

یادداشت

کنکور قابل حذف نیست

حسین پیریانی*

● چند سالی است بحث حذف کنکور در نشریات، مجلس شورای اسلامی و وزارت آموزش وپرورش مطرح می‌شود. مباحث مطرح‌شده و ارائه‌شده در رسانه‌ها حاکی از آن است که عواقب حذف کنکور وگزینه‌های جایگزین آن کمتر کارشناسی شده و به مبانی نظری سنجش و اندازه‌گیری پیشرفت تحصیلی آن چنان که باید، توجه نشده است. در این زمینه لازم است به‌دلیل حساسیت موضوع از تصمیم‌های عجولانه و سلیقه‌ای پرهیز شود و برای تصمیم‌گیری درباره این موضوع مهم، ضمن انجام تحقیقات گسترده، از همه صاحب‌نظران تعلیم و تربیت کشور کمک گرفته شود؛ بنابراین در این نوشتار به‌طور اختصار و بر پایه مبانی نظری و تجارب نویسنده به تشریح این موضوع پرداخته می‌شود.

کنکور یک آزمون سرعت و قدرت ارزیابی استعداد

دانش‌آموزان است که در طول چند دهه گذشته پایایی

و روایی آن تا حد زیادی مورد تأیید صاحب‌نظران و

معلمان باتجربه آموزش و پرورش کشور بوده و

هست و همچنین تا به امروز اعتماد دانش‌آموزان و

خانواده‌های آنها را تا حد زیادی جلب کرده است.

آزمون‌های علمی حتما باید دو معیار مهم

روایی و پایایی را داشته باشند تا بتوان براساس نتایج

اندازه‌گیری آن ارزشیابی و قضاوت کرد و براساس این

ارزشیابی افراد را جایابی کرده درباره آینده تحصیلی

آنها تصمیم‌گیری کرد.

به‌منظور روشن‌شدن موضوع به تشریح بحث

روایی و پایایی آزمون‌ها بنا تأکید بر کنکور اشاره

می‌شود. روایی در واقع بر این موضوع تأکید می‌کند

که یک آزمون یا ابزار اندازه‌گیری آن چیزی را که

باید اندازه بگیرد، اندازه‌گیری کند یا به عبارتی هدف

مورد نظر را محقق کند. مطالعه و بررسی‌ها نشان

می‌دهند هرچند کنکور در سال‌های متعدد ایرادهای

نگارشی، صوری، تایی، محتوایی و... داشته است

اما خوشبختانه می‌توان گفت کنکور تا به امروز از

نظر محتوایی از روایی نسبتا خوبی برخوردار بوده

و از این نظر مورد اعتماد صاحب‌نظران، معلمان و

دانش‌آموزان است. پایایی کنکور، یعنی اینکه یک

آزمون یا ابزار اندازه‌گیری در زمان‌ها و مکان‌های

متفاوت روی گروه‌های مشابه نتایج نسبتا ثابتی داشته

باشد. هرچند به نظر می‌رسد کنکور از پایایی نسبتا

خوبی برخوردار است. اما امروزه پایایی این آزمون

مهم، در برخی از مناطق کوچک آموزش و پرورش

جای بحث دارد و لازم است تحقیقی میدانی دراین‌باره

انجام شود تا این مسئله بیشتر مورد واکاوی قرار گیرد

و درخصوص پایایی این آزمون مردم اطمینان کامل

داشته باشند. با توجه به موارد بالا می‌توان گفت

درحال‌حاضر کنکور یک آزمون نسبتا دقیق برای ورود

دانش‌آموزان به دانشگاه تلقی می‌شود و مطالعات

به‌عمل‌آمده و تجارب کسب‌شده حاکی از آن است که

امکان حذف کنکور به دلایل زیر وجود ندارد.

