خبر

صدور حکم تعطیلی معدن اشکلی

■ **شرق:** حکم قرق، توقف عملیات و تعطیلی معدن اشکلی صادر شده است و این حکم به زودی اجرا خواهد شد. دادستان راور با اشاره به حادثه معدن اشکلی و کشته شدن چهار کارگر این معدن افزود: کارشناسان داخلی و خارجی بعد از انجام یکسری تحقیقات روی خاک این معدن به این نتیجه رسیده‌اند که نوع خاک معدن اشکلی، ادامه کار در این معدن را غیرممکن کرده است. مهدی قویدل با بیان اینکه معدن اشکلی دارای تونل‌های متفاوتی است، گفت: تنها تونل حادثه‌دیده به دلیل رانش و ریزش موجود که هر لحظه نیز بیشتر می‌شود، تعطیل شده است و اگر کارشناسان مجدد به این نتیجه برسند که رانش و ریزش معدن اشکلی متوقف شده یا اینکه از قسمت دیگری می‌شود برای ورود به معدن، تونل حفر کرد، این معدن دوباره شروع به کار خواهد کرد. این مقام قضایی ادامه داد: کارشناسان کار و امور اجتماعی شهرستان راور نیز بعد از بازدید از معدن اشکلی، ادامه کار در این معدن را غیرممکن اعلام کرده‌اند. قویدل تشخیص هویت اجساد قربانیان حادثه معدن اشکلی را دشوار دانست و گفت: برخی از اجزای متوفیان، تجزیه شده و قابل شناسایی نبود و با انجام آزمایش‌های D.N.A، ماه آینده جواز دفن متوفیان معدن اشکلی صادر می‌شود.

تمدید سن بازنشستگی هیات‌علمی در صورت تصویب هیات امنا

■ **ایسنا:** رییس مرکز هیات‌های امنا و هیات ممیزه مرکزی وزارت علوم، تحقیقات و فناوری با بیان اینکه سن بازنشستگی اعضای هیات‌علمی را می‌توان در صورت تصویب هیات امنا تمدید کرد، گفت: قوانین موجود به‌نحوی است که راه برای استفاده از خدمات عضو هیات‌علمی دانشگاه‌ها باز است. مهدی ایرانمنش با اشاره به سن بازنشستگی اعضای هیات علمی تصریح کرد: اعضای هیات‌علمی با مرتبه مربی و استادیار پس از ۳۰ سال خدمت در سن ۶۵ سالگی بازنشسته می‌شوند، همچنین استاد تمام و دانشیار نیز در سن ۶۵ سالگی بازنشسته می‌شوند. این در حالی است که اگر دانشگاهی پس از رسیدن یک عضو هیات علمی به سن بازنشستگی به خدمت آن عضو هیات علمی نیازمند باشد، این موضوع در هیات امنا مورد بررسی قرار می‌گیرد و در صورت تصویب هیات امنا سن بازنشستگی این عضو هیات علمی تمدید می‌شود. وی تصریح کرد: استادان نمونه دانشگاه‌ها می‌توانند تا سن ۷۰ سالگی در دانشگاه خدمت کنند. رییس مرکز هیات‌های امنا وزارت علوم در ادامه با تاکید بر اینکه عنوان «استاد» را نمی‌توان برای همه اعضای هیات علمی استفاده کرد، گفت: باید توجه داشت که اعضای هیات علمی دارای مراتب علمی متفاوت هستند و باید واژه صحیح را برای مرتبه علمی یک عضو هیات علمی به کار برد.

رییس انجمن متخصصین مغز و اعصاب:

سن سکته مغزی در ایران ۱۰ سال کمتر از دنیاست

■ **ایسنا:** رییس انجمن متخصصین مغز و اعصاب با بیان اینکه در حال حاضر در ایران ۵۲/۹ نفر در هر صد هزار نفر به بیماری ام.اس مبتلا هستند، گفت: این در حالی است که متوسط جهانی ابتلا به این بیماری سه نفر در هر صد هزار نفر است، بر این اساس تعداد مبتلایان به ام.اس در ایران نباید بیش از دو هزار نفر باشد. حسین پاکدامن افزود: ایران جزو کشورهایی است که بیماری ام.اس در آن شیوع زیادی دارد و بیش از ۵۰ هزار نفر در ایران به این بیماری مبتلا هستند. وی با اشاره به آماری که در سال ۶۰ تا ۶۸ از میزان مبتلایان به سکته‌های مغزی در ایران گرفته شده بود، گفت: سن مبتلایان به این عارضه در ایران ۱۰ سال پایین‌تر از آمار جهانی است البته با توجه به پیشرفت‌هایی که در زمینه پیشگیری، تشخیص و درمان این بیماری صورت گرفته به طور قابل توجهی از مرگ‌ومیر و ناتوانی این بیماران کاسته شده است.

