

چرایی اجرا نشدن قانون هوای پاک

مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران با بیان اینکه بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، قانون هوای پاک به صورت کامل اجرایی نشده است و برخی دستگاه‌ها در اجرای تکالیف دچار مشکل شده‌اند، اظهار کرد: نحوه تأمین منابع مالی، یکی از علت‌های اصلی عدم اجرای برخی مفاد این قانون است.

سید محمد میرزایی قمی درباره علت اجرا نشدن برخی مواد قانون هوای پاک گفت: نحوه تأمین منابع مالی، یکی از علت‌های اصلی عدم اجرای برخی از مفاد این قانون است چراکه این موضوع در خود قانون هوای پاک به‌صورت مشخص معلوم و در آمدهای زیادی در این قانون برای اجرا تعیین نشده است.

مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران تأکید کرد: بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس از بین ۵۶ ماده مندرج در قانون هوای پاک و آئین نامه فنی آن، ۲۲ ماده اجرای ضعیف داشته‌اند و وضعیت اجرای تنها ۱۷ ماده خوب برآورد شده است که به نظر می‌رسد بخش عمده‌ای از این عملکرد دستگاه‌های اجرایی مربوط به عدم تحقق تخصیص بودجه‌های عملیاتی متناسب و مورد نیاز با تکالیف مقرر در قانون هوای پاک است. وی به ذکر مثالی پرداخت و گفت: محقق نشدن نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی که حتی در اسناد بالادستی نیز به آن اشاره شده است، اسقاط خودروهای فرسوده و نظارت بر خودروهای در حال ترده چه از بعد معاینه فنی و چه از منظر محدودیت‌های ترافیکی ارتباطی به ایرادات قانون هوای پاک ندارد. محدودیت‌های ترافیکی و معاینه فنی در شهر تهران به‌خوبی اجرا می‌شود اما در برخی شهرها به این موضوعات توجه کافی نمی‌شود.

مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران درباره راهکارهای کاهش آلودگی هوا اظهار کرد: مسأله آلودگی هوا موضوعی نیست که یکی دو روزه حل شود چراکه با انباشت تکالیف در اجرای قانون هوای پاک مواجه هستیم بنابراین حل این مشکل زمان مقتضی خود را نیاز دارد. با این حال باید اقداماتی انجام داد. می‌تواند برنامه‌های بلندمدت در قالب توسعه حمل و نقل برقی و پاک، اصلاح کیفیت سوخت، وضعیت آلاینده‌ی صنایع و نیروگاه‌ها در اولویت باشد و در کنار آن برنامه‌های کوتاه‌مدت یا اصلاحی برای کاهش اثرات آلودگی هوا داشت که از جمله آن‌ها می‌توان به نصب فیلتر دوده روی اتوبوس‌ها، تعویض کاتالیست و ایجاد محدودیت‌های ترافیکی اشاره کرد.این اقدامات نیاز به زمان و هزینه‌های زیادی برای اجرا ندارند و بلندمدت هم نیستند. میرزایی قمی در ادامه خاطر‌نشان کرد: یکی از راهکارهای اصلی کاهش آلودگی هوا برقی سازی ناوگان است و شهرداری تهران در این خصوص برنامه‌های موثری دارد، به‌طوری که ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس برقی، ۱۰ هزار دستگاه تاکسی برقی، ۱۰ هزار دستگاه ون برقی و ۱۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت برقی در بخش حمل و نقل عمومی در شهر تهران مشغول به فعالیت خواهند شد.

گرمترین سال تاریخ بشر

دبیر کل سازمان ملل متحد در دومی هشدار داد که امسال گرمترین سال تاریخ بشر خواهد بود. به گزارش بی بی سی، آنتونی گوتش در مراسم آغاز نشست سالانه تغییرات اقلیمی سازمان ملل متحد در دومی گفت که در حال حاضر سطح دریاها و دمای آب دریاها به بالاترین میزان خود رسیده است و میزان یخ قطب به پایین‌ترین حد خود رسیده است.

امروز شاهد آن هستیم که جوامع جهانی با آتش سوزی جنگلی، جاری شدن سیل و افزایش شدید دما رو به رو هستند. افزایش دمای کره زمین به بالاترین میزان ثبت شده و این موضوع باید سران جهان را به خود بیاورد که زمان عمل فرا رسیده است.