۱- ظرفیت بعضی رشته‌های دانشگاه‌های خوب

کشور بسیار پایین است و متقاضی خیلی از رشته‌ها

بیشتر از ظرفیت آنهاست؛ بنابراین نیاز است ابزاری

مناسب و دقیق وجود داشته باشد تا توان و استعداد

دانش‌آموزان را برای ورود به رشته‌های مختلف

بسنجد و این ابزار مورد اعتماد دانش‌آموزان و

خانواده‌های ایشان باشد.

نورا حسینی؛ هنوز حاشیه‌های زیست مؤمنانه شبانه، وعده به صاحبان باغ درخصوص بازگشت مصوبه پرحاشیه بروج‌باغ و مقاومت در برابر نقش مدیران گذشته شهرداری در خلق بدهی‌های کنونی شهر از سوی راهیافتگان شورای ششم به پایان نرسیده بود که باز هم سخنان تازه مهدی چمران، رئیس احتمالی شورای ششم، درخصوص ساخت اتوبان‌های دوطبقه در تهران، نشان داد مدیران سابق از اشتباهات گذشته در اداره شهر درس نگرفته و اصرار بر ادامه همان راه گذشته دارند، از به‌کارگیری روش منسوخ‌شده ساخت اتوبان دوطبقه در تهران تا افتتاح‌های ناقص ایستگاه‌های مترو.

هفته گذشته، اعلام کرد در زمان تحویل شهرداری به مدیریت پنجم شهری، تنها دو خط شش و هفت از پروژه‌های عمرانی باقی مانده بود که بنا بر پیش‌بینی او، اگر شش ماه بیشتر فرصت داشتند، می‌توانستند آن را نیز تکمیل کرده و به اتمام برسانند.

به گفته او، در چهار سال گذشته تنها نیمی از پروژه باقی‌مانده انجام شد؛ در خط هفت تنها یک تا دو ایستگاه اضافه شد و در خط شش نیز خطوط و ایستگاه‌هایی که از قبل ساخته شده بود، فقط بهره‌برداری و افتتاح شد. چمران یک وعده دیگر هم داد؛ اینکه بزگره یادگار امام به صورت دوطبقه طراحی شود.

خط‌های ۶و۷شش‌ماهه تکمیل بود؟

این در حالی است که به گفته مدیران وقت حمل‌ونقل شهرداری تهران، خط‌های شش و هفت مترو با نواقص زیادی به مدیریت شهری تحویل داده شد. ایستگاه‌های مترو دو بخش تجهیزات و ساختمانی دارد که ۴۵ درصد بخش عمرانی مترو در بخش تجهیزات و ۵۵ درصد کار ساختمانی است که حدود ۶ مترو در بخش تجهیزات را در ابتدای کار بود که خط شهری تغییر پیدا کرد و در بیشتر ایستگاه‌ها پیشرفت کار در این حوزه زیر ۱۰ درصد بود و در ۳۲ کیلومتر خط ۶ سرجمع پیشرفت فیزیکی ایستگاه‌ها زیر ۶۰ درصد بود. خط ۷ مترو نیز که برخی از ایستگاه‌های آن با نواقص جدی به بهره‌برداری رسیده بود، بین ۷۵ تا ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشت، اما در حوزه تهویه و سیگنالینگ دچار مشکلات جدی بود؛ بنابراین از ۲۷ کیلومتر و ۲۲ ایستگاه، فقط هشت ایستگاه به‌صورت ناقص افتتاح شده بود. به اعتقاد کارشناسان، تکمیل این میزان نقض از لحاظ علمی و مهندسی در شش ماه بعد است؛ مگر اینکه با همان سبک گذشته، ایستگاه‌ها با مشکلات و نواقص یا به بهره‌برداری برسد.

نکته دیگری که چمران بر آن اصرار دارد، بازگشت دوطبقه‌کردن بزرگراه‌های شهر تهران است؛ موضوعی که با پروژه صدر و انتقادهای جدی به آن، به نظر می‌رسید پرونده‌اش در تهران به اتمام رسیده است.

