



تصویب طرح جامع ترافیک تهران به زودی

سید مجتبی شفیعی مدیر کل دفتر حمل و نقل و دبیر شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، گفت: « طرح جامع ترافیک شهر تهران بزودی تصویب می‌شود. آخرین طرح جامع مصوب حمل و نقل و ترافیک شهر تهران مربوط به سال ۱۳۸۷ است که اخیراً بعد از انجام مجدد این مطالعات از طرف شهرداری تهران موضوع به استانداری برای رسیدگی در شورای همکار ارسال شده و بعد از تأیید کلیات طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران از طرف شورای هماهنگی ترافیک استان تهران، موضوع برای رسیدگی در شورای عالی هماهنگی ترافیک شهر های کشور ارسال شده است.» به گزارش ایرنا شفیعی اظهار امیدواری کرد: « با تصویب این طرح جامع، شهرداری تهران بتواند برنامه های مختلفی را در محورهای مختلف مانند توسعه انواع مدهای حمل و نقل عمومی، حمل و نقل پاک، سیستم های هوشمند، شبکه معابر و همه اجزای دخیل در سامانه های حمل و نقلی با توجه ویژه ای که از طرف مدیریت شهری و دولت محترم شکل گرفته، شرایط بهتری را برای زندگی شهروندان تهران فراهم کند.»

بارش متناوب باران تا دوشنبه شب در تهران

اداره کل هواشناسی استان تهران از بارش متناوب باران تا دوشنبه شبدر تهران و وزش باد تا سهشنبه خبر داد. به گزارش ایسنا، بر اساس بررسی نقشه‌های پیش‌بینی و تحلیل الگوهای همدیدی، وضعیت جوی استان تهران تا اواخر وقت دوشنبه به‌ویژه در بازه یکشنبه بعد از ظهر تا اوایل وقت دوشنبه (۲ تا ۴ دی ماه) به‌طور متناوب آسمان نیمه ابری، گاهی همراه با افزایش ابر، در بعضی ساعات همراه با بارش باران و وزش باد، در نیمه شمالی بارش برف و باران، در ارتفاعات بارش برف، گاهی وزش باد شدید و کولاک برف و ساعات شب گاهی وقوع مه پیش‌بینی می‌شود. تاروز سه‌شنبه (۵ دی ماه) در سطح استان وزش باد و در بعضی ساعات وزش باد شدید و به دنبال آن کاهش غلظت ذرات آلاینده و بهبود نسبی کیفیت هوامورد انتظار است.



غربالگری دیابت و فشارخون در بیش از ۲۲ میلیون نفر

بنابر اعلام معاونت بهداشت وزارت بهداشت، از ۲۰ آبان ماه امسال تاکنون، ۲۲ میلیون و ۸۵ هزار و ۵۱۲ نفر در «پوش ملی سلامت» در زمینه بیماری‌های پرفشاری خون و دیابت در سطح کشور غربالگری شده‌اند. به گزارش ایسنا، از این تعداد ۴۴۸ هزار و ۲۶ نفر با احتمال ابتلا به پرفشاری خون و ۲۷۶ هزار و ۴۳۵ نفر با احتمال دیابت شناسایی شدند. همچنین در ۲۴ ساعت گذشته ۹۵۳ هزار و ۲۲۸ نفر در این پوش غربالگری شدند که از این تعداد ۱۷ هزار و ۷۷۶ نفر با احتمال پرفشاری خون و ۹ هزار و ۱۵۸ نفر با احتمال دیابت شناسایی شدند. بنابر اعلام وزارت بهداشت، منظور از «احتمال دیابت» قند خون ۱۲۶ به بالا و منظور از «احتمال پرفشاری خون»، عدد ۱۴۰ روی ۹۰ میلی‌متر جیوه (۱۴ روی ۹) به بالاست.

آگهی فقدان مدرک تحصیلی

مدرک فارغ‌التحصیلی اینجانب محمدمعلی رنگین‌کمان فرزند سلیم به کد ملی ۰۵۶۴۵۶۵۱۸۱ صادره از تهران در مقطع کارشناسی ارشد رشته مدیریت اجرایی، صادره از واحد دانشگاهی یادگار امام خمینی (ره) با شماره ۳۲۹۲۶۳۹ مفقود گردیده است و فاقد اعتبار می‌باشد. از یابنده تقاضا می‌شود اصل مدرک را به صندوق پستی ۱۸۱۵۵/۱۴۴ - دانشگاه آزاد اسلامی واحد یادگار امام خمینی (ره) ارسال نمایند.

