دریچه

ایفای نقش توسط همه دستگاه‌ها

زهرا شمس احسان
رئیس کمیته اجتماعی شورا

موضوع آلودگی هوا یکی از مشکلات بزرگ شهر تهران است و با توجه اینکه دستگاه‌های متعددی مسئولیت رفع آلودگی هوا در شهر تهران را به‌عهده دارند، برای یک گام آمدن توان ۳ قوا و اینکه هرکدام از دستگاه‌ها نقش خود را در این حوزه ایفا کنند، نامه تهیه شده است.

چراکه قوه مجریه وظیفه تأمین زیرساخت‌های شهری به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل عمومی در جهت کاهش آلودگی هوا را بر عهده دارد. قوه قضاییه می‌تواند در حوزه ترک فعل دستگاه‌هایی که مسئولیت در این حوزه دارند، ورود جدی داشته باشد و قوه مقننه نیز موظف است تا خلأهای قانونی در این زمینه را برطرف کند. شهرداری تهران تنها یک دستگاه از ۲۳دستگاه متولی در این حوزه است که نقش‌هایی را برعهده دارد که در ماه‌های اخیر این نقش در توسعه و تقویت حمل‌ونقل عمومی بروز و ظهور کرده، گرچه هنوز کمبودهایی وجود دارد.

انتظار ما از سران ۳قوه این است که در کنار شهرداری تهران در جهت کاهش آلودگی هوا کمک کنند تا در آینده مبتلا به موضوعاتی مانند مشکلات حمل‌ونقل عمومی، ترافیک و آلودگی هوا نباشیم. به‌نوعی ما سران ۳قوه را در کنار خودمان دیدیم نه در مقابل خودمان.

محیط‌زیست

فرافکنی برای ترک‌فعل‌های انجام‌شده

مهدی بابایی
عضو کمیسیون محیط‌زیست و خدمات شهری شورا

مدیریت شهری ششم در همین مدت کوتاه نمره قبولی در خصوص پیگیری موضوعات حمل‌ونقل و توسعه و تقویت زیرساخت‌های این حوزه گرفته است؛ اما همچنان با نقطه مطلوب فاصله داریم. همه مردم اطلاع دارند که مجموعه دستگاه‌های متولی می‌توانند مقدمات حمل آلودگی هوای تهران و سایر کلانشهرهای کشور را که امروز در گیر معضل آلودگی هوا هستند، فراهم کنند. آنچه به‌عنوان راهکار در تهران مطرح شده، توسعه حمل‌ونقل همگانی و ریلی است و سیاست‌گذاری در مدیریت تقاضای سفر است. وقتی روزنامه سازندگی از طریق گزارش و تیترهای خاص فرافکنی می‌کند تا ترک‌فعل هم‌حزبی‌های خودش در دوره ۴ساله مدیریت شهری و ۸ساله دولت را بپوشاند، نمونه بارز آن هجار دستگاه اتوبوسی است که پایان دوره چهارم تحویل گرفتند و در دوره ششم ۲هزار دستگاه تحویل دادند. حتی خطوط اتوبوس‌سازی در شرکت‌های خودروسازی به‌دلیل نبود تقاضا از سوی شهرداری‌ها و دولت تعطیل شدند و امروز مدعی هستند که شهرداری تهران مقصر آلودگی هواست؟ برای پایان دادن به این معضل باید نمایندگان مجلس ورود کنند و دستگاه‌های خاطی را ضرر با بازخواست قرار دهند.

حمل و نقل

آلودگی هوا محصول ۱۵ ماه نیست

سیدمحمد آقامیری
عضو کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورا

برای اثبات تلاش مدیریت شهری باید عملکرد ۱۵ ماهه این دوره را با ۴سال گذشته مقایسه کرد؛ ورای که حتی یک دستگاه اتوبوس وارد ناوگان نشد و بخش اعظمی از اتوبوس‌ها هم به‌دلیل بی‌توجهی از رده خارج شدند و ناوگان فرسوده و فشل تحویل دوره جدید شد. مدیریت شهری در ۱۵ ماه موفق شد حدود هزار دستگاه اتوبوس وارد ناوگان کند و قصد دارد تا پایان دوره اتوبوس‌های ناوگان را حداقل به ۵هزار دستگاه برساند. امروز باید به کسانی که آلودگی هوا سخن می‌گویند و شهردار تهران را مسبب آن می‌دانند، گفت مگر این معضل نتیجه یا محصول ۱۵ ماه مدیریت جدید است؟ این پدیده محصل سال‌ها تاثر کیفل دستگاه‌های متولی است که امروز به چنین وضعیت بحرانی رسیده؛ اما شهرداری در حوزه وظایفش در راستای توسعه معابر و محورهای بزرگراهی طبق طرح تفصیلی عمل کرده و اکنون روی مدیریت حمل‌ونقل عمومی متمرکز شده و اقدامات خوبی هم انجام داده است. مدیریت شهر ماننده لوکوموتیو زنگ زده ایستاده بود که به همت علیرضا زاکانی و تیمی که همراهی‌اش می‌کنند به حرکت افتاده و به‌زودی مردم شاهد تحولات خوبی خواهند بود. حرف‌هایی که علیه شهردار تهران زده می‌شود، همه بیانگر آن است که او درست و خوب کار می‌کند و این موضوع نشانه خوبی است؛ چراکه سکان‌دار بایتخت اگر دو کم‌کاری بود، قطعا اینگونه مورد انتقاد و واکنش‌های تند قرار نمی‌گرفت.

