اخبار

پلیس ترکیه تتلو را تحویل ایران داد

«امیرحسین مقصودلو» ملقب به «تتلو» که در ترکیه به علت شکایت‌های خصوصی متعدد بازداشت شده بود، دیروز در مرز بازرگان تحویل ایران شد و بلافاصله با دستور قضایی بازداشت شد. به گزارش روابط عمومی دادگستری استان آذربایجان غربی، امیرحسین مقصودلو ملقب به تتلو که چند سال اخیر در استانبول ترکیه زندگی می‌کرد، توسط پلیس ترکیه در مرز بازرگان تحویل ایران و با دستور قضایی بازداشت شد. بنا بر این گزارش، شکات خصوصی این خواننده غیرمجاز، شکایت‌های متعددی در دستگاه قضایی علیه وی ثبت کرده‌اند. مهم‌ترین شکات این فرد نوجوانان زیر ۱۸ سال و خانواده‌های‌شان هستند. تتلو طی سال‌های اخیر اقدامات گسترده‌ای را در جهت گسترش فساد و فحشا در بین جوانان و نوجوانان داشته است. بیشتر آثار سال‌های اخیر وی مغایر اصول اخلاقی بوده تا حدی که در زمره هیچ‌یک از آثار هنری قرار نمی‌گیرد. فساد اخلاقی و رفتاری تتلو در مدت حضورش در ترکیه تا حدی پیش رفت که او در هیچ‌یک از پلتفرم‌های شبکه‌های اجتماعی اجازه اداره حساب کاربری را ندارد و مطابق قوانین نمی‌تواند اکانت مستقیم با هویت خود داشته باشد. تتلو در طول مدت اقامت خود در ترکیه بارها تلاش کرد در کشورهای اتحادیه اروپایی کنسرت برگزار کند که به علت قوانین این اتحادیه امکان ورود به این کشورها را نیافت. یکی از مهم‌ترین اقدامات تتلو در گسترش فساد و فحشا فراخوان برای حضور نوجوانان زیر ۱۸ سال در محل زندگی‌اش در استانبول بود. تتلو به همین علت در حال حاضر شکات زیادی در داخل ایران دارد که شکایت علیه وی ثبت کرده‌اند.

ممنوعیت ارائه تسهیلات بانکی به مشمولان غایب سربازی

رئیس سازمان وظیفه عمومی فراجا با بیان اینکه مشمولان غایب امکان بهره‌مندی از تسهیلات بانکی را نخواهند داشت، گفت: تمام پلیس‌های تخصصی به اطلاعات مشمولان غایب دسترسی دارند و این افراد به صورت سیستمی به وظیفه عمومی معرفی می‌شوند. سردار تقی مهری در همایش سراسری سازمان وظیفه عمومی فراجا، گفت: از اهداف مهم سازمان وظیفه عمومی ارتقای سطح هوشمندسازی خدمات به مشمولان و خانواده‌های آنان در بستر اینترنت است. در همین راستا نیز از ابتدای سال تاکنون ۴ میلیون خدمت الکترونیکی در سازمان وظیفه عمومی در سراسر کشور به مشمولان و خانواده‌های آنان ارائه شده است. همچنین یکی دیگر از خدمات سازمان وظیفه عمومی ارائه خدمات مشاوره‌ای از طریق سامانه تلفنی سازمان به شماره ۰۹۶۴۸۰ است و در ۸ ماه اخیر حدود ۳۴۰ هزار مشاوره به مشمولان و خانواده‌های آنان ارائه شده است. رئیس سازمان وظیفه عمومی فراجا ادامه داد: از ابتدای سال تاکنون با پیگیری‌های انجام شده در قرارگاه احضار و اعزام و برقراری ارتباط سیستمی با سازمان تامین اجتماعی در شناسایی مشمولان غایب، افزایش ۴۰ درصدی اعزام به خدمت مشمولان غایب به مراکز آموزشی را داشته‌ایم. همچنین با ایجاد ارتباط الکترونیکی با بانک مرکزی، مشمولان غایب امکان بهره‌مندی از تسهیلات بانکی را نخواهند داشت و همه پلیس‌های تخصصی به اطلاعات مشمولان غایب دسترسی دارند و این افراد به صورت سیستمی به وظیفه عمومی معرفی می‌شوند.