نگاه مسئول

سیدمحمد مهدی میرزایی قمی مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران:

خودروهای فرسوده باسندهای باطل شده در شهر تردد می‌کنند

بود هزار دستگاه اتوبوس برقی به ایران بیاید که آن را به دو هزار دستگاه ارتقا دادند. قرار است ۱۰ هزار دستگاه ون، ۱۰ هزار دستگاه تاکسی و ۱۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت برقی برای اولین بار وارد کشور شود که باید با همکاری و همراهی وزارت صمت این موضوعات را پیگیری کنیم و این مهم با همدلی و همیاری دولت این اتفاق رقم می‌خورد. چرا که برقی بودن این وسایل نقلیه زیرساخت‌هایی خاص خود را می‌خواهد و باید برق آن تأمین شده و زیرساخت‌های ایستگاه‌های شارژ احداث شود. البته برای اولین بار ۱۵ ایستگاه در ۷۷ پلاک افتتاح شده تا وسایل نقلی برقی از آن استفاده کنند. اما مهم‌ترین چالش اصلی تأمین برق است. طبق برآورد اولیه، برق مصرفی خودروها در تهران روزانه ۵۰۰ مگاوات است. متوسط برق مصرفی در شهر تهران حدود ۵ هزار مگاوات است و برای رسیدن به هدفمان در تهران باید یک دهم مصرف روزانه برق تهران برق تأمین شود. به نظر می‌رسد خود این تأمین برق یک نیروگاه جداگانه ۵۰۰ مگاواتی نیاز دارد. به همین دلیل این موضوع باید مورد نظر وزارت نیرو قرار گرفته و برنامه‌ریزی آن صورت گیرد.»

اکثریت شهروندان شهرداری تهران را متهم اصلی آلودگی هوا و ترافیک می‌دانند. با توجه به این که شهرداری تهران در هیئت دولت حضور دارد آیا در مورد این موضوعات هماهنگی‌هایی را به وجود آمده است؟ میرزایی قمی در پاسخ به این سوال تأکید کرد: «۲۳ دستگاه در قانون هوای پاک مسئول و مکلف به اجرای وظایف خود در راستای کاهش آلودگی هوا هستند. قانون هوای پاک به غیر از تأمین سرانه فضای سبز وظیفه‌ای بر عهده شهرداری‌ها قرار نداده است. اما اینکه مردم شهردار را روبروی خود می‌بینند و موضوع آلودگی از شهرداری تهران پیگیری می‌کنند، نکته مثبتی است. چرا که شهرداری تهران بیشتر از وظایف سازمانی و دستگاهی خود به موضوع کاهش آلودگی هوا ورود پیدا کرده است. از سوی دیگر بیشتر از وظایف خود پاسخگو بوده و در راستای شفاف‌سازی و روشن‌سازی افکار عمومی کاهش آلودگی را پیگیری کرده است.»

او افزود: «نمونه اقدامات شهرداری در اینباره مدل پیش‌بینی آلودگی هوای است که در قانون هوای پاک هیچ‌گونه وظیفه‌ای برای شهرداری مشخص نشده است. وظیفه وزارتخانه‌هاست که مدل پیش‌بینی آلودگی هوا را ایجاد کنند. شهرداری تهران براساس مسئولیت اجتماعی خود این مدل را با قابلیت پیش‌بینی ۴۸ ساعته ایجاد کرده که مورد رجوع و استفاده مردم است. خودمان هم فکر نمی‌کردیم که مردم این مدل را تا این اندازه پیگیری کنند. میزان استفاده کاربران از اپلیکشن و سایت را استخراج کردیم. استفاده مردم در پیک زمان به سقف بازید ۳۰۰ هزار نفر در طول روز رسیده است. این برای یک سایت یا اپلیکشن شرکت کنترل کیفیت هوا عدد قابل ملاحظه و افتخاری است. چرا که حاکمی از رجوع مردم به این اطلاعات است. فکر نمی‌کنم سایر سامانه‌های شهرداری تهران غیر از «تهران من» به این اندازه مراجعه داشته باشند.»