حداکثر شش ماه از دوره خدمت بسیجیان کسر می‌شود

■ **ایرنا:** معاون اجتماعی پلیس وظیفه عمومی نیروی انتظامی گفت: حداکثر شش ماه از دوران خدمت اعضای بسیج به عنوان خدمت دوره ضرورت کسر خواهد شد. سرهنگ فرهاد عرب افزود: با توجه به تمدید اجرای مقررات ایثارگران و امدادجویان در سال جاری حداکثر شش ماه از خدمت دوره ضرورت بسیجیان کسر خواهد شد. وی تصریح کرد: چنانچه مشمولان بسیجی واجدشرایط کسر خدمت به خدمت اعزام شده باشند، گواهی کسر خدمت آنها توسط سازمان بسیج مستضعفان برای معاونت نیروی انسانی محل خدمت آنان تنظیم و ارسال می‌شود تا درباره اعمال آن، اقدام لازم صورت پذیرد. عرب افزود: چنانچه مشمولان واجد شرایط به خدمت اعزام نشده باشند، لازم است گواهی کسرخدمت مربوط به خود را به منظور ارایه به سازمان وظیفه عمومی ناجا به دفاتر خدمات الکترونیک انتظامی (پلیس +۱۰) تحویل دهند. رییس اداره اجتماعی سازمان وظیفه عمومی ناجا یادآور شد: تاییدیه گواهی‌های صادره از سوی سازمان بسیج مستضعفان از طریق شبکه ارتباطی به سامانه وظیفه عمومی ناجا ارسال خواهد شد.

امروز نمایندگان مجلس مطرح می‌کنند

پرسش‌های محوری درباره دانشگاه مشایی از وزیر علوم

شرق: آیا صلاحیت مشایی برای تاسیس دانشگاه بررسی شده است؟ چه کسانی اعضای هیات موسس این دانشگاه هستند؟ چطور یک دانشگاه می‌تواند مجوز جذب دانشجو در همه مقاطع را داشته باشد؟

اینها بخشی از سوالاتی است که امروز، اعضای کمیسیون آموزش و تحقیقات مجلس از وزیر علوم می‌پرسند. کامران دانشجو که برای توضیح درباره دانشگاه مشایی به مجلس شورای اسلامی احضار شده است، باید به سوالات متعددی پاسخ دهد.

سعدالله نصیری، عضو کمیسیون آموزش مجلس در این‌باره به شرق می‌گوید: دانشگاهی که مجوز آن به آقای‌مشایی داده شده ابهاماتی دارد و یکی از موضوعات مهم این است که ساختار هیات موسس این دانشگاه به چه شکل است و چه کسانی عضو این هیات هستند؟ از طرفی باید بدانیم که هیات موسس از کجا مجوز گرفته و آیا شورای‌عالی انقلاب فرهنگی مجوز داده یا شورای گسترش وزارت علوم؟

نصیری درباره اینکه آیا نمایندگان مجلس با شخص مشایی برای تاسیس دانشگاه مشکلی دارند، تصریح کرد: این هم می‌تواند یک سوال باشد اما از نظر من تا شخصی با حکم قضایی ممنوع نشود از داشتن دانشگاه، نمی‌شود گفت که چرا به این شخص مجوز داده شده، البته طبیعتا حساسیت‌هایی روی این شخص هست، اما ما این سوال را داریم که آیا صلاحیت آقای مشایی برای تاسیس دانشگاه بررسی شده است یا نه؟

این عضو کمیسیون آموزش مجلس ادامه داد: گفته شده مجوز جذب دانشجو در مقاطع کاردانی، کارشناسی، کارشناسی ارشد و دکترای این دانشگاه داده شده است.