انجام غربالگری ۵ میلیون کودک زیر ۶ سال

به همت بنیاد ۱۵ خرداد ستاد اجرایی فرمان حضرت امام(ره) کمک‌هزینه خرید عینک به بیش از ۴ هزار کودک پرداخت شد. مدیر سلامت بنیاد ۱۵ خرداد ستاد اجرایی فرمان امام(ره) با اشاره به پرداخت کمک‌هزینه خرید عینک به کودکان مبتلا به تنبلی چشم گفت: از ابتدای اجرای طرح ملی غربالگری تنبلی چشم در سراسر کشور در زمستان سال گذشته تاکنون کمک‌هزینه خرید عینک به حساب سرپرستان ۴ هزار و ۱۰۰ کودک واریز شده است. علی پزشکی تاکید کرد: طرح ملی غربالگری تنبلی چشم در سراسر کشور با مشارکت بنیاد ۱۵ خرداد ستاد اجرایی فرمان حضرت امام (ره) و سازمان بهزیستی اجرا می‌شود و ۵ میلیون کودک زیر ۶ سال سراسر کشور جامعه هدف این طرح به شمار می‌روند. مدیر سلامت بنیاد ۱۵ خرداد ادامه داد: تا امروز با برگزاری پویش‌های استانی با همکاری ادارات کل ستاد اجرایی فرمان حضرت امام (ره) و ادارات کل سازمان بهزیستی استان‌ها ۴ هزار و ۱۰۰ کمک‌هزینه خرید عینک به سرپرستان کودکان مبتلا به تنبلی چشم اهدا شده است. وی تصریح کرد: بنیاد ۱۵ خرداد پس از غربالگری چشم کودکان زیر ۶ سال، از ۱۴ هزار کودک نیازمند مبتلا به تنبلی چشم با اهدای کمک‌هزینه خرید عینک حمایت می‌کند. به گفته وی، تاکنون بیشترین حمایت‌ها از کودکان ساکن استان‌های آذربایجان شرقی، لرستان، فارس، خراسان جنوبی و خوزستان شده است.

بیش از ۷ میلیون ایرانی مبتلا به دیابت هستند

معاون دفتر بیماری‌های غیرواگیر وزارت بهداشت گفت: طبق آخرین مطالعات ۱۴ درصد جمعیت بالای ۲۵ سال کشور مبتلا به دیابت هستند. در واقع بیش از ۷ میلیون نفر دیابتی هستند و ۱۲ میلیون در معرض این بیماری قرار دارند. علیرضا مهدوی هزاوه درباره پویش اخیر وزارت بهداشت با هدف پیشگیری از بیماری‌های دیابت و فشار خون گفت: از بیستم آبان نخستین فاز پویش ملی سلامت که مختص غربالگری دیابت و پرفشاری خون است، توسط وزیر بهداشت رونمایی شد. در این پویش از جمعیت ۱۸ سال به بالا دعوت شده مشارکت داشته باشند. وی افزود: در مرحله اول این پویش مناطق روستایی، شهرهای زیر ۲۰ هزار نفر و شهرهایی که طرح‌های سلامت در آن اجرا می‌شود، آغاز شده و بعد از آن سایر مناطق کشور نیز اضافه شد. ما پیامک‌هایی را برای ۴۰ میلیون نفر ارسال کرده و از آنها برای شرکت در این پویش دعوت می‌کنیم.

ابطال معاینه فنی بیش از ۱۰۰۰ خودرو درمعابر تهران

سرهنگ علی‌اصغر شریفی، رئیس مرکز اطلاع‌رسانی پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ گفت: طرح ابطال آنی معاینه فنی خودروهای دودزا به طور ویژه در دستور کار قرار دارد. در همین راستا از ۱۰ روز قبل تاکنون بیش از ۱۰۰۰ دستگاه خودروی سواری دارای معاینه فنی که دودزا بودند، از سوی ماموران پلیس راهور تهران بزرگ مشاهده و ضمن جریمه و اعمال قانون، معاینه فنی آنها ابطال شد.

گزارش «وطن امروز» از عملکرد مدیریت شهری اصلاح‌طلبان و تأثیر آن بر تداوم آلودگی هوای پایتخت

راه‌حل: توسعه حمل‌ونقل عمومی

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران در گفت‌وگو با «وطن امروز»: ۸۰ درصد آلودگی هوا ناشی از دود خودروها و موتوسیکلت‌هاست

هوای پایتخت و اغلب کلانشهرهای کشور در حالی این روزها نفس شهروندان را گرفته است که طبق گزارش‌های موجود چنانچه اقدامات لازم در راستای توسعه حمل‌ونقل عمومی، اجرای قانون هوای پاک و برنامه‌های زیرساختی طی سال‌های گذشته انجام می‌شد، آلودگی هوا به این شکل شدید و آزاردهنده نبود.