اصرار بریک روش منسوخ‌شده

حتی زمانی بحث جمع‌آوری صدر مطرح شد؛ باین‌حال، چمران ۸۰ساله همچنان اصرار دارد تمامی پرونده‌های بسته‌شده در این دوره را باز به بازگشایی کند.

جامعه

بررسی ۳ وعده تازه مدیران شهری ششم

اداره شهر با روش‌های منسوخ‌شده



این در حالی است که اتوبان‌های طبقاتی، نسل منقرض‌شده معابر درون‌شهری است که بیش از هفت دهه پیش در ادبیات شهرسازی وارد شد. اما باقی‌مانده انجام شد؛ در خط هفت تنها یک تا دو ایستگاه اضافه شد و در خط شش نیز خطوط و ایستگاه‌هایی که از قبل ساخته شده بود، فقط بهره‌برداری و افتتاح شد. چمران یک وعده دیگر هم داد؛ اینکه بزگره یادگار آمریکا،کانادا، کره و برزیل درباره سه پیامد منفی بزگره طبقاتی و پنج تحول مثبتی که پس از تخریب و تغییر کاربری این معابر نصیب شهرهای جهان شده، حاکی از آن است که در سال‌های بهره‌برداری از این اتوبان‌ها در کشورهای مختلف، افزایش مسیرهای تردد خودرو بدون آنکه به کاهش بار ترافیک در مسیرهای قبلی منجر نشود، در عمل باعث «تشدید تقاضای سفر با خودروی شخصی» شد. ضمن آنکه «هزینه‌تصادفی نگهداری» از پل‌های طبقاتی و همچنین «خطر ریزش پل» بر اثر زلزله در شهرهای لرزه‌خیز نیز از اشکالات اساسی این نوع معابر بوده است. در آمریکا پل طبقاتی «هاربوردرایو» در سال ۱۹۷۴ تخریب شد. این پل طبقاتی در سال ۱۹۲۳ شهر پورتلند آمریکا در کنار رودخانه ساخته شد. برای ساخت این پل ۷۹ خانه مسکونی و چند بنای تاریخی تخریب شده بود. در شهر سانفرانسیسکو نیز بعد از تخریب پل طبقاتی «سترال فری‌وی» به دلیل زلزله‌ای که در سال ۱۹۸۹ اتفاق افتاد، ساخت پل‌های طبقاتی ممنوع شد. در شهر سیاتل آمریکا نیز در سال ۱۹۴۹ پل طبقاتی «الاسکان‌وی» ساخته شد. این پل نیز در سال ۲۰۰۰ با زلزله‌ای شروع به ریزش کرد و در سال ۲۰۱۱ به‌طور کامل تخریب شد. مسئولان تصمیم گرفتند تا جای پل، راه زیرزمینی بسازند تا در مقابل زلزله مقاوم‌تر عمل کند و محیط شهر برای انسان‌ها مطبوع‌تر شود. هم‌اکنون در آمریکا به‌عنوان کشور مبدع خیابان‌های دوطبقه، بیش از دو دهه است که از ممنوعیت احداث این نوع معابر می‌گذرد.

در عمل باعث «تشدید تقاضای سفر با خودروی شخصی» شد. ضمن آنکه «هزینه‌تصادفی نگهداری» از پل‌های طبقاتی و همچنین «خطر ریزش پل» بر اثر زلزله در شهرهای لرزه‌خیز نیز از اشکالات اساسی این نوع معابر بوده است. در آمریکا پل طبقاتی «هاربوردرایو» در سال ۱۹۷۴ تخریب شد. این پل طبقاتی در سال ۱۹۲۳ شهر پورتلند آمریکا در کنار رودخانه ساخته شد. برای ساخت این پل ۷۹ خانه مسکونی و چند بنای تاریخی تخریب شده بود. در شهر سانفرانسیسکو نیز بعد از تخریب پل طبقاتی «سترال فری‌وی» به دلیل زلزله‌ای که در سال ۱۹۸۹ اتفاق افتاد، ساخت پل‌های طبقاتی ممنوع شد. در شهر سیاتل آمریکا نیز در سال ۱۹۴۹ پل طبقاتی «الاسکان‌وی» ساخته شد. این پل نیز در سال ۲۰۰۰ با زلزله‌ای شروع به ریزش کرد و در سال ۲۰۱۱ به‌طور کامل تخریب شد. مسئولان تصمیم گرفتند تا جای پل، راه زیرزمینی بسازند تا در مقابل زلزله مقاوم‌تر عمل کند و محیط شهر برای انسان‌ها مطبوع‌تر شود. هم‌اکنون در آمریکا به‌عنوان کشور مبدع خیابان‌های دوطبقه، بیش از دو دهه است که از ممنوعیت احداث این نوع معابر می‌گذرد.