میرزایی قمی تأکید کرد: «مردم زیاد به قوانین آشنایی ندارند و نمی‌دانند عمده تکالیف حوزه کاهش آلودگی هوا بر عهده سایر دستگاه‌هاست و می‌گویند اگر شهرداری مدل پیش‌بینی آلودگی هوا را ایجاد کرده مابقی موارد را هم ایجاد کند. اما واقعیت این است که تکلیفی بر عهده شهرداری تهران نیست و بودجه‌های آن پیش‌بینی نشده است. بنابراین تکالیف دیگری که بر عهده سایر دستگاه‌هاست عملاً از سوی شهرداری قابل پیگیری نیست. از این رو باید روشن شود که شهرداری تهران بیشتر از وظایف سازمانی اقدام کرده و پاسخگو بوده است.»



طبق قانون هوای پاک، دستگاه‌های مختلفی موظف به کاهش آلودگی هوای تهران هستند اما بیشتر مردم به ویژه در تهران شهرداری را متهم ردیف اول وجود آلودگی پایتخت می‌دانند. هر چند که علیرضا زاکانی، شهردار تهران اعلام کرده بود: «به دوره‌ای رسیدیم که طرح جامع شهر بازرگاری و مشکلات به حداقل برسد که باید اعلام کنم با این نگاه و برنامه در آینده‌ای نزدیک تهران با مشکلات ترافیک و آلودگی هوا خداحافظی می‌کند.» اما طبق اعلام شرکت کنترل کیفیت هوا شاخص آلودگی بین ۱۰۱ تا ۱۵۰ و برای برای گروه حساس افراد ناسالم است. تهران از ابتدای سال تاکنون ۹ روز هوای پاک، ۱۸۳ قابل قبول، ۷۶ روز ناسالم بوده است.

سیدمحمد مهدی میرزایی قمی، مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران نیز در گفت‌وگو با هم‌میهن درباره بودجه شهرداری تهران جهت کاهش آلودگی هوا، تأکید کرد: «این بودجه حمل و نقل عمومی است. توسعه حمل و نقل عمومی یکی از راهکارهای کاهش آلودگی هوا و در عین حال مهم‌ترین و اولویت‌دارترین راهکار است. شهرداری تهران بیشترین سهم را به حمل و نقل و ترافیک و توسعه این ناوگان مخصص کرده و در مورد پیش‌بینی و تخصص بودجه فراتر از وظیفه خود را انجام داده است.» مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران گفت: «اما توسعه حمل و نقل عمومی در عین حال که مهم‌ترین راهکار کاهش آلودگی هواست اما تمام راه حل این معضل نیست. در این راستا باید منابع ثابت در نظر گرفته شود. در قانون هوای پاک وظیفه‌ای متوجه شهرداری‌ها من جمله شهرداری تهران نیست و بنابراین شهرداری عملاً نمی‌تواند به آن ورود پیدا کرده و موضوعات عملیاتی کند. بنابراین سایر دستگاه‌های اجرایی باید در این زمینه فعالیت کنند و حوزه اجرایی نیز بودجه مناسب با ظرفیت عملیاتی پیش‌بینی شود. تا زمانی که این اقدامات صورت نگیرد، هر چقدر شهرداری تهران ناوگان حمل و نقل عمومی را توسعه دهد باز به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.»

او افزود: «درست است که اکثر بودجه شهرداری تهران به حوزه نوسازی و توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی تخصیص یافته است، اما از خودروهای فرسوده کی از رده خارج می‌شوند؟ وقتی خودروی فرسوده به عنوان یک خودروی بیش آلاینده محسوب شده و ۴ تا ۵ برابر یک خودروی استاندارد آلاینده‌ی و مصرف سوخت دارد، یا یک موتورسیکلت فرسوده و کاربراتوری ۷ برابر موتورسیکلت استاندارد تولید آلاینده‌ی می‌کند، چقدر وسیله نقلیه باید جایگزین شود که بتواند جوابگوی خودروهای فرسوده باشد؟ بنابراین مابه‌ازای وارد سازی ناوگان حمل و نقل عمومی نیز باید خودروهای فرسوده اسقاط و از چرخه حمل و نقل خارج شوند.»

میرزایی قمی با اشاره به این که اسقاط کردن خودروهای فرسوده نباید صوری باشد، تأکید کرد: «نباید فقط سند باطل شود ولی آن خودرو بدون سند، تردد داشته باشند.»