اما چنین چیزی مقدور و امکانپذیر نیست که یک دانشگاه در بدو تاسیس برای تحصیلات تکمیلی مجوز داشته باشد. از سوی دیگر این دانشگاه از چه امکاناتی برخوردار است؟

چه شرایطی دارد؟ وزیر علوم باید در این موارد توضیح دهد. دانشگاه ایرانیان، دانشگاهی است که اسفندیار رحیم‌مشایی برای تاسیس آن از وزارت علوم مجوز گرفته‌است.

نظر ۱۰ عضو کمیسیون آموزش و تحقیقات مجلس در مورد دانشگاه منتسب به مشایی

عضو کمیسیون آموزش	نظر
لاله افتخاری	قانون در خصوص راه‌اندازی دانشگاه جامع ایرانیان باید اجرا شود
اسفندیار اختیاری‌کسنویه یزد	علت راه‌اندازی این دانشگاه باید به دور از مسایل سیاسی بررسی شود
ضیاءالله اعزازی‌ملکی	همه در مقابل قانون مساوی هستند و تاسیس این دانشگاه باید طبق قانون باشد
فرهاد بشیری	راه‌اندازی دانشگاه منتسب به مشایی به دور از فضاسازی و طبق قانون بررسی شود
نورالله‌حیدری‌دستنایی	مسیر درست بررسی ابعاد رمزگونه این دانشگاه باید در کمیسیون طی شود
عزت الله دهقانی	نام نهاد صادرکننده مجوز راه‌اندازی این دانشگاه باید در کمیسیون مشخص شود
محمدحسن‌دوگانی‌آغچغلو	ماهیت دانشگاه برای اعضای کمیسیون بسیار مهم است که وزیر علوم باید در این‌باره توضیح دهد
علیرضاسلیمی	مجلس روی دانشگاه غیرانتفاعی حساس است و باید اقدامات در شان مجلس روی دانشگاه انجام شود
امیر طاهرخانی	چرایی و انگیزه راه‌اندازی دانشگاه مشایی باید روشن شود
علی‌عباسپورتهرانی‌فرد	باید روشن شود که موافقت اصولی راه‌اندازی این دانشگاه از کجا صادر شده است

بلاتکلیفی کرایه تاکسی و بلیت مترو

از ابتدای تیر ماه کرایه تاکسی ۱۵ و مترو ۳۰ درصد گران می‌شود

شرق: گرچه رییس کمیسیون عمران شورای شهر دیروز گفته است که با توافق فرمانداری و وزارت کشور، تعیین نرخ کرایه‌ها به شورای شهر واگذار شده و از اول تیر نرخ‌ها افزایش پیدا می‌کند، اما سخنگوی شورای شهر به «شرق» می‌گوید که چنین چیزی به طور کتبی به شورای شهر اعلام نشده است. به گفته خسرو دانشجو گمانه‌زنی‌هایی به طور شفاهی صورت گرفته اما این گمانه‌زنی‌ها قطعی نیست و باید منتظر اعلام نظر کتبی در این رابطه باشیم که بر مبنای آن تصمیم بگیریم. از طرفی، مدیرعامل سازمان تاکسیرانی تهران هم می‌گوید افزایش نرخ کرایه‌ها از اول تیر، هنوز به او ابلاغ نشده است. این اظهارات حاکی از آن است که نرخ کرایه تاکسی و بلیت مترو هنوز در بلاتکلیفی است و این در شرایطی است که تاخیر در اعلام نهایی مبلغ کرایه‌ها، در برخی مواقع باعث افزایش غیرقانونی کرایه از سوی رانندگان تاکسی و مشاجره لفظی رانندگان و مسافران شده است.

به هر روی، تکلیف‌گران شدن کرایه تاکسی و مترو هنوز مشخص نیست؛ دولت ۱۷ میلیارد تومان از بودجه سال ۸۹ مترو را نداده و از بودجه سال ۹۰ هم هنوز مبلغی پرداخت نکرده است. با افزایش هزینه سوخت پس از هدفمند شدن یارانه‌ها هم، دولت قصد کمک به بخش حمل و نقل و تاکسی‌ها برای جبران این افزایش هزینه‌ها را ندارد. با این اوصاف، آن طور که شهرداری و شورای شهر معتقدند، کرایه تاکسی و مترو باید افزایش یابد.