آلودگی سیاسی

برخی با دادن آدرس غلط درباره متهمان آلودگی هوا به دنبال تسویه حساب سیاسی هستند

«برکنارش کنید.» روزنامه سازندگی با این تیتر علیرضا زاکانی، شهردار تهران را مقصر اصلی آلودگی هوا معرفی کرده و خواستار استیضاح و برکناری او شده؛ اما چه چیزی زمینه‌ساز این موضوع شده است؟ برای رسیدن به پاسخ، باید مباحث جلسه روز یکشنبه پارلمان شهری را مرور کرد: جلسه‌ای که پدیده آلودگی هوا در محور اصلی آن قرار داشت و پس از مشاور مهدی چمران درخصوص بحرانی شدن وضعیت آلودگی هوا ضرورت توجه به توسعه و تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی، علی‌اصغر فانی نامه‌ای خطاب به سران قوا (مقننه، مجریه و قضاییه) را قرائت کرد. همچنین عنوان شد که ۲۳دستگاه در مقوله مقابله با آلودگی هوا مسئولیت و تکلیف قانونی دارند و از این رو خواستار برخورد جدی با خاطیانی که ترک فعلشان منجر به وضعیت بحرانی کنونی پایتخت شده است، شدند. سازندگی با استناد به همین موارد موضوع مازوت سوزی و وجود نیز ۵کیلومتری گاز متان در جنوب تهران را مطرح و عنوان کرده است که شهردار تهران نسبت به تمام مواردی که منجر به آلودگی هوای تهران شده، مطلع بوده و در جلسات هیات دولت شرکت می‌کرده و باید این موضوع را بیان می‌کرد. اگر این مسئله را نگفته باشد، که باید استیضاح شود و اگر گفته و توجهی به گفته‌هایش نشده هم باید برکنار شود؛ چراکه شایسته نیست چنین فردی سکان‌دار پایتخت بماند. نکته قابل تأملی که در این گزارش مغفول مانده، تکلیف قانونی ۲۳دستگاه در مقوله مقابله با آلودگی هواست و شهرداری تهران به‌عنوان یازدهمین دستگاه‌ها در این مقوله، وظیفه دارد. همچنین کارنامه مدیریت شهری دوره گذشته مدنظر قرار نگرفته است؛ چرا که با این کار مشخص می‌شد شهردار تهران طی ۱۵ماه تلاش کرده تا بخشی از عقب‌ماندگی ۱۰ساله را در حوزه حمل‌ونقل عمومی جبران کند. می‌توانید کارنامه ۱۵ماهه این دوره را با ۴سال دوره قبل مقایسه کنید.

مترو

- ایستگاه‌های بوستان گفت‌وگو، ۱۷شهریور در خط ۷، شهید رضایی در خط ۶ و پایانه اکباتان به‌عنوان بزرگ‌ترین پایانه زیرزمینی حمل‌ونقل ریلی کشور به بهره‌برداری رسید. این پایانه نقش مهمی در کاهش زمان سرفاصله‌های قطارهای مترو تهران دارد. پایانه اکباتان مرداد ماه سال جاری و پس از ۱۲ سال انتظار در خط ۴مترو تهران افتتاح شد.
- قطار ملی مترو با ۸۵ درصد تولید داخل، تست‌های اولیه را با موفقیت پشت سر گذاشت.
- عملیات اجرایی خط ۱۰مترو از سمت دریاچه شهدای خلیج‌فارس رسما آغاز شد.
- ورودی‌های دوم بسیاری از جمله ورودی‌های دوم جدید ایستگاه‌های برج میلاد، بعثت، رودکی، مدافعان سلامت، اشرفی اصفهانی و یادگار امام (ره) به بهره‌برداری رسیدند.
- مشکلات تکمیل خط مترو تهران - پرند پس از سال‌ها انتظار رفع شد تا جایی که امید می‌رود در بهار سال آینده به بهره‌برداری برسد.
- ایستگاه‌های میدان شهدای هفتم تیر، میدان حضرت ولیعصر (عج)، بوستان لاله و خیابان کارگر در خط ۶مترو به بهره‌برداری می‌رسند.