به گزارش «وطن امروز»، هر ساله با ورود به ماه‌های سرد، آلودگی و انباشت آلاینده‌ها در پی وارونگی هوا، شهروندان را کلافه می‌کند تا عملکرد مسؤولان و دست‌اندرکاران نسبت به علل ناتوانی در حل این معضل زیر سوال رود. معضلی که به گفته کارشناسان و آنچه مردم قضاوت می‌کنند ناشی از انباشت اقدامات انجام‌نشده و بی‌توجهی به حل مشکل آلودگی هوا در گذشته است که دود آن اکنون به چشم و ریه مردم می‌رود. پدیده شومی که هر ساله باعث مرگ خیلی از هموطنان‌مان می‌شود و تبعات زیست‌محیطی منفی زیادی را به دنبال دارد. مهم‌ترین عامل آلودگی هوا دود ناشی از سوخت خودروها و موتوسیکلت‌های در حال ترددی است که طبق گزارش‌های موجود یک‌سوم آنها فرسوده هستند. اگر چه آلودگی هوا فقط مختص به ایران نیست و برخی کشورها نیز با چنین پدیده‌ای مواجهند اما خیلی از کشورهای دنیا با برنامه‌ریزی و انجام اقدامات اصولی چون حرکت در مسیر استفاده از سوخت پاک، توسعه حمل‌ونقل عمومی و خروج خودروهای فرسوده از چرخه فعالیت توانسته‌اند موفقیت‌هایی را در مهار آلودگی هوا کسب کنند؛ اقدامات حساسی که باید در کشور به صورت مستمر در همه دولت‌ها بخوبی انجام شود نه اینکه با ایجاد وقفه در برنامه‌ها و بی‌توجهی برای حل ریشه‌ای این مهم که حیات و ممات شهروندان به آن گره خورده است مغفول بماند. به طور مثال در دولت گذشته و در دوره مدیریت سابق شهری در تهران مسؤولان به جای توسعه زیرساخت برای حل مشکل آلودگی هوا چون توسعه حمل‌ونقل عمومی، اقدام درخور توجهی انجام ندادند و تمرکز خود را بر اقداماتی کم‌زحمت، فانتزی، بی‌فایده و البته گذرا گذاشتند، نمونه آن اجرای طرح بی‌دود (دوچرخه‌سواری هوشمند) یا واردات بنزین از خارج بود که این طرح‌ها به دلیل بی‌تاثیر بودن در کاهش آلودگی هوا خیلی سریع به شکست انجامید. دولتی‌هایی که مدعی بودند سوخت بنزین وارداتی چنانچه جایگزین بنزین پتروشیمی‌های داخلی شود، هوای پاک را به شهروندان هدیه می‌دهد اما خودشان آلوده‌ترین روزها را داشتند و اکنون از هوای آلوده‌ای که پایه‌ریزی آن به دلیل بی‌توجهی به توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، بویژه در دولت دوازدهم بوده است، انتقاد می‌کنند. این در حالی است که به این سوال پاسخ نمی‌دهند که چرا در آن زمان ایده‌ای برای کاهش آلودگی هوا نداشتند یا زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی را توسعه ندادند؛ نه اتوبوس جدید آنچنانی به ناوگان اتوبوسرانی اضافه شد و نه توانستند جلوی مازوت‌سوزی صنایع را بگیرند و نه ایستگاه‌های مترویی که در آستانه افتتاح بود را راه‌اندازی کنند اما الان توقع دارند کارهایی که خودشان در طول ۸ سال از انجام آن ناتوان بودند طی ۲ سال انجام شود. طبق گزارش‌های موجود، در طول ۲ سال اخیر اقدامات قابل توجهی با حرکت در مسیر حل مشکل آلودگی هوا انجام شده است که افتتاح ۱۵ ایستگاه جدید مترو، راه‌اندازی بزرگ‌ترین پایانه زیرزمینی قطارهای شهری در خاورمیانه (ایستگاه اکباتان)، اضافه شدن ۴۶ کیلومتر مسیر جدید ریلی، آغاز عملیات عمرانی احداث خط ۹ و ۱۰ متروی تهران با همکاری قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا(ص)، عملیاتی شدن قرارداد ساخت ۷۹۱ دستگاه واگن و بازسازی اساسی ماهانه ۶ رام قطار مترو نمونه‌ای از این اقدامات فقط در بخش قطار شهری است. علاوه بر این حدود ۸۰۰ دستگاه اتوبوس جدید از ابتدای دوره خریداری و به خطوط اضافه شده است؛ تعداد اتوبوس‌های فعال در خطوط حدود ۲۵۰۰ عدد است و قرارداد خرید ۳۰۰۰ دستگاه اتوبوس جدید نیز از تولیدکنندگان داخلی به ارزش ۲۸ همت منعقد و قسط اول آن پرداخت شده است، اتوبوس‌هایی که به‌صورت تدریجی در حال اضافه شدن به ناوگان تهران هستند، همچنین قرارداد خرید بیش از ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس جدید برقی نیز از چین نهایی شده و با تایید تامین ارز آن از سوی بانک مرکزی، در حال عملیاتی شدن است و قرار است بخش قابل توجهی از این تعداد تا پیش از انتهای سال وارد کشور شود. پیش‌پرداخت خرید ۶۳۰ دستگاه ون سقف بلند «وانا» به ایران‌خودرو نیز انجام و حدود ۲۰۰ دستگاه تحویل شده است و برای خرید ۱۰ هزار دستگاه ون برقی جدید با چین قرارداد امضا شده و در حال پیگیری است. این اقدامات نمونه‌ای از عملکرد دولت یازدهم و مدیریت شهری است که در طول حدود ۲ سال انجام شده است. در مقابل اما طی ۴ سال مدیریت شهر توسط اصلاح‌طلبان، فقط ۲۳ ایستگاه جدید مترو و ۴۰ کیلومتر مسیر جدید ریلی همراه ۷۸ واگن به حمل‌ونقل تهران اضافه شد. از طرفی در پایان دوره پنجم مدیریت شهری (اصلاح‌طلبان) ۱۸۰۰ دستگاه اتوبوس تحویل داده شد. بنابراین آمارها حکایت از آن دارد که طی ۲ سال اخیر اقدامات قابل توجهی در راستای بهبود حمل‌ونقل عمومی نسبت به کل دوره گذشته مدیریت شهری انجام شده است.