او همچنین گفت که هدف از این اجلاس باید حذف کامل سوخت‌های فسیلی باشد. نشست سالانه تغییرات اقلیمی سازمان ملل متحد (کاپ ۲۸) از امروز در شهر دومی امارات متحده عربی که یکی از بزرگترین تولیدکنندگان نفت جهان است، آغاز به کار کرد.

ایین کنفرانس اکنون پس از یک سالال شدید رویدادهای اقلیمی در جهان تشکیل شده که بر اثر آنها بسیاری از رکوردهای جهانی آب‌وهوایی جهان شکسته شد.اهداف این نشست دو هفته‌ای شامل ارزیابی پیشرفت به سوی هدف توافق شده بین‌المللی برای محدود کردن افزایش دمای کره زمین تا حد ۱.۵ درجه سانتی‌گراد (میزان پیش از صنعتی شدن زمین) است.

جامعه

«همدلی» به بهانه تکرار حادثه برای مینی‌بوس حامل دانش آموزان گزارش می‌دهد:

سریال «وحشت» در سرویس‌های مدارس



همدلی | **گروه اجتماعی**: به نظر می‌رسد که همچنان تهیه و چگونگی استفاده و البته امنیت سرویس‌های ایاب و ذهاب دانش آموزان یکی از دغدغه‌های مدیران مدارس و والدین است. گذشته از هزینه‌های بالای برخی از این سرویس‌ها، در کنار نقص فنی، فرسودگی و برخی از آنها نیز فقدان صلاحیت برخی رانندگان این سرویس‌ها از جمله مسایلی است که باعث می‌شود تا بسیاری از خانواده‌ها ترجیح می‌دهند فرزندانشان را خودشان به مدرسه ببرند و بیاورند تا اینکه هر روز و هر ساعت نگران رفت و آمد آنها با سرویس‌های مدارس باشند. در این بین شاید مهمترین دلیل برای شکل‌گیری و تشدید این نگرانی‌ها، آمار و ارقام و گزارش‌های حوادثی است که هر از چندگاهی در مورد سرویس‌های مدارس در رسانه‌ها منتشر می‌شود و بعد از مدتی مانند بسیاری دیگر از رخداد‌های کشور، فراموش می‌شود!

خاطرات تلخ

دو حادثه منتهی به فوت سرویس حامل دانش آموزان در شهرستان‌های مشهد و نیشابور در بهمن ماه ۱۴۰۱، تصادف مینی‌بوس حامل دانش‌آموزان با دو فوتی ۱۴ مصدوم شدن ۱۴ نفر در آذرماه ۱۴۰۰ او در کرمانشاه، ۱۴ کشته و ۲۰ مجروح در تصادف سرویس مدرسه درفسای استان فارس در سال ۱۳۹۸، تصادف یک دستگاه تریلر با سرویس مدرسه در مشهد با ۴مجروح و یک گشته در بهمن سال گذشته، واژگونی وانت نسییان حامل دانش‌آموزان بشاگردی و مجروح شدن ۱۸ نفر در آذر ۱۳۹۵، واژگونی سرویس مدرسه در شیرازبا ۵ مجروح در اسفند ۱۴۰۱، تصادف یک دستگاه «ون»، سرویس مدرسه در یکی از مناطق مشهد منجر با مجروح شدن هشت دانش‌آموزدر همراه امسال، دو حادثه سرویس مدارس با ۱۱ مجروح دانش آموز در آبان ۱۴۰۱، تصادف هولناک میان مینی بوس در آذر ۱۴۰۰ و در جاده ماهیدشت کرمانشاه با دو کشته، تصادف اثر

سال ۹۶ با برخوردو سرویس مدرسه در انتهای اتوبان تهران، قائمشهربا دو کشته، تصادف بین ۲ خودرو برآید و پژو و روستای بالاده کارزون و مرگ راننده در سال ۹۵، واژگونی نیسان وانت در سال ۹۸ در ایرانشهر سیستان و بلوچستان با ۶ نفر مجروح و ۱ نفر وבלاخره آخرین آنها یعنی واژگونی مینی‌بوس حامل دانش‌آموزان دختر در لرستان که به گفته فرماندار دلفان ۱۲ مجروح داشته است.

اصغر قهرمانی گفت: مینی‌بوس این دانش‌آموزان ظهر پس از تعطیلی مدارس در مسیر روستاری چواری دچار سانحه و واژگون شده‌است. احتمال شکستگی دست و پا برای سه دانش‌آموز دبیرستانی در دلفان وجود دارد. ۱۳ دانش‌آموز نیز دچار مصدومیت‌های جزئی شده‌اند و خوشبختانه این حادثه فوتی نداشته‌است.