اتوبوس

- در آبان ۱۴۰۰ از ۱۱۰دستگاه اتوبوس درون شهری دیزل بهره‌برداری شد.
- در آذر ۱۴۰۰ قرارداد ۵۰دستگاه اتوبوس برقی تمام الکتریک بدون برق بالاسری به امضا رسید.
- در اسفند ۱۴۰۰ پس از ۱۲ سال انتظار ۲۰دستگاه اتوبوس از ۶۵دستگاه اتوبوس عقد قرارداد شده، به ناوگان اتوبوسرانی تحویل داده شد.
- در خرداد ۱۴۰۱ شهرداری تهران قرارداد خرید ۱۰۷۵ دستگاه اتوبوس تولید داخل را امضا کرد و بخشی از آن را تحویل گرفت.
- در مرداد ۱۴۰۱ تعداد ۵۰دستگاه اتوبوس دست دوم وارد گمرک شد.
- در شهریور ۱۴۰۱ تعداد ۳۰دستگاه اتوبوس و مینی‌بوس به‌عنوان سرویس مدارس برای نخستین‌بار مناسب‌سازی شدند.
- در مهرماه امسال ۲۰۰دستگاه اتوبوس و ۶۲دستگاه مینی‌بوس نو برای ورود به خطوط رونمایی شدند.
- در ابتدای مهر ماه امسال ۵۰۰دستگاه اتوبوس کارکرده و فرسوده وارد خطوط شدند.

تاکسی

- ۴هزار مبین تاکسی نوی جایگزین تاکسی‌های فرسوده رونمایی و تحویل داده شد.
- در اردیبهشت ۱۴۰۱ تعداد ۲۰۰دستگاه ون محصوص معلولان به ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران اضافه شد.
- ۱۰۰دستگاه تاکسی جدید تحویل تاکسیرانی تهران داده شد.
- ۳۳۰دستگاه ون تاکسی رونمایی شدند که به مرور در حال شماره‌گذاری و تحویل هستند. شهرداری تهران در ارتباط با این ۶۳۰ دستگاه فدرالسهم خود را در تفاهم با وزارت کشور پرداخت کرده و پیگیر تامین ون‌های بیشتر از این مسیر است.

آلودگی فعلی، نتیجه کار قبلی

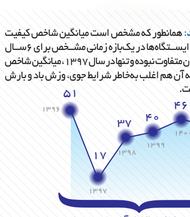
مقایسه میزان آلاینده‌های هوای تهران در سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰ نشان می‌دهد که چگونه دائما به آنها افزوده شده است

گزارش
محمد سرابی
روزنامه‌نگار

کرونا توجه همه را جلب کرده بود. مردم ماسک به‌صورت داشتند و مراقب بودند که دچار بیماری نشوند. کارمندان و دانش‌آموزان دورکار شده بودند. اما یک اتفاق مهم دیگر به وقوع پیوست. حمل‌ونقل عمومی دائما فرسودتر شد. تاکسی‌ها نوسازی نشدند. اقدام خاصی برای ورود اتوبوس‌های تازه‌نفس و نو و تعمیرات اساسی اتوبوس‌های فرسوده صورت نگرفت و واکنی هم به مترو افزوده نشد. بعضی پروژه‌ها که از گذشته آغاز شده بودند همچنان ادامه داشتند ولی توان شبکه حمل‌ونقل عمومی دائما کمتر می‌شد. نتیجه اینکه شهر به‌تدریج آلوده و آلوده‌تر شد تا جایی که امروز برای حل این مشکل و در ساده‌ترین حالت برای تامین اتوبوس‌های سالم و نو، باید هزینه گزافی صرف شود که از توان شهرداری خارج است. بی‌تعارف باید گفت که اگر اکنون آلاینده‌ها اینچنین به آسمان تهران رنگ سیاه و خاکستری زده‌اند، بخشی از مسئله به کوتاهی‌های صورت‌گرفته در مدیریت پنجم شهر (دوره پیشین) و بی‌توجهی‌های دولت‌های دهم، یازدهم و دوازدهم برمی‌گردد.