بنا بر مصوبه اسفندماه سال گذشته شورای شهر، نرخ کرایه‌های تاکسی در سال ۹۰، ۱۵ درصد و بلیت مترو نیز باید ۳۰ درصد افزایش یابد. حمزه شکیب اظهار امیدواری کرد: با این افزایش‌ها که با توجه به هدفمندی یارانه‌ها صورت می‌گیرد، مشکل حمل و نقل تا حدی رفع شود. اما روز گذشته، اسلامی، مدیرعامل سازمان تاکسیرانی شهرداری تهران هم درباره نرخ جدید کرایه تاکسی‌ها گفت: فرمانداری باید موضوع را تایید و به شورا اعلام کند و شورای شهر نیز به شهرداری ابلاغ کند، اما هنوز چیزی به تاکسیرانی ابلاغ نشده است. هفته گذشته سخنگوی شورای شهر به «شرق» گفته بود که پیشنهاد رییس‌جمهوری درباره مترو تا پایان خرداد در شورای شهر مورد بررسی قرار می‌گیرد و درباره موضوع مترو و همچنین کرایه تاکسی تا ابتدای تیرماه تصمیم نهایی گرفته می‌شود. پس از مخالفت فرمانداری تهران با افزایش نرخ کرایه‌ها در سال ۹۰ که مصوبه شورای شهر بود، پرونده برای تصمیم‌گیری به شورای حل اختلاف فرستاده شده است.

نگاه کارشناس

فصل‌الخطاب ترافیک در کشور کیست

علیرضا اسماعیلی*

سالانه در ایران هزاران نفر در تصادفات رانندگی کشته و ده‌ها هزار نیز مجروح می‌شوند و هزینه‌های ناشی از تصادفات که به صورت مستقیم و غیرمستقیم به جامعه متحمل می‌شود، رقم حیرت‌آوری است. از همه مهم‌تر این آمار نشان می‌دهد حتی در کشورهای توسعه‌یافته صنعتی تصادفات در صدر علل مرگ و میر بوده و نیروهای مولد جامعه بیشتر در آماج حوادث رانندگی قرار دارند. در این گذر شرایط کنونی جهان به علت ورود به قرن ۲۱ موجبات نگرانی جدی بشر از آینده کره زمین را با توجه به افزایش جمعیت و محدودیت منابع و افزایش آلاینده‌های محیط زیست فراهم کرده است. در این راستا تلاش و تحقیق و برنامه‌ریزی برای کاهش حوادث رانندگی در کشورهای توسعه‌یافته صنعتی شدت یافته و آثار مثبت آن نصیب کشورهای مزبور شده و می‌شود.

وجود ساختارهای سازمانی متعدد در حوزه ترافیک و اقدامات جزیره‌ای سازمان‌ها و از سویی عدم هم‌افزایی آنها جهت اهداف مشترک باعث شد تا مهار حوادث و ایمنی با کندی انجام شود. با این حال از همان روزی که ترافیک به عنوان یکی از معضلات جدی مطرح شد، در حل آن هم راهکارهای زیادی طرح شده است که برخی مشکلات ترافیک را خلأ فرهنگی می‌دانند و برخی کمبود فضای شهر و ظرفیت پایین جاده‌ها را و گروهی دیگر معتقد به کمبود وسایل حمل‌ونقل عمومی هستند و برخی هم گرایش مردم را به استفاده از خودرو شخصی می‌دانند و برخی دیگر هم... .