در این باره رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران در گفت‌وگو با «وطن امروز»، درباره عوامل اصلی آلودگی هوا که این روزها ساکنان کلانشهرها را کلافه کرده است، گفت: طبق مطالعات شرکت کیفیت کنترل هوا، آلاینده‌های غالب در روزهای آلودگی هوای معمولا ذرات زیر ۲٫۵ میکرون هستند که با سرد شدن هوا این آلاینده‌ها انباشت و باعث آلودگی هوای شهرها می‌شوند. به عبارتی منشأ اصلی این آلودگی‌ها یکسری فعالیت‌های ناشی از احتراق موتور خودرو و موتوسیکلت‌هاست که ۸۰ درصد این آلاینده را تشکیل می‌دهد. البته سوخت نامناسب یا عملکرد خودروها و موتوسیکلت‌ها نیز می‌تواند نقش بسزایی در افزایش آلودگی هوا داشته باشد، چرا که هر چه خودروها غیراستاندارد و فرسودتر باشند معمولا آلودگی بیشتری ایجاد می‌کنند.

سیدجعفر تشکری‌هاشمی با بیان اینکه هر ساله بر تعداد خودروها افزوده می‌شود بدون اینکه در مقابل خودروی فرسوده‌ای از رده فعالیت خارج و یا اسقاط شود، افزود: زمانی که خودروهای بی‌کیفیت و فرسوده همچنان در خیابان‌ها در حرکت هستند و از رده خارج نمی‌شوند، نباید انتظار داشت با حجم تراکم بالای خودرو آن هم خودروی فرسوده آلودگی ایجاد نشود. البته با توجه به تاثیر بالای خودروها و موتوسیکلت‌های فرسوده در ایجاد آلودگی هوا، مصوباتی داریم که موتورهای کاربراتوری تولید نشود اما همچنان این موتوسیکلت‌ها با تعداد میلیونی در خیابان‌ها فعال هستند. از طرفی بحث اسقاط خودروهای فرسوده نیز مورد توجه بوده است اما این کار بسیار اندک انجام می‌شود. وی افزود: بخش عمده آلودگی هوا همانطور که اشاره شد به فعالیت خودروهای فرسوده برمی‌گردد، نقش فعالیت اتوبوس‌های شهری در این بخش نیز قابل توجه است، چرا که در دوره مسؤولیت اصلاح‌طلبان نه فقط اتوبوس فرسوده‌ای از رده خارج نشد، بلکه حتی نوسازی یا خریدی هم برای تازه‌سازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی صورت نگرفت. تنها هنر مدیران شهری در دوره گذشته تبلیغ دوچرخه‌سواری با مضمون بیدود بود که این طرح نیز خیلی زود شکست خورد، در حالی که مدیران گذشته باید به جای راه‌اندازی طرح بیدود، به فکر توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی می‌بودند تا ناوگان حمل‌ونقل عمومی نوسازی و توسعه می‌یافت اما آنها در این زمینه کوتاهی کردند. فضای شهر را ایستگاه دوچرخه بیدود گرفته بود اما استفاده چندانی از آنها نمی‌شد؛ طرحی فانتزی و تبلیغی که البته با توجه به عدم کارایی و تاثیرگذاری آن بر کاهش آلودگی هوا و... دوام نیاورد.