مقایسه میان اطلاعات به‌دست آمده از آلودگی هوا در سال ۱۳۹۶ و سال ۱۴۰۰ نشان می‌دهد که این سال‌ها چطور گذشته است. وقتی این اعداد را با هم مقایسه می‌کنیم می‌بینیم که در طول ۴سال مدیریت قبلی میزان آلاینده‌های هوای تهران به‌تدریج افزایش یافته است و به نوعی ماندگار شده است. این روند به اندازه‌ای آرام پیش رفته است که در هوای تهران تثبیت شده و اکنون نمی‌توان انتظار داشت که با برنامه‌های یک ماهه یا چندماهه رفع شوند.

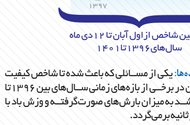
آلاینده از زمانی که از سال ۱۳۹۱ تا سال ۱۳۹۵ در شهر تهران کم شده بود بعد از این سال‌ها دوباره افزایش پیدا کرد و حالا یکی از عوامل آلوده‌کننده شهر است تا جایی که در بعضی روزها به دومین آلاینده شاخص در شهر تهران تبدیل شده است.



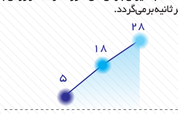
شاخص چه می‌گوید: همانطور که مشخص است میانگین شاخص کیفیت هوای تهران در کل ایستگاه‌ها در یکبازه زمانی مشخص برای ۶سال ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۱ چندان متفاوت نبوده و تنها در سال ۱۳۹۷، میانگین شاخص ۱۷ به ثبت رسیده که آن هم اغلب به‌خاطر شرایط خوبی، وزش باد و بارش باران و برف بوده است.

حناچی، شهردار سابق تهران

باد و باران علیه آلاینده‌ها: یکی از مسائلی که باعث شده تا شاخص کیفیت آلودگی هوای تهران در برخی از بازه‌های زمانی سال‌های بین ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰ قابل‌قبول باشد به میزان بارش‌های صورت‌گرفته و وزش باد با سرعت بالای ۱۰متر بر ثانیه برمی‌گردد.


محسن هاشمی و فستخانی
(بادشت‌ورنامه‌نگار منتقد در سال ۱۳۹۶)، رئیس شورای پنجم شهر تهران

- در خلاف آنچه گفته می‌شود، متنسبا بروز این آلودگی تنها خودروها نیستند بلکه عوامل متعددی در افزایش آن دخیل هستند. موتورها، سوخت بخاری‌ها و وسایل گرمایشی، صنایع آلاینده و بالاخره آلودگی‌هایی که از بیرون از تهران به سمت آن می‌آیند، از جمله مهم‌ترین و اصلی‌ترین علل بروز این معضل سمج برای بزرگ کشورمان است.



اصلاح‌طلبان برای حل مشکل آلودگی هوا چه نسخه‌هایی پیچیدند

انتظار برای وزش باد یا متهم دانستن سوخت بخاری راهکارهایی بودند که در دوره مدیریت قبلی شهرداری تهران برای برداشتن نگاه سنگین اتهام به‌دلیل آلودگی هوا اتخاذ شده بود. به‌گزارش همشهری آنلاین، آلودگی هوا مسئله امروز و دیروز تهران نیست و در ادوار مختلف این موضوع در فهرست مسائل پایتخت‌نشینان وجود داشته است و در هر دوره‌ای مدیران تلاش کرده‌اند با ارائه راهکارهای منطقی و غیرمنطقی، بار سنگین آلودگی هوا را از دوش خود بردارند. از پیروز حناچی شهردار سابق تهران گرفته تا اعضای شورای پنجم شهر تهران هر یک به‌طریقی تلاش می‌کردند تا خود را به‌عنوان ناجی شهری که تهران از روزهای آلوده نشان دهند؛ تلاش‌هایی که گاهی با پیشنهادهای عجیب همچون انتظار کشیدن برای وزش باد و باران همراه می‌شد. در جدول زیر می‌توانید مهم‌ترین اظهارنظر مدیریت شهری سابق در رابطه با آلودگی هوا را مرور کنید.

- وضعیت آلودگی هوا به‌خاطر پدیده وارونگی است که هر ساله رخ می‌دهد و اگر باد بوزد وضعیت خوب می‌شود.
- شهروندان دمای منازل را کاهش دهند.
- برای کاهش آلودگی هوا باید تردد خودروها کاهش پیدا کند یا باد و باران بیاید. زمانی که بارندگی و باد نباشد و میزان تردد خودروها کاهش نیابد، راهی جز انتظار کشیدن برای وزش باد ندارم.
- در دیدار با شهردار سارایوو؛ تهران آمادگی دارد تا مشاوران و شرکت‌های فعال در زمینه آلودگی هوا را به سارایوو معرفی کند؛ کاری که از دستمان برنیاید را انجام می‌دهیم و مانند سابق در کنار سارایوو خواهیم بود.

