

یادداشت

جواد صبوچی



آغاز مدرسه، فصل شکفتن است؟

چند سالی است روز اول مهر و بازگشایی رسمی مدارس، مثل همین امروز که گفته‌اند تا چند روز ابتدایی، خبری از سرویس مدرسه نیست، به ناچار باید خودم، دخترم را به مدرسه برسانم.

برای خودم بهانه‌ای می‌تراشم که نمی‌خواهم اولین تجربه‌های ناخوشایندم از سال‌های نخست ورود به مدرسه، از جدایی چندساعته از خانه تا دلشوره‌های خو گرفتن با قواعد تازه و دشوار و خلاصه احساس اجبار، بیگانگی و اضطراب، همین اول صبح در تراکم ترافیک عین خوره به جانش بیفتد و مثلاً در کلاس از اثبات قضیه فیثاغورس یا حل معادله درجه دوم به روش تجزیه به معادله درجه ۲ و... عاجز و درمانده بماند!

با همین بهانه هم هر سال پیش از حرکت، طبق یک عادت همیشگی برایش همان نوستالژی دلچسب «همشاگردی سلام» دهه ۶۰ خودمان را می‌گذارم و زیر لب زمزمه‌اش می‌کنم:

آغاز سال نو، با شادی و سرور

هم‌دوش و هم‌زبان، حرکت به سوی نور

آغاز مدرسه، فصل شکفتن است

در زنگ مدرسه، بیداری من است

در دل دارم امید، بر لب دارم پیام

همشاگردی سلام، همشاگردی سلام

مدرسه برای بسیاری از هم‌نسل‌های من پر بود از احساس اضطراب‌های مداّم؛ از سیاهچال‌های گوشه حیاط تا ترکه‌های خم شده آلبالو در دست ناظم و خودکار بیک لای انگشت معلم ریاضی و علوم.

ترسی مدام درست شبیه آنچه جلال آل احمد در «مدیر مدرسه» ترسیمش می‌کند؛ همان‌طور وهم‌انگیز و روح‌کش که ترسیمش کرده است: «یکی دو بار کوشیدیم بالای دست یکی‌شان بایستیم و ببینیم چه می‌نویسد.

ولی چنان مضطرب می‌شدند و دستشان به لرزه می‌افتاد که از نوشتن بازمی‌ماندند. می‌دیدم که این مردان آینده، در این کلاس‌ها و امتحان‌ها آن قدر خواهند رسید که وقتی دیپلمه بشوند یا لیسانسه، اصلاً آدم نوع جدیدی خواهند شد. آدمی انباشته از وحشت، انبانی از ترس و دلهره».

واقعیت اینکه هنوز هم خاطرات مدرسه برای ما پر است از اتوریته بی چون و چرای مدیر و معلم و اطاعت‌پذیری بی چون و چرای دانش‌آموز.

امروز گرچه متولیان تعلیم و تربیت به ظاهر کوشیده‌اند خیال دانش‌آموزان را با وعده‌هایی همچون اجرای سند تحول بنیادین از فویبای مدرسه راحت کنند، اما همچنان در بسیاری از مدارس همین قید و بندها بر پای شیوه‌های آموزشی سنگینی می‌کند.

نتیجه و بازتاب تربیت در چنین مدرسی را می‌توان در کف خیابان و چگونگی کنش‌های جامعه دید؛ از بی‌مهری با محیط زیست تا فرهنگ غلط رانندگی، از ساختارهای غلط اداری تا رفتار نسلی که تاب‌آوری در برابر بحران‌ها را نیاموخته است. واقعیت آن است تداوم حیات مدرسه با همین سبک و محتوا، حکایت باز کردن قفل نو با کلید کهنه است.

نعمت‌الله قاضلی در دیباچه کتاب «مرگ مدرسه» به نقل از تافلر می‌نویسد: «مدرسه‌های ما به جای آنکه به جامعه جدیدی که در حال پیدایش است چشم داشته باشند به یک سیستم در حوز طرکته می‌نگرند. همه‌توان‌هایشان در این جهت به کارگرفته می‌شود تا انسان‌هایی سبیه ابزار درست کنند و تحویل دهند؛ انسان‌هایی که بتوانند در سیستم محتصری که قبل از خودشان خواهد مرد به زندگی ادامه دهند».

