

وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی:

قیمت دارو در سال آینده افزایش پیدانمی‌کند

وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی گفت: با توجه به اینکه قیمت دارو از ارز ترجیحی به نیمایی تبدیل شده به نظر نمی‌رسد سال آینده افزایش قیمت داشته باشیم.

بهرام عین‌اللهی گفت: مجلس شورای اسلامی این اجازه را به ما داد تا از ارز نیمایی استفاده کنیم و دلیل افزایش قیمت دارو تبدیل ارز ترجیحی به ارز نیمایی بود اما با طرح دارویار به داروهایی که شامل این افزایش قیمت شدند، یارانه سلامت داده می‌شود و از این رو توصیه می‌شود مردم به پزشک مراجعه و حتماً از نسخه الکترونیک استفاده کنند چرا که ارائه نسخه الکترونیک در داروخانه به سبب طرح دارویار سبب کاهش قیمت دارو می‌شود و تا ۲ نوبت هم برای دریافت دارو احتیاجی به مراجعه به پزشک نیست.

وی افزود: برای سال آینده پیشنهاد ما این است که بخشی از ارز نیمایی را حفظ کنیم و ارز ترجیحی بخش دیگری را که به تجهیزات پزشکی گران قیمت مربوط می‌شود، هم داشته باشیم که این موضوع در دولت مطرح شده و باید ببینیم در مجلس به کجا می‌رسد. وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی در خصوص قیمت دارو اظهار کرد: این افزایش قیمت صورت گرفته است و با توجه به اینکه قیمت دارو از ارز ترجیحی به نیمایی تبدیل شده به نظر نمی‌رسد سال آینده افزایش قیمت داشته باشیم.

وزیر آموزش و پرورش در سخنان اعلام کرد

وجود ۱/۴ میلیون بی سواد ۴۹تا ۱۰ساله در کشور

وزیر آموزش و پرورش از وجود یک میلیون و ۴۰۰ هزار بی سواد در گروه سنی بین ۱۰ تا ۴۹ سال در کشور خبر داد و گفت: وزارت آموزش وپرورش همه ظرفیت‌های خود را برای سوادآموزی در کشور به کار می‌گیرد.

یوسف نوری با اشاره به کارنامه درخشان کشورمان در سوادآموزی از برنامه‌های جمهوری اسلامی ایران برای باسوادی به‌عنوان برنامه‌هایی موفق نام برد و افزود: یکی از خدمات و برکات جمهوری اسلامی در بیش از چهار دهه، توجه به نهضت سوادآموزی در کشور و افزایش قابل توجه نرخ باسوادی است.در ابتدای انقلاب به ازای هر دانش‌آموز در کشور تنها ۱.۵ مترمربع فضای آموزشی بوده که این رقم امروز به ۵.۲۲ مترمربع په ازای هر دانش آموز رسیده است. میانگین نرخ باسواد ی در اوایل انقلاب ۴۷ درصد بود که اینک به ۹۷ درصد رسیده است.

وزیر آموزش و پرورش از تلاش برای باسوادی جامعه هدف در سراسر کشور از طریق نهضت سوادآموزی خبر داد و اضافه کرد: دولت سیزدهم همه توان خود را برای افزایش باسواد ی به کار گرفته از همین رو افراد تحت پوشش سوادآموزی در این بخش از ۱۲۰ هزار در سال گذشته، امسال به ۳۳۰هزار سوادآموز رسیده است.

نوری در ادامه با اشاره به یک میلیون و ۴۰۰ هزار نفر بی سواد در گروه سنی ۱۰ تا ۴۹ سال تأکید کرد: باید در باسواد کردن این افراد از فناوری‌های نوین اطلاعاتی و ارتباطاتی استفاده شود و وزارتخانه از این ظرفیت برای باسواد ی افراد بی سواد بهره می‌گیرد. وی بهره‌گیری از ظرفیت مردمی را راه به صفر رساندن نرخ بی سواد ی دانست و گفت: جمهوری اسلامی ایران در بحث باسواد ی در شمار کشورهای برتر جهان است.