محمد سالاری
عضو سابق شورای شهر تهران

- مشکل آلودگی هوای تهران به هیچ عنوان یک مشکل تکنیکی نیست که حل اساسی آن معطل یک نهاد متلاشی‌پذیر باشد؛ یک مسئله سیاسی است.

علی اعطا
عضو سابق شورای شهر تهران

- تاثیر آلودگی هوا بر میزان مرگ‌ومیر ناشی از بیماری کرونا اهمیت مهار آن را دوچندان می‌کند. بارها گفته شده هوا آلودگی هوا یک موضوع حاکمیتی است و همه دستگاه‌ها باید به وظایف خود عمل کنند.

محمدجواد حق‌شناس، عضو سابق شورای شهر تهران

- آلودگی هوای شهرها یک شبه به وجود نیامده است و همه تقصیرات از آن مدیریت شهری نیست و دلایل کاملا روشنی برای آن وجود دارد. سوخت بی‌کیفیت و صنعت خودروسازان ناتوان و بی‌خاصیت که هر دو در چنبره مافیای قدرت پشت صحنه و تحریم‌های اقتصادی است از جمله این دلایل هستند.
- شهرداری تهران نه نقشی در واردات سوخت دارد و نه در صنعت خودرو و سیاستگذاری‌ها مربوط به آن دخیل است و در واقع شهرداری تهران مسئول تسویه خطوط مترو، اتوبوسرانی و تاکسیرانی است اما نقشی در تردد روزانه چهار و نیم میلیون خودرو و موتورسیکلت‌های بی‌کیفیت و بدون استاندارد و مصرف میلیون‌ها لیتر سوخت بی‌کیفیت در خودروها و نیروگاه‌های شهری و کارخانه‌های بزرگی چون سیمان در جنوب تهران ندارد.

پیشنهاد اعضای یار لمان شهری به سران قوا

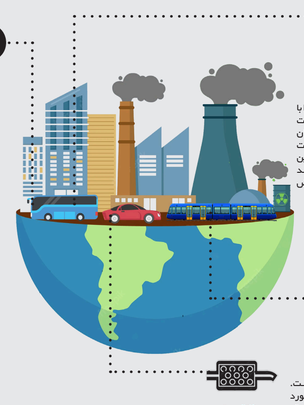
- با توجه به نقش ۳۷ درصدی خودروهای فرسوده در آلودگی هوا، کمک به الزام اسقاط واقعی خودروهای فرسوده، مهمترین گام در این زمینه خواهد بود.
- برای کلانشهر تهران هزار رام قطار و ۴ هزار دستگاه اتوبوس نیاز مبرم و جدی است.
- کمک به تسهیل شرایط به کارگیری وسایل نقلیه برقی (با اولویت موتورسیکلت‌های برقی) از ضروریات بهبود کیفیت هواست که پیش‌بینی تبدیل موتورسیکلت‌های موجود تهران به برقی در برنامه هفتم کشور سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه با تسهیلات ارزان قیمت مورد تقاضاست.
- برخورد قاطع با خاطیان و اعمال سیاست‌های تنبیهی در قبال دستگاه‌هایی که با ترک فعل یا قصور و تقصیر در پیاده‌سازی قانون و اجرای وظایف محوله، موجب ناکارایی سیستم و بروز تداوم شرایط فعلی می‌شوند.

قرارگاهی برای هم‌افزایی

قرارگاه حمل‌ونقل و ترافیک در شهر تهران برای هم‌افزایی و تعامل میان دستگاه‌های مختلف مسئول تشکیل شد. هیات اندیشه‌ورزی برای شناسایی عوامل و راهکارهای مقابله با چالش آلودگی هوای تهران انتخاب شد.

کارنامه خالی در مقابله با آلودگی هوا

این روزها در حالی اصلاح‌طلبان به عملکرد دوره اخیر مدیریت شهری در زمینه آلودگی هوا به تندی انتقاد کرده‌اند که می‌توان عملکرد ۴ ساله آنها در دوره قبلی را به طور کامل نادیده گرفت. چون در آن دوره نه تنها اتفاق رو به جلویی در زمینه مقابله با آلودگی هوا نیفتاد بلکه در بسیاری از حوزه‌ها مثل تقویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی عقبگرد هم داشتیم. اینجا خلاصه عملکرد ۴سال مدیریت شهری قبلی را بخوانید.



تامین اتوبوس

شورای پنجم شهر تهران، بخش اتوبوسرانی را با ۶هزار دستگاه در ابتدای کار خود تحویل گرفت و ۲هزار و ۵۰۰دستگاه تحویل داد. شهر تهران در سال ۱۳۹۴ نیاز به اتوبوس‌های جدید داشت و هنوز هم نیاز دارد. شهرداری از عدم‌تامین منابع مالی برای این اقدام خبر داد و مغز شد منابع مالی از محل عوارض آلایندگی برای تعویض کاتالیست خودروها پرداخت شود.