جلال آل احمد در همان شاهکار مدیر مدرسه، این ناگواری آموزشی و پیامدهای آن را این‌گونه ترسیم می‌کند: «حتی وزاری فرهنگ هم اذعان می‌کنند که این اسم‌ها و فرمول‌ها و سته‌ها و محفوظات جایی از عمر پر از بیکاری فردای بچه‌ها را نخواهد گرفت و ناچار باید در مدرسه هر بچه‌ای کاری یاد بگیرد. هنری، فنی، صنعتی... تا اگر از پته‌ها و کاغذپاره‌های قاب‌گرفته کاری برنیامد و میزی خالی نبود، کسی از گرسنگی نمیرد. پس چه بهتر از کاردستی؟ پس زنده‌باد مقوای قوطی‌های کنش و شیرینی!». در جایی به نقل از بوذرجمهر، وزیر ساسانی آورده‌اند: یک انسان باید یک‌سوم روز و شبش را به پرسیدن پرسش‌های خردمندانه اختصاص دهد. شاید بدین معنا که یک‌سوم زمان ما باید به آموزش مسئله‌محور گذرانده شود.

امروز پس از سال‌ها که کوشیده‌ایم تاروپود سخت و شکننده شیوه‌های سنتی آموزشی خود را به بافتی نرم و انعطاف‌پذیر تغییر دهیم اما همچنان حافظه‌محوری به جای مسئله‌محوری رویکرد غالب مدارس ماست. ضمن آنکه معلم نیز در همین فضا، گاه مقهور و گاه همراه مافیای بی‌قید و شرط کتاب‌های کمک‌آموزشی در مدارس و تازه‌ترین ترفندهای تست‌زنی است.

حال آنکه مدرسه باید ردای کهنه نظری خود را درآورده و لباس مهارت‌آموزی بر تن کند، باید روح نقد و پرسشگری را در دانش‌آموزان تقویت کرده و او را همچون پرسشگری خلاق برای حل مسائل جامعه تربیت کند.

یعنی همان وظیفه‌ای که شوربختانه نهاد امروز دانشگاه از انجام آن ناتوان است. در غیر این صورت؛ در حالی چنین نزار و ناخوش و در مواجهه‌ای سست، کم‌جان و کم‌رق از سوی متولیان نظام تعلیم و تربیت دولتی، جامعه همچنان از نظام آموزش رسمی طرفی نخواهد بست، از آن قطع امید می‌کند و فرزندانش را برای جا نماندن از صف پذیرش در رشته‌های نان و آب‌دار، روانه مدارس خاص و خصوصی می‌کند؛ به همان سکوهای پرتابی که وظیفه مهاجرت دانش‌آموختگان دانشگاهی در آینده بر دوش آن‌هاست!

است؛ در این مناطق خانواده‌ها یا مجبورند هزینه بیشتری بپردازند یا خودشان هر روز وظیفه جابه‌جایی فرزندان را برعهده بگیرند. فلاح یکی از مشکلات مهم و کمتر پرداخته‌شده در زمینه سرویس مدارس را بی‌توجهی گسترده به سامانه «سپند» از سوی برخی مدارس و شرکت‌های حمل‌ونقل می‌داند و می‌افزاید: با اینکه این سامانه توسط وزارت کشور و آموزش و پرورش برای شفاف‌سازی، نظارت و کنترل ایمنی سرویس‌ها راه‌اندازی شده، اما در عمل بسیاری از مدارس، به‌ویژه در مناطق شهری، ترجیح می‌دهند مسیر غیررسمی و خارج از سامانه را دنبال کنند.