آیین‌نامه دولت برای سرویس مدارس

این آمار در کنار سایر تهدیدهایی که دانش آموزان را در طی رفت و آمد به مدرسه تهدید می‌کند باعث شده تا دولت آیین‌نامه‌ای برای سرویس مدارس تصویب کند. مطابق با ماده ۷ این آیین نامه ، تهیه و به کارگیری سرویس مدارس باید با تأیید شهرداری‌ها و پرورش و نیز که شهر داری وجود ندارد یا تأیید بخشداری‌ها

انجام شود . در صورتیکه سرویس مدارس از سازمان تاکسیرانی تأمین شود این تاکسی‌ها علاوه بر معاینه فنی باید بیمه سرنشین و راننده بالای ۲۳ سال و متاهل داشته باشند . چنانچه مدرسه یا والدین سرویس دانش آموزان خود خردشان است . و این مطلب در صورتی است که تاکسی در شهر محدود نبوده و مردم دچار مشکل نشوند . این آیین‌نامه اما به‌نظر می‌رسد چندان راهگشا نبوده است؛ زیرا ادامه سریالی حوادث سرویس‌های مدارس باعث شده تا آیین نامه جدیدی تدوین شود که به گفته رئیس سازمان تاکسیرانی قرار است از سال آینده اجرایی شود.
در خصوص ابعاد مختلف این حوادث و گستردگی آن به احمد رضا منتصری، کارشناس حوزه حمل‌ونقل به همدلی می‌گوید: آمارها نشان از کشته شدن هر ساله ، سه هزار کودک و نوجوان در اثر تصادفات رانندگی در کشور دارد که بخشی از آنها را دانش آموزان سرویس‌های مدارس تشکیل می‌دهند. بر اساس بررسی‌های به عمل آمده در خصوص علل این سوانح اعلام شده است که بخش قابل توجهی از این تصادفات به دلیل وجود نقص فنی در خود روهاست .
وی به همین منظور تأکید می‌کند هم زمان با بازگشایی مدارس ، داشتن معاینه فنی برای سرویس دانش آموزان را اجباری شود.
جهت در این زمینه می‌افزاید: خود روهایی که برای سرویس مدارس در نظر گرفته شدند باید از نظر وجود نقص فنی ، سالم بودن درها و ... توسط افراد ذیصلاح بررسی و تأیید شوند . علاوه بر این راننده سرویس مدارس باید از نظر سلامت جسمی ، روانی و عدم وجود اعتیاد مورد گزینش قرار گیرد .

مروتی گفت: این قانون اما چالش‌های اجرایی بسیاری دارد که امکان بهره‌مندی از ظرفیت آن را از جامعه‌ی هدف می‌گیرد؛ از آن جمله می‌توان به ابهامات این قانون اشاره کرد. درواقع ابهامات موجود در قانون باعث شده است که افراد دارای معلولیت شاغل در بخش غیردولتی از امتیاز این قانون محروم شوند.

وی ادامه داد: وجود تنها یک کمیسیون کشوری تعیین درصد

طرح کنترل رفتارها و انجام کارهای خطرناک دانش آموزان ، جلوگیری از آزار و اذیت آنها یا همان کودک آزاری ، کمک در عبور از خیابان و هر اقدامی که به حفظ سلامت دانش آموزان و جلوگیری از حوادث و اتفاقات ناخوشایند کمک کند اعلام شده است .

ضعف نظارت!

منتصری معتقد است که استفاده از خودروهای پیشرفته با ویژگی همسان بودن آن‌ها از لحاظ شکل ظاهری،ایمنی بالا و آلاینده‌ی حداقلی برای جوامع پیشرفته لازم است. وی ادامه می‌دهد: با این وجود در عمل متأسفانه سرویس مدارس در بسیاری از مدارس کشور ما از وضعیت مطلوبی برخوردار نیست و گاهی در برخی خودروهابیش از ظرفیت استاندارد،دانش آموز جابه‌جا می‌شود.

