

نگاه کارشناس

جهان در تدارک کاهشی حوادث رانندگی است

علیرضا اسماعیلی*

■ کنفرانس جهانی ایمنی راه‌ها در روزهای ۱۹ و ۲۰ نوامبر ۲۰۰۹ در مسکو برگزار شد. در این کنفرانس اینجانب به همراه هیاتی به‌عنوان نماینده ایران شرکت داشتیم. کنفرانس جهان مسکو در بنبانه پایانی خود از سازمان ملل درخواست کرد که دهه ۲۰۲۰-۲۰۱۱ را به عنوان دهه اقدام برای ایمنی راه‌ها اعلام کند. مجمع عمومی سازمان ملل در روز دوم مارس همان سال بر این درخواست صحت گذاشت و دهه پیش رو به عنوان دهه اقدام برای ایمنی راه‌ها نام‌گذاری شد. در دو دهه گذشته حوادث رانندگی سراسر سبب‌ساز مرگ و مصدومیت فراگیر در جاده‌های سراسر جهان است. وزن این بحران، هنوز آن‌طور که باید، دانسته نشده است. ظرف ۱۰ ثانیه دیگر که شما مشغول خواندن این سطور هستید، دو نفر بر اثر یک سانحه ترافیکی مصدوم می‌شوند یا می‌میرند. سالانه بیش از ۱/۲ میلیون نفر جان خود را از دست می‌دهند و بیش از ۵۰ میلیون نفر مجروح می‌شوند؛ بسیاری از این مجروحان، گرفتار رنج حاصل از دوره‌های طولانی تروما و معلولیت می‌گردند. این در حالی است که تعداد قربانیان همچنان سیری صعودی می‌پیماید. هر مرگ ناشی از سانحه ترافیکی، دستان غم‌انگیز زندگی انسانی است که با رفتن خود، بهت، اندوه و خشم در میان بازماندگان بر جای می‌گذارد، اما این همه ماجرا نیست؛ کاهش به‌رهوری ناشی از حوادث ترافیکی که گریبانگیر کشورهای در حال توسعه می‌شود، یک تا دو درصد تولید ناخالص داخلی این کشورها را می‌بلعد. در این کشورها بخش سلامت و بهداشت، در نتیجه حوادث ترافیکی، متحمل فشار زیادی می‌شود. در همین کشورها، این‌گونه حوادث در میان افراد کم بضاعت، به مفهوم سفری بی‌بازگشت به وادی فقر و تنگدستی است. در برخی از کشورهای توسعه یافته، استانداردهای نوین ایمنی را با اولویت حفظ جان انسان‌ها به‌کار بسته‌اند. به عنوان مثال: سوئد برنامه «چشم‌انداز صفر» را با هدف طراحی راه‌ها با کمترین میزان ریسک و مخاطره، اجرا کرده است. حمایت سیاسی دولت‌ها و تخصیص اعتبارات مالی برای ساختن راه‌های ایمن می‌تواند اثر وقوع تازآزادی‌های بی‌شمار انسانی جلوگیری کند، سلامت عمومی را ارتقا بخشد، انسان‌ها را از ورطه فقر بیرون کند و رشد اقتصادی را تقویت کند. کشورهای ثروتمند با اجرای برنامه‌هایی همچون اتخاذ قوانین ترافیکی سنگین‌گانه و طراحی راه‌های ایمن تر و حفاظت از جان انسان‌ها در برابر جاده‌ها، به پیشرفت‌های بزرگی در زمینه کاهش تلفات دست یافته‌ند. با این حال، متأسفانه منحنی تلفات در کشورهای در حال توسعه همچنان سیری صعودی دارد. در این کنفرانس دو روزه به موضوعاتی از قبیل مستی هنگام رانندگی، سرعت غیرمجاز، عدم استفاده از کمربند ایمنی، عدم استفاده از صندلی ایمنی کودک حین رانندگی، عدم استفاده از خودروهای فرسوده، نقش جاده‌های فرسوده و طراحی راه‌ها در بروز سوانح، استفاده از بل‌های عابر پیاده در کاهش مرگ عابران، کلاه ایمنی موتورسیکلت‌سواران، نقض یا عدم ایمنی در سیستم حمل و نقل عمومی، نقض یا عدم کفایت نقش پلیس و قوانین راهنمایی رانندگی نقش در سیستم پزشکی و امداد و نجات و کاهش مرگ‌ومیر و...