این نظراتی است که اگر بخواهیم به طرح آن بپردازیم در این مجال نمی‌گنجد؛ اما سوال اساسی این است که اگر علت‌ها را می‌دانیم، پس راهکار عملی آن چیست؟ و چه سازمان یا شخصی پاسخگوی معضلات و حوادث ترافیکی در کشور است؟ در این راستا ایجاد ساختارهای مناسب و پویا یکی از اساسی‌ترین گام‌هاست که با اجرای طرح یکپارچه‌سازی مدیریت ترافیک، مساله ترافیک تحت مدیریت و مسوولیت یکپارچه‌ای همچون شورا قرار می‌گیرد تا شاهد موازی‌کاری‌ها و تعدد تصمیم‌گیری‌ها نباشیم. از آنجا که طی سال‌های اخیر هزینه‌های گزافی به دلیل عدم هماهنگی سازمان‌ها و دستگاه‌های مختلف در مورد موضوع ترافیک همچون اجرای دیگر مسایل شهری صرف می‌شود و هر سازمان یا وزارتخانه بر اساس برنامه و نیاز خود فعالیت می‌کند و همین موازی‌کاری‌ها و دوباره‌کاری‌ها ایجاد انسجام و یکپارچگی را سلب کرده و هزینه‌های اجتماعی و اقتصادی را نیز افزایش داده است. بنابراین برای هدایت تلاش‌ها جهت ایمنی حمل‌ونقل «ایجاد وحدت در مدیریت ترافیک امری لازم و ضروری است و یک موسسه راهبر (شورا) باید اختیارات لازم برای تصمیم‌گیری، کنترل منابع و هماهنگ کردن فعالیت‌های تمام بخش‌های دولتی شامل بهداشت، حمل‌ونقل، آموزش و... را داشته باشد. شیوه‌های مختلفی می‌تواند در ایمنی و انضباط ترافیک موثر باشد و هر کشوری نیاز دارد تا موسسه راهبر مناسبی را با توجه به اقتضای محیطی خود ایجاد کند و تلاش‌های ویژه‌ای باید توسط موسسه (شورا) انجام گیرد تا تمام گروه‌های موثر در ایمنی جاده‌ای مشارکت داده شوند. موسسه (شورا) ایمنی ترافیک در کشور باید یک سازمان مستقل باشد و همه سازمان‌های مسوول در ترافیک و حمل‌ونقل، پیشگیری از حوادث و مراکز آموزشی و فرهنگی مرتبط در تابعیت موسسه قرار گیرند. ریاست شورا باید با عالی‌ترین مقام اجرایی کشور یا حداقل معاون اول ایشان باشند. وجود عالی‌ترین مقام اجرای در راس شورا برای اجرایی سریع و صحیح تصمیمات و جلوگیری از ناهماهنگی سازمان‌ها یا سایر معاذیری که بعضا از این خلا مدیریتی وجود دارد، مد نظر است. ایمنی عبور و مرور مساله‌ای با ابعاد مختلف و متفاوت حوزه اثرگذاری نهادها و سازمان‌های متعددی است که نیازمند سیاست‌گذاری و نظارت در سطوح مختلف است. چنین اثری بدون ایجاد نهادی مشخص برای بر عهده گرفتن این امر امکان‌پذیر نیست. شکل دادن موسسه‌ای برای برقراری هماهنگی میان سازمان‌ها و نهادهای موثر بر مقوله ایمنی راه‌ها نیازمند برنامه‌ریزی و روشن کردن جایگاه قانونی و اجرایی دقیق آن است. جدای از چگونگی تشکیل و جایگاه قانونی موسسه و حوزه وظایف آن، دو وظیفه اصلی برای چنین نهادی متصور است: الف) هماهنگی در سطوح افقی و عمودی: هماهنگی در سیاست‌گذاری و اقدامات اجرایی موثر در ایمنی راه‌ها در دو سطح افقی و عمودی قابل توجه است. در سطح عمودی هماهنگی میان سطح محلی و ملی مورد تاکید است. بررسی‌ها نشان می‌دهد اقدامات نهادها و دولت‌های محلی و اقدام در سطح محلی جهت ایمنی راه‌ها موفق‌تر از اقدامات در سطح دولت مرکزی است. در واقع اگرچه سیاست‌گذاری عمدتا بعد ملی دارد، اجرایی کردن یک برنامه ایمن‌سازی (با ابعاد مختلف آن) غالبا بعدی محلی دارد. در این رابطه باید به روشنی مسوولیت‌های ایمنی چه در زمینه‌های سیاست‌گذاری و تصمیم‌سازی و چه در زمینه‌های اجرایی و نظارتی و از این دست میان نهادها و موسسات محلی و ملی مشخص و توزیع شود و وظایف در هر دو سطح مشخص شود. مسلما سطح محلی بدون سیاست‌های کارآمد و حمایت‌های مالی و سیاسی ملی نمی‌تواند موفق شود و سطح ملی نیز بدون اجرای کارای سیاست‌ها، ابتکار و نوآوری‌های محلی و نظارت و همیاری محلی قادر به دستیابی به هدف اصلی یعنی ایمنی راه نخواهد بود، بنابراین یکی از وظایف نهادی در این سطح هماهنگی میان سلسله مراتب سطوح تصمیم‌گیری و اجراست. از سوی دیگر هماهنگی در سطوح افقی نیز از اهمیت زیادی برخوردار است. چنان که اشاره شد، نهادها و موسسات موثر بر ایمنی ترافیک و حمل‌ونقل بسیار متنوع‌اند که نهادهای ملی در بخش دولتی بیشترین سهم را دارند، اگرچه بخش خصوصی و عمومی نیز می‌توانند موثر باشند. در این زمینه تعیین و تدوین برنامه‌ای با شاخص‌های عینی و تعیین سهم هر یک از نهادها و نظارت و پایش روند اجرای برنامه و چگونگی دستیابی به اهداف در هر یک از بخش‌ها بسیار حایز اهمیت است. در این حالت نهاد و موسسه هماهنگ‌کننده و ناظر باید جایگاه قانونی مشخص و محکمی داشته باشد، به‌طوری که تصمیمات آن ضمانت اجرایی داشته باشد. آگاهی، ارتباطات و همکاری از عوامل کلیدی جهت پایه‌گذاری و پشتیبانی از فعالیت‌های ایمنی ترافیک کشور هستند که اگر یک یا چند نفر از مدیران ارشد سیاسی شناخته‌شده به‌طور فعال در موسسه (شورا) مشارکت داشته باشند، تلاش ملی برای بالا بردن سطح ایمنی ترافیک افزایش می‌یابد.