به گفته رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران، مسلم است وقتی خودرو یا اتوبوسی نوسازی نمی‌شود، آثار منفی آن در آینده خود را نشان می‌دهد و پیامدهای آن همانگونه که مردم الان می‌بینند منجر به تشدید آلودگی هوا می‌شود. حال از آنجا که در دوره گذشته نسبت به نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی اقدامی نشد، اکنون بخش عمده آلودگی هوا ناشی از کارهای انجام‌نشده‌ای است که در گذشته باید انجام می‌شد.

تشکری‌هاشمی با بیان اینکه در دولت و مدیریت شهری گذشته نه‌تنها ناوگان اتوبوسرانی شهری از توسعه جا ماند، بلکه بخش توسعه زیرساختی قطار شهری نیز مورد غفلت قرار گرفت، گفت: به طور مثال کار برخی ایستگاه‌ها در خطوط ۶ و ۷ متروی تهران در آستانه اتمام و آماده افتتاح بود اما راه‌اندازی نشدند، چرا که مدیران انگیزه‌ای برای توسعه حمل‌ونقل عمومی نداشتند و نتوانستند اقدام به ایجاد ایستگاه‌های جدید مترو چون الان کنند؛ ایستگاه‌هایی که چنانچه در طول سال‌های گذشته افتتاح می‌شدند اکنون تاثیر بسزایی بر جابه‌جایی حجم بالای مسافر و از طرفی جلوگیری از ورود خودروها به پایتخت داشت و همچنین مانع تشدید آلودگی هوا می‌شد.

وی با بیان اینکه مسؤولان در دولت گذشته به جای توجه به توسعه حمل‌ونقل عمومی برای جلوگیری از آلودگی هوا اقدام به واردات بنزین کردند و معتقد بودن مصرف بنزین داخلی به دلیل بی‌کیفیتی آن باعث آلودگی هوا شده و باید بنزین یورو ۴ جایگزین بنزین پتروشیمی‌ها شود، افزود: واردات بنزین یورو ۴ برای جلوگیری از آلودگی ناشی از سوخت بنزین پتروشیمی‌های داخلی در دولت نخست روحانی انجام شد اما با مصرف بنزین وارداتی نه‌تنها آلودگی هوا کاهش نیافت، بلکه آلودگی‌ها بیشتر هم شد؛ اقدامی که در آن زمان مورد انتقاد کارشناسان و رسانه‌ها قرار گرفت، چرا که ارز قابل توجهی برای واردات بنزینی که تاثیری هم بر کاهش میزان آلودگی هوا نگذاشت به هدررفت، در حالی که بنزین تولید داخل نیز همان کیفیت بنزین خارجی را داشت.

تشکری‌هاشمی اضافه کرد: با توجه به کم‌کاری و کوتاهی‌های مدیران شهری و البته مسؤولان دولت گذشته در توسعه حمل‌ونقل عمومی، هم‌اکنون در دولت سیزدهم و مدیریت شهری ششم اقدامات قابل توجهی انجام شده است که مردم آن را می‌بینند. البته بخش زیادی از انرژی مدیران این دوره صرف کم‌کاری‌های دوران گذشته شده است اما طی ۲ سال اخیر علاوه بر توجه به نوسازی تدریجی ناوگان حمل‌ونقل عمومی اقدامات خاصی در بخش راه‌اندازی خطوط مترو و ایستگاه‌های جدید شده است.

وی افزود: اگر به آمار عملکرد توسعه خطوط متروی تهران در دوره کنونی مدیریت شهری نگاه شود خواهیم دید که طی این مدت ۱۵ ایستگاه مترو در پایتخت افتتاح شده و ۴۲ کیلومتر مسیر ریلی نیز در تهران ارتقا یافته است. برای مثال افتتاح خط متروی پرند پس از ۱۶ سال از عملکرد مطلوب دولت سیزدهم و مدیریت شهری به شمار می‌رود. این خط به طول ۵۰ کیلومتر روزانه بین ۱۳ تا ۱۵ هزار نفر قابلیت جابه‌جایی دارد و مانع ورود روزانه بیش از ۱۰ هزار خودرو به شهر تهران می‌شود که تاثیر بسزایی بر کاهش میزان آلودگی هوا، ترافیک، هدررفت سوخت و اتلاف وقت خواهد داشت.