در این شیوه، مدیران مدارس یا انجمن اولیاومریان، بدون ثبت در «سپند» مستقیماً یا راننده یا شرکت، طرف قرارداد می‌شوند و توافق‌ها بیشتر براساس آشنایی شخصی انجام می‌شود تا رعایت معیارهای نظارتی و ایمنی. این روند نه تنها نظارت را دور می‌زند، بلکه امنیت دانش‌آموزان را نیز در معرض خطر قرار می‌دهد؛ چرا که در صورت بروز حادثه، هیچ مرجع قانونی مسئولیت را برعهده نمی‌گیرد.

این کارشناس حمل‌ونقل شهری با اشاره به اینکه برخی شرکت‌های حمل‌ونقل نیز به دلیل فرار از مالیات، مسئولیت‌پذیری قانونی و محدودیت‌های سامانه، عمداً از ثبت در سپند سر باز می‌زنند، عنوان می‌کند: آن‌ها با وعده‌های دروغین به والدین مبنی بر «ارزان بودن»، «سرعت بیشتر» یا «تجربه بهتر» سعی می‌کنند قراردادهای مستقیم و غیررسمی ببندند؛ در این مدل، حتی بعضی از رانندگان فاقد صلاحیت، بدون گزینش یا آموزش، اقدام به جابه‌جایی دانش‌آموزان می‌کنند. وی با اشاره به اینکه متأسفانه برخی خانواده‌ها نیز به دلیل شرایط مالی سخت، به این روش‌ها تن می‌دهند و همین مسئله موجب شکل‌گیری یک بازار زیرزمینی سرویس مدارس شده است، ادامه می‌دهد: بازاری که خارج از کنترل آموزش و پرورش و شهرداری‌ها فعالیت می‌کنند. همچنین ساعتی، هر لحظه ممکن است با یک حادثه تلخ خبرساز شود.

مدیرعامل اتحادیه حمل‌ونقل مسافر شهری کشور اما تأکید براینکه شرکت‌های حمل‌ونقل دانش‌آموزی مجاز و رانندگان، دارای گواهی صلاحیت از سامانه سپند هستند، عنوان می‌کند: ناوگان حمل‌ونقل دانش‌آموزی دارای برجسب مصوب شورای عالی ترافیک هستند؛ بنابراین نحوه فعالیت آن‌ها قابل رصد است و امکان رسیدگی به تخلفات احتمالی آنان وجود دارد. والدین می‌توانند تخلفات این حوزه را به شهرداری مربوط اعلام کنند. مسعود کاظمی به‌مامی‌گوید: در صورتی که والدین از شرکت‌های فاقد گواهی صلاحیت از شهرداری یا رانندگان بدون مجوز برای سرویس مدرسه استفاده کنند، مسئولیتی متوجه شهرداری نخواهد بود.

وی با تأکید براینکه برابر ماده ۲۴ آیین‌نامه اجرایی حمل‌ونقل دانش‌آموزی مصوب هیئت‌وزیران، انعقاد قرارداد میان مدارس و مجموعه‌های تابعه با پیمانکاران و جاهت قانونی ندارد، ادامه می‌دهد: ادارات کل آموزش و پرورش موظف هستند با مدارس متخلف برخورد قانونی لازم را داشته باشند. البته این به معنای حذف مدارس و یا آموزش و پرورش از فرایند اجرایی سرویس مدرسه نیست و صرفاً عقد قرارداد میان شرکت‌ها و مدارس و یا مواردی خارج از آیین‌نامه را شامل می‌شود.

