه تکلیف قانونی، چرا هنوز در روزهای آلوده، راهکار اصلی به محدودیت تردد و تعطیلی فعالیت‌ها خلاصه می‌شود؟!

■ قانون روی کاغذ، ترک فعل در عمل

مسئله اما فقط اجرای ناقص قانون نیست؛ پای مسئولیت حقوقی مدیران نیز به میان می‌آید.

البته هر تأخیر یا کوتاهی اداری لزوماً جرم نیست و برای احراز مسئولیت کیفری باید شرایط قانونی بررسی شود. با این حال، قانون هوای پاک در تبصره ۲ ماده ۳ تصریح کرده که در شرایط اضطرار، دستگاه‌های مرتبط موظف به همکاری و رعایت الزامات اعلامی سازمان حفاظت محیط‌زیست هستند و مدیران مستنکف از این حکم مشمول ماده ۵۷۶ قانون مجازات اسلامی خواهند بود. ماده ۵۷۶ نیز برای صاحب‌منصبان و مأمورانی که با سوءاستفاده از مقام خود مانع اجرای قوانین و اوامر قانونی شوند، مجازات انفصال از خدمات دولتی از یک تا پنج سال را پیش‌بینی کرده‌است.

حال درباره ۶۲ حکمی که طبق گزارش دیوان محاسبات اجرا نشده‌اند، چه اقدام نظارتی صورت گرفته‌است؟ آیا دستگاه‌های مسئول پاسخگو شده‌اند؟ در مواردی که شواهد استنکاف وجود دارد، آیا موضوع به مراجع قضایی ارجاع شده‌است؟

قانونی که ضمانت اجرا دارد، نباید صرفاً به توصیه‌نامه‌ای برای دستگاه‌ها تبدیل شود، به‌ویژه وقتی پای سلامت میلیون‌ها شهروند در میان است.

روز گذشته مهدی پیرهادی، رئیس کمیسیون سلامت و محیط‌زیست شورای اسلامی شهر تهران، در چهارصد و چهل و هفتمین جلسه علنی شورای شهر با اشاره به تکرار آلودگی هوا در روزهای سرد سال گفت: «هر سال در اواخر آبان و با شروع فصل سرما، به‌دلیل وارونگی هوا، کاهش دما، گاهی افت کیفیت سوخت و عوامل دیگر، کیفیت زندگی شهروندان تحت‌تأثیر آلودگی هوا کاهش پیدا می‌کند.»

او با انتقاد از عملکرد دستگاه‌های مسئول تصریح کرد: «بارها درباره این موضوع تذکر داده شده، جلسات مختلفی برگزار و ابعاد گوناگون آن بررسی شده‌است، اما به گفته برخی مسئولان قوه قضائیه، بسیاری از دستگاه‌ها به تکالیف قانونی خود به‌درستی عمل نکرده‌اند. متأسفانه در عمل شاهد کم‌کاری برخی دستگاه‌ها هستیم و آلاینده‌ها همچنان در فصل سرد بر شهر تهران هجوم می‌آورند.»

رئیس کمیسیون سلامت و محیط‌زیست شورای شهر تهران، پیامدهای آلودگی هوا را فراتر از مشکلات تنفسی دانست: «آلودگی هوا در حوزه سلامت، بیماری‌های تنفسی از جمله آسم و برونشیت مزمن، تشدید آلرژی‌ها و افزایش خطر بیماری‌های قلبی و عروقی را به دنبال دارد. کودکان، مادران باردار، سالمندان و بیماران نیز بیش از دیگران از این وضعیت آسیب می‌بینند.»

پیرهادی توسعه حمل‌ونقل عمومی را یکی از راهکارهای کاهش آلودگی هوا عنوان کرد: «در این دوره مدیریت شهری حدود ۵۰ درصد بودجه به این موضوع اختصاص یافته‌است. استفاده از اتوبوس‌های برقی نیز یکی از اقدامات مثبت بوده که باید با قدرت بیشتری توسعه پیدا کند.»

