

اعضای شورای شهر تهران در گفت‌وگو با «فرهیختگان» می‌گویند زاکانی برای شرایط فعلی اختیار تام دارد

صاحب مقابله با آلودگی هوا پیدا شد

«آلودگی هوا در حال حاضر اولویت اول شورا است. اگر به مذاکرات هفته پیش شورا دقت کرده باشید در سه جلسه گذشته تعداد زیادی از اعضا از این وضعیت به شدت ناراحت بودند. بنده و آقایان تشکری، اقراریان، پیرهادی و کاشانی چندین مرتبه تذکر دادیم که تکلیف می‌بایست روشن شود. باید به مردم گزارش داده شود. این اولویت اول ماست. اما ما شورای شهر هستیم و ابزار اجرایی نداریم، فقط می‌توانیم تذکر دهیم و صرفاً از شهرداری سوال کنیم، آن هم شهرداری‌ای که در قانون هوای پاک تنها ۱۰ وظیفه دارد. عمده وظایف برعهده دولت است.»

مشاهده می‌شود، موتورسیکلت‌ها نیز در تولید ذرات معلق تاثیر چشمگیری دارند به‌طوری‌که کارشناسان تولید ۱۰ درصد از آلاینده‌های موجود در هوای کلانشهرها را متوجه موتورسیکلت‌های دانند که شمارشان درمجموع به ۱۱/۵ میلیون دستگاه در سراسر کشور می‌رسد. این درحالی است که ۹۰ درصد کل موتورسیکلت‌های موجود فرسوده به‌شمار می‌روند. حال آنکه آمار تولید سالانه موتورسیکلت در ایران به‌تنهایی بدون محاسبه واردات به ۴۰۰ هزار دستگاه می‌رسد.

شود، «این درحالی است که تقریباً ۳ ماه از این وعده‌ها می‌گذرد و همچنان خبری از اضافه شدن تعداد قابل توجهی به ناوگان حمل‌ونقل عمومی پایتخت نیست. از هزار دستگاه اتوبوسی که قرار بود آن زمان به ناوگان اضافه شود به گفته مدیرعامل شرکت واحد اتوبوس‌رانی تهران؛ تنها ۵۵۰ دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل‌ونقل اضافه شد. فرسودگی به‌قدری گریبان همین ناوگان اندک اتوبوس‌رانی پایتخت را گرفته که به گفته پلیس راهور؛ ۶۰ درصد آلودگی شهرها حاصل فرسودگی حمل‌ونقل عمومی است.»

تردد آنها در کلانشهرها، میزان مصرف روزانه بنزین در کشور به ۱۰۳ میلیون لیتر رسیده است، آن هم نه بنزین استاندارد یورو ۴. بنابر آمارهای موجود در این حوزه حداقل نیاز روزانه کشور به سوخت استاندارد یعنی بنزین یورو ۴، ۷۰۰ میلیون لیتر است. حال آنکه مقدار فعلی تولید روزانه این سوخت در خوش‌بینانه‌ترین حالت به ۳۰ میلیون لیتر در کشور می‌رسد. به‌عبارتی گپی ۵۷ درصدی میان حداقل میزان تولید سوخت یورو ۴ و حداکثر میزان تولیدی آن در واقعیت مشاهده می‌شود.

مفصل درخصوص علل آلودگی هوای تهران، سابقه و پیشینه آن، بی‌توجهی ۲۱ سازمان و دستگاهی که به‌طور مشخص در این حوزه مسئولیت دارند و خصوصاً معرفی و پیگیری قضایی مسئولانی که از وظایف خود در این خصوص کوتاهی کرده‌اند، بحث و صحبت شد. آقای زاکانی، شهردار تهران، پیش از این گفته بود که از سوی رئیس‌جمهور مسئولیت گرفته و حکم دارد که درباره آلودگی هوای تهران مسئول مستقیم باشد، اما بعدها هیچ خبری از این مسئولیت‌پذیری نشد. به ایشان تذکر هم داده‌ایم اما حالا گفته می‌شود که وظیفه این کار فقط برعهده شهرداری تهران نیست و یک کار کلی است.»

