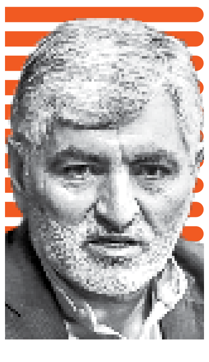

وام ودیعه مسکن ۱۰۰ میلیون تومانی برای دانشجویان متأهل کلانشهرها

رئیس صندوق رفاه دانشجویان وزارت علوم، تحقیقات و فناوری از اختصاص وام ودیعه مسکن ۱۰۰ میلیون تومانی به دانشجویان متأهل کلانشهرها خبر داد. مسعود گنجی تأکید کرد: ستاد ملی جمعیت باید این مبلغ را به سازمان برنامه و بودجه ابلاغ کند که این موضوع در سال جاری تحقق می‌یابد تا صندوق رفاه به ماده ۸ قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت عمل کند.

دستچین

■ تاریخ انقضای واکسن‌ها نزدیک است

مصطفی قانعی، عضو کمیته ملی واکسیناسیون کرونا با اشاره به ذخیره ۵۰میلیون دزی واکسن در انبارهای کشور، به ایسنا گفت: برخی واکسن‌های خارجی خریداری شده به دلیل عدم استقبال از تزریق دز سوم، در حال نزدیک شدن به تاریخ انقضای خود هستند. تاریخ انقضاها در بیشترین حالت معمولاً یک ساله است.

■ ملخ‌ها امسال به ایران نمی‌آیند

سعید معین، مدیر کل دفتر مبارزه با آفات عمومی و همگانی سازمان حفظ نباتات به ایسنا گفت: به دلیل تغییر شرایط آب و هوایی عواملی که در ورود ملخ‌های مهاجم به ایران نقش داشتند دیگر وجود ندارند و ملخ‌ها در مبدأ یعنی شمال عربستان تکثیر نشدند، بنابراین به ایران نیز نمی‌آیند.

■ داروخانه‌ها اجازه فروش اینترنتی دارو ندارند

به گزارش مهر، علیرضا رحیم نیا؛ مدیر کل دفتر بازرسی، ارزیابی عملکرد و پاسخگویی به شکایات وزارت بهداشت گفت: برخی داروخانه‌ها فروش اینترنتی دارو دارند که تخلف است. این داروخانه‌ها شناسایی شده و علاوه بر اینکه سهمیه دارویی آن‌ها قطع می‌شود، به کمیسیون ماده ۲۰ نیز معرفی می‌شوند.

■ چرا دانشگاه‌ها مشکل بودجه دارند؟

به گزارش ایسنا، محمدعلی زلفی گل؛ وزیر علوم، تحقیقات و فناوری گفت: با گسترش کرونا دانشگاه‌ها به مدت دو سال تعطیل بودند و سازمان برنامه و بودجه با این تصور که دانشجویان نیستند و خرج دانشگاه‌ها کم می‌شود افزایش بودجه دانشگاه‌ها متناسب با تورم را ندیدند و به همین دلیل دانشگاه‌ها دچار مشکل هستند.

بهرام پارسایی

عضو سابق کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی

> **در بخش ایمنی خودرو هیچ نظارتی نیست؛ نه تنها مجلس بلکه بازوهای نظارتی دولت و قوه قضائیه هم هیچ نظارتی بر این بخش ندارند و بخش خودرو کاملا به حال خودش رها شده است و خودروسازها به هر شکل که دلشان بخواهد اقدام به تولید و فروش خودرو می‌کنند. در بخش ایمنی راه‌ها هم دولت بودجه را تصویب می‌کند و بعد که باید نظارت کند به دلیل آنکه هر ساله شاهد کسری بودجه دولت هستیم از بخش بودجه عمرانی زده می‌شود. در حالی که دولت‌ها هنگام کسری بودجه باید اولویت‌بندی کنند که سهم بخش‌هایی مثل ایمنی جاده‌ها یا نقاط حادثه‌خیز که با جان و مال مردم سروکار دارد حذف نشود.**

چرا تب مرگ و میر در تصادفات جاده‌ای فروکش نمی‌کند؟

ایمنی راه‌ها در بن‌بست خودروسازها

محمود مصدق | سه چهار دهه می‌شود که سالانه ۱۶تا ۲۴هزار نفر از ایرانیان در تصادفات رانندگی جانشان را از دست می‌دهند و حدود ۲۵۰هزار نفر هم دچار مصدومیت می‌شوند.