او در ادامه با انتقاد از اجرا نشدن قانون هوای پاک گفت: «متأسفانه در کشور قانون هوای پاک را داریم، اما این قانون به‌درستی اجرا نمی‌شود. در برخی موارد شاهد هستیم برای موضوعاتی که خود قانون‌گذار تصویب کرده، به راحتی امکان عدول از قانون فراهم می‌شود.»

پیرهادی با اشاره به تعویق اجرای تکالیف مربوط به کیفیت سوخت تصریح کرد: «اجرای تکالیف قانونی در موضوع کیفیت سوخت و برخی مسائل دیگر، بارها به سال‌های بعد موکول شده‌است. این مسئله مختص یک دولت یا دوره خاص نیست و در دولت‌های مختلف شاهد آن بوده‌ایم.» او همچنین درباره گزارش‌های دریافتی از کیفیت گازوئیل گفت: «حتی درباره گازوئیل اعلام شده که کیفیت سوخت بیش از ۱۰۰ برابر افت داشته و این مسئله موجب آسیب‌دیدن برخی اتوبوس‌های در اختیار شهرداری تهران شده‌است.»

رئیس کمیسیون سلامت و محیط زیست شورای شهر تهران در پایان خواستار ورود جدی‌تر دستگاه‌های مسئول شد: «درخواست من این است که سازمان حفاظت محیط زیست و معاون اول رئیس جمهور بار دیگر جلساتی را در این زمینه تشکیل دهند و برای کنترل آلودگی هوا تلاش کنند. باید از مازوت‌سوزی در تهران و کرج به‌طور کامل جلوگیری شود.»

■ مردم نباید تاوان اجرای ناقص قانون را بدهند

آلودگی هوا با یک جلسه، یک بخشنامه یا چند روز محدودیت تردد از بین نمی‌رود. مقابله با این مشکل، به سوخت استاندارد، ناوگان عمومی کافی و کارآمد، خروج خودروهای فرسوده، کنترل صنایع آلاینده و نظارت مستمر نیاز دارد؛ یعنی همان تکالیفی که قانون هوای پاک نزدیک به یک دهه پیش برای دستگاه‌ها تعیین کرده‌است. آمار دیوان محاسبات نیز نشان می‌دهد مسئله، فقدان قانون نیست؛ مسئله فاصله میان تکلیف و عملکرد است. وقتی ۶۲ حکم اجرا نشده و ۱۳۸ حکم به‌صورت ناقص در حال اجراست، مطالبه اصلی باید پاسخ‌گویی باشد و بس. اینکه چه اقدامی از سوی مسئولان انجام شده و بالاخره چه زمانی قرار است عقب‌ماندگی‌ها جبران شود؟

مردم نه مسئول وارونگی هوا هستند، نه می‌توانند کیفیت سوخت را کنترل کنند و نه اختیار نوسازی ناوگان و مدیریت نیروگاه‌ها را دارند. آنچه از آنها انتظار می‌رود، رعایت محدودیت‌ها در روزهای آلوده است، و آنچه از دستگاه‌ها انتظار می‌رود، اجرای قانونی است که برای همین روزها نوشته شده‌بود تا گرفتار چنین شرایطی نشویم.

قرار نبود هر پاییز و زمستان، مردم منتظر باد و باران بمانند تا آلودگی هوا را برطرف کند؛ قرار بود دستگاه‌ها قانون را اجرا کنند و ما را از این دود و غبار نجات دهند.

از شهر

نوسازی ۸۰ درصدی ناوگان اتوبوسرانی تهران

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران از نوسازی ۸۰ درصدی ناوگان و صرفه‌جویی روزانه ۱۰۰ تا ۱۲۰ لیتر گازوئیل به ازای فعالیت هر اتوبوس برقی خبر داد.

مهدی علیزاده، مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با اشاره به سهم حمل‌ونقل عمومی در جابه‌جایی‌های شهری اظهار کرد: در حال حاضر سهم مجموع حمل‌ونقل عمومی در جابه‌جایی‌های شهر تهران حدود ۳۵ درصد است و تقویت ظرفیت و کیفیت این بخش می‌تواند نقش مؤثری در مدیریت ترافیک و کاهش آلایندگی ناشی از تردد خودروها داشته باشد.