موسسه (شورا) می‌تواند در بخش‌های زیر ایفای نقش کند:

-مدیریت، هماهنگی و عملیاتی کردن تمام فعالیت‌های مربوط به ایمنی ترافیک در کشور

-اجرای سیاست‌ها، تعیین اهداف و تشریح راهکارها برای ایمنی راه‌های کشور شامل اولویت‌بندی مناطق خاص و پرحادثه

-هماهنگی بین موسسات دولتی، تحقیقاتی و دانشگاهی با سازمان‌های غیردولتی (NGO)

-گردآوری و تجزیه و تحلیل آمارهای کشوری و اطمینان از اینکه اطلاعات جامع برای برنامه‌ریزی ایمنی راه‌ها وجود دارد

-اولویت‌بندی تحقیقات در رابطه با ایمنی راه و اجرای پروژه‌ها بر اساس اولویت‌بندی

-جمع‌آوری و انتشار اطلاعات و عملکرد خوب شامل به اشتراک گذاشتن یافته‌های تحقیقاتی

-تعیین استانداردهای ایمنی برای راه‌ها و وسایط نقلیه

-سازمان‌دهی همایش‌های کشوری منظم با محور ایمنی ترافیک

-فراهم کردن منابع مالی کافی برای فعالیت‌های ایمنی، آموزش‌های ترافیکی، ایمن‌سازی راه‌ها و تقویت پلیس.