وی به رشد علم در کشورمان در دوران پس از انقلاب پرداخت و ادامه داد: امسال ایران ۲۰ مدال طلای المپیاد کسب کرد و در زمینه شتاب علمی و حوزه فناوری‌های مختلف اقدامات خوبی انجام داده است.

معاون امور اسناد هویتی ثبت احوال کشور خبر داد

تحویل ۲ میلیون کارت ملی هوشمند معوق تا پایان سال



معاون امور اسناد هویتی ثبت احوال کشور از تحویل دو میلیون کارت ملی هوشمند معوق تا پایان سال خبر داد.

محمد باقر عباسی و ری‌اره اتمام تحویل کارت‌های ملی هوشمند معوق از سنوات گذشته گفت: از مجموع ۶۱ میلیون نفر جمعیت بالای ۱۵سال که برای دریافت کارت هوشمند ملی ثبت‌نام کرده بودند تاکنون کارت هوشمند ملی برای ۵۸ میلیون و ۳۰۰ هزار نفر صادر شده است.

وی افزود: در حال حاضر مجموعه صدور کارت هوشمند سازمان ثبت احوال بر اساس زیرساخت‌های ایجاد شده، ظرفیت صدور ماهانه ۲.۵ میلیون کارت هوشمند را دارد و تا پایان سال برای دو میلیون نفر باقی مانده ثبت نامی از سری قبل کارت‌های هوشمند ملی صادر و امید می‌رود تا پایان امسال صدور کارت ملی به روزرسانی شود.

به‌گفته معاون امور اسناد هویتی ثبت احوال کشور، در سال‌های ۹۶ و۹۷ صدور کارت‌های هوشمند در مدت زمان یک هفته یا دو هفته انجام می‌شد، ولی به دلیل مسائل تحریم و مشکل در ورود مواد اولیه کارت خام، تعویق در صدور ایجاد شد. کارت‌های هوشمند ملی که اعتبار آنها تا آخر سال ۱۴۰۳ و قبل از آن باشد تا پایان سال ۱۴۰۵ تمدید شده است.

براساس بخشنامه ابلاغی از سوی معاون وزیر کشور و رئیس سازمان ثبت احوال، با توجه به اینکه صدور کارت‌های هوشمند ملی به‌صورت فراگیر از سال ۱۳۹۳ آغاز و تاریخ اعتبار آن هفت سال در نظر گرفته شده بود اکنون تاریخ انقضا و پایان اعتبار برخی از آنها فرا رسیده است.

بنا بر بررسی‌های صورت گرفته و در نظر گرفتن جمیع جهات، تصمیم به تمدید اعتبار کارت‌های مذکور گرفته شد، بنابراین اعتبار کارت‌های هوشمند ملی که تاریخ اعتبار آنها تا پایان ۱۴۰۳ و قبل از آن بوده است تا پایان سال ۱۴۰۵ تمدید می‌شود و کلیه هموطنان می‌توانند تا اسال ۱۴۰۵ این کارت‌ها استفاده کنند.