به گفته تشکری‌هاشمی، در بخش توسعه ناوگان اتوبوسرانی شهری اکنون اقدامات خوبی برای اورهال و نوسازی و خرید اتوبوس‌ها انجام شده است که بتدریج با ورود اتوبوس‌های نو، اتوبوس‌های قدیمی از رده خارج خواهند شد. انعقاد قرارداد برای خرید تا ۳ هزار اتوبوس، مینی‌بوس و ون، همچنین توجه و تمرکز بر برقی شدن ناوگان حمل‌ونقل در راستای استفاده از سوخت پاک در کنار قرارداد خرید بیش از ۷۹۰ واگن برای توسعه خطوط ریلی شهری از اقداماتی است که در این دوره انجام شده و قرار است این خودروها و واگن‌ها بتدریج وارد چرخه حمل‌ونقل عمومی شود.

مقایسه عملکرد شهرداری سابق و فعلی در توسعه ناوگان ریلی و شهری

دوره قبل (۴ سال مدیریت شهری اصلاح‌طلبان)	دور جدید (۲۵ ماه)
مترو	
افتتاح ۲۳ ایستگاه جدید مترو	افتتاح ۱۵ ایستگاه جدید مترو افتتاح بزرگ‌ترین پایانه زیرزمینی قطارهای شهری در خاورمیانه (ایستگاه اکباتان)
ساخت ۴۰ کیلومتر مسیر جدید ریلی	اضافه شدن ۴۶ کیلومتر مسیر جدید ریلی
اضافه کردن ۷۸ واگن به حمل‌ونقل تهران	آغاز عملیات عمرانی احداث خط ۹ و ۱۰ متروی تهران با همکاری قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا(ص) عملیاتی شدن قرارداد ساخت ۷۹۱ دستگاه واگن بازسازی اساسی ماهی ۶ رام قطار مترو
اتوبوس	
اوج اتوبوس‌های تهران اواسط دهه ۹۰ زمان شهرداری قالیباف بود. وقتی تهران حدود ۵۰۰۰ دستگاه اتوبوس داشت	حدود۸۰۰ دستگاه اتوبوس جدید از ابتدای دوره خریداری و به خطوط اضافه شده است تعداد اتوبوس‌های فعال در خطوط حدود ۲۵۰۰ دستگاه است
در پایان دوره پنجم مدیریت شهری (اصلاح‌طلبان) ۱۸۰۰ دستگاه اتوبوس طبق صورت‌جلسه تحویل شده است	قرارداد خرید ۳۰۰۰ دستگاه اتوبوس جدید از تولیدکنندگان داخلی به ارزش ۲۸ همت منعقد و قسط اول پرداخت شده است. این اتوبوس‌ها به‌صورت تدریجی در حال اضافه شدن به ناوگان تهران هستند قرارداد خرید بیش از ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس جدید برقی نیز از چین نهایی شده و با تایید بانک مرکزی، در حال عملیاتی شدن است. امید می‌رود بخش قابل توجهی از این تعداد تا پیش از انتهای سال وارد کشور شود
ون	
کلا۲۰۰۰ دستگاه ون سبز رنگ دلیکا در تهران موجود است که همگی فرسوده و مستهلک هستند	پیش‌پرداخت خرید ۶۳۰ دستگاه ون سقف بلند «وانا» به ایران خودرو پرداخت شده و حدود ۲۰۰ دستگاه تحویل شده است برای خرید ۱۰ هزار دستگاه ون برقی جدید با چین قرارداد امضا شده و در حال پیگیری است
تاکسی	
تخمین‌زده می‌شود حدود ۱۰۰هزار تاکسی در تهران موجود است اما فقط ۱۰هزار عدد مشغول سرویس‌رسانی به مردم هستند!	با اجرای طرح هوشمندسازی در حال شناسایی تاکسی‌های غیرفعالی هستند که به مردم ارائه سرویس نمی‌کنند. در صورت تخلف، طرح ترافیک، سهمیه سوخت و دیگر امتیازات آنها ابطال می‌شود برای خرید و واردات ۲۵هزار تاکسی تمام برقی با طرف چینی قرارداد امضا شده است
تراموا	
برای ۳ خط از خطوط بی‌آرتی فعلی، با ترکیه و چین رایزنی شده و در حال پیگیری است	