***استاد دانشگاه و فرمانده سایت پلیس‌راه کشور**

۴ هزار معتاد و کارتن‌خواب بدون مکان جمع‌آوری شدند

ایسنا: فرمانده انتظامی تهران بزرگ از اجرای طرح ضربتی جمع‌آوری معتادان و کارتن‌خواب‌های بی‌مکان در طرح «امنیت محله‌محور» خبر داد و گفت: از ابتدای اجرای این طرح تاکنون چهار هزار معتاد ولگرد و کارتن‌خواب در پایتخت جمع‌آوری شده است. حسین ساجدی‌نیا با اشاره به بحث «امنیت محله‌محور» که از سال گذشته به مردم تهران قول داده شده است، گفت: در این راستا ۳۰ جرم که جزو دغدغه‌های مردم است در سطح شهر تهران در دستور کار پلیس تهران قرار گرفته که یکی از این طرح‌ها جمع‌آوری کارتن‌خواب‌ها و معتادان ولگرد و لامکان است. فرمانده انتظامی تهران بزرگ افزود: با هماهنگی‌های انجام شده، افراد کارتن‌خواب غیرمعتاد جمع‌آوری شده به چند گرمخانه که در سطح شهر تهران وجود دارد، معرفی و مقرر شد این افراد باید هر شب خودشان را به این گرمخانه‌ها معرفی کنند چراکه در غیراین صورت پلیس نسبت به جمع‌آوری مجدد آنها اقدام خواهد کرد. وی با اشاره به اینکه تعدادی از کارتن‌خواب‌ها نیز افرادی بودند که از شهرستان جهت کاریابی به تهران آمده بودند، تصریح کرد: این افراد متاسفانه نتوانسته بودند کاری پیداکنند که پلیس با هزینه خود نسبت به اعزام آنها به شهرستان مربوطه‌شان اقدام کرد. فرمانده انتظامی تهران بزرگ به بحث معتادان کارتن‌خواب و لامکان اشاره کرد و گفت: متاسفانه در بحث معتادان، هیچ مرکزی در سطح شهر تهران نداشتیم و فقط کمپ‌هایی درخصوص ترک اعتیاد بودند که مدت‌زمان محدودی در قبال دریافت وجه نسبت به پذیرش معتادان اقدام می‌کردند. سردار ساجدی‌نیا به آمار عملکرد پلیس در طرح ضربتی جمع‌آوری معتادان و کارتن‌خواب‌های لامکان اشاره کرد و گفت: از ۲۰ اردیبهشت سال‌جاری تاکنون چهارهزار نفر در این طرح جمع‌آوری شدند که دو هزار نفر از معتادان در اردوگاه شفق مستقر شده‌اند و ۲۵۰ نفر از آنها نیز که دارای زخم‌های باز و بیماری‌های مختلف بوده‌اند در مکان دیگری نگهداری می‌شوند.

خبر

مدیرعامل صندوق تامین‌اجتماعی:

وزارت بهداشت، مشکلات مجموعه‌هایش را به پای ما می‌نویسد

■ **ایسنا:** مدیرعامل صندوق تامین‌اجتماعی با اشاره به اظهارات وزیر بهداشت درباره بدهی بیمه‌ها و مطالبات مراکز درمان گفت: وزارت بهداشت نباید هر مشکلی را که در مجموعه خود دارد مرتبط با صندوق‌های بیمه‌گر بداند. رحمت‌الله حافظی در همایش سراسری مدیران درمان صندوق تامین‌اجتماعی با بیان اینکه بر اساس مبانی اعتقادی و اخلاقی، هدف وسیله را توجیه نمی‌کند، عنوان کرد: اگر وزارت بهداشت قصد برنامه‌ریزی برای انتقال بیمه‌های درمانی به مجموعه خود را دارد، بهتر است به جای تخریب و استفاده از فضاسازی مسموم و زیر سوال بردن خدمات ۶۵ هزار پرسنل تلاشگر سازمان بیمه خدمات درمانی و تامین‌اجتماعی که از اظهارات اخیر وزیر بهداشت، بسیار آزرده‌خاطر شده‌اند، ادله کارشناسی شده خود را به مراجع تصمیم‌گیرنده اعم از هیات دولت و مجلس شورای اسلامی ارایه کند تا از روش صواب به هدف خود دست یابد. وی با تاکید بر اینکه تلاش همکاران تامین‌اجتماعی طی ماه‌های گذشته، موجب کاهش بدهی ۹ ماهه این صندوق (در مرداد ۸۹) به حدود سه ماه (در خرداد ۹۰) شده است، افزود: بدهی تامین‌اجتماعی به مراکز دانشگاهی دولتی تا پایان دی‌ماه سال ۸۹ نیز به طور کامل تسویه‌شده و مطالبات مراکز دانشگاهی و دولتی از این صندوق به حدود سه ماه تقلیل یافته است.