در بازنگری طرح جامع تهران نیز تمز پل‌های طبقاتی کشیده شده است، اما به نظر می‌آید مدیران تازه شهر همچنان بر استفاده از این روش منسوخ‌شده اصرار دارند؛ پروژه‌هایی که بیشتر از آنکه پاسخ به نیازهای

ثب‌ت‌الترین فوتی‌های کرونا در پیک پنجم

زالی: احتمال ابتلای ۳۰ درصد واکسینه‌شده‌ها به کرونا

شرق؛ روز گذشته بالاترین میزان مرگ‌ومیر مبتلایان به کرونا در پیک پنجم به ثبت رسید. بنابر اعلام مرکز روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت بهداشت، از اول تا دوم مرداد و بر اساس معیارهای قطعی تشخیصی، ۱۸ هزار ۶۲۳ بیمار جدید مبتلا به کووید۱۹ در کشور شناسایی شده و متأسفانه، ۲۵۹ بیمار کووید۱۹ جان خود را از دست دادند. تاکنون هفت‌میلیون و ۶۵۴ هزار و ۶۱۲ نفر دُرُ اول واکسن کرونا و دومیلیون و ۳۷۲ هزار و ۱۶ نفر نیز در دوم از تزریق کرده‌اند و مجموع واکسیناسیون‌های تزریق‌شده در کشور به ۱۰ میلیون و ۲۶ هزار و ۶۲۸ دُرُ رسید. افراد واجد شرایط برای تزریق واکسن حتما در سامانه **salamat.gov.ir** ثبت‌نام و پس از دریافت پیامک نوبت‌دهی، به مراکز واکسیناسیون مراجعه کنند. مجموع بیماران کووید۱۹ در کشور به سه‌میلیون و ۶۶۴ هزار و ۲۸۶ نفر و مجموع جان‌باختگان این بیماری به ۸۸ هزار و ۵۲۲ نفر رسید. همچنین چهارهزار و ۷۸۴ نفر از بیماران مبتلا به کووید۱۹ در بخش‌های مراقبت‌های ویژه بیمارستان‌ها تحت مراقبت قرار دارند. درحال‌حاضر ۲۳۲ شهر کشور در وضعیت قرمز، ۱۱۷ شهر در وضعیت نارنجی، ۹۹ شهر در وضعیت زرد قرار دارند. گفتنی است که بر اساس اعلام وزارت بهداشت، بیشترین فوتی‌ها در پیک پنجم تا قبل از امروز، ۲۵۰ نفر در ۲۹ تیر بوده است.

