مسئولان می گویند

جهرمی بدون عذرخواهی حرفش را پس گرفت

۲۰۰ لپ تاپ جنجالی از نهاد ریاست جمهوری مسترد شد

پس از انتشار خبر هدیه ۲۰۰ دستگاه لپ تاپ اهدایی وزارت ارتباطات به نهاد ریاست جمهوری و تکذیب خبر توسط وزیر ارتباطات، اما دیروز اهدای این ۲۰۰ لپ تاپ توسط این وزیر تایید شد و او در اینستاگرام این طور نوشت: «من که با مردم مطلب پنهان و محرمانه‌ای ندارم. گفته بودند «جهرمی ۲۰۰ تا لپ‌تاپ به نهاد ریاست جمهوری هدیه داده است!». دروغ محض برای پوشاندن فسادهای خود! من هیچ اطلاعی نداشتم. خواستم که به جدیت پیگیری کنند. امروز مسئول مربوط به نهاد نامه زدو عذرخواهی کرد. از مدیرعامل همراه اول که تجهیزات داده بود خواستم دیگر تکرار نشود و آن تجهیزات برای هوشمندسازی مدارس سیستان و بلوچستان به کار گرفته شود. همه می دانند که درباره حق الناس با کسی تعارف ندارم! با این تهمت‌های ناروا نمی‌توانید ذهن مردم را از واقعیت‌های فسادها منحرف کنید. اصلا من قاتل بروسلی، اما هم پایان#وس و دزدی‌های ارزش افزوده را پیگیری می کنم و هم آن ۵۰۰۰ میلیارد تومانی که در واگذاری مخابرات از مال مردم که معلوم نیست تکلیفش چه شده!» پیش از این، وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات در حاشیه جلسه هیئت وزیران در روز سوم مهرماه در جمع خبرنگاران در پاسخ به پرسشی درباره طرح شایعاتی در خصوص هدیه ۲۰۰ لپ‌تاپ توسط وزارت ارتباطات به نهادریاست جمهوری گفت: من یادم نمی‌آید که به نهاد ریاست جمهوری یا جای دیگری لپ‌تاپ هدیه داده باشم.

وزیر علوم: در حال تنظیم لایحه اصلاح سهمیه‌های کنکور هستیم

وزیر علوم گفت: در حال تنظیم لایحه اصلاح سهمیه‌های کنکور هستیم که پس از تنظیم به مجلس شورای اسلامی ارائه می‌شود. به گزارش فارس، غلامی افزود: البته ما نیز سال گذشته یک لایحه برای تغییر بعضی از این شرایط به مجلس ارائه دادیم که برای بررسی رأی نیاورد، امسال هم برنامه‌ای در دستور داریم که در دولت مطرح شده است، قصد داریم لایحه‌ای تنظیم کنیم و به مجلس ارائه دهیم. این خبر حاکی است، طی سال‌های اخیر همواره سهمیه‌های کنکور با اعتراض‌هایی همراه بوده است.

۳ میلیون زوج نابارور معطل پوشش بیمه‌ای دولت

امیرحسین صالحی- سه میلیون زوج در کشور با وجود شوق فرزندآوری، سابقه ناباروری دارند که بسیاری از آنان به دلیل هزینه‌های بالای درمان ناباروری، امیدی به فرزندآوری ندارند. با این حال به دلایل مختلف از جمله انقباض بودجه‌ای که در مجموعه دولت وجود دارد، این امر با وجود صراحت قانون مبنی بر حمایت، اما چندان مورد توجه نیست و مسئولان گاهی فقط به ارائه آمار می‌پردازند.

■ ۲ نوع ناباروری

در ادبیات رایج کارشناسان دو نوع ناباروری مطرح است. اصطلاح ناباروری اولیه، برای زوج‌هایی است که فرزند ندارند و پس از یک سال بدون پیشگیری، دارای فرزند نمی‌شوند، اما ناباروری ثانویه درباره زوج‌هایی به کار برده می‌شود که پس از یک یا چند نوبت فرزندآوری پس از یک سال بدون پیشگیری برای باروری، باردار نمی‌شوند.