کاظمی با اشاره به اینکه حمل‌ونقل دانش‌آموزی بدون همکاری و تعامل عوامل اجرایی در هر دو حوزه آموزش و پرورش و شهرداری‌ها امکان‌پذیر نخواهد بود، می‌گوید: درخواست دیگر از آموزش و پرورش و مدارس، ترغیب و ملزم کردن والدین به استفاده از ناوگان، راننده و شرکت‌های مجاز است که نتیجه آن، افزایش اطمینان خاطر و امنیت خواهد بود. شرکت‌های حمل‌ونقل دانش‌آموزی توسط شهرداری‌ها ارزیابی، اعتبارسنجی و تأیید شده و پس از آن، گواهی صلاحیت برای شرکت‌ها توسط شهرداری صادر می‌شود؛ این شرکت‌ها ضمن تأمین ناوگان حمل‌ونقل دانش‌آموزی موظف به معرفی ناوگان و رانندگانی هستند که پیش از آن، گواهی صلاحیت آنان توسط شهرداری محل فعالیت صادر شده باشد. وی درخصوص بهای خدمات حمل‌ونقل دانش‌آموزی می‌گوید: به استناد بند ۲ از ماده ۱۶ و همچنین بند ۲۶ و بند ۲۷ ماده ۸۰ قانون اصلاح‌موادی از قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی شهر، تعیین بهای خدمات حمل‌ونقل و در این مورد خاص، بهای خدمات حمل‌ونقل دانش‌آموزی برعهده شورای اسلامی هر شهر است که به پیشنهاد شهرداری و براساس مشخصه‌های مانند طول مسیر، نقطه مبدأ و مقصد، ترافیک، نوع خودرو... تعیین و تسعیر می‌شود. تعداد سرویس‌ها و شهر و ابلاغ فرمانداری قابل اجرا خواهد بود.



معاون وزیر کشور بیان کرد

نجات هزارو ۱۰۸ نفر از غرق‌شدگی در سواحل شمال کشور

به گزارش ایسنا؛ سید محمد بطحایی، معاون وزیر کشور اظهار کرد: با حمایت‌های مالی وزارت کشور، بیش از ۲ هزار و ۱۰۰ ناجی غریق حرفه‌ای و ۵۰۰ نفر از نیروهای امداد و نجات هلال احمر و اورژانس در طول خط ساحلی و نقاط پرتردد مستقر شدند. با همکاری دستگاه‌های انتظامی و فرهنگی و باوجود افزایش چشمگیر گردشگران، خوشبختانه این طرح برای دومین سال پیاپی موفق عمل کرده و روند کاهش غرق‌شدگی تثبیت شد. بطحایی همچنین خاطر نشان کرد: با تلاش‌های انجام‌شده، بیش از هزار و ۱۰۰ شهروند گرفتار در دریا از خطر غرق‌شدگی نجات یافتند که ۱۸۰ نفر از آن‌ها برای دریافت خدمات پزشکی بیشتر به مراکز درمانی منتقل شدند.



عضو هیئت علمی دانشگاه:

بعدازظهر برای دانش‌آموزان کفش بخريد!

عضو هیئت علمی دانشگاه علوم پزشکی شیراز گفت: بهترین زمان خرید کفش، بعدازظهر است، زمانی که پا در بزرگ‌ترین اندازه خود قرار دارد و والدین می‌توانند سایز دقیق‌تر را انتخاب کنند. به گزارش قدس آنلاین به نقل از وبدا، محمد حسین جبه‌داری بیان کرد: کفش مدرسه باید سبک، انعطاف‌پذیر و دارای تهویه مناسب باشد تا از خستگی و تحریک پا جلوگیری کند؛ داشتن فضای کافی در پنجه کفش، استفاده از کفی ارتوپدی و پاشنه کوتاه و پهن با ارتفاع ۲ تا ۳ سانتیمتر به حفظ تعادل، حمایت از قوس کف پا و پیشگیری از مشکلات اسکلتی و کمردرد کمک می‌کند. کفش‌ها بهتر است از چرم طبیعی یا پارچه باکیفیت باشند.

نگاهی به چالش‌های سرویس مدارس، نگرانی خانواده‌ها و دیدگاه کارشناسان درباره آن

بازار زیرزمینی سرویس مدارس



محمدعلی رضایی - آرشيو قدس

فرزند من وقتی محیط تغییر کند یا راننده عوض شود، دچار استرس شدید می‌شود؛ باید راننده‌ای آموزش‌دیده باشد که بتواند با بچه‌های خاص تعامل داشته باشد، ولی هیچ‌کس این‌ها را جدی نمی‌گیرد