همچنین تأکید شده؛ سیاستمداران و دولتمردان هر کشور نقش مهمی در امنیت جاده‌ای و تلاش برای ارتقای این موضوع می‌توانند، ایفا کنند. برابر گزارش بانک جهانی باید مکسیسهایی درخصوص افزایش تسهیلات و تجهیزات برای مقابله با تلفات ناشی از سوانح جاده‌ای در نظر گرفته شود. در این خصوص باید برنامه‌هایی را برای گام برداشتن در زمینه استفاده از سیستم‌هایی امن تر و بهتر در خصوص رسیدن و دستیابی به امنیت جاده‌ای در نظر گرفت. با توجه به نام‌گذاری سازمان ملل متحد سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰ میلادی به نام دهه عمل درخصوص امنیت جاده‌ای نام‌گذاری شده است و در این رابطه توجه خاص به عابران پیاده، موتورسواران و دوچرخه سواران شده است. در ۳۰ سال گذشته بسیاری از کشورهای پرآرام‌ده با کاهش‌های چشمگیری در تلفات و مصدومیت‌های جاده‌ای از طریق تعهد پایدار به برنامه‌های پیشگیری از مصدومیت هدفمند و مستند محور دست یافته‌اند و با تلاش مضاعف در شبکه‌های حمل و نقل جاده‌ای عاری از تلفات روز به روز در حال تحقق است، بنابراین کشورهای ثروتمند باید به برقراری و دستیابی به اهداف کاهش تلفات جاده‌ای اهتمام ورزیده و به تبادل جهانی اقدامات اثر بخش در پیشگیری از مصدومیت‌های جاده‌ای کمک کند.

بخشی از بیانیته کنفرانس مسکو

- تنظیم اهداف بلندپروازانه در عین حال قابل اجرا در سطح ملی در زمینه کاهش تلفات جاده‌ای که به سبب‌رمایه‌گذاری‌های برنامهریزی شده و اطلاعاتی سیاسی قابل اتصال بوده و منابع لازم را جهت اجرای پایدار و اثر بخش و تحقق اهداف در چارچوب رویکرد سیستم‌های ایمن به جریان اندازد. تسهویق سازمان‌ها جهت کمک فائالانه به بهبود ایمنی جاده‌ای از طریق پذیرش به‌کارگیری اقدامات موثر در زمینه مدیریت واحد. بهبود گردآوری داده‌های ملی و قیاس آنها در سطح بین‌المللی از طریق قبول تعریف استاندارد از فوت شده به‌عنوان فردی که بلافاصله با ظرف ۳۰ روز در سانحه رانندگی جان خود را از دست می‌دهد. تقویت مراقبت‌های بیمارستانی و پیش بیمارستانی خدمات بستری و یکپارچه‌سازی مجدد اجتماعی از طریق اجرای مقررات مناسب توسعه ظرفیت انسانی و بهبود دسترسی به نظام سلامت به‌منظور انتقال اثر بخش و به‌موقع افراد نیازمند.