فرصت طلایی برای توسعه حمل‌ونقل عمومی که سوخت شد

اقبال شاکری*: هر سال با ورود به ماه‌های سرد و در پی وارونگی هوا، ساکنان اغلب کلانشهرها بویژه تهران با آلودگی هوا مواجه می‌شوند. این آلودگی که بخش عمده آن ناشی از کم‌کاری دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط در اجرای قانون هوای پاک و ضعف مدیریت در ایجاد زیرساخت‌ها چون توجه به توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، استفاده خودروها و صنایع از سوخت پاک و خروج خودروهای فرسوده از چرخه فعالیت است، داد مردم نسبت به ضعف عملکرد مسؤولان را به دلیل عدم چاره‌جویی آنها در حل معضل آلودگی هوا که سالانه باعث مرگ خیلی از هموطنان می‌شود و تنفس برای شهروندان را سخت می‌کند درآورده است. هر چند تنفس هوای پاک حق شهروندان است و اعتراض آنها به دلیل تکرار هر ساله آلودگی هوا بجاست اما اگر بخواهیم ریشه‌ای به علل وجود چنین معضلی نگاه کنیم، خواهیم دید بی‌توجهی مدیران طی سال‌های گذشته نسبت به ایجاد و تکمیل زنجیره زیرساخت‌های توسعه حمل‌ونقل عمومی باعث شده است آلودگی هوا این روزها با شدت بیشتر گریبانگیر مردم شود. توسعه شبکه حمل‌ونقل عمومی که به عنوان شاه‌کلید بهبود زندگی شهری است و تاثیر بسزایی بر سلامت، رفاه و آسایش مردم دارد و از طرفی منجر به کاهش تصادفات و استهلاک خودروهای شخصی و همچنین کاهش آلودگی هوا و ترافیک می‌شود، نمونه‌ای از کارکرد قابل توجه توسعه حمل‌ونقل عمومی است که به نظر می‌رسد اصل باید بر این گذاشته شود که توجه به چنین بخشی در اولویت کار مسؤولان اجرایی قرار گیرد. اگر چه طی ۲ سال اخیر اقدامات مطلوبی برای توسعه حمل‌ونقل عمومی در کشور انجام شده است اما به صراحت باید گفت بی‌توجهی به توسعه بخش حمل‌ونقل عمومی و تامین زیرساخت‌ها برای دستیابی مردم به ضروریات زندگی در دولت گذشته چه در بخش شهری و چه زیرساختی و... آنگونه که خود مردم هم بخوبی می‌دانند هم در تولید بخش مسکن که نیاز انباشته متقاضیان به این کالا باعث افزایش سرسام‌آور قیمت آن شد و هم اینکه در حوزه توسعه حمل‌ونقل عمومی نیز برای مردم قدمی برداشته نشد کاملا محرز است. به عبارت دیگر، طی این سال‌ها برای جلوگیری از انباشت میزان تقاضای مردم به مسکن، آجری روی آجر گذاشته نشد و در مدیریت شهری هم ۴ سال طلایی که می‌توانست منجر به توسعه حمل‌ونقل عمومی بویژه ساخت خطوط مترو و راه‌اندازی ایستگاه‌ها شود، بدون هیچ اقدام خاصی از دست رفت، در حالی که طی این مدت با توسعه قطار شهری این ظرفیت وجود داشت که در صورت توسعه مترو میزان جابه‌جایی مسافران ۳ برابر شود. در طول مسؤولیت دولت گذشته در مجلس، شورای شهر و شهرداری برای توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی اقدام عملی مشخصی انجام نشد اما اکنون هم مدیران شهری، هم مجلس و هم دولت دست به دست هم داده و تلاش می‌کنند نواقص و کم‌کاری‌های گذشته را رفع کنند، به طوری که برای تامین بودجه توسعه حمل‌ونقل عمومی از طریق تهاتر نفت علاوه بر تمهیداتی که در بودجه دیده شده است، اقدام به خرید واگن‌های قطار شهری و اتوبوس در سطح قابل توجهی از خارج شده است، از طرفی نیز بنا بر این شده با حرکت در مسیر استفاده از انرژی پاک، اتوبوس‌های برقی خریداری و به‌تدریج جایگزین اتوبوس‌های فعلی شود. این رویکرد در صورت عملی شدن می‌توان گفت انقلاب بزرگی در بخش توسعه حمل‌ونقل عمومی است، چرا که طی ۴ سال مدیریت شهری گذشته نه‌تنها هیچ اتوبوسی خریداری نشد یا خط مترو چندانی توسعه نیافت، بلکه همان اتوبوس‌های فرسوده تحویل مدیریت کنونی شهر شد که به جرات می‌توان گفت اینکه ساکنان پایتخت و کلانشهرها هم‌اکنون از آلودگی هوا رنج می‌برند، باعث و بانی آن بی‌توجهی مدیران گذشته نسبت به تامین وسایل حمل‌ونقل عمومی بوده است؛ از واردات بنزینی که آلودگی را تشدید می‌کرد گرفته تا بی‌توجهی به توسعه حمل‌ونقل عمومی. اکنون نیز برخی افراد خاص که در دوران مدیریت خود هیچ کاری را نکرده‌اند، از مدیریت فعلی کشور انتقاد بی‌جا می‌کنند و این در حالی است که خودشان می‌دانند بروز معضلات فعلی آلودگی هوا و... ناشی از کم‌کاری‌های آنها در دوران مسؤولیت‌شان بوده است؛ آنها که به جای کار برای مردم فقط کار سیاسی می‌کردند و حتی در داخل بین خود اختلاف داشته و دارند. به هر حال درک مردم از واقعیت‌ها درباره عملکرد مسؤولان بالاست. در دوران مدیریت شهری گذشته با وجود اتوبوس‌ها کهنه اما اتوبوس نو و جدیدی به ناوگان اضافه نکردند و چه‌بسا تعداد همان اتوبوس‌ها به دلیل فرسودگی کمتر هم شد. از طرفی در بخش توسعه خطوط مترو، دولت و مجلس اراده‌ای برای تکمیل و ساخت ایستگاه‌های جدید نداشتند و حتی در زمان پایان مدیریت، انبارهای خالی از واگن و تجهیزات و... را تحویل دولت سیزدهم دادند. این در حالی است که اصلاحات همیشه مدعی اصلاح و انجام امورات کاری برای مردم است اما کاملا واضح است که آنها معمولا به جای کار، همیشه سیاسی‌کاری می‌کنند؛ در زمان مسؤولیت‌شان حکمرانی تنبلی در داخل و در خارج التماس.