هنوز سرویس مشخص نشده و هیچ راننده‌ای حاضر نیست بچه‌های استثنایی را برید، می‌گویند در دسر دارد! آیا حق بچه من نیست که بتواند با آرامش به مدرسه برود؟ همیشه ما آخرین اولویت هستیم، این تبعیض، دردناک است. او ادامه می‌دهد: فرزند من وقتی محیط تغییر کند یا راننده عوض شود، دچار استرس شدید می‌شود؛ باید راننده‌ای آموزش‌دیده باشد که بتواند با بچه‌های خاص تعامل داشته باشد، ولی هیچ‌کس این‌ها را جدی نمی‌گیرد؛ حتی مدرسه هم از مسئولیت شانه خالی می‌کند. اگر پیگیری نکنم، بچه‌ام از تحصیل جامی‌ماند؛ یعنی چون فرزند من خاص است، باید از حق آموزش محروم شود؟

■ نارضایتی عمومی از سامانه سپند

در همین خصوص یک کارشناس حمل‌ونقل با بیان اینکه علاوه بر مشکلات فردی و مالی، ضعف سامانه‌های مدیریتی عامل مهمی در تشدید نابرابری‌ها در خصوص حمل‌ونقل دانش‌آموزان است، اظهار می‌کند: سامانه «سپند» که وظیفه ثبت‌نام و ساماندهی سرویس مدارس را برعهده دارد، با انتقادهای گسترده‌ای مواجه است. کاربران هر سال از کندی سیستم، اختلال در هنگام ثبت اطلاعات، نبود هماهنگی با مدارس و ناواضح بودن فرایندها شکایت دارند، بسیاری از خانواده‌ها حتی نمی‌دانند چه زمانی و چگونه باید در این سامانه نام‌نویسی کنند. از طرف دیگر، مدارس نیز در بسیاری موارد پاسخ دقیقی به سوالات والدین نمی‌دهند یا اطلاعات کافی ندارند. نتیجه این بی‌نظمی، سردرگمی عمومی و نارضایتی گسترده است.

محسن فلاح در گفت‌وگو با قدس با تأکید بر اینکه در کنار همه این‌ها، تقسیم‌وظایف میان سازمان‌ها و نهادهای مختلف نیز به شکلی ناکارآمد انجام می‌شود، می‌گوید: شوراهای شهر مسئول تعیین نرخ هستند، شهرداری‌ها وظیفه نظارت دارند، تاکسیرانی مسئول جذب راننده‌ها و آموزش و پرورش هم مسئول هماهنگی با مدارس است؛ اما نبود یک نهاد ناظر متمرکز موجب شده هیچ‌کس مسئولیت کامل این زنجیره را نپذیرد و هر نهاد تقصیر را به گردن دیگری بیندازد.

وی به نابرابری منطقه‌ای در دسترسی به حمل‌ونقل‌های دانش‌آموزی اشاره می‌کند و ادامه می‌دهد: در مناطق روستایی، حاشیه‌نشین یا بافت‌های فرسوده شهری، تعداد سرویس‌ها کمتر، کیفیت خودروها پایین‌تر و فاصله خانه تا مدرسه بیشتر

برسد یا کم نشود یا خسته نشود و اقعاً روی اعصاب است؛ سرویس باید یک خدمت عمومی باشد، نه یک کالای لوکس برای طبقه مرفه. اما هزینه بالاتر آنها مشکل نیست؛ موضوع کیفیت سرویس‌ها، نبود نظارت کافی و ناهماهنگی سازمان‌ها در اجرای درست این خدمت نیز نگرانی‌های زیادی ایجاد کرده است، به‌طوری‌که خودروهایی که به عنوان سرویس مدارس معرفی می‌شوند، اغلب استانداردهای لازم را ندارند. گزارش‌های میدانی ثبت شده در سال‌های گذشته حاکی از آن است در برخی مناطق، اطلاعات ثبت‌شده در سامانه‌های رسمی با واقعیت میدانی مطابقت ندارد. در مواردی حتی رانندگان بدون صلاحیت، یا با سابقه‌های نامشخص، در حال جابه‌جایی دانش‌آموزان هستند. این ضعف در نظارت، امنیت دانش‌آموزان را به خطر می‌اندازد و والدین را دچار نگرانی‌های جدی می‌کند.