حال این سووال باقی است آیا ما با وجود بیش از ۲۰ هزار کشته حوادث رانندگی در سال برنامه‌ای برای ۱۰ سال آینده داریم و بهتر بگوییم آیا شعار جهانی for action time را جدی گرفته‌ایم؟

*** فرمانده سابق پلیس راه کشور و استاد دانشگاه**

راشل آرامیان:دیگر با خیال راحت مانند تمامی سال‌هایی که رانندگی کردید؛ باز هم رانندگی نکنید. ترمز‌ها را وارسی کنید و تا جایی که امکان دارد پایتان را نزدیک پدال ترمز نگه دارید. چشم‌هایتان را بیشتر باز کنید و تما می‌توانید جلو و عقب خودرویتان را ببایید تا مبدا خودرویتان را به خودرو جلویی بگویید یا اینکه راننده‌ای با حرکات آکروباتیک منجر به تصادف شما شود؛ چرا که از این پس هرگونه تصادفی که منجر به سوختن یکی از کوبن‌هایتان شود، مشمول جریمه خواهد شد.

تا پیش از این، خیری از جریمه‌ها نبود و هرچه بود شامل تخفیفاتی می‌شد که از سوی شرکت‌های بیمه به رانندگانی که چندین سال پایپی تصادف منجر به خسارت نداشتند، داده می‌شد؛ اما سایر رانندگان چه پرریسک و چه کم ریسک حق بیمه یکسانی به شرکت‌های بیمه پرداخت می‌کردند. در صورتی که تنها پنج درصد رانندگان حوادث منجر به فوت و ۱۵ درصد رانندگان حوادث منجر به خسارات مالی را رقم می‌زنند؛ با این حال تمامی رانندگان بدون کوچک‌ترین تفاوتی حق بیمه یکسانی را پرداخت می‌کردند. همین امر منجر به این می‌شد که رانندگان کم‌ریسک از پرریسک‌ها شناسایی نشوند و چور پریسک‌ها را کم‌ریسک‌هایی که ۸۰ درصد رانندگان را تشکیل می‌دادند، بکشند. از سوی دیگر براساس آمار منتشرشده در تارنمای بیمه‌مرکز، ضرب خسارت در صنعت بیمه بیش از ۱۰۰ درصد است. یعنی بیمه‌گران علاوه بر صرف تمامی حق بیمه‌های دریافتی بابت خسارت و هزینه‌های این رشته بیمه‌ای، یک درصد مابقی را از محل درآمد سایر رشته‌های بیمه تأمین می‌کنند. در سال ۸۸ ضرب خسارت در بیمه شخص ثالث حدود ۱۰۹ درصد بود که به گفته فرشایف، رییس کل بیمه‌مرکز، این رقم اصلاح

جدول حداکثر حق بیمه سالانه بیمه‌نامه شخص ثالث انواع وسایل نقلیه با پوشش بدنی (دیه) ۶۰۰ میلیون ریال		
خودروهای سواری	نرخ در هزار	تفاضل حق بیمه به ریال
سواری کمتر از ۴ سیلندر	۳/۶	۳۷۲۱۴۰۰۰
۴ سیلندر (پیکان، پراید و سپند)	۴/۲۵	۲/۶۱۳۷۵۰
سایر ۴ سیلندر ها	۵	۳/۰۷۵۰۰۰۰
۶ سیلندر و بالاتر	۵/۶	۳/۴۴۴۰۰۰۰

و در سال گذشته به ۱۰۱ درصد کاهش یافته است. او پیشتر یکی از دلایل افزایش هزینه‌ها را افزایش نرخ دیه در هر سال عنوان کرد. البته به نظر می‌رسد، این دلیل برای رانندگانی که تصادف ندارند برای سایر رانندگان جرایمی را متناسب با خسارت و تکرار آن درنظر گیرد. همین شد که آیین‌نامه جدید پس از دو سال در نهایت تصویب و به صنعت بیمه ابلاغ شد.