اتمام تعهد ۱۰میلیون دُرُی واردات واکسن کرونا از سوی هلال احمر

به نظر می‌رسد وضعیت واکسیناسیون در ایران اندکی روی روال طبیعی است و خلا میزان واکسیناسیون در کشور سرعت گرفته است. حالا مدیرعامل سازمان تدارکات پزشکی هلال احمر از اتمام تعهدات واردات ۱۰ میلیون دُرُ واکسن کرونا خبر داد. دکتر علیرضا مسکوری از اتمام تعهدات واردات ۱۰ میلیون دُرُ واکسن کرونا خبر داد و گفت: «از آغاز شیوع ویروس کرونا در کشور و در پی نیاز به تأمین واکسن به موازات تولید داخل، مسیر پیگیری واردات واکسن کرونا معتبر بین‌المللی با جدیت و باوجود بروز مشکلات واردات به‌خوبی طی شد. خوشبختانه با واردشدن بارت واکسن در این هفته تعهد ۱۰ میلیون دُرُی واکسن کرونا توسط هلال‌احمر به‌طورکامل انجام می‌پذیرد. بنابر اعلام روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان تدارکات پزشکی، مسکری در ادامه گفت: تمام تلاش خود را خواهیم کرد تا با تعامل مناسب و هماهنگی و هم‌افزایی با سایر نهاده‌ها و ارگان‌های مرتبط این راه را تا ریشه‌کن‌شدن کامل این بیماری ادامه دهیم.»

اولین محموله واکسن کرونای اهدایی دولت زاین وارد ایران شد از طرف دیگر سخنگوی سازمان غذاودارو از ورود نخستین محموله واکسن اهدایی کشور زاین به ایران خبر داد. جهانپور در توییت نوشت: «نخستین محموله واکسن اهدایی دولت و ملت زاین شامل افزون بر یک‌میلیون دُرُ واکسن آسترانکا تولید زاین ساعاتی پیش با حضور سفیر زاین در فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) تحویل شد. اولین محموله از مجموعه واکسن اهدایی دولت و ملت زاین وارد کشور شد که دربردارنده بیش از یک‌میلیون

چه تعداد طبقه در هر کوچه وجود دارد. موضوعی که او در گفت‌وگوییش به آن اشاره کرد از سوی کارشناسان شهرسازی رد نمی‌شود، اما معتقدند تنها معیار تعیین ارتفاع ساخت نیست.

تناقض‌های وعده‌های راه‌یافتگان ششم

محمّد امینی، شهرساز، با بیان اینکه یکی از پارامترهای محاسبه تعداد طبقات ساختمان‌ها، تابش و نور آفتاب است، به «شرق» گفت: به همین دلیل زمانی بحث ساختمان‌های هرمی مطرح شد تا در شهری مانند تهران، ساختمان‌های بلندمرتبه، مانعی برای تابش نور خورشید نباشند. معمولا در تهران درجه تابش ۳۷ درجه است و در عرض کُرَد شش‌متری برای یک ساختمان شمالی ۱۶ متر ارتفاع پیش‌بینی می‌شود که تقریبا حدود چهار طبقه می‌شود. باین‌حال در شهری مانند تهران یکی از پارامترها تابش آفتاب است. در بافت‌های ریزدانه سرانه‌های خدماتی، حرم‌های تاریخی، دسترسی به مترو و حمل‌ونقل عمومی مواردی است که باید در دادن تعداد طبقات در نظر گرفته شود. بر اساس این نظریه، تعداد طبقات ساختمانی در بافت فرسوده نزدیک به سه طبقه می‌شود؛ زیرا حیاط‌های کوچک‌تری هم دارند و این در تقابل با سخنان عضو منتخب شورای ششم است که اعلام کرده بود در بافت فرسوده دو طبقه تشریفی برای نسازوی داده می‌شود.

او تأکید کرد: در طرح تفصیلی به‌موضوع سایه‌افکنی کم‌توجهی شده و معیار غلطی هم نیست، اما اینکه در تعداد طبقات تنها به این موضوع توجه شود، موضوع درستی نیست و عوامل دیگری نیز در این رابطه دخیل هستند.

مناسفانه تهران را شهرسازان نسخه‌اند، بلکه سوداگران اقتصادی بر اساس درآمدزایی و تراکم‌فروشی ساخته‌اند.

