

ادامه از صفحه ۱۶

آرامنی بزرگ اما برنقص برای مشکلات آب ایران

همچنین برخی از مخالفان می گویند که طرح های انتقال آب خلاف اصل ۵۰ قانون اساسی ایران است که حفظ محیط‌زیست را وظیفه‌ای عمومی دانسته و هرگونه فعالیت اقتصادی و عمرانی را که موجب آلودگی یا باعث ایجاد صدمات جبران‌ناپذیر به محیط‌زیست شود، ممنوع کرده است.
دوگانگی دو مقوله مدیریت آب و حفظ محیط‌زیست موضوعی جدید نیست اما رشد فزاینده‌ای پیدا کرده است. مسئله کمبود آب در ایران ناشی از ترکیب چند عامل مختلف مانند رشد بی‌رویه و نبود توازن در توزیع مکانی جمعیت، کشاورزی ناکارآمد، سوءمدیریت و عطش توسعه است.
با تنها ۲۵۰ میلی متر باران در سال، کمتر از یک سوم میانگین جهانی، ایران عموماً سرزمینی خشک است. برای دهه‌ها این کشور، شیفته راه‌حل‌های عظیم و مهندسی برای ذخیره و تأمین مطمئن آب همچون احداث سد و تونل‌های انتقال بوده است.
بااین‌حال ایران باید پیامورد انتقال میان‌حوضه‌ای از یک منطقه جغرافیایی به منطقه دیگر و در مسافت‌های طولانی، راه‌حل جامع و کاملی برای مسئله آب نیست. در چند دهه، مجموعه‌ای از طرح‌های انتقال آب از سرشاخه‌های رودخانه کارون، جریان طبیعی زاینده‌رود را به بیش از دو برابر رساند، ذخیره‌ای بزرگ از آب‌های سطحی برای قطب استراتژیک اجتماعی-سیاسی در مرکز ایران، ولی این تأمین آب، در عمل مشوق توسعه لجام‌گسیخته و ترغیب مردم به مهاجرت به این قطب مرکزی بوده است.
درعین‌حال از پیامدهای این طرح، بازگشت کم‌آبی تنها چند سال پس از پایان هر پروژه بود درحالی‌که در پایین‌دست، تالاب کازخونی با کاهش آورد آب و عدم امکان حفظ مناسب زیست‌بوم‌های آبی مواجه است. به‌طورکلی و از دیدگاه درازمدت، پروژه‌های تأمین آب زاینده‌رود نه‌تنها وضعیت را بهبود نبخشیده که آن را بدتر هم کرده است. راهکارهای افتخار آمیز سازه‌ای سابق، امروزه به‌عنوان دلیل مهمی برای خشک‌شدن دریاچه ارومیه، بزرگ‌ترین دریاچه آب شور در خاورمیانه و نیز از عوامل ایجاد گردوغبار و بزرگرد در مناطق غرب و جنوب‌غربی ایران به شمار می‌آید. علاوه بر این، کاهش ذخایر آب‌های زیرزمینی نشانی روشن از مدیریت ناپایدار و غیرمطمئن و وقوع «ورشکستگی آبی» در سطح کشور در اثر استحصال بیش‌از حد از آبخوارهای تجدیدپذیر طبیعی بوده است.
ابعاد عظیم طرح‌های انتقال آب در دست اجرا، به این معنی است که هرگونه اشتباه محاسباتی می‌تواند اثرات دائمی و عمیقی بر جا بگذارد. تردیدها درباره این کلان طرح‌ها به واسطه تجربه‌های ناموفق پیشین تشدید می‌شود. به‌عنوان مثال سد گوند در استان خوزستان در بستر نمکی احداث شد که آب مخزن پشت سد را بیش از مقدار مجاز برای استفاده شور می‌کند.
فاز مطالعاتی پروژه قادر به تشخیص این نکته نبود که وضعیت زمین‌شناسی، اجازه ذخیره آب مناسب برای آبیاری را در این محل نمی‌دهد. مجموعه‌ای از ملاحظات و فشارهای واقعی بر حکومت برای تأمین مطمئن آب و تشویق به توسعه صنعت و کشاورزی در استان‌های مرکزی به مدیریت منابع آب اهمیت بخشیده است. در سطح جهانی نیز، حکومت‌های مشابه با وضعیت ایران، مانند چین و برزیل، به دنبال طرح‌های مبتنی بر انتقال آب رفته‌اند. ولی هنوز می‌توان با اجرای مجموعه‌ای از راهبردهای مدیریت آب از تبعات کم‌آبی کاست، پیش از آنکه کشور با پیامدهای دشوار طرح‌های افراطی و پرهزینه منابع روبه‌رو شود.
اصلاح قیمت آب، ایجاد مشوق‌ها و محرک‌های حفظ محیط زیست، بهبود روش‌ها و فناوری کشاورزی، نگهداشت و جمع‌آوری هز آب‌های سطحی، کاهش هدروری آب در شبکه‌های فرسوده توزیع آب، ایجاد محدودیت در استحصال آب از منابع زیرزمینی و تصفیه و بازیافت فاضلاب از جمله این راهکارهاست.
در مجموع باید گفت انتقال بین‌حوضه‌ای آب شیرین روشی کمترپژوهش‌شده است که تنها به‌عنوان آخرین راهکار می‌توان به کار گرفته شود.