جریمه گرفته می‌شود

براساس این آیین‌نامه، در خسارت‌های مالی، جدا شدن یک کوبن به منزله پرداخت ۱۰ درصد، دو کوبن ۲۰ درصد، سه کوبن ۴۰ درصد و تمامی چهار کوبن حتی حوادث بیش از چهار بار ۸۰ درصد حق بیمه بیشتر یا همان جریمه است. البته این قضیه در خسارات جانی فرق می‌کند و جریمه‌های بیشتری، متوجه مقصران حوادث رانندگی منجر به خسارت‌های جانی خواهد بود. بنابراین رانندگانی که یکبار مرتکب خسارت جانی شده باشند باید ۳۰ درصد، دوبار ۴۰ درصد، سه‌بار ۶۰ درصد و چهاربار و بیشتر

جامعه

با ابلاغ قانون جدید

بیمه هم مقصران حوادث رانندگی را جریمه می‌کند



و در سال گذشته به ۱۰۱ درصد کاهش یافته است. او پیشتر یکی از دلایل افزایش هزینه‌ها را افزایش نرخ دیه در هر سال عنوان کرد. البته به نظر می‌رسد، این دلیل برای رانندگانی که تصادف ندارند برای سایر رانندگان جرایمی را متناسب با خسارت و تکرار آن درنظر گیرد. همین شد که آیین‌نامه جدید پس از دو سال دوم تصویب و به صنعت بیمه ابلاغ شد.

جریمه گرفته می‌شود

براساس این آیین‌نامه، در خسارت‌های مالی، جدا شدن یک کوبن به منزله پرداخت ۱۰ درصد، دو کوبن ۲۰ درصد، سه کوبن ۴۰ درصد و تمامی چهار کوبن حتی حوادث بیش از چهار بار ۸۰ درصد حق بیمه بیشتر یا همان جریمه است. البته این قضیه در خسارات جانی فرق می‌کند و جریمه‌های بیشتری، متوجه مقصران حوادث رانندگی منجر به خسارت‌های جانی خواهد بود. بنابراین رانندگانی که یکبار مرتکب خسارت جانی شده باشند باید ۳۰ درصد، دوبار ۴۰ درصد، سه‌بار ۶۰ درصد و چهاربار و بیشتر

آزمون سراسری ورود به دانشگاه‌ها امروز تمام می‌شود

کنکور با آماده باش کامل اورژانس

رییس اورژانس تهران گفت: «۱۳۶ پایگاه اورژانس شهر تهران و بالغرد امداد هوایی در روزهای برگزاری کنکور آماده خدمت‌رسانی بودند. در سایر شهرهای کشور نیز که کنکور برگزار شد آمادگی برای امدادرسانی وجود داشت و مجموعه اورژانس به طور کامل آماده بودند».

مسئله کنکور چنان است که حتی در انتخابات‌های کشور اعم از ریاست‌جمهوری یا مجلس یک پای ثابت وعده‌های کاندیداها برای جمع‌آوری رای شده، نشان به آن نشان که محمود احمدی‌نژاد در اولین دوره شرکتش در انتخابات ریاست‌جمهوری حذف کنکور را یکی از بدیهی‌ترین کارهای خود بعد از انتخاب اعلام کرد. او رییس‌جمهور شد، چهار سال اول را گذراند و از چهار سال دوشم هم دو سالی مانده، اما کنکور حذف نشد که نشد.

براساس آخرین تصمیم کارگروه ماده ۴ موسوم به حذف کنکور، آخرین کنکور سال ۹۲ برگزار می‌شود و داوطلبان سال ۹۳ خورشیدی بی‌شر کنکور به دانشگاه پا می‌گذارند، این یعنی پایان دادن به یک استرس هر ساله در

