

اعلام رئیس کمیسیون آموزش، تحقیقات و فناوری و مجلس مبنی بر اینکه «موضوع تعطیلات زمستانه مدارس به‌زودی در مجلس تصویب می‌شود» با دیگر دیگر بحث قدیمی تغییر در تقویم آموزشی کشور را به صدر اخبار باگردانده است؛ بحثی که سال‌ها میان موافقان و مخالفان دست‌به‌دست شده اما هیچ‌گاه به شکلی پایدار و کارشناسی به اجرا نرسیده‌است.

حالا قرار است با کاهش تعطیلات تابستانی و افزودن تعطیلات زمستانی، الگوی جدیدی برای توزیع زمان آموزش در مدارس تعریف شود. پرسش اساسی این است: آیا این تغییر می‌تواند به بهبود کیفیت یادگیری منجر شود یا آنکه به فهرست تصمیم‌های مقطعی و پرهزینه آموزش و پرورش افزوده خواهد شد؟

تغییر تقویم آموزشی صرفاً یک تصمیم اداری نیست

در سال‌های اخیر، مدارس کشور به دلایل مختلف از جمله آلودگی هوا، برودت شدید، کمبود انرژی یا شرایط اضطراری، بارها و گاه پیش از یک ماه تعطیل شده‌اند. همین تعطیلی‌های ناخوسته، عملاً آموزش حضوری را مختل و آموزش آنلاین را جایگزین کرده است؛ جایگزینی که نه زیرساخت‌های آن کامل بوده و نه کیفیت آن قابل قیاس با آموزش حضوری. در چنین شرایطی، ایده «تعطیلات زمستانی رسمی» برای برخی سیاست‌گذاران راه‌حلی برای مدیریت بحران‌های فصلی به نظر می‌رسد.

اما تغییر تقویم آموزشی صرفاً یک تصمیم اداری نیست. این تغییر بر ساختار برنامه درسی، نظام ارزشیابی، زمان‌بندی امتحانات، برنامه‌ریزی خانواده‌ها، اشتغال والدین و حتی الگوی سفر و اقتصاد گردشگری اثر می‌گذارد. بنابراین پرسش این نیست که «آیا تعطیلات زمستانی خوب است یا بد»، بلکه این است که «آیا نظام آموزشی آمادگی اجرای یک اصلاح ساختاری را دارد؟»

ایده تعطیلات میان‌ترم یا توزیع متعادل تر زمان استراحت در طول سال، در بسیاری از کشورها تجربه شده و در صورت اجرای درست می‌تواند مفید باشد

بهنوش مرادی، کارشناس آموزش، در این‌باره می‌گوید: اصل ایده تعطیلات میان‌ترم یا توزیع متعادل‌تر زمان استراحت در طول سال، در بسیاری از کشورها تجربه شده و در صورت اجرای درست می‌تواند مفید باشد. به عبارت دیگر از نظر روان‌شناختی و شناختی، یادگیری زمانی پایدارتر است که دانش‌آموز در بازه‌های منظم، فرصت استراحت و بازیابی ذهنی داشته باشد.

او می‌افزاید: فاصله بسیار بلایاتی تابستانی، به‌ویژه برای دانش‌آموزان مقاطع پایین‌تر، باعث افت یادگیری می‌شود؛ پدیده‌ای که در ادبیات آموزشی به «افت تابستانی» معروف است. بنابراین اصل کاهش تعطیلات تابستانی و توزیع آن در طول سال می‌تواند قابل دفاع باشد، اما به شرط آنکه همراه با بازطراحی کامل برنامه درسی باشد.

اثرات تعطیلات زمستانه مدارس را بررسی شد

آموزش زبرتیغ تعطیلات

یک کارشناس آموزش معتقد است: تغییر تقویم آموزشی باید بر اساس پژوهش‌های میدانی، آزمایش‌های محدود منطقه‌ای و ارزیابی دقیق اثرات آن انجام شود. ما نمی‌توانیم یک‌باره در مقیاس ملی، نظام زمانی مدارس را تغییر دهیم و بعد منتظر بینامی ببینیم چه می‌شود.