استادیار بخش مهندسی عمران و مرکز مدیریت منابع طبیعی دانشگاه نگراس، ال‌پاسو - دانشیار مدیریت محیط‌زیست، مرکز سیاست محیط‌زیست، امپریال کالج لندن

شهزاد همتی: هر روز خبر تازه‌ای از تجاری‌سازی به گوش می‌رسد، گویا قرار است هر مکانی با هر عملکردی به سوددهی برسد. روز پیش، علی‌اصغر فانی، وزیر آموزش‌وپرورش در گفت‌وگو با خبرگزاری فارس در پاسخ به سؤالی به این شرح «در گذشته بحث‌هایی مبنی بر درآمدزایی از حیاط مدرسه مانند ایجاد مغازه به نفع مدرسه، مطرح شده بود؛ آیا این موضوع بررسی شد؟» اظهاراتی کرد که در خوش‌بینانه‌ترین حالت می‌توان، عنوان مدرسه‌خواری به شیوه قانونی را بر آن گذاشت. او در سخنان خود گفت: «ممکن است یک مدرسه حیاط خیلی بزرگی داشته باشد که بر خیابان هم باشد؛ مثلاً فرض بفرماییم ما چهار مغازه از گوشه مدرسه به نفع بیرون احداث کنیم و منافعی را خرج مدرسه کنیم. این یکی از پیشنهادهایی هست که حتی مجلس شورای اسلامی، به ما اجازه این کار را داده است، منتها ما هنوز عملیاتی نکردیم و در حال مطالعه هستیم؛ یعنی هیچ منع قانونی ندارد.» اگر چه فانی در ابتدای صحبت‌های خود دراین‌باره گفت: «دراین‌خصوص پیشنهادات زیادی مطرح است و نامه‌های متعددی به دس‌ت ما می‌رسد؛

«سیدجلیل بارکانی» که دختر۱۲ساله‌اش را در این حادثه واژگونی اتوبوس در اردیبهشت‌ماه ۹۳ در بزرگراه آزادگان جانش را از دست داد، می‌گوید: «هنوز داغ از دست‌دادن دخترم تازه است و هر زمانی که از این بزرگراه عبور می‌کنم، به یاد مرگ خترم می‌افتم». او ادامه می‌دهد: «هنوز هم بعد از گذشت دو سال از این حادثه مسئولان پرونده این حادثه را به سرانجام نرسانده‌اند. متأسفانه این حادثه در بزرگراه و بر اثر غفلت راننده اتوبوس شرکت واحد شکل گرفت و مسئولان باید در این زمینه پاسخ‌گو باشند».