■ افزایش سالانه ۸۸ هزار زوج نابارور

طبق گفته جان بابایی معاون درمان وزیر بهداشت، «حدود سه میلیون زوج ایرانی، سابقه ناباروری اولیه دارند و سالانه حدود ۸۸ هزار زوج نابارور به این تعداد افزوده می‌شوند.» یعنی از هر پنج زوج ایرانی حدود یک زوج ناباروری اولیه دارد که به طور قابل توجهی بالاتر از میانگین جهانی است. درمان سه میلیون زوج نابارور یا بخشی از آن می‌تواند کمک محسوسی به افزایش نرخ باروری کشور کند که بند یک سیاست‌های کلی جمعیت نیز به این موضوع اشاره دارد؛ «ارتقای پویایی، بالندگی و جوانی جمعیت با افزایش نرخ باروری به بیش از سطح جانشینی».

■ هزینه‌های درمان چقدر است؟

هم اکنون ۸۴ مرکز ناباروری در کشور وجود دارد که از این تعداد ۴۰ مرکز دولتی و ۴۴ مرکز خصوصی است. این مراکز عمل‌های پیشرفته کمک باروری اعم از IVF و ICSI (میکرو انجکشن) و انواع سونوگرافی‌ها و آزمایش‌های لازم برای پیشبرد درمان را انجام می‌دهند. همچنین هر زوج برای باروری باید به طور میانگین حداقل سه دوره درمانی کمک باروری را طی کنند. حداقل هزینه هر دوره درمانی در مراکز دولتی و خصوصی به ترتیب ۶ و ۱۲ میلیون تومان است، در نتیجه کل هزینه‌های هر زوج ایرانی برای باروری در مراکز دولتی و خصوصی به ترتیب حداقل ۱۸ تا ۳۶ میلیون تومان است. تعداد کم متخصصان و مراکز ناباروری نیز موجب هجوم خانواده‌های شهرستانی و روستایی به مراکز استان شده و هزینه‌های رفت‌وآمد و اقامت را به هزینه‌های درمان آن‌ها اضافه کرده است.

■ تکلیف دولت، پوشش بیمه‌ای

با در نظر گرفتن هزینه‌های سرسام‌آور درمان ناباروری برای سه میلیون زوج نابارور، طبق بند سوم سیاست‌های کلی جمعیت ابلاغی رهبر انقلاب که به اختصاص تسهیلات به مادران و پوشش بیمه‌ای هزینه‌های زایمان و درمان ناباروری اشاره کرده است، دولت وظیفه دارد هزینه‌های درمانی نابارور ان را تحت پوشش بیمه درآورد.

■ حمایت کمتر از یک سوم هزینه درمان در هر دوره

اگرچه وزارت بهداشت مدعی است ۸۵ درصد از هزینه‌های درمان ناباروری را در همه مراکز دولتی و خصوصی می‌پردازد، اما درد دل زوج‌های نابارور حکایت از واقعیت دیگری دارد: «اکنون دولت در بیمارستان‌های دولتی که دارای امکانات درمان ناباروری هستند از مجموع هزینه‌های شش میلیون تومانی به ازای هر دوره درمانی، تنها ۱/۷ میلیون تومان از این هزینه را پوشش می‌دهد که کمتر از ۳۰ درصد هزینه یک دوره درمانی است.» این در حالی است که هر زوج برای باروری حداقل به سه دوره درمانی نیاز دارد و دولت این حمایت را برای تنها یک عمل در سال به ازای هر زوج انجام می‌دهد.

■ زوج‌ها از درمان عقب نشینی می کنند!

در وضعیت کنونی هزینه‌های بالای درمان ناباروری باعث شده است بسیاری از زوج‌های نابارور هیچ اقدامی برای درمان ناباروری انجام ندهند. بیمه‌های پایه به دلیل تعریف نشدن ناباروری به عنوان یک بیماری در نظام حقوقی خود، هزینه ناباروری را پوشش نمی‌دهند. سال‌ها کارشناسان بر لزوم تعریف ناباروری به عنوان یک بیماری برای تحقق بند سوم سیاست‌های جمعیتی تأکید کرده‌اند. کریمی متخصص ناباروری در این زمینه چنین می گوید: هیچ کدام از عمل‌های پیشرفته کمک باروری اعم از IVF و ICSI (میکرواینجکشن) و تقریباً هیچ کدام از داروها، آزمایش‌ها و سونوگرافی‌های لازم برای درمان ناباروری مورد حمایت هزینه‌ای بیمه‌های درمانی نیستند. تنها حمایتی که دولت برای زوج‌های نابارور تدارک دیده است این است که در بیمارستان‌های دولتی دارای امکانات درمان ناباروری برای تنها یک عمل در سال هر زوج از مجموع هزینه‌های شش میلیون تومان به ازای هر دوره درمانی تنها ۱/۷ میلیون تومان در قالب طرح تحول سلامت به هزینه‌های زوج‌ها کمک می‌شود که کمتر از ۳۰ درصد هزینه یک دوره درمانی است.