طرح تفصیلی همه چیز از بالامی بیند

محمدمهدی عابدی، کارشناس ارشد شهرسازی نیز در این رابطه گفت: موضوع معماری اسلامی در شهری مانند تهران یک تعارف است. اینکه باید حق نور در شهرسازی رعایت شود، روبرگرد اشتباهی نیست، اما در شهرسازی به‌جز حق آفتاب یا سایه‌اندازی باید موارد دیگری مانند ترافیکی که ساخت‌وساز بر محله تحمیل می‌کند و… را نیز در نظر بگیریم.

همچنین در شهرهای مختلف به موضوع نور در ساختمان‌سازی توجه شده است؛ برای مثال در بندرعباس ساختمان‌سازی بر اساس فراتر از نور بوده و معماری شهری مانند رشت، برون‌گرا و متمایل به نور است. او تأکید کرد: یکی از نقاط ضعف طرح تفصیلی این است که همه چیز را از بالا و دیوعدنی می‌بیند، درحالی‌که باید برای برنامه‌ریزی دقیق‌تر طرح‌های سه‌بعدی و فضایی پیش‌بینی کرد.

هنوز مدتی تازه شهر تهران مستقر نشده، اما سخنان آنها نشان می‌دهد قرار است شهر بر اساس شیوه‌های گذشته که بدهی‌های چند هزار میلیاردی برای تهران برجا گذاشت، اداره شود.

خبر

احتمال تداوم

خشک‌سالی تا زمستان

● **ایستا**؛ رئیس مرکز ملی خشک‌سالی و مدیریت بحران سازمان هواشناسی با اشاره به اینکه دمای کشور امسال یک درجه سانتی‌گراد بیش از حد نرمال است، گفت: خشک‌سالی در تابستان امسال تداوم پیدا خواهد کرد و احتمال می‌رود تا زمستان سال جاری نیز ادامه داشته باشد.
احد وظیفه ضمن بیان اینکه معمولا در فصل تابستان عمده بارش‌های کشور در دو نقطه شمال و جنوب تا جنوب شرق بیشتر اتفاق می‌افتد و در سایر نقاط یا بارش صورت نمی‌گیرد یا بسیار ناچیز و پراکنده است، اظهار کرد: تیرماه امسال در دو نقطه کشور یعنی در جنوب و جنوب شرقی در استان‌های فارس، جنوب سیستان وبلوچستان، جنوب کرمان و هرمزگان و در نوار شمالی کشور بارش داشتیم. وی در ادامه با اشاره به اینکه در مرداد نیز بارش‌ها به همین ترتیب خواهد بود، گفت: بارش‌هایی که امسال به‌خصوص در جنوب شرق داشتیم، فراتر از حد نرمال بود. اما بارش‌ها در شمال و شمال غرب کمتر از نرمال بود. باین‌حال، مقدار بارندگی تابستانی در ایران بسیار ناچیز و کمتر از ۱۰ درصد بارش سالانه است؛ بنابراین نباید تصور کرد که بارش‌های تابستانی می‌تواند خشک‌سالی را در برخی مناطق از بین ببرد. ضمن اینکه بارندگی‌هایی که در تابستان در بخش‌های جنوبی کشور رخ می‌دهد، عمدتا در مناطق کوهستانی و مجاور دریا صورت می‌گیرد و عمده این بارش‌ها به‌صورت روان‌آب جاری و از دسترس خارج می‌شود.
به گفته رئیس مرکز ملی خشک‌سالی و مدیریت بحران سازمان هواشناسی، به‌طور کلی دمای کشور امسال حدود یک درجه بیش از نرمال است. تابستان امسال دمای مناطق غربی و شمال غربی یک تا دو درجه بیش از نرمال و دمای مناطق جنوب شرق تا شرق در حد نرمال و به‌طور کلی دمای کشور حدود یک درجه بیش از حد نرمال است. وی در ادامه با اشاره به اینکه خشک‌سالی تا وقوع مجدد بارش‌ها در کشور ادامه دارد، خاطرنشان کرد: بارش‌ها در ایران معمولا در فصل پاییز آغاز می‌شود، اما به نظر می‌رسد بارندگی‌های پاییز امسال دیرتر شروع شود. تمام مدل‌های هواشناسی، اقلیم‌بیزی‌های پیش‌بینی‌های فصلی نشان می‌دهد بارندگی‌ها در آبان و آذر سال جاری ضعیف‌تر از حد نرمال خواهد بود و پاییز کم‌بارشی در کشور پیش‌رو داریم.