گفته این کارشناس حوزه حمل‌ونقل و راننده سرویس مدارس باید حداقل ۲۳ سال سن داشته باشد؛نداشتن سوء پیشینه و برخورداری از گواهی سلامت جسمی و روانی و پوشش مناسب نیز از دیگر مولفه‌هایی است که باید به‌عنوان شاخص به‌کارگیری و جذب رانندگان سرویس مدارس مد نظر قرار گیرد. همچنین لازم است مدیران مدرسه،بر عملکرد سرویس مدرسه تحت مدیریتی‌شان نظارت دقیقی داشته باشند. داشتن مدارک شناسایی و خودرویی معتبر و بیمه‌های شخص ثالث و بدنه وکارت معاینه و ذرنه‌ایت برجسبب و کارت سرویس مدرسه که به منزله مجوز ارائه سرویس است، الزامیست. در کناراین موارد، تمامی تاکسی‌ها ویا وسایل نقلیه‌ای که به عنوان سرویس مدرسه در سال جاری فعالیت می‌کنند،باید توسط دستگاه‌های نظارتی ازنظر گواهینامه معتبر، بیمه سرنشین و معاینه فنی، صلاحیت‌های حرفه ای واخلای نظیرعدم اعتیاد، حسن رفتار، عدم سوء سابقه و... مورد بررسی و تأیید قرار گیرند.

استفاده از ردیاب

بحث استفاده از ردیاب خودرو برای سرویس مدارس نیز، این روزها داغ است. منتصری معتقد است وقتی رانندگان سرویس بداندن می‌توانند با هماهنگی واحد آموزش سازمان‌های ایمنی و آتش‌نشانی شرکت کنند.

جماعتی که کمتر دیده می‌شوند

معلولان زیر تیغ افزایش سن بازنشستگی



معلولیت در تهران از دیگر مشکلات این قانون است؛ این موضوع نیز باعث شده که تمامی واجدین شرایط از هر نقطه کشور مجبور به سفر به تهران باشند.

مروتی گفت: مسئله‌ی بعدی این است که صندوق‌های بازنشستگی و دستگاه‌ها از اعطای حداکثر سنوات ارفاقی ممکن و تأمین هزینه‌های مرتبط خودداری می‌کنند؛ این موضوع باعث شده که افراد دارای معلولیت نتوانند مزایای کامل این قانون بهره‌مند شوند. ما حتی در بهزیستی کارمندی داریم که از بازنشستگی پیش از موعد داشته‌اند و سنوات ارفاقی به آنها تعلق گرفته اما هزینه‌های مربوط به آن سنوات ارفاقی را به آنها پرداخت نمی‌کنند. این فعال حقوق معلولان، عدم توجه قانون‌گذاران به این قانون در زمان تصویب قانون مدیریت خدمات کشوری را مسئله‌ی دیگر دانست و گفت: این موضوع باعث شده است که سنوات کاری لازم جهت استفاده از امتیاز قانون بازنشستگی پیش از موعد معلولان ۲۵ سال اعلام شود.

هاشور

بازگشت لایحه عفاف و حجاب

به شورای نگهبان

رئیس اداره اخبار مجلس از رفع ابهامات لایحه حجاب و ارسال آن به شورای نگهبان خبر داد. امیرحسین یزدان‌پناه در خصوص لایحه حجاب، گفت: برخلاف برخی اظهارنظرها، لایحه عفاف و حجاب پس از رفع ابهامات شورای نگهبان، در ۶ آذر به شورا ارجاع شده است.وی خاطرنشان کرد: همانطور که آقای طحان‌ظلیف گفته بودند عمده نظرات شورای نگهبان، ابهامات بود که رفع شده و ان‌شاءالله در کوتاه‌ترین زمان ممکن شاهد نهایی شدن این قانون مهم باشیم.

پیگیری شورای شهر

برای احیاء شوراباری‌ها

عضو شورای شهر تهران با اشاره به رد پیشنهاد احیاء شوراباری‌ها در برنامه هفتم توسعه توسط نمایندگان مجلس، گفت: با وجود رد این پیشنهاد پیگیر احیاء شوراباری‌ها هستیم.علی اصغر قائمی ، با تأیید رد پیشنهاد احیای شوراباری‌ها در برنامه هفتم توسعه، اظهار کرد: اعضای شورای شهر تهران از سه طریق پیگیری هایی را برای احیاء نهاد شوراباری انجام دادند که یکی از این روش‌ها نامه نگاری اعضای شورای به رئیس مجلس، شیوه دیگر نامه به رئیس قوه قضائیه و راه دیگر برای پیگیری احیاء شوراباری‌ها نیز از مسیر احیاء این نهاد در برنامه هفتم توسعه کشور بوده است.وی با بیان اینکه نمایندگان مجلس در جریان بررسی برنامه هفتم توسعه به احیاء شوراباری‌ها رأی ندادند، افزود: البته می‌توانیم با همت نمایندگان مردم در شورای عالی استانها، این موضوع را در قالب یک طرح مستقل به مجلس ببریم تا مجدداً بررسی شود؛ اما به نظر می‌رسد با توجه به حجم کار و فرآیند آماده کردن طرح جدید، این موضوع به این دوره مجلس شورای اسلامی نرسد.قائمی تأکید کرد: پیشنهاد احیاء نهاد شوراباری‌ها را از سایر مسیرهای فوق‌الذکر پیگیری خواهیم کرد.