تغییر تقویم آموزشی باید بر اساس پژوهش‌های میدانی، آزمایش‌های محدود منطقه‌ای و ارزیابی دقیق اثرات آن انجام شود

این کارشناس آموزش اظهار می‌دارد: اگر قرار باشد صرفاً چند هفته از تابستان کاسته و به زمستان افزوده شود، بدون آنکه محتوای آموزشی، حجم کتاب‌ها، شیوه‌ارزشیابی و تقویم امتحانات تغییر کند، نتیجه‌ای جز فشردتر شدن آموزش و افزایش استرس دانش‌آموزان نخواهد داشت.

مرادی هشدار می‌دهد: تغییر تقویم آموزشی باید بر اساس پژوهش‌های میدانی، آزمایش‌های محدود منطقه‌ای و ارزیابی دقیق اثرات آن انجام شود. نمی‌توانیم یک‌باره در مقیاس ملی، نظام زمانی مدارس را تغییر دهیم و بعد منتظر بینامی ببینیم چه می‌شود. **اجرای تعطیلات زمستانی به مجموعه‌ای از زیرساخت‌های جدی نیاز دارد**

این کارشناس آموزش ادامه می‌دهد: اجرای تعطیلات زمستانی،

مستمری‌ها را اسروکب تکنید!	«افزایش پلکانی» راهی برای فقیرسازی همه بانزشتگان
----------------------------	---

اجتماعی و قانون کار، افزایش حقوق را برای متوسط بگیران و سایر سطوح، بسیار کمتر از تورم منظور می‌کنند. ما به وضوح می‌بینیم که سطح معیشت و زندگی افراد متوسط بگیر در تامین اجتماعی با این فرمول‌ها به یک بانزشته‌شدن حداقل‌بگیر نزدیک شده است!

این فعال حقوق بانزشتگان تصریح کرد: اگر دولت به دنبال حمایت حداکثری از حداقل بگیران است، می‌تواند در چهارچوب یک طرح پن یا کالابریک متفاوت، از آن‌ها حمایت کند؛ اما در عمل به جای ارتقاء حداقل‌بگیر بانزشته، ما بانزشتگان سایر سطوح را به حداقل بگیر نزدیک کرده است! این یک ظلم آشکار است که باید همین امروز برچیده شود.

این فعال کارگری بانزشته شرکت هفت تپه تاکید کرد: یکی از اهداف پلکانی کردن حقوق بانزشتگان کشور، ایجاد تفرقه میان متوسط بگیر و حداقل‌بگیران در مسیر پیگیری حقوق صنفی و اجتماعی است. با این اقدام و پلکانی کردن افزایش‌ها، این تفرقه افزایش می‌یابد. همچنین هدف دیگر این است که دولت چون نمی‌خواهد از محل منابع خود دیون صندوق‌ها از جمله صندوق تامین اجتماعی را بدهد تا راه حداقلی بانزشته تامین شود، از جیب بانزشته متوسط بگیر می‌زند و بانزشته‌شدن حداقل‌بگیر را اندکی ارتقاء می‌دهد!

وی خاطرنشان کرد: سازمان تامین اجتماعی نباید اینگونه رفتار کند. ما طبق ماده ۷۷ قانون تامین اجتماعی بر مبنای میزان بیمه‌پردازی صورت گرفته در زمان اشتغال، حقوق خود را تعیین می‌کنیم و تصویب هر فرمولی که این ماده قانونی را نقض کند، خلاف شرع و قانون است. افزایش پلکانی یکی از پیچیده‌ترین شیوه‌ها برای سرکوب مستمری ما بانزشتگان است.