گفت‌وگو

عضو کمیسیون بهداشت: دولت به بیمه ها پول نمی دهد

محمد اکبری- برای پیگیری این موضوع به سراغ دونماینده مجلس رفتیم. شهریاری عضو کمیسیون بهداشت و درمان مجلس در این باره به خراسان اظهار کرد: دولت به بیمه ها پول نمی دهد بنابراین مشکلی که در این زمینه دیده می شود کمبود منابع مالی است. دولت باید منابع مالی بیمه ها را تامین کند تا آن ها به بیماران خدمات مالی ارائه کنند وقتی این چرخه از سوی دولت قطع می شود چنین مشکلی پیش می آید.

■ دولت موظف است ۸۰ درصد هزینه ها را پرداخت کند

از سویی دیگر در شرایطی که هم متقاضیان و هم متخصصان از نبود حمایت ها می گویند، امینی فرسخنگوی کمیسیون بهداشت در این باره می گوید: سیاست کمک به زوج‌های نابارور از استراتژی های مهم نظام سلامت کشور است که براساس آن برای زوج ها تسهیلاتی در نظر گرفته شده است و باید تا حدود ۸۰ درصد تعرفه های آن پرداخت شود. وی گفت: در تمام استان ها دانشگاه های علوم پزشکی نیازهای مراکز خدمات درمان ناباروری را تامین می کنند همچنین با توجه به توانمندی خوب مراکز خصوصی بیماران به این مراکز مراجعه می کنند و دولت موظف است ۸۰ درصد تعرفه آن را پرداخت کند که این موضوع هم در حال انجام است و مشکلی در این زمینه وجود ندارد.

جامعه

صدور گذرنامه زیارتی موقت در دستور کار

فرمانده قرارگاه اربعین حسینی ناجا از عملیاتی شدن صدور گذرنامه زیارتی موقت برای زوار اربعین خبرداد. به گزارش مهر، سردار فتحی‌زاده اظهار کرد: به منظور تسهیل در خدمات دهی به زوار اربعین، با هماهنگی مراجع مربوط امسال، طرح صدور گذرنامه زیارتی موقت را اجرایی و عملیاتی می کنیم. این مقام ارشد انتظامی ادامه داد: عزیزانی که درخواست گذرنامه دارند و ممکن است با توجه به میزان تقاضای بالا، صدور گذرنامه زمان بر شود و احیاناً نتوانند به زیارت عتبات برسند برایشان گذرنامه زیارتی موقت صادر می کنیم تا امکان سفر زیارتی اربعین را داشته باشند و سپس گذرنامه اصلی را تحویل شان می دهیم. وی با اعلام این که گذرنامه زیارتی موقت صرفاً برای ایام اربعین است و تا پایان ماه صفر اعتبار دارد، تصریح کرد: مطابق تمهیدات پیش بینی شده از سوی ناجا، بابت صدور گذرنامه زیارتی موقت هزینه ای از زوار دریافت نمی شود و این خدمات صرفاً به صورت رایگان توسط پلیس ارائه می‌شود.

سقف وام‌های پرداختی به نیازمندان اعلام شد

مدیرعامل صندوق قرض‌الحسنه امداد ولایت گفت: تا پایان سال هفت هزار میلیارد تومان وام قرض‌الحسنه به مددجویان و نیازمندان پرداخت می‌شود. به گزارش ایسنا، مجید باجلان با بیان این که کمیته امداد با پرداخت وام‌های قرض‌الحسنه، سال گذشته ۱۴۸ هزار فرصت شغلی برای مددجویان ایجاد کرد، ادامه داد: امسال از منابع صندوق قرض‌الحسنه امداد ولایت و ظرفیت‌های منابع بودجه حمایتی کمیته امداد، هدف‌گذاری برای پرداخت هفت هزار میلیارد تومان تسهیلات قرض‌الحسنه به مددجویان و خانواده‌های نیازمند پیش‌بینی شده است. وی با تاکید بر این که سقف وام‌های اشتغال‌زایی به مددجویان ۵۰ میلیون تومان است، اضافه کرد: وام ساخت و تعمیر مسکن ۳۰ میلیون تومان، ودیعه مسکن ۱۵ تا ۲۰ میلیون تومان و تسهیلات گره‌گشایی، درمان و تحصیلی ۵ تا ۱۰ میلیون تومان است که در وام‌های ضروری، هیچ گونه کارمزدی دریافت نمی‌شود.