- چهارشنبه ۷ دی ۱۴۰۱**
- سال بیست و هشتم**
- شماره ۸۰۸۹**

گزارش «ایران» از تخلفات جدید برخی رانندگان

تاکسی خطی بانرخ دربست

حمیده امینی‌فرد خبرنگار

ترافیک کلافه‌کننده این روزهای تهران منجر به بروز تخلفاتی جدید در حوزه تاکسیرانی شده است. برخی رانندگان تاکسی به بهانه ترافیک‌های سنگین بویژه در ساعت‌های پیک سفر، با امتناع از حمل مسافران، به شیوه‌های جدید دور زدن قانون روی آورده‌اند که منجر به افزایش چند برابری نرخ کرایه‌ها شده است. مثلاً کرایه خطی که در روزهای عادی و با خدویب شورای شهر تهران هم اکنون ۱۲ هزار تومان اعلام شده است، برای مسافرانی که ساعت‌ها در انتظار تاکسی در پایانه مورد اشاره ایستاده‌اند تا ۴۰ هزار تومان هم آب می‌خورد. چرا که رانندگان تاکسی با تغییر جایگاه خود در پایانه‌های تاکسی، عملاً مسافران را در شرایطی قرار می‌دهند که به اجبار باید به تاکسی‌های درستی بانرخ‌های نجومی تن دهند. این نرخ‌ها در فرایندی نامین می‌شود که رانندگان تاکسی خارج از ایستگاه مشخص می‌کنند. به این شکل که چندین متر بالاتر و خارج از دید رئیس خط و مسافران عادی در نقطه‌ای که از قبل مشخص شده، تمین می‌کنند و مسافران همی‌نگی که با این ترفند آشنا هستند، در دسته‌های چهار نفری و به صورت درستی سوار تاکسی می‌شوند. این درحالی است که مسافرانی که از این شیوه خیر ندارند، باید ساعت‌ها در انتظار تاکسی همان خط بایستند و منتظر آمدن تاکسی‌های خیالی شوند که هرگز نخواهند آمد. برخی‌ها هم البته به ناچار به تاکسی‌های درستی یا حتی گرفتن تاکسی‌های اینترنتی رضایت می‌دهند.

خانم ریاحی یکی از مسافرانی است که بارها با این صحنه مواجه شده. او با بیان اینکه این اتفاق در روز چهارشنبه در ایستگاه سیدخندان افتاده است، می‌گوید: «ظهر چهارشنبه حوالی ساعت ۳، صف طولانی برای مسیر پونک ایجاد شده بود. تقریباً یک ساعت و نیم معطل شدم و خبری از تاکسی و ون نشد، در نهایت و از سر ناچاری به صف مسافرانی پیوستم که در این مدت، چند نفره به سوی تاکسی‌های خارج از خط می‌رفتند. چون هیچ مسئول خطی برای شکایت و اعتراض نبود و اگر اصرار به ندانن می‌کردیم تا بلکه سرو و کله یک تاکسی خطی پیدا شود، هم‌وقت وهم سلامت‌مان را از دست می‌دادیم؛ چرا که حتی برخی مسافران به خاطر سرمای هوا و ایستادن‌های طولانی بیمار شده بودند.»

او می‌گوید که در این وضعیت مسافران کرایه درستی را بین خودشان تخص می‌کنند که اگرچه مثلاً به جای ۱۲ هزار تومان، باید ۴۰ هزار تومان بپردازند، اما باز هم به صرفه‌تر از کرایه ۱۶۰ هزار تومانی برای یک نفر است!

مسافر دیگری از خطی‌های «آرشهر» به «میدان آزادی» گلایه دارد. او هم به معضل تاکسی‌های درستی اشاره می‌کند و می‌گوید که حکایت درستی‌ها از روزهای بارانی به روزهای عادی کشیده شده و همین تخص کردن کرایه‌ها هم در مقایسه با هزینه‌های نجومی تاکسی‌های اینترنتی مقرون به صرفه‌تر است، چون لاقل از معطلی‌های چند ساعته خبری نیست. او البته انتقادی هم به مسافران دارد و می‌گوید: «اینها شیوه را خودمان پایه‌گذاری کرده‌ایم و تاکسی‌ها هم به جای اینکه ساعت‌ها در ترافیک بمانند و خودروهایشان مستهلک شود، از این پیشنهاد غیرمنصفانه استقبال کرده‌اند. چون در نهایت به سود هر دوی ما تمام می‌شود!»