او در پایان تشریح کرد: اگر هدف دولت حمایت از مستمری بانزشته‌شدن حداقل بگیر است، فرمول افزایش را طوری تنظیم می‌کرد که اکثر بانزشتگان از خط فقر مطلق ۳۰ میلیون تومانی عبور کنند؛ اما امروزه نه تنها حداقل بگیر با حقوق بانزشتگی ناچیز ۱۸ میلیون تومانی زیر خط فقر است بلکه بسیاری از متوسط‌بگیران که با افزایش حقوق به اندازه تورم و به شیوه غیر پلکانی می‌توانسته‌به مستمری ۳۰ میلیون تومانی برسند، امروز نزدیک حداقل بگیران حقوق می‌گیرند و در گرداب فقر به سر می‌برند.

ظلمی که باسویه نیست!

کاکلم فرج الهیی (فعال کارگری و فعال حقوق بانزشتگان) با اشاره به موضوع افزایش حقوق بانزشته گفت: به صورت کلی، طرح افزایش پلکانی در بستر ساختار مزدی فقرپرکان حاکم عمل می‌کند. در واقع، این رویه نظام مزدی که در نیم قرن اخیر حاکم است، ما با افزایش حقوق مواجه نیستیم بلکه با توزیع فقر مواجهیم.

خبر

آغاز نوسازی آمبولانس‌های بیمارستانی پس از ۱۵ سال

رئیس مرکز مدیریت بیمارستانی و تعالی خدمات بالینی از آغاز نوسازی آمبولانس‌های بیمارستانی پس از ۱۵ سال خبر داد.

به گزارش مهر به نقل از وبدا، علیرضا عسکری، رئیس مرکز مدیریت بیمارستانی و تعالی خدمات بالینی، با اشاره به حجم بالای مأموریت‌های انتقال بیماران اظهار داشت: آمبولانس‌های بیمارستانی ویژه اعزام بیماران از یک مرکز درمانی به مرکز دیگر، از یک شهر به شهر دیگر و در بسیاری موارد از یک استان به استان دیگر هستند.

وی با اشاره به حجم بالای مأموریت‌های انتقال بیمار افزود: ماهانه بیش از ۲۵ هزار بیمار میان مراکز درمانی کشور جابه‌جا می‌شوند. با توجه به اینکه امکان استقرار تمامی تجهیزات و خدمات فوق‌تخصصی در همه بیمارستان‌ها وجود ندارد،

اعزام بین‌بیمارستانی یک ضرورت قطعی در نظام ارجاع و تداوم درمان بیماران، به‌ویژه در مناطق محروم و کم‌برخوردار، محسوب می‌شود. رئیس مرکز مدیریت بیمارستانی و تعالی خدمات بالینی تأکید کرد: تمرکز خدمات فوق‌تخصصی در برخی مراکز، ضرورت ایجاد یک شبکه منسجم و توانمند حمل‌ونقل درمانی را دوجندان کرده و هرگونه ضعف در این حوزه می‌تواند روند درمان بیماران را با اختلال مواجه سازد.

عسکری با اشاره به فرسودگی گسترده ناوگان آمبولانس‌های بیمارستانی کشور تصریح کرد: پیش از ۱۵ سال گذشته، هیچ تزریق مؤثر و هدفمندی در حوزه آمبولانس‌های بیمارستانی انجام نشده بود و همین موضوع موجب شکل‌گیری ناوگانی فرسوده و کم‌توان در برخی مراکز درمانی شد.

وی افزود: برآوردها نشان می‌دهد کشور با کمبود حدود ۱۷۰هـ دستگاه آمبولانس بیمارستانی مواجه است؛ کمبودی که طی سال‌های متنامدی انباشته شده و اکنون با آغاز این طرح ملی، روند جریان آن آغاز شده است.

عسکری این مراسم را آغاز فاز نخست توزیع آمبولانس‌های جدید و تجهیزتشد در سطح دانشگاه‌های علوم پزشکی کشور دانست و افزود: این اقدام، شروعی جدی برای رفع نواقص گذشته و تقویت زیرساخت‌های انتقال بیمار است و ان‌شاءالله شاهد ادامه روند توزیع و تقویت ناوگان بیمارستانی خواهیم بود.