پدر ملیکا می‌گوید: «در کشو‌های دیگر وقتی چنین حادثی رخ می‌دهد، همه پیگیری می‌شوند؛ اما در کشور ما هیچ‌کس پاسخ‌گو نیست و حتی علت حادثه و مقصر را مشخص نمی‌کنند. آیا فقط تسلیت‌گفتن و فرستادن بر و گل کافی است. مسئولان اعلام می‌کنند که با وسایل نقلیه عمومی رفت‌وآمد کنید، خودروهای شخصی‌تان را از خانه بیرون نریدت تا هوای پاک و سالم داشته باشیم، این‌وقت همین وسیله نقلیه عمومی باعث از دست‌دادن جان عزیزمان شده است».

قرار بود بیمه دیر پرداز

«سیدجلیل بارکانی» که دختر۱۲ساله‌اش را در این حادثه از دست داد، نیز دراین‌باره به «شرق» می‌گوید: «هیات پنجه‌نرخ کارشناسان نهادهای گوناگون در سه جلسه‌ای که برگزار شد، ۵۰درصد شدت اسکانیا و ۵۰ درصد راننده را مقصر برآوردند؛ اما بعد از مدتی اعلام شد که شرکت خودروسازی اسکانیا تمام اتاندرها را رعایت کرده است و شرکت واحد بعد از تحویل خودرو شیشه‌های این اتوبوس را تغییر داده است و علت مرگ

محمد خادمی: روز هشتم اردیبهشت‌ماه سال ۹۳ در بزرگراه آزادگان یکی از اتوبوس‌های اتوبوس‌رانی تهران، معروف به شرکت واحد حادثه‌ای خلق کرد که منجر به مرگ هشت مسافر شد و به این شکل پرتلفات‌ترین حادثه اتوبوس‌رانی شهری تهران را رقم زد. پس از وقوع این حادثه و انتشار گسترده اخبار آن در رسانه‌ها، طبق معمول مسئولان مختلف شهری و غیرشهری به صحنه آمدند و دستور رسیدگی به حادثه و لزوم رسیدگی به حق و حقوق آسیب‌دیدگان آن را صادر کردند. عصر همان روز حادثه محمدباقر قالیباف، شهردار تهران، با ابراز تأسف و تأثر عمیق خود از حادثه، معاونان خود را مأمور رسیدگی به موضوع واژگونی اتوبوس و وضعیت مصدومان این حادثه کرد. او همچنین دستور تشکیل تیم‌های مختلف برای رسیدگی و بررسی علل این حادثه و پیگیری امور مربوط به مجروحان را صادر کرد و دستور داد مجموعه متبوعش همه توان و امکانات خود را برای بهبود مجروحان به کار گیرند. شهردار تهران همچنین دستور تشکیل کمیته ویژه‌ای را برای بررسی علت این سانحه و ابعاد آن صادر کرد.

حال دو سال از وقوع آن تصادف مرگ‌بار می‌گذرد؛ اما خانواده قربانیان حادثه از روند کند رسیدگی به پرونده واژگونی اتوبوس ابراز کله‌مندی می‌کنند و خواستار سرعت‌بخشیدن به این پرونده هستند، آنچه در ادامه آمده است، حاصل گفت‌وگو با تعدادی از خانواده‌های این حادثه و اظهارات مسئولان مرتبط است.