ادامه از صفحه ۲

حکومت سدّ و سیل

«سمن»‌های آب یا …؟ همین‌که آزادی‌شان گرفته شود، آبادی از دست می‌شود. می‌بینید که آزادی چه پیوندی با کارآمدی دارد؟
هفتم، نفوذ قدرت رسمی را در کارشناسی سیاست‌گذاری کاهش دهید. قدرت سیاسی سلسله‌مراتبی برای نظام کارشناسی سیاست‌گذاری مهلک است. آزادی کارشناسی مهم‌ترین رکن «عقلانی‌شدن» اداره کشور است. «علم اداره» یک حقیقت مطلق نیست. «مدیریت علمی» یک توهم است. در مقابل، آزادی و امنیت و گفت‌وگوی کارشناسی، مؤثر و کارآمد است و می‌تواند تصمیم‌سازی‌ها را بسامان و عقلانی کند. هرچه قدرت سیاسی و ریاست اداری غلبه یابد، کارشناسی به کنار می‌رود. رجال سیاسی و قدرتمندان کشور نباید درخصوص طرح‌های بزرگ با اظهارظرها یا دستورات خود کارشناسی را به حاشیه براند. به همین‌سان، تصمیم‌گیری‌های سیاست‌گذاری باید کمیته تأثیرپذیری را از نگاه‌های امنیتی داشته

باشد. برخی از مهم‌ترین فاجعه‌های کشور از همین راه بر ما تحمیل شده است… به این سخن دکتر احمد میدری که یک کارشناس برجسته و دل‌سوز در امور خوزستان است، توجه کنید: «در کشور، سرمایه‌گذاری‌ها نه براساس منطق اقتصادی و زیست‌محیطی بلکه براساس قدرت چانه‌زنی گروه‌های ذی‌نفع که در رأس آن نمایندگان مجلس، سازمان‌های دولتی و پیمانکاران هستند، اختصاص می‌یابند. از فولاد مبارکه گرفته تا استقرار صنایع فولادی و پتروشیمی در اقصی‌نقاط ایران، براساس توزیع قدرت نمایندگان مجلس و سازمان‌های دولتی و پیمانکاران تعیین می‌شود.»

شورای جدیدی تشکیل ندهید. آزادی و امنیت کارشناسی «سمن»‌ها را تضمین کنید. رئیس‌جمهور منتخب گفته است شورای راهبردی برای مسائل استان تشکیل می‌دهد. نکند! آقای رئیسی نکند. شوراهای کارشناسی را تضمین کنید. دولت ندارد. ساختار برنامه‌ریزی، حقوق اداری و نظامی و مراکز و در‌عین‌حال واگرای کشور سبب شده است که اولاً بسیاری از این شوراه‌ا اساساً تشکیل جلسه ندهند و ثانیاً، تصمیمات آنان در چنبره دستگاه‌های گوناگون به درآید و جامه کردار نباشد. شوراهای راهبردی پاسخ‌گوی حل این‌گونه مشکلات نیست. به‌جای آن آزادی و امنیت کارشناسی را تضمین کنید، عرصه عمومی تصمیم را دامن زنید و نهاد‌های مدنی را فعال کنید؛ اینها می‌توانند رابط بین حکومت و مردم باشند. مهم‌ترین کاربرد سمن‌ها این است که خواسته‌های مردمی را غنای فنی می‌بخشند و یک پله کارشناسی بالا می‌برند. در‌عین‌حال می‌توانند افشاکر فساد و فحشرات در فرایندهای توسعه باشند.