وی خاطرنشان کرد: توزیع آمبولانس‌ها بر اساس نیازسنجی‌های انجام‌شده در دانشگاه‌های علوم پزشکی و با هدف ارتقای عدالت در دسترسی به خدمات درمانی صورت می‌گیرد. این طرح ملی، علاوه بر بخش بیمارستانی، با هماهنگی با حوزه پیش‌بیمارستانی اجرا می‌شود تا انسجام بیشتری میان خدمات اورژانس بیمارستانی و پیش‌بیمارستانی ایجاد کرد. هدف اصلی این برنامه، کاهش زمان انتقال بیماران، افزایش ایمنی حین انتقال و ارتقای کیفیت مراقبت‌های حیاتی در مسیر جابه‌جایی است. عسکری تأکید کرد: نوسازی ناوگان بیمارستانی را می‌توان یکی از اقدامات زیربنایی در مسیر تعالی و ارتقای کیفیت خدمات بالینی دانست؛ چرا که ایمنی، سرعت و استاندارد بودن انتقال بیماران بین مراکز درمانی، حلقه‌ای حیاتی در زنجیره درمان است. با اجرای این طرح، انتظام می‌ود کیفیت اعزام‌های بین‌بیمارستانی و بین‌استانی یافته و نظام سلامت کشور رونق بیشتری به موارد پیچیده و تخصصی، توانمندتر از گذشته عمل کند.



کاری والدین، زمان‌بندی سفرها، کلاس‌های فوق‌برنامه و حتی اشتغال فصلی نوجوانان اثر می‌گذارد. این تغییر نیازمند اطلاع‌رسانی گسترده، اقباع افکار عمومی و مشارکت ذی‌نفعان در فرآیند تصمیم‌گیری است. او در ادامه تأکید می‌کند: مهم‌ترین مساله اما زیر ساخت پژوهشی است. هر اصلاح ساختاری در آموزش و پرورش باید با شاخص‌های دقیق ارزیابی همراه باشد؛ از سنجش میزان پیشرفت تحصیلی گرفته تا ارزیابی سطح رضایت دانش‌آموزان و معلمان. بدون این شاخص‌ها، امکان تشخیص موفقیت یا شکست طرح وجود نخواهد داشت.

مرادی خاطرنشان می‌کند: نمی‌توان نسخه واحدی برای کل کشور پیچید. در برخی استان‌ها شاید کاهش تعطیلات تابستانی منطقی باشد، اما در مناطق بسیار گرم، حضور دانش‌آموزان در مدارس در اوج گرما می‌تواند آسیب‌زا باشد. اعتصاب منطقه‌ای باید در قانون پیش‌بینی شود.

تغییرات بی‌دریی، بدون ارزیابی دقیق نتایج سیاست‌های قبلی، می‌تواند منجر به فرسایش سرمایه اجتماعی شود

این کارشناس آموزش بر پیامدهای اجتماعی تصمیم‌های شتاب‌زده تأکید می‌کند و می‌گوید: آموزش و پرورش، نهادی نیست که بتوان آن به سادگی دست به آزمون و خطا زد. هر تغییر در نظام آموزشی، مستقیماً بر نسل آینده اثر می‌گذارد. وقتی سیاست‌ها به‌طور مداوم تغییر می‌کنند، احساس بی‌ثباتی در دانش‌آموزان، معلمان و خانواده‌ها شکل می‌گیرد. این بی‌ثباتی اعتماد عمومی به نظام آموزشی را کاهش می‌دهد. او هشدار می‌دهد: تغییرات بی‌دریی، بدون ارزیابی دقیق نتایج سیاست‌های قبلی، می‌تواند منجر به فرسایش سرمایه اجتماعی شود. خانواده‌ها وقتی می‌بینند هر سال بخشی از نظام آموزشی تغییر می‌کند. از شیوه ارزشیابی گرفته تا زمان‌بندی امتحانات و تعطیلات. دچار سردرگمی می‌شوند و به دنبال راه‌های جایگزین مانند مدارس غیردولتی یا کلاس‌های خصوصی می‌روند؛ مسیری که شکاف آموزشی را تشدید می‌کند. مرادی خاطرنشان می‌کند: آموزش، حوزه‌ای بلندمدت است. نتایج سیاست‌های امروز، شاید ده سال بعد آشکار شود. بنابراین تصمیم‌ها باید مبتنی بر اجماع کارشناسی و مطالعات طولانی‌مدت باشد، نه واکنش به فشارهای مقطعی.