مادر یک دانش‌آموز دبستانی می‌گوید: من از خرداد دنبال سرویس مدرسه بودم، ولی هیچ اطلاع‌رسانی دقیقی نکردند. آخرش مجبور شدم خودم حضوری بروم مدرسه؛ الان که سال تحصیلی آغاز شده تازه می‌گویند راننده مشخص نشده و ممکن است یکی دو هفته اول، بچه‌ها بدون سرویس باشند؛ مگر دانش‌آموزان اسباب‌بازی هستند که هر روز تصمیم عوض شود! او اضافه می‌کند: من یک کارمندم، ساعت ۷ صبح باید سر کار باشم، نمی‌دانم چطور بچه‌ام را تا مدرسه ببرم، نمی‌فهمم چرا اینقدر بی‌برنامگی وجود دارد. همه چیز را به دقیقه ۹۰ موکول می‌کنند؛ اگر سرویس رسمی و مطمئن نداشته باشیم، مجبوریم به راننده‌های متفرقه اعتماد کنیم که نه سابقه‌شان روشن است، نه ماشین‌هایشان امنیت دارد؛ اگر اتفاقی بیفتد چه کسی پاسخگو است؟

در این میان، یکی از گروه‌هایی که بیش از همه از وضعیت نابامان سرویس مدارس آسیب می‌بیند، دانش‌آموزان با نیازهای ویژه هستند. مدارس استثنایی در کشور ما همواره با کمبود امکانات و منابع مواجه‌اند و مسئله سرویس، به یک بحران تمام‌عیار برای این گروه تبدیل شده است و بسیاری از رانندگان از جابه‌جایی این کودکان طفره می‌روند یا تقاضای مبلغ بیشتری می‌کنند، در برخی موارد حتی مدارس نیز از مسئولیت‌پذیری در این زمینه شانه خالی می‌کنند.

مادر یک کودک مبتلا به اتیسم می‌گوید: پسر من اتیسم دارد و باید با سرویس مخصوص به مدرسه رفت و آمد کند.



آغاز سال تحصیلی با «جشن شکوفه‌ها»

مراسم «جشن شکوفه‌ها» ویژه آغاز سال تحصیلی ۱۴۰۴، دانش‌آموزان پایه اول ابتدایی برگزار شد. به گزارش ایسنا؛ با حضور مسئولان وزارت آموزش و پرورش، مراسم نمادین «جشن شکوفه‌ها» ویژه آغاز سال تحصیلی ۱۴۰۴، دانش‌آموزان پایه اول ابتدایی در مدرسه شاهد ابن سینا منطقه ۸ و به‌طور همزمان در کشور، دیروز دوشنبه ۳ شهریور برگزار شد. در سال تحصیلی جدید که از امروز آغاز می‌شود، بیش از ۱۶ میلیون دانش‌آموز سر کلاس‌های درس حاضر می‌شوند؛ از این تعداد ۹ میلیون و ۲۱۶ هزار و ۲۴۳ نفر دانش‌آموزان مقطع ابتدایی هستند که یک میلیون و ۲۵۷ هزار و ۷۷۴ نفر دانش‌آموزان شش‌ساله‌ای هستند که امسال وارد پایه اول ابتدایی می‌شوند.

مهدی توحیدی | با آغاز سال تحصیلی جدید، مسئله سرویس مدارس همچون سال‌های گذشته به یکی از نگرانی‌های جدی خانواده‌ها و مسئولان آموزشی تبدیل شده است و در حالی که این موضوع در ظاهر ساده به نظر می‌رسد، واقعیت آن است سال‌هاست چالش‌های این حوزه به دلایل گوناگون همچنان بی‌پاسخ باقی مانده‌اند.