■ فرسودگی در تردد در ساعت‌های پیک ترافیک

این روایت البته از زبان بسیاری از رانندگان تاکسی رد می‌شود. آنها معتقدند که نباید ماجرا بکطرفه و به نفع مسافران نوشته شود. چرا که آنها از ترافیک‌های چند ساعته تهران و گرانی قطعات خودرو و شدت آسیب دیده‌اند، تا حدی که بعضی

روزها از ساعت ۴ به بعد تنها تا ۲ تا ۳ خط رفته و برگشته‌اند. آقای روزبهانی با بیان اینکه تردد در ساعت‌های پیک بندت فرسایشی است، می‌گوید: «برخی رانندگان از ساعت ۴ به بعد کلاً درستی می‌برند، چون خطی که می‌رود دیگر برنمی‌گردد، در حالی که راننده حتی ۵۰ هزار تومان هم کاسب نشده، همین تاکسی‌های اینترنتی ثانیه به ثانیه کنترولی اندازند و کسی هم شاکي نیست. گزینه «عجله دارم» را هم گذاشته‌اند تا بیشتر سود کنند. خیلی از این راننده‌ها به جای اینکه کرایه یک مسیر پرترافیک را بپردازند به شمال شهر می‌روند و فقط برای یک تا دو کوچه همین هزینه‌ها را می‌گیرند. برای همین آنجا تاکسی‌های اینترنتی به وفور دیده می‌شود که بعضاً برای چند کوچه بالاتر ۷۰ هزار تومان می‌گیرند و کسی هم شاکي نیست! برخی مسافران هم از کرایه تاکسی‌های خطی گلایه دارند و معتقدند که تاکسی‌های گردش‌ برایشان هم به صرفه‌تر است. مسافر می‌گوید: «کم شدن تاکسی‌ها بی‌علت نیست، خیلی‌ها ون خریده‌اند، اما به‌عنوان یک وسیله سرمایه‌گذاری در پارکینگ خانه‌هایشان پارک کرده‌اند.» مسافر دیگری با اشاره به مسیر دوراهی یوسف آباد تا ونک می‌گوید: «کرایه میدا تا مقصد ۸ هزار تومان تعیین شده اما در این ترافیک نمی‌آزد که راننده تا انتها برود، بنابراین مسافر را میدان کلاتری بیاده رعایت کنیم.

می‌کند و همان ۸ هزار تومان را هم می‌گیرد. اگر بخواهید تا ونک بروید یا برعکس هم باید درست کنید. کرایه ۳۲ هزار تومانی در ازای ۴ مسافر برایتان ۷۰ هزار تومان تمام می‌شود. به همین علت نه در مقصد ونه در مبدأ خبری از تاکسی نیست و صف کیلومتری مسافران به‌دنبال تاکسی‌های اینترنتی است تا کرایه‌ها را بین هم تخص کنند! برخی مسافران بارها به رئیس خط شکایت برده و با ۱۲۷ تماس گرفته‌اند. نتیجه که نداده وضعیت بدتر شده.» برخی می‌گویند راننده‌ها با رئیس خط تئانی می‌کنند و مبلغی را به‌عنوان حق‌السکوت به آنها می‌پردازند؛ موضوعی که هنوز تأیید نشده. مسایر ونک به شهران هم دست‌کمی از این مسیر ندارد و ون‌های فرسوده با کرایه نزدیک به تاکسی‌های خطی بلای جان مسافران شده‌اند. مسافران می‌گویند که نه اتوبوس هست نه خط مترو و نه تاکسی؛ بعد از مردم درخواست می‌کنند که با خودروی شخصی تردد نکنید! افزایش نرخ هست اما ارائه خدمت نه! این وضعیت در حاشیه تهران هم دیده می‌شود. مسافر ی از مسیر ورامین در پارکینگ خانه‌هایشان پارک کرده‌اند.» مسافر دیگری با اشاره به مسیر دوراهی یوسف آباد تا ونک می‌گوید: «کرایه میدا تا مقصد ۸ هزار تومان تعیین شده اما در این ترافیک نمی‌آزد که راننده تا انتها برود، بنابراین مسافر را میدان کلاتری بیاده رعایت کنیم.