مرتکب خسارت شوند، کل تخفیف‌ها حذف و روند اشاره شده باید مجدداً طی شود.
تخلفات حادثه‌ساز هم جریمه دارند
در کنار همه اینها، تخلفات حادثه‌ساز که اخیراً نیروی‌انتظامی به ۱۱۷ مورد آن اشاره کرد مانند عبور از چراغ قرمز، حرکات مارپیچ و... نیز مشمول پرداخت جریمه یا حق بیمه بیشتر به شرکت‌های بیمه می‌شود. رانندگانی که در یک دوره یکساله قبل از صدور بیمه‌نامه چنین تخلفاتی داشته باشند، ناچارند به ازای هر بار تخلف دودرصد و در مجموع ۱۶ درصد حق بیمه بیشتری برای بیمه کردن خود بپردازند.
همسو با سایر کشورها
قوانینی از این دست که به تازگی، آن هم به شکل نصفه و نیمه در کشور ما تدوین و به کار گرفته شده‌اند، سال‌هاست که در کشورهای پیشرفته در حال اجرا هستند. در سایر کشورها، این خودرو نیست که بیمه می‌شود بلکه افراد و رانندگان هستند که بر اساس ریسکی که دارند، بیمه می‌شوند. به این شکل که بیمه‌گران شرایط راننده مانند سن، فاصله خانه تا محل کار و... را در نظر گرفته و براساس آن، نرخ را به عنوان حق بیمه از وی طلب می‌کنند. اما در ایران تا پیش از ابلاغ این بخشنامه فرقی نمی‌کرد که راننده در یکسال مرتکب خسارت می‌شد یا خیر. حتی مهم هم نبود که در چندین خسارت نقش داشته، به طوری که همه به یک میزان حق بیمه پرداخت می‌کردند. همین عامل هم منجر به این شد که پس از ۴۰ سال، قانون بیمه شخص ثالث مورد بازنگری قرار گیرد تا اینکه حاصل آن اصلاح قانون بیمه شخص ثالث در سال ۱۳۸۷ شد. اما با تمامی تلاش‌های صورت گرفته همچنان خودرو محور است و در کنار آن نیمه‌نگاهی به راننده نیز به طور عمده در حوادث رانندگی و خسارت ناشی از آن نقش دارد، داشته است. یعنی با وجود تمامی تلاش‌ها، باز هم به استانداردِی که در اغلب کشورهای جهان اجرا می‌شود، نرسیده‌ایم و فاصله زیادی هم با آن داریم.

نرخ در هزار	حق بیمه‌میرال	خودروهای مسافری
۱۰/۳	۶/۳۳۴/۵۰۰	خودرو عمومی با ظرفیت هفت نفر یا راننده
۱۰/۶	۶/۵۱۹/۰۰۰	خودرو عمومی با ظرفیت ۹ نفر یا راننده
۱۰/۷۵	۶/۶۱۱/۲۵۰	ون با ظرفیت ۱۰ نفر یا راننده
۱۳/۲	۸/۱۱۸/۰۰۰	مینی‌بوس با ظرفیت ۱۶ نفر یا راننده
۱۲/۷	۸/۳۲۵/۵۰۰	مینی‌بوس با ظرفیت ۲۱ نفر یا راننده
۲۰/۲	۱۳/۴۳۳/۰۰۰	اتوبوس با ظرفیت ۲۷ نفر یا راننده و کمک
۲۵/۴	۱۵/۶۲۱/۰۰۰	اتوبوس با ظرفیت ۴۰ نفر یا راننده و کمک
۲۷	۱۶/۰۴۵/۰۰۰	اتوبوس با ظرفیت ۴۴ نفر یا راننده و کمک

نرخ حق بیمه برای وسایل نقلیه سواری با کاربری اورژانس، تاکسی، کرایه و مسافربری، شخصی، درون‌شهری

سالی ۴۰۰ میلیارد تومان است. تردیدی نیست که با حذف کنکور بخش عمده‌ای از این گردش مالی متوقف خواهد شد و سوبدردندگان برقراری و برگزاری هر ساله کنکور به حذف آن راضی نباشند و همین عامل هم یکی از موانع اصلی پیش روی حذف این آزمون است.