یکی از نگرانی‌های جدی، سیاسی شدن موضوع تقویم آموزشی است
مرادی اما به مساله دیگری هم اشاره کرده و می‌گوید: یکی از نگرانی‌های جدی، سیاسی شدن موضوع تقویم آموزشی است. اگر تعطیلات زمستانی به ابزاری برای پاسخ به مطالبات کوتاهمدت یا مدیریت بحران‌های فصلی تبدیل شود، بدون آنکه اصلاحات ساختاری در کیفیت آموزش صورت گیرد، نتیجه‌ای جز تغییر ظاهری نخواهد داشت. او در پایان تأکید می‌کند: مساله اصلی مدارس امروز، کیفیت یادگیری، تراکم بالای کلاس‌ها، کمبود معلم و نابرابری آموزشی است. اگر تمام تمرکز سیاست‌گذاران بر جابه‌جایی تعطیلات باشد، ممکن است از مسائل بنیادی‌تر غافل شویم.

وی افزود: همه‌ساله مبلغی که به حقوق کارگر و بانزشته و کارمند افزوده می‌شود، حتی به اندازه تورم هم نیست. از این منظر به لحاظ علمی ما چیزی به نام افزایش حقوق در ایران نداریم، بلکه در عمل ترمیم حقوقی است که توسط تورم تخریب شده و تازه این ترمیم نیز در اغلب سال‌ها بسیار ناقص و ناکافی بوده و قدرت خرید و ارزش خود را به مرور از دست داده است. روند پلکانی‌سازی در چهارچوب این سازوکار فقیرسازی کارگر و بانزشته، بحران معیشت را حتی برای بانزشتگانی که حقوق بیشتری دریافت می‌کردند تشدید کرده است.

فرج الهیی تصریح کرد: افزایش پلکانی به این شکل صورت می‌گیرد که هرچه فاصله حقوق‌بگیران از حداقل بیشتر باشد، درصد افزایش پایین‌تری برای بانزشته‌شدن می‌شود. کسانی که قبلاً دو برابر حداقل حقوق دریافتی داشتند، با فرمول جدید نزدیک به یک و نیم برابر حداقل حقوق می‌گیرند. این به معنای فقیرسازی متوسط بگیران است.

این فعال کارگری اضافه کرد: شمار بانزشتگان حداقل بگیر در سازمان تامین اجتماعی اندک است اما بخش زیادی از بانزشتگان سایر سطوح نزدیک به حداقل هستند. در واقع میانه‌بگیران با درصد کمتری حقوق‌شان افزایش می‌یابد و به این معنا هرساله از تورم عقب‌تر می‌مانند. این فرمول پلکانی اگر بانزشته‌های چهار برابر حداقل بگیر حقوق می‌گرفته، امسال تنها سه برابر حداقل بگیران حقوق می‌گیرد! این فعال حقوق بانزشتگان تأکید کرد: دولت به خیال خود به دنبال اجرای عدالت است، اما به جای آنکه حداقل بگیران را ارتقاء دهد، بقیه را که کمتر فقیر هستند با شیوه پلکانی به فقرای حداقل بگیر نزدیک می‌کند. فرمول پلکانی افزایش مستمری که تامین اجتماعی استفاده می‌کند، با فرمول افزایش پلکانی حقوق بانزشتگان دولت البته متفاوت است. اما ما بحث پلکانی را نه در قانون کار و نه در قانون تامین اجتماعی نداریم. فلسفه افزایش عدد ریالی حقوق به منظور ترمیم قدرت خرید، در این شیوه پشت گوش انداخته شده است.