سبب به‌عنوان بخشی که در اختیار شهرداری است اقداماتی صورت گرفته است. بوستان‌های جدید افتتاح شده، ۵۰۰ هکتار از کمربند سبز اطراف تهران درحال افزایش است، در حد بودجه‌ای که پیش‌بینی شده تلاش‌هایی می‌شود ولی در حمل‌ونقل عمومی اتفاق خاصی نیفتاده است. البته از قوه قضائیه خواسته‌ایم به ترک فعل دستگاه‌ها رسیدگی کند و آن‌طور که ریاست سازمان بازرسی کل کشور گفته است پرونده‌ای به این منظور تشکیل شده ولی اطلاعاتی نداریم که الان دقیقاً به کجا رسیده است.»

شهرداری اعلام کردیم اولویت خودش را درباره پروژه‌های عمرانی شهر از روی زمین به زیرزمین، از پروژه‌های عمرانی بزرگ‌راهی به سمت توسعه حمل‌ونقل عمومی ببرد. این مساله برای شورای شهر ششم اولویت اول است. درنتیجه امیدوارم شهرداری بتواند از نگاهی که در شورای ششم وجود دارد و اعتبارات خوبی که درنظر گرفته شده است بهره‌بیشتری ببرد. ما امسال علاوه بر بودجه سالانه فقط ۵ هزار میلیارد تومان اعتبار مازاد برای حمل‌ونقل در اختیار شهرداری قرار دادیم. شورای شهر یک فرصت استثنایی در اختیار شهرداری قرار داده و شهرداری می‌تواند از این فرصت بهتر استفاده کند.»

به‌طور لفظی و شفاهی به ایشان واگذار شده یا در قالب حکم کتبی است را نمی‌دانیم ولی خودشان گفته بودند این مسئولیت به ایشان تفویض شده است. ایشان چندین مرتبه نیز در مصاحبه‌ها و سخنرانی‌ها تکرار کردند. ما همان زمان بلافاصله تذکر دادیم که این موضوع صحیح نیست. حتی اگر رئیس‌جمهور این مسئولیت را به شما داده باشد، قانون هوای پاک ۲۱ تا ۲۸ دستگاه و سازمان را شامل می‌شود. در این قانون شهرداری نقش اصلی را ندارد بلکه بیشترین وظیفه را وزارتخانه‌های دولت دارند. «وی در پاسخ به اینکه آلودگی هوا اکنون اولویت چندم شورای شهر است؟ می‌گوید:

در توضیح سهم ۸۵ درصدی وسایل نقلیه فرسوده در آلودگی هوا

بوده است. این بدان معناست که در ۸ سال اخیر از ۳ میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده‌ای که قرار بود کمینه‌آمار اسقاط باشد، عملاً تنها ۲۵۶ هزار دستگاه خودرو، معادل ۷ درصد رقم هدف گذاری شده، از رده خارج شده است. به عبارتی، گپی ۹۳ درصدی میان آنچه در این ۸ سال باید می‌شد و آنچه در عمل شده است،

کسری ۵ هزار دستگاه اتوبوس در ناوگان فرسوده حمل‌ونقل عمومی پایتخت

هزار نفر در روز با این وسیله در تهران جابه‌جا می‌شوند. آن‌طور که شهرداری تهران وعده داده، قرار است ۹۰۰ دستگاه اتوبوس نو، وارد ناوگان حمل‌ونقل تهران شود. این اتوبوس‌ها ساخت تولیدکنندگان داخلی است و قرار است آنها را از مهر به‌صورت تدریجی و تا پایان سال تحویل دهند. حدود هزار دستگاه اتوبوس هم که نیاز به تعمیر دارند نیز قرار است تعمیر شده و وارد ناوگان

سهم ۶۰ درصدی حمل‌ونقل عمومی از آلاینده‌های موجود

استفاده شود. استفاده از تاکسی‌ها و موتورسیکلت‌های برقی راه‌حل بسیار خوب و مناسبی برای کاهش آلودگی شهر تهران است. «فرسودگی وسایل نقلیه یک طرف، سوخت مورد استفاده آنها هم معضلی است که از نظر گستره‌اش می‌بایست جداگانه مورد بررسی قرار گیرد. غم‌انگیزتر از همه نکات گفته شده این است که با وجود این آمار سرسام‌آور از شمار خودروهای فرسوده و