http://irannewspaper.ir

editorial@irannewspaper.ir

انتظار برای تاکسی لازم دارد وگر نه بهایش به جای ۱۵ هزار تومان (نرخ مصوب تاکسیرانی)، ۱۵۰ هزار تومان ناقابل برای تاکسی اینترنتی است! اینجا هم خبری از اتوبوس، ون، مترو نیست!

■ ریشه مشکلات در حوزه اتوبوسرانی

علی اصغر قائمی، عضو شورای شهر تهران به «ایران» می‌گوید که این اتفاق قابل پذیرش نیست و تاکسیرانی که اسم اصلی آن نظارت و مدیریت است، باید به وظیفه نظارتی خود عمل کند و اگر نکرد ما باید به‌عنوان شورا به این موضوع ورود کنیم!

«او معتقد است که تاکسی در شبکه حمل و نقل، نوعی از وسیله حمل‌ونقل عمومی نیست، اما به علت کمبود در حوزه اتوبوسرانی و مترو تاکیزیر به آن نقش عمومی داده‌ایم، در حالی که جزو شخصی هاست.» قائمی می‌گوید: «ریشه این مشکلات در شبکه حمل‌ونقل عمومی است. وقتی در تهران باید ۹ هزار اتوبوس باشد اما حدوداً دو هزار و ۴۰۰ دستگاه داریم و بیش از ۶ هزار دستگاه کمبود وجود دارد یا باید ۲ هزار واگن دیگر

به شبکه مترو اضافه شود. آثارش را در تاکسی و این ترافیک آزار دهنده و سنگین در تهران نشان می‌دهد. مردم به اجبار به سراغ خودروی شخصی می‌روند، مشکل عوامی در دسترس نیست؛ شخصاً با این مشکل عموماً در دسترس مسیر میدان مادر در بلوار میرداماد تا بهارستان را ۲۰۰ هزار تومان کرایه درستی گذاشته بودند که غیرمنصفانه بود! ما جلسات متعددی با مسئولان حوزه حمل‌ونقل عمومی داشته‌ایم و شهرداری هم قول‌هایی داده که این وضعیت سامان یابد. حدوداً ۱۵۰ دستگاه اتوبوس به نا‌وگان تزریق شده و قرار است ۱۸۰ دستگاه دیگر هم تا پایان سال اضافه شود. اگر هر سه ماه یکبار شبکه حمل‌ونقل عمومی تقویت شود نرخ‌ها هم تعدیل خواهد شد. البته رانندگان هم مشکلات خاص خود را دارند که بارها درباره درآمدزایی از طریق تبلیغات صحبت کرده‌ایم اما به علت عدم هماهنگی بین زیرمجموعه‌های ذخیل در شهرداری تاکنون این اتفاق نیفتاده است.» با این توصیف این روایت ناشی از یک مسأله نیست؛ اسر این کلاف سردرگم به چند نقطه ختم می‌شود که یکی از آنها «رانندگان تاکسی» است. حتی اگر به تخلفات‌شان رسیدگی شود هم تضمینی نیست که راه حل دیگری برای درآمدزایی و فرار از هزینه‌های سنگین ترافیک در تهران پیدا نکند!