آموزش مهارت‌های همسرداری به دختران روستایی

■ **فارس:** رییس مرکز امور زنان و خانواده ریاست‌جمهوری گفت: توانمندسازی دختران روستایی و آموزش مهارت‌های همسرداری به آنها از برنامه‌های در دست اجراست. مریم مجتهدزاده اظهار داشت: توانمندسازی دختران روستایی از اولویت‌های اصلی مرکز امور زنان و خانواده ریاست‌جمهوری در سال‌جاری است. وی عنوان کرد: شرایط زندگی دختران در دودهه اخیر با گذشته تفاوت زیادی پیدا کرده است و این تفاوت‌ها باعث شده تا ماهیت مسایل دختران، سبک و سیاق ویژه‌ای به خود بگیرد؛ باید دختران را آماده کرد تا در تربیت نسل آینده تواناتر شوند و سلامت روحی و روانی جامعه را تضمین کنند. مجتهدزاده اظهار داشت: شروع این طرح از روستاهای استان مازندران بود چراکه حدود ۳۰درصد از دختران مازندران در مناطق روستایی ساکن هستند. وی بیان کرد: در طرح توانمندسازی دختران روستایی دانشگاه‌های علوم‌پزشکی، حوزه‌های علمیه، آموزش‌وپرورش، سازمان‌های غیردولتی زنان و مشاوران امور بانوان استانداری‌ها با ما همکاری کرده‌اند.

حذف برخی دانشگاه‌های هند از فهرست وزارت علوم

■ **مهر:** رایزن علمی ایران در هند و شبه‌قاره فهرستی شامل ۲۹ دانشگاه علوم‌پزشکی هند را که در دو گروه عالی و خوب تقسیم‌بندی شده است به وزارت بهداشت جمهوری اسلامی ایران پیشنهاد کرده تا در فهرست دانشگاه‌های معتبر هند در زمینه علوم پزشکی بازنگری صورت گیرد. محمدحسین کریم با بیان این خبر گفت: بر اساس افق‌های سند چشم‌انداز ۲۰ ساله نظام و اهداف نقشه جامع علمی کشور و با توجه به درخواست وزارتخانه‌های علوم و بهداشت و به دنبال مذاکره با معاونان آموزشی دانشجویی وزارت علوم و بهداشت، دانشگاه‌های علوم‌پزشکی و غیرپزشکی هند مورد بازنگری و ارزشیابی جدید قرار گرفته‌اند. کریم از احتمال حذف برخی دانشگاه‌های درجه دو وزارت علوم مانند دانشگاه آندرا وایزک از فهرست دانشگاه‌های معتبر خبر داد و گفت: این حذف در صورت عدم رفع مشکلات دانشجویی و اقامتی دانشجویان ایرانی تا پایان سال صورت می‌گیرد. وی افزود: ضرورتی ندارد دانشجویان ایرانی و دولت برای دوره‌های تحصیلی پایین و دانشگاه‌های مساله‌دار در خارج از کشور هزینه ناخواسته و بی‌مورد کنند. البته نظارت و ساماندهی همراه با بررسی و ارزیابی سالانه دانشگاه‌های هند وظیفه نماینده وزارتخانه‌های علوم و بهداشت ایران و سرپرست دانشجویان ایرانی در هند و کشورهای شبه‌قاره است.

جذاب‌ترین برنامه‌های کوهپیمایی و طبیعت گردی در استان گیلان
با دیدار از جاذبه‌های ناشناخته
آبشار لاتون و ورزان
منطقه باستانی مریان و آق اولر
ماسوله، قلعه رودخان
دشت اوزون چمن
جنگل کینز
قله تیلار
ییلاق برزبیل
سوباتان
اقامت در هتل بین المللی سپیدار
شکار و طبیعت ایران
۶۶۹۶۸۷۴۶-۵۰
یاسمین پارسه
۲۲۲۶۱۰۰۲-۳
www.sepidarhotel.com
huotiran@hotmail.com
info@iranjasoninco.com

طبیعت گردی آفتاب کلوت
سفرهای تابستانه
ارسباران، یاسوج، سی‌سخت، سبلان
عشایر بختیاری در دامنه زردکوه و خفر، دریاچه دل
ماکو، قره‌کلیسا، سورچشمه، گیلده، کردستان، کندوان
تلفن: ۵-۶۶۴۸۸۳۷۴ ۶-۶۶۴۱۲۱۱۵ ۶-۶۶۴۱۲۲۴۵
www.kalout.com

فجر ویژه
مدیترانه
بلغارستان
مسکو
www.parsavosh.com
پرساوش ۱۲-۸۸۹۷۴۵۱۱