وی با بیان اینکه ۸۰ درصد نوسازی ناوگان اتوبوسرانی تهران انجام شده است، افزود: جایگزینی اتوبوس‌های فرسوده با ناوگان جدید و برخوردار از استانداردهای فنی و زیست‌محیطی بالاتر، از مهم‌ترین اقدامات شرکت واحد برای کاهش مصرف سوخت و کنترل انتشار آلاینده‌هاست. در این مسیر، توسعه اتوبوس‌های برقی نیز با هدف کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی و حرکت به سمت حمل‌ونقل پاک دنبال می‌شود.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با اشاره به میزان مصرف سوخت ناوگان فعال این شرکت تصریح کرد: در روزهای عادی سال، مصرف روزانه گازوئیل اتوبوس‌های فعال شرکت واحد، متناسب با تعداد اتوبوس‌های شاغل، بین ۲۰۰ تا ۲۵۰ هزار لیتر و مصرف ماهانه آن حدود ۶ تا ۶/۵ میلیون لیتر است.

علیزاده ادامه داد: با ورود اتوبوس‌های برقی به ناوگان، به ازای فعالیت هر دستگاه اتوبوس برقی، روزانه حدود ۱۰۰ تا ۱۲۰ لیتر در مصرف گازوئیل صرفه‌جویی می‌شود که این موضوع در کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و آلایندگی ناشی از فعالیت ناوگان نقش مؤثری دارد. وی با تأکید بر ضرورت کنترل مستمر وضعیت فنی اتوبوس‌ها گفت: هیچ اتوبوسی بدون معاینه فنی معتبر در سطح شهر تردد نخواهد داشت و برخورداری از معاینه فنی، از الزامات فعالیت ناوگان در چرخه خدمت‌رسانی است. همچنین رسیدگی به نواقص فنی، نگهداری اصولی و پایش مستمر وضعیت اتوبوس‌ها در دستور کار قرار دارد. مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با اشاره به اقدامات اجرایی برای کاهش آلایندگی ناوگان در پایانه‌ها و محل‌های توقف اتوبوس‌ها افزود: دستورالعمل‌های لازم به مدیران خطوط ابلاغ شده‌است تا اتوبوس‌ها در پایانه‌ها و پیش از نوبت اعزام، خاموش باشند و از روشن ماندن غیرضروری موتور و مصرف بی‌رویه گازوئیل و انتشار آلاینده‌ها جلوگیری شود. وی خاطرنشان کرد: ورود اتوبوس‌های برخوردار از استانداردهایی مانند EEV، نوسازی و بهسازی ناوگان موجود و توسعه اتوبوس‌های تمام‌برقی، در کنار نگهداری و تعمیرات فنی، مجموعه اقداماتی است که با هدف کاهش مصرف سوخت و انتشار آلاینده‌ها دنبال می‌شود.

علیزاده در پایان با تأکید بر ضرورت تقویت جایگاه حمل‌ونقل عمومی در برنامه‌ریزی‌های شهری اظهار کرد: کاهش آلودگی هوای تهران نیازمند توجه ویژه به توسعه و ارتقای ناوگان حمل‌ونقل عمومی و فراهم کردن زمینه استفاده بیشتر شهروندان از این ظرفیت است. شرکت واحد نیز با تداوم نوسازی ناوگان، توسعه اتوبوس‌های برقی، کنترل مستمر معاینه فنی و اجرای دستورالعمل‌های کاهش مصرف سوخت در پایانه‌ها، اقدامات خود را برای ایفای سهم مؤثرتر در بهبود کیفیت هوای پایتخت دنبال می‌کند.

خبر

افزایش مصرف شیر خشک با وجود کاهش موالید

مدیر کل فرآورده‌های طبیعی، سنتی، مکمل و شیر خشک سازمان غذا و دارو از افزایش مصرف سالانه شیر خشک به بیش از ۹۲ میلیون قوطی خبر داد و گفت: این در حالی است که شمار تولدها نسبت به سال‌های گذشته تقریباً به نصف کاهش یافته و بررسی میزان مصرف واقعی و شناسایی مسیرهای احتمالی خروج شیر خشک از شبکه رسمی توزیع ضروری است.