رئیس سازمان نظام پرستاری خبر داد

اعمال بودجه تعرفه گذاری خدمات پرستاری در سرانه سالانه سلامت کشور

رئیس سازمان نظام پرستاری در نامه‌ای خطاب به اعضای شورای عالی نظام پرستاری و اعضای هیأت مدیره‌های نظام پرستاری سراسر کشور، ضمن اعلام گنجانده شدن بودجه تعرفه‌گذاری خدمات پرستاری در سرانه سالانه سلامت کشور و برنامه هفتم توسعه از رؤسای قوا نیز به دلیل حمایت از تلاش‌های این سازمان تقدیر کرد. دکتر محمد میرزابیگی در این نامه با تبریک توفیق این سازمان نظام پرستاری، معاونت پرستاری و پرستاران برای کسب «حیثیات تأمین منابع مراقبت‌های پرستاری در سرانه ملی خدمات تشخیصی و درمانی»، آورده است: بعد از تلاش‌های فراوان سازمان نظام پرستاری و معاونت پرستاری و سایر مسئولان در دولت، وزارت بهداشت و سازمان برنامه و بودجه و همچنین در حمایت‌های شخص رئیس جمهور، موفق شدیم تا سازمان برنامه و بودجه رسماً پیشینه‌ها قطعی خود، مبنی بر قرار گرفتن منبع تأمین هزینه اجرای قانون تعرفه‌گذاری خدمات پرستاری در سرانه را بکتبه به دولت اعلام کند، تا برای تصویب در بودجه سال آینده و همیمنوز در برنامه هفتم قرار گیرد.

وی در این نامه از جامعه پرستاری و سایر مدافعان سلامت خواسته است برای تحقق اهداف و برنامه‌های بعدی، با نهایت انسجام و یکپارچگی به سازمان خود کمک کنند تا در تلاشی منسجم، به نتیجه‌مندی سایر مسائل باقیمانده مانند برکتت به کار طرحی‌های تعدیل شده و تحقق فوق‌العاده‌شان نائل شویم. بنابراین در این مرحله از تحقق اهداف و اهداف عملی شدن کام بلند و تکمیلی تعرفه‌گذاری برخود لازم می‌دانیم از باب قدرشناسی و قنوت و جوانمردی از همه کسانی که ما را در این مسیر سخت و پریچ وخم برای تحقق این هدف مهم کمک کرده‌اند تقدیر و تشکر کنیم.

رئیس سازمان نظام پرستاری در این نامه گفت: با اجماع و توافقیی که از چند وقت گذشته انجام گرفت، امسال در قانون بودجه ۱۴۰۲ و در ادامه هم در برنامه هفتم قرار می‌گیرد و تا ابد اجرایی خواهد شد. بنا براین، این موضوع بدون شک تکمیلی ترین و هویتی ترین گام یا حتی گام تمام‌کننده و گامی ماندگار و آخرین گام در رابطه با اجرای قانون تعرفه‌گذاری است اما از این به بعد که این گام محقق می‌شود برای اطمینان از اجرای درست اجرا، تلاش می‌کنیم تا یک شورا و یا کمیته مشترک نظارت بر اجرای قانون تعرفه‌گذاری و قانون ارتقای بهره‌وری برای نظارت بر اجرای درست قوانین پرستاری تشکیل دهیم و با تشکیل این کمیته چندجانبه نظارتی بین سازمان نظام پرستاری و قوه قضائیه

(سازمان بازرسی کل کشور)، کمیسیون اصل ۹۰ در مجلس شورای اسلامی و کمیسیون بهداشت، همیمنوز با حضور نمایندگان از سازمان برنامه و بودجه، سازمان اداری و استخدامی، وزارت بهداشت و سازمان نظام پرستاری به شیوه‌ای سفت و محکم بر اجرای قوانین پرستاری نظارت خواهد شد؛ تا این همه زحماتی که برای تصویب و اجرای قوانین پرستاری کشیده شده بتوانند شیرینی اجرای درست این قوانین را هم درست بر کام پرستاران بنشانند و همچنین بلایی را که بر سر قانون ارتقای بهره‌وری آورده شد؛ باید ضمن رفع آن در اجرای قانون تعرفه‌گذاری هم مطلقاً اجازه ندهیم که قانون گریزی برحمل قانون صورت گیرد.