رسیدگی به ۳۰۰ هزار پرونده

رتبه‌بندی معلمان

مدیرکل ارزیابی عملکرد و پاسخگویی به شکایات وزارت آموزش و پرورش رتبه‌بندی معلمان را از پروژه‌های خواند که‌گام‌های نهایی آن برداشته شده است و گفت: به صورت متمرکز در طول سه ماه بیش از ۵۰۰ نفر در حوزه‌های مختلف به کمک ما آمدند؛ بیش از ۳۰۰ هزار پرونده در این مدت رسیدگی، به مسور رتبه‌های معلمان مشخص، احکامشان صادر و موقتشان را دریافت کردند؛ باقی همکاران در ماه‌های آتی پس از دریافت مجوزها موقتشان را دریافت می‌کنند.

ماده ۱۶ قانون دیوان عدالت شهروندان و مردم می‌توانند مستقیماً از دستگاه شکایت کرده و باید این شکایات ظرف سه ماه پاسخگویی شود و پس از آن فرد می‌تواند همراه با پاسخ دستگاه مربوطه به دیوان عدالت شکایت کند، که فرایند آن ابلاغ شده است و برای این موضوع کارگروه لازم در وزارت آموزش و پرورش تشکیل شده است. هاشمی ادامه داد: در طول سال بیش از ۳۰۰ هزار شکایت در سامانه ارزیابی عملکرد و پاسخگویی به شکایات ثبت می‌شود و روزهای دوشنبه هر هفته شکایاتی که دریافت می‌کنیم در کارگروه وزارت بررسی می‌شود.

کاهش «ازدواج»

قبل از سن «بلوغ دختران»

معاون امور زنان و خانواده رئیس جمهوری ضمن تأکید بر احراز «بلوغ» برای ازدواج دختران در سنین پایین و زیر سن قانونی توسط دادگاه‌ها، این موضوع را ناشی از مباحث «فرهنگی» بویژه در میان برخی قومیتها دانست و تأکید کرد: در سال ۱۴۰۱ ازدواج قبل از سن بلوغ دختران کاهش یافته است.انسیه خزعلی اظهار کرد: بلوغ در دختران از نظر قانونی حتماً باید توسط دادگاه احراز شود این در حالیست که از مواردی که وجود داشته، پیشگیری شده است.

خزعلی در ادامه تأکید کرد: اما در دوره ما یعنی در سال ۱۴۰۱ ازدواج قبل از سن بلوغ دختران کاهش یافته است.معاون امور زنان و خانواده رئیس جمهوری در ادامه مشکل کنونی جامعه روستای خواند و گفت: بدلیل مهاجرت پسران از روستا به شهرها، این مشکل ایجاد و در نتیجه سن ازدواج دختران در برخی روستاها بالا رفته است. وی در ادامه یکی از دغدغه‌های موجود را وجود مدارس مختلط دانست و در اینباره گفت: یکی از دغدغه‌های ما این است که مدارس مختلط نداشته باشیم اما بدلیل کمبود امکانات متأسفانه در برخی روستاها مدارس مختلط داریم. خزعلی افزود: اخیراً سفری به شهرکرد داشتم و از کارخانه تولید چادر بازدید کردیم؛ آنها منتظر تسهیلاتی بودند که ظرفیت تولید چادر را تا سه برابر افزایش دهند که این را درخواست کردیم و امیدواریم پشتیبانی و عملیاتی شود. برخی مسائلی که مطرح می‌شوند به حق بوده و دغدغه رئیس جمهور نیز هست و به صورت جدی پیگیری می‌کنند.

معاون رییس جهور ادامه داد: قرار است بازارچه‌هایی در هر استان برای فروش لباس‌های دارای استاندارد حجاب دایر شود.