کالج زبان ماهان
● آغاز کلاس های مکالمه ترم دوم تابستان و دوره های آمادگی IELTS
● دوره های فشرده (هرروزه) و آخر هفته (Weekend)
● برترین و با کیفیت ترین دوره های مکالمه زبان کودکان، نوجوانان و بزرگسالان
ساختمان مرکزی : هاشمیه ۱۸ ، نبش صارمی ۱۹ – (کودک و نوجوان): پلاک ۱، (بزرگسالان): پلاک ۳ – تلفن: ۳۸۸۱۲۶۴۰
شعبه سجاد (بزرگسالان): بلوار سجاد، نبش بزرگمهر جنوبی ۲۲، پلاک ۲۴۴ –تلفن: ۳۷۶۲۴۱۴۶
شعبه سجاد (کودک و نوجوان): بلوار سجاد، حامد شمالی ۱، پلاک ۲۵ –تلفن: ۳۶۰۴۵۷۲۹
شعبه هفت تیر (کودکان ۴ تا ۸ سال و پیش دبستانی): بین هفت تیر ۱۷ و ۱۹ –تلفن: ۳۸۶۷۷۵۹۴
mahan_LC
www.mahancenter.ir
MahanLanguageCollege

خراسان روزنامه صبح ایران
روزنامه باطله خود را تحویل دهید
و رایگان مشترک شوید
۳۷۰۰۹۷۷۷
همراه با پیک رایگان

کلاف پیچیده و سردرگم ترافیک و حمل و نقل درقم،بر روی دستان شهرداری!

ویژه

حمیده زند - وظایف گسترده ای در مدیریت شهری،بر عهده شهرداری ها نهاده شده است.در واقع شهرداری را باید یک دولت محلی نامید که تمامی وظایف حاکمیتی در اداره شهر را بر اساس ماده ۵۵ قانون شهرداری ها، اعم از توسعه و عمران و نگهداری شهر بر عهده دارد.هر چند در کلانشهرها به مراتب وظایف سنگین تری در انتظار مدیریت شهری است.

در این میان با وجود پیچیدگی هایی که در انجام این امور وجود دارد، برخی تداخلات در حیطه وظایف و اختیارات شهرداری با سازمان های دیگرمدیریت شهری را، با ابهوی از مشکلات مواجه می کند.از طرفی، کناره گیری دستگاههای اجرایی در همراهی با مدیریت شهری و رفع موانع،یکی دیگر از دغدغه هایی است که شهرداری ها و مدیران شهری با آن مواجه اند.همچنین عدم همراهی شهروندان با قوانین شهری و مقررات حاکم در اداره شهر،بر مشکلات می افزاید و موجب پیچیدگی های فراوانی در مدیریت شهری می شود.

البته تخصص گرایی و بهره گیری از نخبگان،صاحب نظران و افراد با تجربه در مدیریت شهری،تا حد زیادی در اداره صحیح شهر،اثرگذار است که اگر به خوبی مورد توجه قرار گیرد،رشد اقتصادی شهر،رضایت اجتماعی و بهبود در شرایط زیستی را به همراه دارد که شهرداری قم دراین زمینه بابه کارگیری مدیران وکارشناسان متخصص دردوره مدیریت شهردار جدید اقدامات مناسبی انجام داده است.

در این راستا مدیریت و سیاست گذاری های شهری،ابزاری مهم در توسعه،آبادانی و پیشرفت هستند و کارکرد صحیح آن موجب ارتقای شهر، در سطح ملی و بین المللی می شود، به شرط اینکه تمامی این سیاست گذاری ها،همگام با فرهنگ سازی و آموزش،بتواند اثر مثبتی بر روی رفتار شهروندان داشته باشد و آن ها را، با این سیاست ها، همسو نماید.

امروزه با توسعه و گسترش شهرها،معضلات و مشکلات فراوانی نیز شکل می گیرد که می تواند مدیریت شهری را مختل و ساکنان شهر را سردرگم کند،ترافیک و حمل و نقل شهری، دو مساله مهم به ویژه در کلانشهرها به شمار می رود که همچون کلافی پیچیده، خودنمایی می کند و زمان و فرصت های زیادی را به هدر می دهد.