این در شرایطی است که به گفته تمامی کارشناسان نه تنها خودروها و جاده‌های کشور ایمنی لازم را ندارند که فرهنگ ترافیکی ما هم زیرسؤال است و بسیاری از رانندگان اهمیتی به آیین‌نامه‌های راهنمایی و رانندگی نمی‌دهند. با این همه، پرسش این است آیا قوانین ما در حوزه کیفیت خودروها، ایمنی راه‌ها و ترافیک نقص دارند یا مشکل در جای دیگری است؟

■ قوانین، بازدارندگی لازم را ندارند

منصور آرامی، عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در پاسخ به قدس می‌گوید: قوانین موجود بازدارندگی لازم را برای کاهش تصادفات ندارند. در واقع قوانین در زمینه کیفیت خودرو، ایمنی راه‌ها و ترافیک باید محکم‌تر و بازدارنده‌تر باشد. البته با همین قوانین فعلی هم نباید شاهد این همه حادثه رانندگی باشیم. مثلاً در خصوص ایمنی جاده‌ها و رفع نقاط حادثه‌خیز سازمان راهداری طبق قانون، وظایفی دارد که به خاطر کمبود بودجه و یا هر دلیل دیگری انجام نداده است. بنابراین باید نقش نظارتی خود را تقویت کنیم تا همین قوانین فعلی به بهترین شکل ممکن اجرایی شوند.

وی می‌افزاید: واردات خودرو موجب ایجاد رقابت در این صنعت می‌شود و این گونه، زمینه کیفیت‌بخشی به خودروهای داخلی، کاهش مصرف سوخت و کاهش تصادفات جاده‌ای و مرگ و میرهای ناشی از آن را فراهم می‌کند.

■ قانون مشکل خاصی ندارد

اما بهزاد رحیمی، دبیر کمیسیون صنایع و معادن مجلس معتقد است قانون در خصوص ایمنی خودرو، ایمنی جاده‌ها و ترافیک مشکل خاصی ندارد.

وی با اشاره به اینکه قوانین ما در بخش‌های یاد شده، محکم و بازدارنده هستند، توپ آمار بالای مرگ و میرناشی از تصادفات رانندگی را به زمین رانندگان می‌اندازد و به قدس می‌گوید: به نظر من عامل انسانی بیشترین نقش را در تصادفات دارد. متأسفانه هنگام افزایش سفرها رانندگان چندان به علائم راهنمایی و رانندگی توجه نمی‌کنند، ظرفیت بار ترافیکی جاده‌های کشور هم کم است و از سوی دیگر خودروهای داخلی نیز استاندارد نیستند و خیلی‌ها هم ناآشنا به توان و شرایط فنی خودرو به دل جاده می‌زنند و اتفاقات تلخی هم رخ می‌دهد. چون تصادفاتی که رخ می‌دهد فقط شامل خودروهای داخلی نمی‌شود بلکه خودروهای خارجی و با کیفیت را هم دربرمی‌گیرد.