فرج الهیی در پایان گفت: این اقدام دولت برای پلکانی‌سازی حقوق، حتی مصداق «ظلم باسویه برای برقراری عدل» هم نیست. در واقع تبعیض علیه کارگرانی که بیشتر زحمت کشیده‌و حق بیمه بیشتر داده اند، روا داشته می‌شود و وضعیت کارگر بانزشته حداقل بگیر نیز بهتر نمی‌شود. این تبعیضی آشکار علیه نیروهای با تجربه و دارای تخصص و مسئولیت‌پذیه بیشتر است. این رویه ناعادلانه، ظلم ماساوی علیه کسانی است که تنها اندکی کمتر فقیر هستند تا فقیرسازی گسترده شود.

مدیرکل راه و شهرسازی کهگیلویه وبویر احمد

آغاز عملیات اجرایی قطعه اول محور یاسوج – اقلید با قرارداد ۲۵۸۰ میلیارد تومانی

استان از ۲۳۵ کیلومتر به ۲۸۲ کیلومتر افزایش یافته و ۸۴ کیلومتر دیگر نیز در دست اجراست. استاندار کهگیلویه و بویراحمد ادامه داد: در این مدت حدود ۹۰۰ کیلومتر روکش و ترمیم آسفالت در استان انجام شده که نتیجه آن کاهش چشمگیر تلفات جاده‌ای بوده است. وی گفت: استان کهگیلویه و بویراحمد در نوروز گذشته با کاهش ۵۸٫۵ درصدی تلفات جاده‌ای رتبه نخست کشور را کسب کرد و در ماه‌های شهریور و آبان این رتبه‌بشترین کاهش تلفات را به خود اختصاص داد. رحمانی افزود: شاخص برخورداری روستاهای بالای ۲۰ خانوار از راه آسفالت‌تیه نیز به ۹۰٫۲ درصد رسیده که از میانگین کشوری بالاتر است. وی درباره مزایای پروژه اتصال به یاسوج به آزادراه شیراز–اصفهان در تمام مکاتبات استان با مرکز بهعنوان اولویت نخست مطرح بوده و این پروژه نقش مهم در کاهش تلفات جاده‌ای دارد. وی در قدرناتی از مسئولان و مدیران مرتبط، از پیگیری‌های مستمر استانداری و نقش مؤثر مدیرانی همچون دکتر بازوند در به نتیجه‌رسیدن این مطالبه سخن گفت. شهامت با اشاره به تلاش پیمانکاران، به‌ویژه، قراگانه سازندگی خاتم الانبیا تأکید کرد: با وجود محدودیت‌های مالی، پروژه‌ها نباید متوقف شوند و هیچ نهادی حق نامید کردن مردم را ندارد. وی همچنین بر مسئولیت مدیران و پیمانکاران در حفظ امنیت عمومی تأکید و از رسانتها خواست روند اجرای پروژه را پهبدرستی منعکس کنند. معاون حمرانی استاندار در پایان خواستار تسریع در اجرای فعالیت‌های بعدی پروژه، از جمله اتصال به پل مختار و کمربندی یاسوج و همچنین آغاز مطالعات باند دوم شد تا شبکه ارتباطی استان به‌طور کامل تکمیل و زمینه بهره‌مندی بیشتر مردم فراهم شود.