هر چه هست، کنکور هنوز حذف نشده و دست‌کم دو دوره دیگر هم برگزار خواهد شد. چهل و یکمین کنکور سراسری به تیرماه سال ۱۳۹۰ از صبح روز پنجشنبه با برگزاری آزمون گروه آزمایشی علوم ریاضی و فنی آغاز شد و امروز شنبه ۱۱ تیر با برگزاری آزمون گروه آزمایشی علوم انسانی پایان یافت. برای این دوره از کنکور یک میلیون و ۲۸۲ هزار و ۳۳۵ کارت آزمون صادر شده بود اما حسب آمارها تعداد نهایی داوطلبان یک میلیون و ۱۳۲ هزار و ۸۷۷ نفر است. آن‌طور که مشاور عالی سازمان سنجش آموزش کشور هم گفته است، بیش از ۱۶ هزار نفر از داوطلبان شرکت در آزمون سراسری این سال برای تهیه کارت ورود به جلسه خود اقدام نکردند. امسال هم مثل چند سال اخیر، دختران دست بالا را در تعداد داوطلبان کنکور دارند، از میان یک میلیون و ۱۲۸ هزار نفری که در کنکور سراسری سال ۹۰ ثبت‌نام کرده‌اند، ۶۰/۵ درصد زن و ۳۹/۵ درصد مرد هستند. بیشترین تعداد شرکت‌کننده در کنکور سراسری نیز در گروه علوم تجربی قرار دارند و ۴۴۲ هزار نفر در این گروه ثبت‌نام کرده‌اند.

خبر

دانشگاه مازندران هم تفکیک جنسیتی شد

■ خبر آن‌لاین: پس از دانشگاه شریف که اعلام کرد دانشجویان ورودی سال ۹۰ را تفکیک جنسیتی می‌کند، دانشگاه مازندران هم چنین تصمیمی را البته گسترده‌تر گرفته است. رییس دانشگاه مازندران با اشاره به آغاز طرح تفکیک جنسیتی در کلاس‌های دروس عمومی این دانشگاه گفته است: «گر تعداد دانشجویان دروس تخصصی به حد نصاب لازم برسد و امکانات وجود داشته باشد، کلاس‌های این دروس هم تفکیک می‌شود.» احمد احمدپور با اشاره به اجرای صددرصدی طرح تفکیک جنسیتی در دروس عمومی این دانشگاه به ایسنا گفت: «سایر دروس و واحدها نیز در دستور کار اجرای این طرح قرار دارند. طرح تفکیک جنسیتی برای تمامی دانشجویان جدیدالورود نیز اجرا می‌شود.» به گفته او، از مهرماه اجرای طرح تفکیک جنسیتی در دانشگاه مازندران با جدیت بیشتری پیگیری می‌شود: «با توجه به برگزاری جلسات مشترک با روسای دانشگاه‌ها و مدیران گروه‌ها، این طرح تا جایی که در حد امکانات دانشگاه باشد، اجرا می‌شود.»

دانشگاه تهران به زنان مسلمان

«بورسیه مر و ه شربینی» می‌دهد

■ فارس: دانشگاه تهران در سالگرد شهادت مر و ه شربینی، زن مسلمان مصری تبار، بورسیه بین‌المللی «مر و ه شربینی» را به زنان مسلمانی که به دلیل رعایت حجاب اسلامی مورد اذیت و آزار دولت‌های مختلف قرار می‌گیرند، اعطا می‌کند. دانشگاه تهران در سالگرد شهادت مر و ه شربینی زن مسلمان مصری تبار که در ماه جوی ۲۰۰۹ در شهر درسدن آلمان توسط یک نژادپرست در جریان برگزاری جلسه داگانه به شهادت رسید، بورسیه بین‌المللی «مر و ه شربینی» را به زنان مسلمانی که به دلیل رعایت حجاب اسلامی مورد اذیت و آزار دولت‌های مختلف قرار می‌گیرند اعطا می‌کند. دانشگاه تهران ضمن محکوم کردن محدودیت‌های اعمال شده بر پوشش اسلامی توسط برخی دولت‌های غربی که مخالف اصول و ارزش‌های انسانی و نشانه‌ای از گسترش فضای تنفر از اقلیت‌های نژادی است، اعطای بورسیه به زنان مسلمان قربانی اذیت و آزار دینی به عنوان سمبل حمایت جامعه اسلامی ایران از آمیزه‌های اعتقادی ارزشی می‌کند و بر این اعتقاد است که نقض آزادی‌های دینی و پروژه اسلام‌گرایی در حقیقت نقض آشکار اصول حقوق بشری و آزادی‌های مذهبی است.