هنوز در غم مرگ دخترم هستم

محمدرضا ذخار، پدر مرحوم ملیکا ۱۲ساله که در حادثه واژگونی اتوبوس در اردیبهشت‌ماه ۹۳ در بزرگراه آزادگان جانش را از دست داد، می‌گوید: «هنوز داغ از دست‌دادن دخترم تازه است و هر زمانی که از این بزرگراه عبور می‌کنم، به یاد مرگ خترم می‌افتم». او ادامه می‌دهد: «هنوز هم بعد از گذشت دو سال از این حادثه مسئولان پرونده این حادثه را به سرانجام نرسانده‌اند. متأسفانه این حادثه در بزرگراه و بر اثر غفلت راننده اتوبوس شرکت واحد شکل گرفت و مسئولان باید در این زمینه پاسخ‌گو باشند».

پدر ملیکا می‌گوید: «در کشو‌های دیگر وقتی چنین حادثی رخ می‌دهد، همه پیگیری می‌شوند؛ اما در کشور ما هیچ‌کس پاسخ‌گو نیست و حتی علت حادثه و مقصر را مشخص نمی‌کنند. آیا فقط تسلیت‌گفتن و فرستادن بر و گل کافی است. مسئولان اعلام می‌کنند که با وسایل نقلیه عمومی رفت‌وآمد کنید، خودروهای شخصی‌تان را از خانه بیرون نریدت تا هوای پاک و سالم داشته باشیم، این‌وقت همین وسیله نقلیه عمومی باعث از دست‌دادن جان عزیزمان شده است».

قرار بود بیمه دیر پرداز

«سیدجلیل بارکانی» که دختر۱۲ساله‌اش را در این حادثه از دست داد، نیز دراین‌باره به «شرق» می‌گوید: «هیات پنجه‌نرخ کارشناسان نهادهای گوناگون در سه جلسه‌ای که برگزار شد، ۵۰درصد شدت اسکانیا و ۵۰ درصد راننده را مقصر برآوردند؛ اما بعد از مدتی اعلام شد که شرکت خودروسازی اسکانیا تمام اتاندرها را رعایت کرده است و شرکت واحد بعد از تحویل خودرو شیشه‌های این اتوبوس را تغییر داده است و علت مرگ

در گفت‌وگو با خانواده قربانیان پرتلفات‌ترین حادثه اتوبوس‌رانی تهران مطرح شد

پرونده قربانیان حادثه بزرگراه آزادگان همچنان بی‌نتیجه



بی‌نتیجه

مسافران تغییر شیشه‌های این اتوبوس بوده که در زمان واژگونی شکسته شده و مرگ مسافران را به دنبال داشته است». او ادامه می‌دهد: «در چهارم مهرماه ۹۴ در دادگاه اعلام شد که این اتوبوس بیمه است و بیمه تمام هزینه دیه قربانیان این حادثه را به بازماندگان پرداخت می‌کند که تاکنون یک ریال از این دیه پرداخت نشده

است». او که مدام با بغض صحبت می‌کند، می‌گوید: «دو سال از این حادثه گذشته است و خانواده‌ام همچنان در غم از دست‌دادن دخترم هستند».

شهرداری و شرکت خودرو ساز مقصرند

«مرتضی کوکلانی» که در این حادثه مادرش را از دست داده و دل‌پیری از مسئولان دارد، یکی دیگر از آسیب‌دیدگان آن حادثه است، او دراین‌باره به «شرق» می‌گوید: «روز حادثه مادرم برای فعالیت روزانه با اتوبوس به‌عنوان یک وسیله ایمن و امن از خانه خارج شد، بعد از اینکه متوجه تأخیر مادرم در بازگشتن به خانه شدیم، از پلیس کمک خواستیم تا اینکه فردای روز حادثه پلیس اعلام کرد مادرامن در حادثه اتوبوس درون شهری در حوالی بزرگراه آزادگان جانش را از دست داده. در ابتدا مادرم را مجهول‌الهویه ثبت کرده بودند، این در حالی بود که مادرم کارت بانک، دفترچه بیمه و تلفن همراهش را در داخل کیفش گذاشته بود، از سوی دیگر هیچ‌یک از مسئولان جواب‌گویی ما نبودند و تنها می‌گفتند خدا رحمت کند...». او ادامه می‌دهد: «مسئولان خودشان را جای خانواده ما بگذارند. مادرم سوار بر اتوبوس به‌عنوان یک وسیله حمل‌ونقل عمومی می‌شود و باید از امنیت بالایی برخوردار باشد. اگر در داخل یک سواری شخصی شده بود و این حادثه پیش می‌آمد، ضمن این ماجرا بر ایمن‌اراحت تردید نبود. کوکلانی دلایل گوناگونی را برای تخلف کارخانه اسکانیا و شرکت