مسئولان تبیین شد. خوشبختانه امروز با همت مجموعه وزارت راه و شهرسازی و همراهی مدیران استان، عملیات اجرایی آن آغاز شده است. بهرامی با بیان اینکه برای سال ۱۴۰۴ اعتباری در حدود ۵۰۰ میلیارد تومان برای این پروژه پیشبینی شده است، تصریح کرد: همچنین برای برخی قطعات دیگر مسیر نیز اعتبارات جداگانه‌ای در نظر گرفته شده و مجموع پیشبینی‌های برای این آبنده به بیش از یکمتریسد که نشاندهنده عزم جدی دولت برای تسریل این طرح است. وی نامهت مردم در مجلس شورای اسلامی با تأکید بر ضرورت تسریع در اجرای پروژه خاطرنشان کرد: با توجه به اهمیت زمان در اجرای تونلها و عملیات فنی، باید همزمان از چند جبهه کاری فعالیت آغاز شود تا پروژه در کوتاهترین زمان ممکن به بهره‌برداری برسد. وی افزود: اجرای این مسیر ضمن کاهش حدود ۱۴ کیلومتری طول مسیر، موجب ارتقای کیفیت تردد، افزایش ایمنی و کاهش مصرف سوخت خواهد شد و نقش مؤثری در کاهش ترافازی سوخت و هزینه‌های اقتصادی کشور ایفا میکند. بهرامی با اشاره به ویژگی‌های فنی پروژه گفت: این مسیر شامل ۹ پل به طول مجموع ۳۵۰ متر و حدود ۸ هزار متر تونل است که بخشی از آن در محدوده استان کهگیلویه و بویراحمد و بخشی در استان فارس اجرا میشود و برآورد کلی آن چندین همت اعتبار است. وی در پایان با قدرناتی از همکاری دستگاهای اجرایی استان، از مسئولان خواست با هماهزایی و پرهیز از ایجاد موانع اداری، زمینه اجرای سریع و دقیق این پروژه مهم ملی را فراهم کنند. در ادامه، استاندار کهگیلویه و بویراحمد گفت: اتصال کهگیلویه و بویراحمد به شبکه آزادراهی کشور از مطالبات جدی و دیرینه مردم بود که با همدلی ملی و استانی امروز وارد فاز اجرایی شد. وی با اشاره به اهمیت زیرساخت‌های حملونقل در توسعه اقتصادی افزود: شبکه‌راه‌ها اصلیتزین زیرساخت توسعه است و هر استانی که زودتر به شبکه منسجم و باکیفیت دست یابد، شتاب توسعه بیشتری خواهد داشت. استاندار کهگیلویه و بویراحمد با بیان اینکه قطعه نخست این پروژه به طول حدود ۵۵ کیلومتر آغاز شده است، گفت: حداقل ۱۰ هزار میلیارد تومان اعتبار برای این فاز پیشبینی شده و برای تکمیل کامل اتصال آزادراهی، بیش از ۲۰ همت سرمایه‌گذاری نیاز است. رحمانی از حمایت‌های وزارت راه و شهرسازی، نمایندگان مجلس، مجمع نمایندگان استان و مسئولان استانی قدرناتی کرد و افزود: این پروژه با مشارکت ۴۰ درصدی وزارت راه، ۳۰ درصدی بخش خصوصی و تأمین ۳۰ درصد دیگر از طریق شبکه بانکی اجرا خواهد شد. وی با اشاره به دستاوردهای دولت سیزدهم تصریح کرد: طول بزرگراه‌های

وجود دارد. مدیرکل راه و شهرسازی استان با بیان اینکه در حال حاضر بیش از ۱۲ هزار میلیارد تومان قرارداد فعال در حوزه حملونقل استان وجود دارد، تصریح کرد: این پروژهها شامل طرح‌های شرکت ساخت و توسعه، پروژههای تفویضی راه و شهرسازی و طرح‌های حوزه راهداری است و در ماه‌های آینده نیز چند هزار میلیارد تومان دیگر به مرحله قرارداد خواهد رسید. پارسایی تأکید کرد: اختصاص این حجم از اعتبارات در شرایط محدودیت‌های مالی کشور، نشاندهنده نگاه راهبردی وزارت راه و شهرسازی به توسعه متوازن و توجه ویژه به استانهای کمتر برخوردار است.