واگن مترو

متروی تهران با کمبود واگن روبه‌رو است. واگن‌هایی که در ابتدای ساخت خطوط مترو مورد استفاده قرار می‌گیرند فرسوده‌اند و تکون بیش از ۱۰ سال سابقه حرکت دارند و باید تعمیر اساسی شوند. به‌دلیل تحریم‌های اخیر، واردات قطعات یدکی و لوازم مورد نیاز ممکن نیست. در مدیریت شهری پیشین بارها سخن از ساخت قطار ملی شده بود. با وجود تبلیغات زیاد مدیریت شهری پیشین که در یاره این دستاورد صنعتی داخلی شده بود، قطار ملی هیچ‌گاه به حرکت در نیامد.

فیلتر دوده

سال ۱۳۹۷ موضوع خرید و نصب فیلتر دوده روی اتوبوس‌ها مطرح شد. بر این اساس بنا بود که فیلترها با بودجه شهرداری خریداری شوند و در شبکه حمل‌ونقل عمومی به‌کار گرفته شوند. این طرح به دلایل مختلفی اجرا نشد. یکی از این موانع مخالفت اعضای شورای شهر دوره پنجم بود که می‌گفتند فیلترها هم‌اکنون کارایی ندارند و نمونه‌های نصب شده روی اتوبوس‌ها هم بیشتر از اینکه مانع ایجاد دود شوند توان موتور را کاهش داده‌اند. همچنین شرکت خارجی فروشنده اتوبوس‌ها هم اعلام کرده بود که این فیلترها با موتور و سوخت همخوانی ندارد و اگر نصب شوند، دیگر اتوبوس‌ها را گارانتی نخواهند کرد. شهرداری تصمیم داشت ۷۰۰ اتوبوس را مجهز به فیلتر کند اما هزینه نصب فیلتر برای ۲۰۰ اتوبوس در آن سال حدود ۲۸ میلیارد تومان بود. از طرف دیگر بیان می‌شد که مشکل فرسودگی اتوبوس‌ها با نصب فیلتر حل نمی‌شود. سر انجام موضوع نصب فیلتر در رای‌گیری جلسه شورای شهر حذف شد.

کاتالیست

در سال ۱۳۹۳ شورای وزیران، شهرداران را موظف کرد که روی خودروهای عمومی کاتالیست نصب کنند تا بخشی از آلودگی گازهای خروجی از موتور جذب شود. این کار دانه‌ها به‌تاخیر می‌افتاد و شهرداری برای اجرایی کردن آن، تایید معاینه فنی را مشروط به نصب کاتالیست کرد. در آن زمان برخی از متخلفان کاتالیست را قبل از مراجعه به مراکز معاینه فنی «اجاره» و نصب می‌کردند. برخی کاتالیست‌ها هم از نوع بی‌کیفیت بودند و نمی‌توانستند گازهای زیانبار را جذب کنند. موضوع این بود که در صورت نداشتن کاتالیست، استفاده از سوخت‌هایی با استاندارد‌های بالا هم همچنان باعث ایجاد آلودگی می‌شد. در سال ۱۳۹۶ در جلسه کارگروه کاهش آلودگی هوای تهران اعلام شد که حدود ۴۰ هزار تکسی در انتظار دریافت کاتالیست هستند. از سوی دیگر شورای پنجم وظیفه نظارتی خود در این زمینه را انجام نداد.