سرنوشت نامعلوم بودجه ۱۸ هزار میلیاردی توسعه حمل‌ونقل عمومی

گفته وی: «ما خودمان هم خسته شده‌ایم از اینکه این همه درخصوص این قانون و اجرای آن از سوی دستگاه‌های مرتبط، پیگیری و مطالبه داشته‌ایم و به نتیجه نرسیده‌ایم. به نظرم باید کمیته‌ای به نمایندگی از سه قوه تشکیل شود و قانون هوای پاک را اجرا کند. ناگفته‌نماند که اطلاعات و سیاهه منتشرشده درخصوص تدوین این قانون، مربوط به سال ۱۳۹۵ است و اطلاعات مربوط به آن باید به‌روز شود. قانون هوای پاک مصوبه سال ۱۳۹۶ است. اول از همه باید پیرسیم که این

زاکانی بارها از ماموریت ویژه رئیس‌جمهور به خود سخن گفته بود

از وظایف وزارتخانه‌هاست. روشن است که بحث حمل‌ونقل عمومی را شهرداری به‌تنهایی نمی‌تواند پیش ببرد؛ چرا که نیاز به همکاری وزارتخانه‌ها دارد. «اما پاسخ زاکانی به مطالبات اعضای شورای شهر درخصوص ترک فعل شهرداری در موضوع آلودگی هوا چه بود؟ امانی پاسخ می‌دهد: «واکنش شهرداری به سوالات، انتقادات و بازخواست‌ها گزارش‌ای از انجام چند اقدام مثبت بود. مثلاً درباره توسعه فضای

شهرداری تهران اولویت‌ها را در مواجهه با آلودگی هوا درست تشخیص نمی‌دهد

یک‌باره نمی‌شود، بنابراین باید به آن فرآیندی نگاه کرد. درواقع اقدامی که شورای شهر می‌تواند انجام دهد توسعه حمل‌ونقل عمومی است. شورای شهر ششم برای سال ۱۴۰۱ در اعتبارات خاص برای شهرداری عدد قابل توجهی برای توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی پیش‌بینی کرد که اگر محقق شود، می‌توان با توسعه حمل‌ونقل عمومی در تهران به حل مشکل آلودگی امیدوار بود. ما گله‌ای از شهرداری داریم؛ به

که هم‌زمان با شدت گرفتن شاخص آلودگی هوا در پایتخت، شهردار تهران دو هفته متوالی است که در برنامه شنبه‌های امید و افتخار که برای افتتاح پروژه‌ها و پاسخ به سوالات خبرنگاران حاضر می‌شد، غایب است، تا مبادا کسی در شرایطی که تهران به اتاق گاز تبدیل شده و هم‌اکنون به شدت گرفتار آلودگی هوا و کمبود ناوگان حمل‌ونقل عمومی است، در این خصوص سوالی از شهردار بپرسد. شهرداری که خود را از سوی رئیس‌جمهور مامور اصلی مقابله با آلودگی هوای تهران معرفی کرده بود و حالا این موضوع را تکذیب می‌کند. امانی در این باره ادامه می‌دهد: «اینکه چنین مسئولیتی

فرسوده در کشور وجود دارد. تعداد خودروهایی که مطابق آیین‌نامه‌های سال ۹۲ سالانه می‌بایست از رده خارج می‌شدند، ۴۰۰ هزار دستگاه بود، عددی که یک‌سال پس از آیین‌نامه محقق شد اما حدود نصف این تعداد بود. غم‌انگیزتر اینکه از سال ۹۳ به بعد میانگین اسقاط خودروهای فرسوده در کشور نهایتاً ۷ هزار دستگاه در سال

کسری ۵ هزار دستگاه اتوبوس در ناوگان فرسوده حمل‌ونقل عمومی پایتخت

شمار کل ناوگان اتوبوس‌رانی پایتخت با احتساب اتوبوس‌های خراب و فرسوده از ۲ هزار دستگاه فراتر نمی‌رود. جعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر، در این باره گفته بود: «نیاز تهران حدود هفت هزار اتوبوس است، درحالی‌که در حال حاضر حدود دو هزار مورد فعال در سطح شهر داریم که تقریباً همه فرسوده و خراب هستند. همین حالا ۷۰۰ تا ۸۰۰