شهرام شعیبی، مدیر کل فرآورده‌های طبیعی، سنتی، مکمل و شیر خشک سازمان غذا و دارو با اشاره به روند مصرف شیر خشک در کشور اظهار کرد: در سال‌هایی که تعداد تولدها حدود یک میلیون و ۵۰۰ هزار نوزاد بود، مصرف سالانه شیر خشک حدود ۴۰ تا ۴۵ میلیون قوطی برآورد می‌شد، اما اکنون با کاهش تعداد تولدها به کمتر از ۸۰۰ هزار مورد، میزان مصرف به بیش از ۹۲ میلیون قوطی رسیده‌است. وی افزود: این اختلاف قابل توجه، ضرورت بررسی دقیق‌تر وضعیت مصرف و توزیع را نشان می‌دهد و باید مشخص شود چه میزان از مصرف ثبت‌شده واقعی است و چه میزان ممکن است ناشی از انحراف در زنجیره توزیع یا مصارف غیرواقعی باشد.

مدیر کل فرآورده‌های طبیعی، سنتی، مکمل و شیر خشک سازمان غذا و دارو با تأکید بر ضرورت شناسایی مسیرهای احتمالی خروج شیر خشک از شبکه رسمی توزیع گفت: با وجود اینکه توزیع این محصول بر اساس کد ملی کودک انجام می‌شود، همچنان با ارقام بالای مصرف مواجه هستیم و لازم است مسیرهای احتمالی خروج آن از زنجیره رسمی شناسایی و مسدود شود.

شعیبی همچنین ترویج تغذیه با شیر مادر را از اولویت‌های سلامت عمومی دانست و اظهار کرد: در سال‌های گذشته برنامه‌های مناسبی برای فرهنگ‌سازی و ترویج تغذیه با شیر مادر اجرا می‌شد، اما به نظر می‌رسد این موضوع در سال‌های اخیر به اندازه کافی مورد توجه قرار نگرفته‌است و باید بار دیگر به عنوان یکی از اولویت‌های نظام سلامت دنبال شود. وی با اشاره به وضعیت تولید شیر خشک در کشور خاطرنشان کرد: ایران در گذشته در این حوزه از ظرفیت صادراتی برخوردار بود، اما اکنون با وجود ظرفیت‌های تولیدی، تأمین نیاز داخلی نیز با دشواری‌هایی مواجه شده‌است؛ از این رو بازنگری در سیاست‌های مصرف، تولید و توزیع شیر خشک ضرورت دارد.

یادداشت

محیا حسینی

استعدادهایی که در کلاس‌های شلوغ گم می‌شوند!

قرار بود مدرسه نقطه شروع برابری‌ها باشد، یعنی جایی که کودکان و نوجوانان، فارغ از وضعیت اقتصادی خانواده و جغرافیای محل تولدشان، فرصت پیدا کنند استعدادهای خود را بشناسند و آینده‌شان را بسازند، اما وقتی کیفیت آموزش به امکانات مدرسه و توان مالی خانواده وابسته باشد، دیگر نمی‌توان از فرصت‌های برابر سخن گفت. واقعیت این است که نابرابری آموزشی، نه از روز کنکور و امتحانات نهایی، بلکه از همان روزی آغاز می‌شود که دانش‌آموزان با شرایطی کاملاً متفاوت، پشت نیمکت‌های کلاس درس می‌نشینند. و به جای آنکه هر کس با هر توانمندی‌ای که دارد، به خودباوری برسد و بهترین خودش باشد، مدام سرکوب می‌شود و نمی‌تواند بهترین نسخه خودش را بسازد.

مسئله تراکم بالای کلاس درس، مسئله‌ای است که سال‌هاست درباره آن صحبت شده. هر بار هم آقایان مسئول، وعده ساخت مدارس جدید و استخدام معلمان بیشتر را برای حل آن داده‌اند، اما همچنان در بسیاری از مدارس، کلاس‌های پرجمعیتی را می‌بینیم که تبدیل به واقعیت نظام آموزش و پرورش کشور شده‌است و متأسفانه هنوز نتوانسته‌ایم یکی از ابتدایی‌ترین پیش‌شرط‌های آموزش باکیفیت، یعنی برخورداری از کلاس‌هایی متناسب با ظرفیت آموزشی و امکانات مدرسه را مهیا کنیم.