مدیران دوره قبل باید استعفا می‌دادند

علیرضا نادعلی | سخنگوی شورای شهر تهران

شهرداری تهران جزو مجموعه دستگاه‌هایی است که در بین سایر دستگاه‌ها، سعی کرده وظیفه خود را در حوزه آلودگی هوا انجام دهد. مهم‌ترین اتفاقی که از سوی مدیریت شهری باید در خصوص آلودگی هوا رقم بخورد، تلاش برای توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی است. فقط از سال گذشته تاکنون که مدیریت شهر، بر عهده شورای ششم اسلامی شهر تهران و مدیریت جدید گذاشته شده، تمام تلاش ما صورت گرفته تا از طریق مدابع مختلف، در حوزه افزایش تعداد اتوبوس‌ها، اورهال اتوبوس‌ها، افزایش واگن مترو و تکمیل خطوط مترو اقدامات لازم صورت گیرد. آهنگه گذشته شورای اسلامی شهر تهران، شهردار تهران جلسه مفصل ۵ساعته داشته و افق‌های ۳سال آینده را در بحث حمل‌ونقل عمومی پیش‌بینی کرده است. استفاده از حمل‌ونقل شخصی که هم‌اکنون حدود ۶۰درصد است و طی برنامه ۳ساله باید با ۲۲درصد کاهش، به ۴۴درصد برسد و حمل‌ونقل عمومی ۲۲درصد افزایش یابد. شهردار تهران شبانه‌روز در حال پیگیری از همت دولت است. تا بخش مالی و تدوین یک که باید از سوی دولت جهت خرید اتوبوس و سایر مواد اختصاص پیدا کند. تامین شود. روزانه محترمی که تیتر می‌زند و موضوعی که در شورای اسلامی شهر تهران با نیت مثبت از سوی سران ۳قوه پیگیری شده و از رو سوال می‌برد، باید پاسخ دهد در ۴سال گذشته، شهر را به چه نحوی اداره کرده‌اند؟ زمانی که مترو و اتوبوس را از شورای پنجم شهر تهران و مدیریت شهری سابق تحویل گرفتیم، کاملا فرسوده بود. اگر بخواهیم عدد اتوبوس‌هایی را که قبل از شورای پنجم اسلامی شهر تهران با زمانی که به ما تحویل داده شد مقایسه کنیم، کاملا تصاعد منفی را شاهد هستیم. انبارها و تجهیزات خالی مترو تحویل ما شد و بسیاری از امور در حوزه نگهداشت و... در شهر در شرایط سفتی قرار داشت. ۳شهردار در دوره گذشته عوض شد و بسیاری از امور در اولویت چندم قرار گرفت و همان تفکر حالا مطالبه می‌کند که چرا شورای اسلامی شهر تهران به سران ۳قوا نامه داده و اهرام را استعفای شهردار تهران عنوان می‌کند. اگر به استعفای شهردار تهران است، باید مسئولان محترم در دولت و مدیریت شهری گذشته درباره بسیاری از ترک‌فعل‌هایی که داشتند، استعفا می‌دادند چراکه استعفای آنان کشور را از تحمل بارهای سنگین معاف می‌کرد.

نگاه

مهدی چمران | رئیس شورای شهر تهران

عملکرد فراتر از مسئولیت

آلودگی هوا یک موضوع طبیعی و روشن است و نمی‌دانم چرا آن را سیاسی می‌کنند. شهردار تهران مقصر آلودگی هوای پایتخت است؟ براساس مصوبه قانون هوای پاک ۲۳دستگاه و سازمان و نهاد موظف هستند تلاش کنند تا این معضل حل شود و شهرداری تهران هم یکی از این دستگاه‌هاست. براساس وظایف شهرداری تهران باید در حوزه گسترش فضای سبز و توسعه حمل‌ونقل عمومی اقداماتی انجام دهد که تا پایان سال فضای سبز تهران حدود هزار و ۶۰۰هکتار توسعه می‌یابد. همچنین در حوزه حمل‌ونقل عمومی هم عقب‌ماندگی‌های طولانی‌مدت داشتیم که شهرداری با حمایت دولت گام‌هایی برداشته است. خرید دن و مینی‌بوس در دستور کار قرار گرفته و اکنون این ناوگان در حال شماره‌گذاری است که با ورود به چرخه خدمت‌رسانی حتما شرایط را به وضعیت قابل‌قبولی می‌رسانند. در مجموع شهرداری تهران فراتر از مسئولیت‌هایش عمل کرده و عده‌ای در گذشته کار نکرده‌اند و امروز عده دیگری باید پاسخگوی ترک فعل آنها باشند.

بازتاب

فرار رو به جلوی بانیان وضع موجود

شورای شهر تهران از طریق معاونت ارتباطات و بین‌الملل خود درخصوص تیتر روزنامه سازندگی، بیانیه‌ای را تنظیم کرده و در اختیار روزنامه همشهری قرار داده است که در زیر می‌خوانید.

یکی از رسانه‌های مکتوب کشور در تیتر روز دوشنبه مورخ ۱۲ دی‌ماه ۱۴۰۱ در اقدامی غیراخلاقی و غیرحرفه‌ای تیتر بزرگی با عنوان «برکنارش کنید» را خطاب به شورای شهر تهران، منتشر کرده است. نکته عجیب این تیتر آن است که در توضیحات مربوط به آن به نامه اعضای شورای اسلامی شهر تهران به سران ۳قوه با موضوع آلودگی هوا اشاره شده و چنین به مخاطب القا شده که اعضای شورا در این نامه به‌دلیل آلودگی هوا خواستار برکناری شهردار تهران شده‌اند!