شدند. درحال حاضر احساس می‌شود که از مدهای جدید حمل‌ونقلی به‌ویژه قطار ریلی باید استفاده گردد. مزایای استفاده از این نوع حمل‌ونقل بسیار بیشتر بوده و این وسیله آلودگی نداشته و فضای زیادی را در سطح شهر نیز اشغال نکرده و می‌توان از این وسیله استفاده کرد. در بحث تردد تاکسی‌ها باید از سوخت پاک استفاده شود و از تاکسی‌ها و موتورسیکلت‌های برقی

سرنوشت نامعلوم بودجه ۱۸ هزار میلیاردی توسعه حمل‌ونقل عمومی

گفته وی: «ما خودمان هم خسته شده‌ایم از اینکه این همه درخصوص این قانون و اجرای آن از سوی دستگاه‌های مرتبط، پیگیری و مطالبه داشته‌ایم و به نتیجه نرسیده‌ایم. به نظرم باید کمیته‌ای به نمایندگی از سه قوه تشکیل شود و قانون هوای پاک را اجرا کند. ناگفته‌نماند که اطلاعات و سیاهه منتشرشده درخصوص تدوین این قانون، مربوط به سال ۱۳۹۵ است و اطلاعات مربوط به آن باید به‌روز شود. قانون هوای پاک مصوبه سال ۱۳۹۶ است. اول از همه باید پیرسیم که این

زاکانی بارها از ماموریت ویژه رئیس‌جمهور به خود سخن گفته بود

جایگزینی خودروهای فرسوده و تبدیل موتور انژکتوری به موتور برقی از جمله وظایف وزارتخانه‌ها بود. شهرداری ۱۰ وظیفه دارد که عمده‌ترین آن توسعه حمل‌ونقل عمومی و حمل‌ونقل پاک است. توسعه فضای سبز و درختکاری اطراف تهران نیز برای کاهش آلودگی موثر است. بحث معاینه فنی خودروها و مدیریت تقاضای ثبت نیز از جمله عمده‌ترین وظایف شهرداری است. البته این موارد با فرض انجام

شهرداری تهران اولویت‌ها را در مواجهه با آلودگی هوا درست تشخیص نمی‌دهد

شورای شهر تهران نیز معتقد است شهرداری در این زمینه کوتاهی کرده و اولویت‌ها را رعایت نمی‌کند. وی در این مورد گفته است: «برای حل مشکل آلودگی هوای شهر تهران باید شبکه حمل‌ونقل عمومی گسترده شود. یک شبکه حمل‌ونقل استاندارد شبکه‌ای است که ارزان، سریع، ایمن و قابل دسترس باشد. حمل‌نقل تهران ارزان و ایمن است اما باید سریع‌تر و قابل دسترس‌تر شود. مساله آلودگی هوادر تهران

علی مولتی

خبرنگار گروه جامعه

«آقای زاکانی نه یک‌بار بلکه چندین مرتبه تکرار کردند که رئیس‌جمهور مسئولیت مقابله با آلودگی هوا را به ایشان واگذار کرده‌اند. این صحبت چندین مرتبه تکرار شد تا اخیراً از این موضع عقب‌نشینی کرده و گفتند شهرداری تنها یکی از سازمان‌هایی است که مسئولیت دارد. این صحبت‌ها را ناصر امانی، عضو کمیسیون برنامه‌بودجه شورای شهر تهران در گفت‌وگو با «فرهیختگان» مطرح کرده است. آن هم در شرایطی

در گزارش آماری «فرهیختگان» پیرامون عوامل اصلی آلودگی هوادر کلانشهر هاگفتیم سهم وسایل نقلیه آلاینده از کل آلودگی هوا ۸۵ درصد است. خودروهای فرسوده، موتورسیکلت‌های کاربراتوری و ناوگان فرسوده حمل‌ونقل عمومی و اتوبوس‌ها نیز از اصلی‌ترین منابع آلاینده در پایتخت هستند. درباره خودروهای فرسوده متأسفانه باید گفت طی چند سال اخیر فاجعه‌ای رخ داده که برای درک ابعاد آن لازم است بار دیگر توجه‌مان به آمارهای این حوزه جلب گردد. مجموعاً حدود ۱۷ میلیون خودروی