واحد عنوان می‌کند، می‌گوید: «نخست اینکه بیش از ۱۰ متر جای لاستیک به روی آسفالت محل حادثه مشاهده می‌شود که راننده ترمز کرده است و این نشان می‌دهد راننده با سرعت زیادی در حرکت بوده است، بنده با خودرو و ۲۰۶ ه همین مسیر با سرعت ۷۵کیلومتر حرکت کرده‌ام، اما حادثه‌ای برامی نیامده است». او می‌گوید: دوم آن برمی‌گردد به شیشه‌های اتوبوس که در زمان واژگونی تمامی شیشه‌های آن به شکل پودر می‌شکند،

شورای شهر تهران، گزارش بررسی این حادثه را ارائه کرد.

در گزارشی که دنیامالی ارائه کرد، آمده است: «اتوبوس از بزرگراه آزادگان مسیر خود را آغاز کرده بود که براساس جی‌پی‌اس و اطلاعات، سرعت اتوبوس ۵۰کیلومتر بر ساعت ثبت شد که البته براساس مصاحبه‌هایی که با مصدومان شده است، به این نتیجه رسیده‌ام سرعت بیش از اینها بوده که سامانه جی‌پی‌اس آن را ثبت کرده است، ضمن اینکه جی‌پی‌اس هر دو دقیقه دو دقیقه اقدام به ضبط سرعت می‌کند». دنیامالی با بیان اینکه سرعت اتوبوس اسکانیا پس از حرکت و در مسیر اتوبان آزادگان پهن‌درج افزایش پیدا می‌کند، گفت: «این اتوبوس وقتی وارد آزادگان می‌شود، سرعت قابل ملاحظه و زیادی داشته است. همچنین موضوع دیگری که در گزارش کمیسیون بحران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران به آن پرداخته شده، اعتراضات به نحوه رانندگی بوده است، به‌طوری‌که تعداد قابل توجهی از مسافران اعتراضات شدیدی را به راننده داشته‌اند، اما متأسفانه راننده به آنها توجه نکرده و حتی بر سرعت خود افزوده است. مورد دیگری که برخی از مسافران و مصدومان به آن اشاره کرده‌اند، این است که در بزرگراه و تا قبل از خروجی، راننده اتوبوس اسکانیا با یک خودرو دیگر (پژ پک) کورس گذاشته بود». این عضو شورای شهر تهران افزود: «به دلیل تغییر ناگهانی اتوبوس اسکانیا از مسیر و برخورد با کاردریل، ۱۹ متر لاستیک چپ عقب اتوبوس کشیده شده است.