بسیاری از مشکلات ترافیکی به دلیل عدم پایبندی شهروندان به قوانین راهنمایی و رانندگی، بی مبالاتی در زمان تردد در خیابان ها و معابر و بی احترامی به حقوق دیگر افراد در هنگام عبور و مرور شکل می گیرد،مشکلاتی که می تواند،شهر را به محیطی شلوغ،پر تردد،غیر قابل تحمل و سرسام آور تبدیل کند، چرا که شهروندان، نسبت به قوانین،هنجارها،روابط و رفتارهای اجتماعی در تردد های شهری نا آگاه و یا قانون گریز هستند و هنوز به سهم مهم خود در اداره شهر آگاهی دارند.

باید بپذیریم رفع معضل ترافیک و حمل و نقل شهری نیاز مشارکت شهروندان و همچنین اجماع نظر، خرد جمعی و همراهی مسئولان شهری و اجرایی دارد و به تنهایی از عهده شهرداری برنمی آید،چرا که گاه موانع قانونی و یا محدودیت های بودجه ای، راه را بر مدیریت یکپارچه ترافیک و حمل و نقل شهری می بندد و تا زمانی که مشارکت میان دستگاهها و نهادها اتفاق نیفتد،این معضلات گسترده و پیچیده،مدیریت شهری را رها نمی کند و یا اینکه هر چه مسئولان تلاش کنند،اما شهروندان توجهی نسبت به رفع معضلات ترافیکی و حمل و نقل نداشته باشند،به نتیجه ای مثبت و قابل قبول دست پیدا نمی کنیم.

با توجه به اینکه حمل و نقل و ترافیک با ضوابط و مقررات خاصی در ارتباط است،در حوزه مدیریت شهری به همراهی و تعامل میان شهرداری و پلیس راهور و اجرای قوانین راهنمایی و رانندگی توسط شهروندان در سطح شهر نیاز داریم،تعاملی که می تواند با فرهنگ سازی و اجرای قوانین،راهکارهای مهمی را در کاهش بار ترافیکی و مدیریت حمل و نقل شهری اتخاذ کند.

در ماجرای ترافیک شهری و بی نظمی هایی که وجود دارد،باید برای مردم نیز مسئولیتی مهم تعریف کنیم،چرا که با افزایش خودروها تا زمانی که فرهنگ ترافیکی در میان شهروندان حاکم نشود،قوانین به تنهایی نمی تواند هشداری جدی برای مدیریت ترافیک شهری و بی نظمی های موجود باشد.

ساماندهی و روان سازی ترافیک و سهولت عبور و مرور در همدلی و هم افزایی میان شهرداری و پلیس راهور و شهروندان ایجاد خواهد شد،اما تا زمانی که این ضرورت احساس نشود و هر یک برای خود مسئولیتی جدی در حیطه نظم بخشی به ترافیک و وضعیت حمل و نقل شهری در نظر نگیرد،گره گشایی از ترافیک،امری سخت و دشوار خواهد بود.

در بسیاری از کشورهای پیشرفته پلیس در حوزه درون شهری، سازماندهی می شود که وابسته به شهرداری هاست و این امر مشارکت پلیس در مدیریت ترافیک شهری را افزایش می دهد و تعامل خوبی را در حوزه شهری و ترافیکی به وجود می آورد.

علاوه بر این ، راهکارهای مهمی در کاهش بار ترافیکی در سطح شهر وجود دارد و می توان با طراحی مناسب ورودی هاحداث تقاطع های غیر همسطح،ایجاد مسیرهای دسترسی،مدیریت حمل و نقل عمومی و همگانی،ساماندهی توقف گاهها و ایستگاهها،مدیریت هوشمند خیابان ها و معابر،نصب دوربین های نظارتی،احصای گلوگاههای ترافیکی،رفع اشکالات هندسی معابر و شناسایی نقاط حادثه‌خیز بخش زیادی از مشکلات ترافیکی را رفع کرد.

همچنین استفاده از تجهیزات پیشرفته در بازدارندگی از تخلفات راهنمایی و رانندگی،آموزش رفتارهای ترافیکی به شهروندان، ایجاد شهرک های ترافیکی در توسعه آموزش از سنین پایه،جانمایی صحیح پارکینگ در تمامی نقاط شهر، ساماندهی موتورسیکلت ها و خودروهای شخصی و به کار گیری الزامات قانونی از دیگر موانعه ها در جهت رفع معضلات ترافیکی به شمار می رود. در حال حاضر،یکی از مشکلات جدی در قم،وجود کلاف پیچیده و سردرگم ترافیک و حمل و نقل هر روی دستان تنهای مدیریت شهری است و تا زمانی که نتوان راهکاری علمی و تخصصی برای آن پیدا کرد،خبری از گشایش گره های کور ترافیکی و رهایی از این نابسامانی ها، نیست. از جمله معضلات مهم قم که بر ترافیک شهری دامن زده و حمل و نقل را با مشکلات زیادی مواجه کرده است،تردد و تعدد موتورسواران در سطح شهر است،موتورسوارانی که کمتر، از قوانین و الزامات پیروی می کنند و روش های خاص خود را در تردد و عبور و مرور درخیابان ها و شریان های اصلی و فرعی دارند.