رحیمی با اشاره به اینکه مجلس در خصوص تلفات رانندگی به هیچ وجه منفعلانه عمل نکرده است، می‌گوید: در خصوص تلفات نوروزی امسال با بازگشایی مجلس در همان هفته نخست سال جاری، نطق بعضی از نمایندگان خطاب به وزرای کشور و راه و شهرسازی بود. ما حتی وزیر صمت را به کمیسیون صنایع و معادن آوردیم و در مورد پایین بودن ایمنی خودروهای تولید داخل توضیح خواستیم. اما این مشکلی نیست که تصور کنیم یک هفته‌ای و یا با داد و بیداد یک نماینده برطرف می‌شود چون یک مشکل ساختاری است و نیاز به کار کارشناسی دارد. با وجود این تمام تلاشمان را می‌کنیم تا هرچه زودتر با ارتقای ایمنی خودروها و راه‌ها و اصلاح فرهنگ ترافیکی، تصادفات رانندگی و تلفات ناشی از آن به حداقل برسد. برای این منظور مجلس بر واردات خودرو تأکید دارد تا ضمن تنوع‌بخشی به بازار خودرو به خودروسازهای داخلی فشار بیاورد تا زمینه ارتقای کیفیت محصولات داخلی نیز فراهم شود. از سوی دیگر به‌شدت پیگیر اجرای طرح از رده خارج کردن خوردوهای فرسوده هم هستیم تا این‌گونه، سوانح جاده‌ای کاهش یابند.

■ هیچ نظارتی بر ایمنی خودروها نمی‌شود

بهرام پارسایی، عضو سابق کمیسیون اصل ۹۰ مجلس هم به قدس می‌گوید: در خصوص ایمنی راه‌ها و رفع نقاط حادثه‌خیز قانون داریم. یعنی از وظایف ذاتی وزارت راه این است با توجه به بودجه‌ای که در اختیارش گذاشته می‌شود برای ایمنی راه‌ها و رفع نقاط حادثه‌خیز اقدام کند. البته هر دولتی که دچار کسری بودجه می‌شود معمولاً از بودجه بخش عمرانی کم می‌کند و به همین دلیل در زیرساخت جاده‌ای خیلی نقص داریم. یعنی جاده و حتی کمربندی‌هایی داریم که حادثه‌خیز هستند. اما به لحاظ کیفیت خودرو هیچ قانون بازدارنده‌ای نداریم. با وجود این، قانون در بحث ایمنی فقط یک طرف ماجرا و مهم‌تر از آن وجود فضای رقابتی در این بخش است؛ یعنی اگر فضا انحصاری نباشد و رقابتی باشد خودروساز مجبور است برای بدست آوردن رضایت مشتری و فروش محصولاتش به کیفیت و یا ایمنی خودرو توجه کافی داشته باشد؛ اما چون در صنعت خودرو کشور چنین فضایی وجود ندارد این موضوع موجب تنبلی خودروسازان شده به‌طوری که هیچ نیازی برای برطرف کردن عیب‌های محصولاتشان چه به لحاظ پایین بودن مقاومت بدنه و چه به لحاظ طراحی یا بالا بودن مصرف سوخت و... نمی‌بینند. به طوری که حتی تست تصادف خودرو توسط خودروسازان کشور انجام نمی‌شود و اگر روزی چنین تستی صورت گیرد بیشتر خودروهای تولیدی نمره قبولی نمی‌گیرند.

وی ایمن نبودن خودروهای داخلی را عامل اصلی بالا بودن آمار مرگ و میر در تصادفات جاده‌ای در ایران می‌داند و می‌گوید: فرض کنیم جاده‌ها حادثه‌خیز هستند و رانندگان ما هم خیلی بد رانندگی می‌کنند اما نکته اینجاست پس از حادثه آن چیزی که باید از جان سرنشینان خودرو حفاظت کند، خودرو ایمن و با کیفیت است و به همین دلیل است که در دنیا تست تصادف از خودرو می‌گیرند. چون اصل را بر این می‌گذارند که قرار است خودرو تصادف کند و در این صورت باید از جان راننده و سایر سرنشینانش محافظت کند؛ اما در ایران چنین چیزی نداریم.

فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی شماره ۱۰۱/ج م/۱۴۰۱

[illegible]

سامانه تلفنی سازمان آگهی‌ها ۳۷۰۸۸

پذیرش آگهی ۳۷۰۸۸

[illegible]