اما واقعیت ماجرا چیست؟ اعضای شورای اسلامی شهر تهران در روزهای آلوده تهران از سویی و نزدیک‌شدن به ایام بررسی بودجه کشور از سوی دیگر، با درک مطالبات و دغدغه‌های شهروندان تهرانی در نامه‌ای پیشنهادهای پنج‌گانه کارشناسی شده‌ای را به‌منظور اعمال در بودجه ۱۴۰۲ سالانه کشور خطاب به سران ۳قوه مطرح کردند و در آن هیچ اشاره‌ای به برکناری یا عدم‌برکناری شهردار محترم تهران نشده و صرفا به‌دلیل اهمیت فصل بودجه و ضرورت توجه به موضوع آلودگی هوا در تدوین پرداخته شده است. حال باید از این روزنامه پرسید در کجای این متن به برکناری یا حتی برخورد با شهردار محترم تهران اشاره شده که موضوعی که با سلامت جامعه سر و کار دارد را آلوده منازعات سیاسی می‌کنید؟

شورای اسلامی شهر تهران در دوره ششم که میراث‌دار ۴سال رخوت، انفعال، بی‌برنامگی، ترک فعل و سیاسی‌کاری دوره گذشته است، وظیفه خود می‌داند که برای موضوع آلودگی هوا چاره‌اندیشی کند. البته برخلاف فضاسازی و وارونه‌نمایی برخی رسانه‌ها، به‌منظور متهم‌کردن شورای ششم و مدیریت شهری، قانون هوای پاک در کشور قریب به ۲۶سونلی دارد که شهرداری تهران به‌عنوان یک عضو از مجموعه از گل‌ها و نهادهای مؤثر، تمام تلاش خود را برای توسعه حمل‌ونقل عمومی به کار خواهد بست و همچنان که در نامه مذکور خطاب به سران ۳قوه مطرح شد، انتظار می‌رود سایر دستگاه‌های مسئول در قانون هوای پاک نیز به وظایف خود عمل کنند. تمامی شواهد و آمارهای رسمی مؤید این واقعیت است که دولت، شورا و شهرداری اسلامی شهر تهران در ۳سال مسئولیتشان در دوره گذشته شده و از رو سوال می‌رود، باید پاسخ دهد در ۴سال گذشته، شهر را به چه نحوی اداره کرده‌اند؟ زمانی که مترو و اتوبوس را از شورای پنجم شهر تهران و مدیریت شهری سابق تحویل گرفتیم، کاملا فرسوده بود. اگر بخواهیم عدد اتوبوس‌هایی را که قبل از شورای پنجم اسلامی شهر تهران با زمانی که به ما تحویل داده شد مقایسه کنیم، کاملا تصاعد منفی را شاهد هستیم. انبارها و تجهیزات خالی مترو تحویل ما شد و بسیاری از امور در حوزه نگهداشت و... در شهر در شرایط سفتی قرار داشت. ۳شهردار در دوره گذشته عوض شد و بسیاری از امور در اولویت چندم قرار گرفت و همان تفکر حالا مطالبه می‌کند که چرا شورای اسلامی شهر تهران به سران ۳قوا نامه داده و اهرام را استعفای شهردار تهران عنوان می‌کند. اگر به استعفای شهردار تهران است، باید مسئولان محترم در دولت و مدیریت شهری گذشته درباره بسیاری از ترک‌فعل‌هایی که داشتند، استعفا می‌دادند چراکه استعفای آنان کشور را از تحمل بارهای سنگین معاف می‌کرد.

آگهی مزایده عمومی
همزمان با ارزیابی کیفی (یکپارچه)
شماره ۹۹-۱۴۰۱/۹ت (تمدید) (نوبت اول)

شرکت تهیه و تولید مواد معدنی ایران به نمایندگی از سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران در نظر دارد « **انجام سرمایه گذاری به منظور طراحی، احداث و بهره برداری از کارخانه تولید پروفیل آلومینیوم با ظرفیت سالیانه ۱۰ هزار تن در شهرستان الیگودرز استان لرستان در قالب تشکیل شرکت مشترک** » از طریق مزایده عمومی و با ضمین شرکت در مزایده به مبلغ ۶۶،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال (شصت و شش میلیارد ریال (واریز نقدی یا ضمانتنامه بانکی) را اجرا نماید. لذا بدینوسیله از علاقمندان دعوت بعمل می آید جهت کسب اطلاعات بیشتر و تهیه اسناد مزایده حداکثر تا ساعت ۱۶ مورخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۴ با در دست داشتن معرفی نامه و اصل فیش واریزی به مبلغ چهار میلیون ریال بحساب ۰۳۰۰۱۰۵۳۴۰۴۰۲۸۳