افزایش ۱۰ درصدی ترافیک در شب‌های تابستان

■ مهر: رییس پلیس بزرگراه‌های تهران با اعلام افزایش ۱۰ درصدی ترافیک در شب‌های تابستان از توقیف خودروهای عفاف‌ستیزان خبر داد. سرهنگ فیروز گودرزی اظهار کرد: هم‌زمان با آغاز تابستان و افزایش سفرهای درون شهری، ترافیک در ساعت‌های عصر گاهی تا نیمه شب به طور متوسط تا ۱۰ درصد افزایش یافته است. با توجه به اوقات فراغت جوانان و زمان خالی شدنشان، تردد برای تفریح، خرید یا دید و بازدید افزایش یافته است. اگرچه نمی‌توان معابر و شریان‌های اصلی را همیشه باز نگه داشت اما شهروندان نیز باید در زمان ترافیک با آرامش بیشتری رانندگی کنند. رییس پلیس بزرگراه‌های تهران با اشاره به اجرای طرح امنیت اخلاقی در بزرگراه‌های سطح شهر گفت: این طرح به منظور برخورد با هنجارشکنان و عفاف‌ستیزان از ۱۶ بزرگراه تهران به صورت ویژه اجرا می‌شود.

اعتراض دانشجویان معماری کرمانشاه به لغو حق طراحی

■ ایسنا: جمعی از دانشجویان رشته مهندسی تکنولوژی معماری و علمی – کاربردی معماری کرمانشاه نسبت به لغو حق طراحی در فالت‌التحصیلان این رشته اعتراض کردند. به گزارش ایسنا، این دانشجویان روز چهارشنبه با تجمع مقابل سازمان مسکن و شهرسازی کرمانشاه نسبت به لغو حق طراحی دانشجویان این رشته‌ها اعتراض کردند. یکی از دانشجویان معترض در این خصوص گفت: گویا طبق مصوبه وزارت مسکن و شهرسازی از این پس فارغ‌التحصیلان مهندسی تکنولوژی معماری و علمی – کاربردی معماری دیگر حق طراحی ندارند. وی گفت: هر ترم هزینه زیادی می‌کنیم به امید اینکه پس از فراغت از تحصیل شغل و درآمد مناسبی داشته باشیم، اما با این تصمیم، آینده شغلی مناسبی نخواهیم داشت.

سفرنامه مجری حرفه ای تورهای زیر:
استرالیا، برزیل + آوزانتین
آفریقا شرقی + موزامبیک، زامبیا، زیمبابوئه، موزامبیک، موزامبیک، موزامبیک
یونان + ایتالیا + فرانسه + تایلند
مالزی + سنگاپور + تایلند
سفر به کلیه سواحل مدیترانه
دور اروپا همراه با تور مدیترانه (شهریور ۹۰)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۶۰۶۶۶
آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۰، طبقه ۱۰

خلیج فارس
روسیه
مدیترانه
آسیا سیر پارسه

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۶۰۶۶۶
آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۰، طبقه ۱۰

خلیج فارس
مدیترانه
آسیا سیر پارسه

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۶۰۶۶۶
آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۰، طبقه ۱۰