*** نماینده مردم تهران در مجلس شورای اسلامی**

نامه سازمان بازرسی کل کشور به سازمان حفاظت محیط زیست

اقدامات زیربنایی در اجرای قانون هوای پاک مغفول نماند

معاون تولید سازمان بازرسی طی نامه‌ای به سازمان حفاظت محیط زیست نسبت به مغفول ماندن اقدامات زیربنایی در اجرای قانون هوای پاک هشدار داد. به گزارش روابط عمومی سازمان بازرسی کل کشور، در این نامه اشاره شده: «با وجود اینکه در مواد ۸ ، ۱۱ ، ۱۲ و ۱۸ قانون فوق‌الذکر تکالیفی برای وزارتین نفت و صنعت، معدن و تجارت در راستای بهبود وضعیت تولید سوخت فسیلی و بهبود کوره‌های احتراقی «نیروگاه‌ها، صنایع و خودروها» تعیین گردیده؛ لیکن کماکان در این باره اقدام اجرایی مؤثری به عمل نیامده است». در ادامه آمده است: «در قانون مذکور علاوه بر تبیین وظایف دستگاه‌های اجرایی در بهبود تولید و استفاده از سوخت فسیلی؛ به موجب ماده ۱۹ قانون هوای پاک، وزارت نیرو مکلف به توسعه، تولید و عرضه انرژی‌های تجدیدپذیر بوده، به نحوی که حداقل ۳۰ درصد افزایش سالانه ظرفیت مورد نیاز برق کشور از انرژی‌های تجدیدپذیر تأمین شود که این مهم تاکنون به نحو شایسته محقق نگردیده است». در پایان این نامه تاکید شده است: «اولا گزارشی از اقدامات زیربنایی دستگاه‌های اجرایی مرتبط با بهبود وضعیت تولید سوخت فسیلی و بهبود کوره‌های احتراقی و نیز اقدامات اجرایی صورت گرفته بر اساس برنامه اجرایی مذکور، ظرف مدت حداکثر ۶ ماه ارائه گردد. ثانیا ضمن ارائه گزارش آخرین وضعیت اجرای ماده ۱۹ قانون هوای پاک و ماده ۵۰ قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه؛ با همکاری وزارت نیرو نسبت به الزام فوری ارگان‌های دولتی به اجرای مصوبه شماره ۷۸۲۵۰/ت۵۱۹۰۴ هـ مورخ ۱۳۹۵/۰۶/۲۵ هیأت محترم وزیران و الزام صنایع به اجرای موضوع ماده ۱۶ قانون جهش تولید دانش‌بنیان در تولید انرژی تجدیدپذیر اقدام شود. ثالثاً با استفاده از ظرفیت ماده ۸ آیین‌نامه اجرایی ماده ۲۷ قانون مالیات بر ارزش افزوده و مواد ۹ و ۱۰ قانون هوای پاک، نسبت به الزام فوری شهرداری‌ها برای تقویت ناوگان حمل‌ونقل همگانی داخل شهری اقدام و نتیجه به این سازمان اعلام شود».