پرواضح است که در کلاسی با ۴۰ دانش‌آموز، بخش قابل توجهی از زمان و انرژی معلم صرف اداره کلاس و حفظ نظم می‌شود و فرصت آموزش عمیق، تعامل و توجه فردی محدودتر از همیشه است. این موضوع اما زمانی جدی‌تر می‌شود که از مدارس انتظار داریم به سمت آموزش‌های نوین، یادگیری فعال، فعالیت‌های گروهی، آموزش مبتنی بر بازی و ایجاد کلاس‌های شاد و بانشاط حرکت کنند! می‌خواهیم اما نمی‌شود و اینها صرفاً به شعارهای زیبا در اسناد و برنامه‌های آموزشی تبدیل شده‌اند، چراکه برای اجرای درست آنها، به فضای مناسب، امکانات کافی و فرصت مشارکت دانش‌آموزان نیاز است، اما واقعاً وجود دارد؟ بدون شک نه!

چگونه می‌توان در کلاسی با بیش از ۴۰ دانش‌آموز، فعالیت گروهی مؤثر طراحی کرد، بازی آموزشی اجرا کرد و امکان مشارکت واقعی همه را فراهم آورد؟ چگونه می‌توان از معلم انتظار داشت کلاس را از حالت یک‌طرفه و سخنرانی‌محور خارج کند، کلاسی که دانش‌آموزان در آن، فرصت دیده‌شدن و تجربه کردن داشته باشند؟ بی‌تردید تراکم بالای کلاس، امکان اجرای بسیاری از این روش‌های مؤثر آموزشی را از معلمان می‌گیرد.

از همین‌جا باید تراکم کلاس را به‌عنوان مسئله‌ای جدی در عدالت آموزشی ببینیم. دانش‌آموزی که در یک کلاس کم‌جمعیت تحصیل می‌کند، فرصت بیشتری برای پرسیدن، پاسخ‌گرفتن، مشارکت و دریافت بازخورد از معلم دارد. در مقابل، دانش‌آموزی که در کلاس پرجمعیت درس می‌خواند، ممکن است در طول یک جلسه آموزشی حتی فرصت کافی برای طرح سؤال یا بیان اشکال خود پیدا نکند، بنابراین، تفاوت میان این دو دانش‌آموز فقط در امکانات مدرسه نیست؛ این تفاوت در میزان توجهی است که دریافت می‌کنند و فرصت یادگیری‌ای که در اختیارشان قرار می‌گیرد.

حقیقت این است که دیگر نمی‌توان حل مسئله تراکم کلاس‌های درس را به وعده ساخت مدارس جدید و استخدام معلمان بیشتر در سال‌های آینده موکول کرد. اینها راهکارهای ضروری و بلندمدتی هستند، اما دانش‌آموزانی که امروز در کلاس‌های ۴۰ نفره درس می‌خوانند، نمی‌توانند منتظر بمانند تا چند سال دیگر ظرفیت آموزشی کشور افزایش پیدا کند. آموزش‌وپرورش باید برای همین امروز چاره‌ای بیندیشد؛ از استفاده حداکثری از فضاهای آموزشی موجود گرفته تا بهره‌گیری از ظرفیت مدارس و مشارکت هدفمند اولیای دانش‌آموزان، البته بدون آنکه مسئولیت تأمین آموزش رایگان و باکیفیت از دوش دولت برداشته شود. مهم این است که کاهش تراکم کلاس‌ها از یک وعده همیشگی به یک اولویت اجرایی و قابل سنجش تبدیل شود.

وقت آن رسیده که مسئولان برای این مسئله مزمن چاره‌ای عملی، فوری و پایدار پیدا کنند، چراکه هر سال تأخیر در حل این مشکل، به معنای یک سال محرومیت بیشتر دانش‌آموزان از فرصت آموزش باکیفیت است.