مشاهدات عینی نشان می‌دهد نه تنها بهبود قابل توجهی در کیفیت خدمات حمل‌ونقل دانش‌آموزی حاصل نشده، بلکه با تشدید مشکلات اقتصادی، ضعف در برنامه‌ریزی و ناهماهنگی میان نهادهای مسئول، ابعاد این موضوع در سال تحصیلی ۱۴۰۴ گسترده‌تر نیز شده است؛ با این حال و هم‌زمان با آغاز رسمی مدرسه، بسیاری از خانواده‌ها هنوز در وضعیت بلا تکلیف قرار دارند؛ سردرگمی در تعیین سرویس مناسب، افزایش هزینه‌ها، نبود نظارت مؤثر، نبود شفافیت و نادیده گرفتن نیازهای دانش‌آموزان دارای شرایط خاص، تنها بخشی از مشکلات مزمن این حوزه است که دیگر نمی‌توان با وعده‌های تکراری یا اقدامات مقطعی، آن را نادیده گرفت.

از دید والدین، یکی از مهم‌ترین چالش‌های امسال، جهش قابل توجه در هزینه سرویس‌هاست. در برخی استان‌ها نرخ خدمات حمل‌ونقل دانش‌آموزی نسبت به سال گذشته تا ۳۰ یا حتی ۴۰ درصد افزایش یافته که این موضوع برای خانواده‌هایی با چند فرزند محصل، بار مالی سنگینی به همراه دارد. این در حالی است که این خانواده‌ها هم‌زمان، با هزینه‌هایی مانند خرید کتاب، نوشت‌افزار، لباس فرم و تغذیه دانش‌آموزان نیز روبه‌رو هستند. در چنین شرایطی، نبود حمایت‌های ساختاری از سوی دولت و شهرداری‌ها و فقدان سیاست‌های یارانه‌ای مشخص برای اقشار کم‌برخوردار وضعیت را برای بسیاری از خانواده‌ها دشوارتر کرده است که به نظر می‌رسد بدون یک بازنگری جدی و ایجاد سازوکارهای پایدار، این معضل همچنان تکرار خواهد شد.

■ گلایه‌های مردم

یکی از شهروندان که پدر دو دانش‌آموز در مقطع راهنمایی است، می‌گوید: برای دو فرزندم باید ماهیانه بیش از ۲ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان هزینه سرویس بدهم، آن هم فقط برای رفت و برگشتی که در مجموع ۵ کیلومتر هم نمی‌شود! هیچ تخفیفی هم نمی‌دهند، انگار همه خانواده‌ها تروتمند هستند؛ در این شرایط اقتصادی واقعاً این هزینه‌ها سنگین است. وی ادامه می‌دهد: جالب اینکه راننده‌ها و شرکت‌های حمل‌ونقل هم مدام تهدید می‌کنند اگر بزنم بزرگ‌ترین گران شود، کرایه هم گران می‌شود؛ خب ما چقدر می‌توانیم تحمل کنیم؟ بسیاری از مردم که ماشین ندارند یا کارمند هستند، مجبور می‌شوند فرزندشان را با تاکسی یا پیاده بفرستند. این نه‌تن‌ها از نظر امنیتی درست است، نه روانی. استرس این‌که بچه سُرقت



جانشین فرمانده کل انتظامی بیان کرد

تأثیر الصاق عکس به جرمیه‌های رانندگی
جانشین فرمانده کل انتظامی کشور گفت: الصاق عکس به جرمیه‌های رانندگی، یکی از اقدامات خوب پلیس راهور است که موجب شده خطای مأموران در ثبت جرایم رانندگی به‌صفر برسد. به گزارش تسنیم؛ سردار قاسم رضایی بیان کرد: باید میان افرادی که استمرار تخلفات دارند با افرادی که ناخواسته تخلف غیرحادثه‌ساز انجام داده‌اند، تفاوت قائل و تا جای ممکن، تذکر شفاهی داده شود و جرمیه یا توقیف به عنوان آخرین مرحله برخورد قانونی در دستور کار قرار گیرد. وی در ادامه با اشاره به جان باختگان حوادث ترافیکی گفت: در ۶ ماه نخست سال شاهد کاهش جان‌باختگان حوادث ترافیکی بودیم.