ضمن اینکه وقتی اتوبوس چپ می‌کند، ۳۰ متر به روی زمین کشیده می‌شود و متأسفانه چهار نفر به زیر اتوبوس می‌روند. در تهیه این گزارش به موارد مختلفی از خانواده قربانیان این حادثه مشکلاتشان را با شهردار تهران در میان گذاشتند و شهردار تهران دستور داد تا پرونده این حادثه هرچه زودتر رسیدگی شود». به گفته او شورای شهر و شهرداری تهران با هدف اجرای اصل ۲۴، شرکت واحد که زیرمجموعه شهرداری است را به بخش خصوصی انتقال دادند. این در حالی است که سال ۱۳۳۵ شرکت واحد از ترکیب بیش از ۳۰ شرکت خصوصی اتوبوس‌رانی شامل اتوعدل، اتو‌شایور، اتومولوی، اتوتولک و... تشکیل شده است و از سوی دیگر، مجموعه شرکت واحد غیرولتی به حساب می‌آید و همچنین تحقیقات و بررسی‌ها نشان می‌دهد، این اتوبوس فاقد معاینه فنی بوده و دوماه از زمان معاینه فنی آن اتوبوس گذشته بوده است. در ادامه بررسی‌های صورت‌گرفته سرعت اتوبوس بیش از وضعیت عادی بوده و ما سرعت قابل‌توجهی را برای اتوبوس تصور می‌کنیم، با توجه به سرعت قابل توجه اتوبوس و قبل از اینکه اتوبوس به داخل خروجی جی‌رود، با کاردریل برخورد و در نهایت چپ می‌کند. از طرفی یکی از علت‌هایی که تلفات بیشتری از خانم‌ها در این حادثه بوده است، این بوده که انتهای اتوبوس به دلیل حرکت شتاب نقلی از پشت به ضلع، کف اتوبوس پرتاب شده‌اند و بقیه نیز به طرفین افتاده‌اند».

با وجود این گزارش و همچنان گذشت دو سال از وقوع آن حادثه، هنوز خبری از پیگیری نهایی و به‌نتیجه‌رسیدن پرونده قضائی آن حادثه تلخ نیست. به نظر می‌رسد سرگذشت پرونده قربانیان این تصادف رانندگی در اتوبان آزادگان را باید مشابه سرگذشت قربانیان آتش‌سوزی خیابان جمهوری دانست. پرونده این حادثه نیز با وجود دستور ویژه شهردار و رئیس‌جمهور و دیگر مسئولان کشور، همچنان در پیچ‌وخم اداری منتظر رسیدن به نتیجه‌ای مشخص است.

در مدرسه‌ای بودم که در مکان تجاری بوده و ۵۰۰ نفر دانش‌آموز داشته و حیاط و فضایش خیلی کم بود. به نظر می‌رسد این کار یک جور گرفتن فضای بازی و تفریح و زنگ ورزش از دانش‌آموزان است». این فعال صنفی تأکید کرد: «به نظر من بزرگ‌ترین ضربه‌ای که این مسئله خواهد زد کوچک‌کردن فضای دانش‌آموزان است. در مدرسه‌ای که در مراکز تجاری واقع شده‌اند، چون با استانداردهای سابق ساخته شده‌اند، فضا بسیار کوچک است و بنابراین با این کار کوچک‌تر هم خواهند شد. من فکر می‌کنم هدف اصلی آموزش‌وپرورش صرفه‌جویی است و می‌خواهد برای خودش درآمذایی کند، این دید حتی مطرح شده بود اگر مدرسی در مراکز تجاری قرار می‌گرفت، تبدیل به پاساز شوند و ساختمان مدرسه به محل ارزان‌تری منتقل شود. این بحث متعلق به امروز و دیروز نیست و باید دید وزارت آموزش‌وپرورش چه سازوکاری برای اجرای آن در نظر گرفته است». وی با تأکید بر اینکه تأسیس مغازه در مدارس فضای آنها را کوچک می‌کند گفت: «تا جایی که من اطلاع دارم مدرسه‌ای که در اماکن تجاری هستند حیاط بزرگی ندارند. من خودم