درباره اتوبوس‌ها به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان حمل‌ونقل عمومی کلانشهرها به‌خصوص پایتخت نیز اوضاع به هیچ‌عنوان مساعد به نظر نمی‌رسد. پیش از شروع سال تحصیلی جدید رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران گفته بود با شروع سال تحصیلی به تعداد افرادی که روزانه با اتوبوس در تهران جابه‌جا می‌شوند حدوداً ۳/۵ میلیون نفر اضافه خواهد شد، آماری که در تابستان ۸۰۰ هزار نفر بود. به گفته وی تهران برای پاسخگویی به این تعداد مسافر، نیاز به ۷ هزار اتوبوس دارد. آن هم درحالی‌که

محمد رازقی، معاون عملیات پلیس راهور تهران بزرگ در اظهارنظر اخیر خود گفته است: «ما باید و قطعاً به سمت مدهایی از حمل‌ونقل برویم که آلودگی‌های کمتری داشته باشند و کارایی بیشتری از آنها شاهد باشیم. حدود ۶۰ درصد از آلودگی شهر ما به‌خاطر فرسودگی سیستم‌های حمل‌ونقلی است که قطعاً اگر وضعیت حمل‌ونقل پاک بهتر شود، آلودگی شهر نیز کاهش می‌یابد. ما قبلاً اتوبوس برقی را در شهر تهران داشتیم که در محورهای اصلی این اتوبوس‌ها فعال بودند که متأسفانه به دلیل عدم به‌روزرسانی، جمع‌آوری

۶۰ تا ۷۰ درصد از علت آلودگی هوای تهران مربوط به منابع متحرک و ۳۰ الی ۴۰ درصد از آن هم به منابع دیگر شامل صنایع و نیروگاه‌ها برمی‌گردد. «این آماری است که مهدی پیرهادی، رئیس کمیسیون سلامت، محیط‌زیست و خدمات شهری شورای اسلامی شهر تهران می‌دهد. وی با تأکید بر اینکه بیشترین بودجه شهرداری تهران در سال ۱۴۰۱ و با بیش از ۱۸ هزار میلیارد تومان به بخش حمل‌ونقل عمومی و توسعه ناوگان آن اختصاص یافته است، می‌گوید اعضای شورای شهر از پیگیری و به‌نتیجه نرسیدن مطالبات در این زمینه از جمله نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی پایتخت، خسته شده‌اند. به

ناصر امانی، عضو کمیسیون برنامه‌بودجه شورای شهر تهران در گفت‌وگو با «فرهیختگان» بار دیگر این موضوع را تأیید کرده و توضیح می‌دهد: «آقای زاکانی بارها از تفویض مسئولیت آلودگی هوای پایتخت از سوی رئیس‌جمهور به خود سخن گفته‌اند و ما نیز تذکر داده‌ایم که این موضوع نمی‌تواند صحیح باشد. «وی در پاسخ به اینکه بیشترین ترک فعل درخصوص اجرای قانون هوای پاک متوجه کدام دستگاه است؟ می‌گوید: «دولت و عمدتاً سازمان محیط‌زیست، وزارت صمت و وزارت نفت وظایف سنگینی داشتند. حوزه کمک به توسعه حمل‌ونقل عمومی و

عضو کمیسیون برنامه‌بودجه شورای شهر تهران در پایان صحبت‌هایش مجدداً به اهمیت توسعه حمل‌ونقل عمومی در پایتخت اشاره کرده و می‌گوید: «به اعتقاد ما مهم‌ترین عامل حمل‌ونقل است. اگر بتوانیم خطوط مترو و اتوبوس‌رانی را در تهران توسعه‌دهیم این کمک‌می‌کند خودروهای تک‌سرنشین به‌خیابان‌نیایندو خودروهای سواری کمتر در شهر تردد کنند. این به شرطی است که بستر فراهم شود تا مردم به‌راحتی به وسایل حمل‌ونقل عمومی دسترسی داشته باشند و در دسترسی به امکانات حمل‌ونقل عمومی آذیت‌نشوند. مهدی عباسی، رئیس کمیسیون شهرداری