خبر کوتاه

حقوق مرخصی زایمان بدون شکایت به دیوان عدالت پرداخت می‌شود

با اصلاح رویه پرداخت، مادران برای دریافت حقوق کامل مرخصی زایمان دیگر نیازی به شکایت در دیوان عدالت ندارند.

سازمان تأمین اجتماعی در بخشنامه‌ای به تاریخ ۱۸ آبان ۱۴۰۵، ضوابط پرداخت حقوق و فوق‌العاده‌های دوران مرخصی زایمان را در اجرای بند «الف» ماده ۱۷ قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت ابلاغ کرد. این بخشنامه با توجه به تخصیص شناسه تعهد از سوی سازمان برنامه و بودجه کشور و با هدف تأمین منابع مالی اجرای قانون مذکور، اصلاحاتی را در نحوه اجرای مقررات مربوط به مرخصی زایمان و ثبت تعهدات مالی سازمان اعمال کرده‌است.

مطابق ضوابط جدید، مدت مرخصی زایمان برای زایمان‌های یک‌قلو ۹ ماه و برای زایمان‌های دوقلو و بیشتر یک سال تعیین شده و در تمام این مدت، حقوق و فوق‌العاده‌های مرتبط به بیمه‌شدگان مشمول پرداخت می‌شود. با اجرای این اصلاحیه و با مساعدت و پیگیری‌های دیوان عدالت اداری، به‌ویژه در زمینه جلب همکاری و تأمین بار مالی اجرای قوانین حمایتی از سوی دولت، زمینه بهره‌مندی کامل مشمولان از حقوق و مزایای مرخصی زایمان بدون نیاز به طرح دعوا در دیوان فراهم شده است. پیش از این، به دلیل برخی چالش‌ها در تأمین اعتبارات موردنیاز برای اجرای این قانون از سوی دولت، بیمه‌شدگان برای دریافت حقوق و مزایای کامل ایام مرخصی زایمان، ناچار به طرح شکایت در دیوان عدالت اداری بودند. بر اساس این اصلاح رویه، مشمولان قانون می‌توانند بدون نیاز به ثبت دادخواست یا اخذ رأی از دیوان عدالت اداری، از حقوق و مزایای کامل مرخصی زایمان بهره‌مند شوند؛ مدت این مرخصی برای زایمان‌های یک‌قلو ۹ ماه و برای زایمان‌های دوقلو و بیشتر یک سال تعیین شده‌است.

۲۵۰ هزار دانش‌آموز به راهیان نور می‌روند

مدیر کل فرهنگی هنری، اردوها و فضاهای پرورشی وزارت آموزش و پرورش از اجرای اردوهای راهیان‌نور دانش‌آموزی کشور خبر داد.

ابوالحسن قلی‌زاده، مدیر کل فرهنگی هنری، اردوها و فضاهای پرورشی، با اشاره به هدف برگزاری اردوهای راهیان نور اظهار کرد: آشنایی نسل نوجوان با فرهنگ ایثار و شهادت، تبیین ارزش‌های دفاع مقدس، انتقال مفاهیم مقاومت و تقویت هویت ملی و دینی دانش‌آموزان از مهم‌ترین اهداف این برنامه است.

مدیر کل فرهنگی هنری، اردوها و فضاهای پرورشی وزارت آموزش و پرورش از اجرای اردوهای راهیان‌نور دانش‌آموزی کشور خبر داد و گفت: امسال ۲۵۰ هزار دانش‌آموز از سراسر کشور در قالب کاروان‌های راهیان‌نور و با مشارکت وزارت آموزش و پرورش و سازمان بسیج دانش‌آموزی به مناطق عملیاتی جنوب و شمال‌غرب کشور اعزام خواهند شد.

وی همچنین از پیش‌بینی برنامه‌های فرهنگی و تربیتی در کنار بازدید از یادمان‌های دفاع مقدس خبر داد و گفت: در برنامه‌های امسال، علاوه بر بازدید از یادمان‌های دفاع مقدس، اجرای برنامه‌های فرهنگی و تربیتی، روایتگری رزمندگان و راویان دفاع مقدس و برگزاری رویدادهای ویژه دانش‌آموزی پیش‌بینی شده‌است.