صورت به کاربری قبل خود بازمی‌گردند. در شرایط ایده‌آل فرض کنیم مدرسه تجاری شده و عواید آن مستقیم به مدرسه بازمی‌گردد، وضعیت مدرسه‌ای که امکان تجاری‌سازی ندارد چه می‌شود. کسری بودجه آنها چگونه باید تأمین شود؟ چند درصد از مدارس ما مشمول این سیاست خواهند شد؟ اگر تأمین هزینه‌های آموزش بر عهده دولت است تکلیف مدرسه‌ای که امکان تجاری‌سازی ندارند و فرصت کسب درآمد را از دست می‌دهند، چه خواهد شد؟ این نابرابری در دسترسی به منابع هم غیرعادلانه و هم غیرمنصفانه است. درباره مدارس وقفی یا مدرسه‌ای که به دلیل قدمت و هویتشان بخشی از میراث فرهنگی کشور هستند این موضوع ابهام‌آمیزتر است. ابهام دیگر تعریف از حیاط بزرگ و واجد شرایط تجاری‌سازی است. با چه معیار؟ و چه کسی قرار است حد و حدود مدرسه بزرگ را تعریف کند؟ به یک تعبیر مدرسه‌ای با دوهزار مترمربع مساحت می‌تواند مدرسه‌ای بزرگ تلقی شود و در تعبیری دیگر، مدرسه‌ای با ۵۰۰

خبر

مدیرکل مدارس دولتی اعلام کرد:

۱۰ تا ۱۵ میلیون: پایین‌ترین و بالاترین شهریه مدارس غیردولتی

● **شرق:** مدیرکل مدارس غیرولتی وزارت آموزش‌وپرورش بیشترین و کمترین میزان شهریه مدارس غیرولتی را تشریح کرد. بر این اساس کمترین هزینه یک مدرسه غیرولتی برای مدارس دوره ابتدایی با مبلغ دومیلیون و ۲۲ هزار تومان تعیین شده و بیشترین مبلغ نیز برای مراکز پیش‌دانشگاهی غیرولتی با ۱۰ میلیون و ۵۲۴ هزار تومان است. مجتبی زینی‌وند گفت: مبنای تعیین شهریه مدارس براساس هفت شاخص سطوح آموزشی و پرورشی، برنامه سال تحصیلی، فعالیت‌های فوق‌برنامه، فضای فیزیکی، تجهیزات و نرخ تورم است. وی افزود: امسال برنامه مصوب مدرسه و فعالیت‌های فوق‌برنامه در قالب شهریه مصوب اعلام شده است یعنی از ساعت ۷:۳۰ تا ۱۴:۳۰ که دانش‌آموز در مدرسه حضور دارد، باید یک شهریه را پرداخت کند و مدارس اجازه دریافت هزینه بیشتری را ندارند. مدیرکل مدارس غیرولتی وزارت آموزش‌وپرورش با بیان اینکه فعالیت تابستانی مدارس غیرولتی باید موردتأیید آموزش‌وپرورش قرار گیرد، گفت: شرکت دانش‌آموزان در کلاس‌های فوق‌برنامه اختیاری است. وی تصریح کرد: امسال استاندارهای نظارت بر ثبت‌نام و شهریه در مناطق یک تا شش شهر تهران مستقر شده‌اند و باید مدارس سوستر شهریه را در معرض دید خانواده‌ها قرار دهند و خانواده‌ها در صورت مواجه‌شدن با مشکل با شماره‌تماس‌های اعلام‌شده زیر پوستر شهریه تماس بگیرند. میزان افزایش شهریه در تهران و مناطق مختلف کشور متفاوت است به گونه‌ای که شهریه برخی مدارس افزایش یافته و شهریه برخی دیگر ثابت مانده است و خانواده‌ها می‌توانند حداقل و حداکثر شهریه را در سایت ادارات کل آموزش‌وپرورش مشاهده کنند. طبق گفته این مقام مسئول: سال گذشته تعداد ۳۰۰ مورد بازدید از مدارس غیرولتی داشتیم و با برخی از مدارس متخلف برخورد شد که این برخورد از تذکر تا لغو مدیریت بود. امسال نیز در الگوی شهریه به بحث کیفیت‌بخشی توجه کردیم و برای آن شاخص‌هایی از جمله عملکرد آموزشی و پژوهشی، عملکرد تربیتی و پرورشی و عملکرد اداری و پشتیبانی تعیین شده است. زینی‌وند با بیان اینکه درصد رشد شهریه در مقطع پیش‌دانشگاهی و متوسطه دوم در شهر تهران زیر ۱۵ درصد است، گفت: در دوره ابتدایی ۳۱ ساعت درس ارائه می‌شود که ۲۵ ساعت آن برنامه مصوب رسمی و شش ساعت فوق‌برنامه است و کمترین میزان شهریه در دوره ابتدایی در شهر تهران دومیلیون و ۲۲ هزار تومان و بیشترین پنج‌میلیون و ۵۹۵ هزار تومان است. مدیرکل مدارس غیرولتی وزارت آموزش‌وپرورش اضافه کرد: در دوره متوسطه اول ۳۸ ساعت برنامه درسی ارائه می‌شود که ۳۰ ساعت مصوب رسمی و هشت ساعت فوق‌برنامه است. بر همین اساس کمترین میزان شهریه مدارس غیرولتی پایتخت در دوره متوسطه اول دومیلیون و ۹۹۰ تومان و بیشترین ۵۲۷ هزار تومان و بیشترین ۱۰ میلیون و ۵۲۴ هزار تومان است.