بر اساس آماری تاسف بار از میزان تلفات شهری در قم،از میان ۶ نفر افراد فوت شده در تصادفات،۵ نفر راکب موتور سوار بوده اند.البته با وجود بیش از ۳۵۰ هزار موتورسیکلت پلاک شده در قم،چنین آماری،دور از انتظار نیست،به خصوص اینکه قم رتبه سوم در استفاده از موتورسیکلت را در سطح کشور دارد،اما آنچه دردناک و قابل تامل است،حضور راکبان جوان در حرکت های نمایشی و پرخطر در میان خیابان است،ضمن اینکه بی توجهی شهروندان موتورسوار به رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی و عدم استفاده از کلاه ایمنی نیز،مشکلات ترافیکی را چند برابر می کند.

یکی دیگر از گره های کور ترافیکی قم،کاهش رغبت مردم به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی و جولان خودروهای شخصی در خیابان ها و معابر است،بی شک اگر حمل و نقل عمومی ایمن،پرسرعت، کارا و غیر الاینده در کریدور شهری وجود داشته باشد استقبال شهروندان از حمل و نقل عمومی افزایش می یابد و با نوسازی ناوگان عمومی حمل و نقل می توان، تا حد زیادی این شاخصه ها را ایجاد کرد،هر چند نمی توان نسبت به جایگاه فرهنگ سازی در افزایش استفاده از حمل و نقل عمومی و کاهش بار ترافیکی بی تفاوت بود. همچنین اگر مشارکتی در ساماندهی ترافیک و حمل و نقل شهری از سوی همه مسئولان و دست اندرکاران اتفاق نیفتد،راه اندازی مترو و توسعه تجهیزات حمل و نقل عمومی نیز نمی تواند گره ای از مشکلات فعلی بگشاید،در این راستا فرهنگ سازی در جهت عدم استفاده از خودروی شخصی و روی آوردن به وسایلی چون دوچرخه و البته ایجاد زیرساختهای لازم برای دوچرخه سواری در سطح شهر،دارای اهمیت فراوانی است. بسیاری از نزاع ها و درگیری های خیابانی به دلیل تصادفات و ترافیک های سنگین و کاهش آستانه تحمل در شلوغی های بی حد و حصر معابر و خیابان هاست و این امر تبعات اجتماعی زیادی به همراه دارد و باید برای رهایی از ترافیک و آثار زیان بار آن،تدبیری اندیشید.

فرهنگ غلط در رانندگی و بی توجهی به قوانین،معضلات جبران ناپذیری را به وجود آورده است و گاه اعمال جریمه های سنگین نیز نمی تواند بازدارندگی لازم را به وجود بیاورد و باید در حوزه آموزش و فرهنگ سازی به سرمایه گذاری جدی پرداخت و شهروندانی،قانون مدار تربیت کرد.

قم به عنوان شهری زائرپذیر،باید در جهت ساماندهی عبور و مرور،گام های اساسی بردارد،یکی از رویکردهای مهم مدیریت شهری که از سالهای گذشته تاکنون بارها مورد تاکید مسئولان بوده و هست، ساماندهی ورود اتوبوس های زائران به داخل شهر است که خود ترافیک بالا و سردرگمی های زیادی را در حوزه حمل و نقل شهری رقم می زند،ایجاد پارکسوارهای متعدد در ورودی های قم و انتقال زائران و مسافران با حمل و نقل عمومی و تسهیل در روند جا به جایی ها، از جمله برنامه های مهم در ساماندهی این معضل است.

امروزه مساله ترافیک،هزینه های بالایی را به کلانشهر قم تحمیل می کند که باید برای رفع آن،تدبیر کرد، این امر نیاز به مشارکت های همه جانبه و سرمایه گذاری های هدفمند و سیاست گذاری های جامع و فرهنگ سازی در حوزه مدیریت شهری دارد تا شهری آرام و ایمن و شهروندانی رضایتمند داشته باشیم.

۰۹۱۸۰۸۷۷۷۷