وی خاطرنشان کرد: در سال گذشته با تخصیص بیش از سه هزار میلیارد تومان به حوزه راه و شهرسازی و راهداری، رکوردی بیسابقه در استان ثبت شد که نتیجه پیگیری‌های مستمر و دفاع از طرح‌ها در سطوح ملی بود. مدیرکل راه و شهرسازی کهگیلویه و بویراحمد در تشریح مشخصات فنی قطعه اول محور یاسوج–اقلید گفت: این قطعه به طول ۱۰ کیلومتر اجرا میشود و شامل بیش از سه میلیون مترمکعب عملیات خاکبرداری، حدود ۳۷۲ هزار مترمکعب خاکریزی، احداث سه تونل به طول مجموع یک‌هزار و ۳۰۰ متر و ۳۰ دستگاه پل است. وی افزود: ارزش قرارداد این قطعه بالغ بر دو هزار و ۵۸۰ میلیارد تومان است که بزرگترین قرارداد منعقدشده در تاریخ پروژههای اجرایی استان محسوب میشود و با احتساب تعدیله‌ها، مبلغ آن افزایش خواهد یافت. پارسایی با اشاره به برآورد اولیه حدود ۱۵ هزار میلیارد تومانی برای کل مسیر یاسوج–اقلید، اظهار امیدواری کرد با به‌پیش‌روی مطالعات و تأمین منابع، قطعات بعدی نیز در کوتاهترین زمان ممکن به مناقسه گذاشته شده و عملیات اجرایی آنها همزمان پیش برود. وی در پایان تأکید کرد: کلنگزنی این پروژه پیام روشنی دارد و این این است که مسیر توسعه در استان کهگیلویه و بویراحمد متوقف نخواهد شد و دولت با تمام ظرفیت برای ارتقای زیرساخت‌های استان ایستاده است. در ادامه این برنامه، محمد بهرامی با قدرناتی از حضور مسئولان کشوری و استانی، از تلاش‌های مجموعه وزارت راه و شهرسازی، استانداری و مدیران اجرایی استان در پیگیری و به سرانجام رساندن این پروژه قدرناتی کرد و اظهار داشت: این طرح صرفاً متعلق به یاسوج یا حتی استان کهگیلویه و بویراحمد نیست، بلکه یک پروژه مهم و راهبردی در سطح ملی محسوب میشود که نقش مؤثری در اتصال استانهای جنوبی کشور ایفا میکند. وی با اشاره به سوابق پیگیری این پروژه در سالهای گذشته افزود: این طرح از سالهای پیش در دستور کار قرار داشت و با پیگیری‌های مستمر و اراده مستندتاد فنی و تخصصی، ضرورت اجرای آن برای



مریم قربانی، خبرنگار یاسوج–مدیرکل راه و شهرسازی کهگیلویه و بویراحمد، در مراسم کلنگزنی قطعه اول محور اصلی یاسوج–اقلید با حضور معاون وزیر راه و شهرسازی، استاندار و نمایندگان مردم در مجلس، از انعقاد بزرگترین قرارداد عمرانی تاریخ استان خبر داد و بر آغاز تحولی اساسی در زیرساخت‌های حملونقل استان دانست.

آیین کلنگزنی قطعه اول محور اصلی یاسوج–اقلید با حضور مدیرعامل شرکت ساخت توسعه زیربنایهای حمل و نقل کشور، استاندار کهگیلویه و بویراحمد، نماینده مردم شهرستانهای بویراحمد، دنا و مارگون در مجلس شورای اسلامی و جمعی از مدیران ارشد استانی برگزار شد.

علی پارسایی در این مراسم با تبریک فرارسیدن ماه مبارک رمضان اظهار کرد: امروز برای استان کهگیلویه و بویراحمد یک روز عادی نیست، بلکه آغاز مسیری است که سالها مردم استان در انتظار آن بوده‌اند. اتصال یاسوج به شبکه آزادراهی کشور میتواند چهره حملونقل استان را متحول کند و آینده‌های متفاوتی برای توسعه منطقه رقم بزند. وی با اشاره به پیگیری‌های مستمر مدیریت ارشد استان و همراهی نمایندگان مردم در مجلس افزود: کلنگزنی این پروژه به معنای عبور از مرحله مطالبه‌گری به مرحله اقدام عملی است و نشان میدهد اراده جدی برای اجرای آن