ساعت آن فوق‌برنامه است. کمترین میزان شهریه در این دوره سه‌میلیون و ۷۸۰ هزار تومان و بیشترین میزان آن هشت‌میلیون و ۴۱۹ هزار تومان است. وی در پایان با اشاره به شهریه دوره پیش‌دانشگاهی مدارس غیرولتی گفت: در دوره پیش‌دانشگاهی ۴۰ ساعت برنامه درسی داریم که ۱۶ ساعت آن فوق‌برنامه است، کمترین میزان شهریه چهار میلیون و ۵۲۷ هزار تومان و بیشترین آن ۱۰ میلیون و ۵۲۴ هزار تومان است.

هشدار آموزش‌وپرورش درخصوص «پانسین‌های مطالعاتی»

● **شرق:** سخنگوی آموزش‌وپرورش شهر تهران در گفت‌وگو با «شرق» از بروز پدیده نوظهوری تحت عنوان «پانسین‌های مطالعاتی» خبر داد و به خانواده‌ها هشدار داد تحت هیچ شرایطی فریب تبلیغات این پانسین‌ها را نخورند و در صورت مشاهده هرگونه تبلیغاتی، موارد را به حراست آموزش‌وپرورش اطلاع دهند. مسعود ثقفی افزود: متأسفانه اخیراً با پدیده نوظهوری با عنوان پانسین‌های مطالعاتی روبه‌رو شدیم که دانش‌آشنایان را به خصوص در پایه دوم و سوم متوسطه با تبلیغات فریبکارانه و اغواکننده در مکان‌هایی خارج از مدرسه جمع می‌کنند. این مکان‌ها هیچ‌گونه وابستگی به دستگاه‌های دولتی و آموزش‌وپرورش ندارند و به جهت آسیب‌های اجتماعی و همچنین موارد عریضه غیراخلاقی به‌هیچ‌وجه از سوی آموزش‌وپرورش تأیید نمی‌شوند و مجوزی به آنها نداده‌ایم. سخنگوی آموزش‌وپرورش شهر تهران گفت: با توجه به مسائل خلاف در پانسین‌ها از جمله استفاده احتمالی از داروهای روان‌گردان برای رفع خستگی دانش‌آموزان که پس از اتمام مدرسه برای آمادگی در امتحانات نهایی به این پانسین‌ها می‌روند، خانواده‌ها توجه داشته باشند که فرزندان خود را به این پانسین‌ها نسیارند. ثقفی افزود: همچنین از اداره اماکن نیروی انتظامی و قوه قضائیه درخواست می‌کنیم با این پدیده به صورت قاطع برخورد کنند.