او در پاسخ به این سوال که خودروهای فرسوده‌ای که سند آنها باطل شده در سطح شهر تردد می‌کنند؟ گفت: «بله اما تعداد آنها زیاد نیست. این خودروها به صورت محدود تردد دارند و تخلفاتی در این مورد صورت می‌گیرد. این خودروهای با تعداد بسیار محدود بدون پلاک تردد می‌کنند. از یاد نبریم که در گذشته موتورسیکلت‌هایی بدون پلاک در حال تردد در شهر تهران بودند اما در حال حاضر تردد موتورسیکلت‌ها ضابطه‌مند شده و کنترل و رصد می‌شوند. در مجموع شهرداری تهران فراتر از وظایف و بودجه‌های خود در زمینه راهکار کاهش آلودگی هوا ورود پیدا کرده است. اخیراً نیز برقی‌سازی را به عنوان یکی از موضوعات اصلی در برنامه‌های خود قرار داده است. سابق بر این، ردیف بودجه‌ای برنامه مشخص و جداگانه‌ای در شهرداری تهران و دیگر شهرها وجود نداشت. این برای اولین بار است که شهرداری تهران این موضوع را به عنوان یکی از برنامه‌های اصلی در دستور کار قرار داده و برنامه عملیاتی آن را هم مشخص کرده است.»

مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران با اشاره به سفر اخیر علیرضا زاکانی، شهردار تهران به چین، افزود: «قراردادهایی در این سفر منعقد شده است. قرار



سید امیر سامی رئیس کمیسیون خدمات شهری، محیط‌زیست و سلامت شورای شهر اصفهان:

متأسفانه اصفهان در رده آلوده‌ترین شهرهای کشور قرار گرفت. در سال‌های اخیر فشارهای به محیط‌زیست کشور وارد شده و با راندمان بسیار پایین، رفتارهایی که گاهی مردم دارند و کوتاهی مسئولان باعث شده شهر اصفهان نیز از نظر آلودگی به وضعیت بحرانی و شرایط اضطراری برسد.»

او افزود: «ما در ماه اخیر بیش از ۱۰ روز هوای کاملاً ناسالم برای همه افراد و شاخص بالای ۱۵۰ را تجربه کردیم. شرایط خوب نیست و امیدواریم که مسئولان تصمیمات درستی بگیرند و در کنار آن مردم نیز هر اندازه‌ای که اختیار دارند (به اندازه خاموش کردن یک لامپ، عدم استفاده از خودروهای شخصی برای یک روز و...) همراهی کنند. از سوی دیگر امکانات حمل و نقل عمومی پاک در شهرها فراهم شود.»

رئیس کمیسیون خدمات شهری، محیط‌زیست و سلامت شورای شهر اصفهان درباره شرایط حمل و نقل کنونی اصفهان، تأکید کرد: «خط یک متروی اصفهان چند سال است که راه‌اندازی شده و به بهره‌برداری رسیده، خط ۲ مترو نیز در حال احداث است و سال آینده بخشی از آن را تکمیل می‌کنیم تا راه‌اندازی شود.»

سامع درباره تأمین اتوبوسرانی در شهر اصفهان گفت: «قیمت اتوبوس گزاف است. شرکت‌های تولیدکننده داخلی نمی‌توانند نیازهای موجود را تأمین کنند از سوی دیگر واردات خودرو نیز با مشکل روبروست. از سوی دیگر وزارت کشور و سازمان شهرداری‌ها تعهداتی دارند که آنها را انجام ندادند. با این حال سعی کردیم تعداد اتوبوس فعال اصفهان را از تعداد ۵۰۰-۶۰۰ دستگاه در سال ۱۴۰۰ به حدود ۹۰۰ دستگاه در سال ۱۴۰۲ برسانیم. ضمن آن که قرارداد خرید حدود ۲۰۰-۳۰۰ اتوبوس نیز منعقد شده است.»

او با اشاره به وضعیت نامناسب تاکسیرانی، تأکید کرد: «وضعیت نوسازی تاکسی‌ها بسیار مهم است اما در حال حاضر شرایط نامناسبی بر تاکسیرانی حاکم است.»

رئیس کمیسیون خدمات شهری، محیط‌زیست و سلامت شورای شهر اصفهان در پاسخ به این سوال که شرایط سوخت در اصفهان و شهرهای اطراف آن چگونه است؟ گفت: «در بحث ادعا و شرایطی که اعلام می‌کنند؛ پالایشگاه اصفهان گازوئیل یورو ۴ و میزان گوگرد زیر ۵۰ (جدیداً می‌گویند زیر ۵۰ و با گوگرد ۲۰ و حتی کمتر) تولید می‌کند. درباره بنزین هم این موضوعات را مطرح می‌کنند. اما نیاز مصرف شهرها قطعاً بیشتر از این است و بعضی از پالایشگاه‌ها در تولید سوخت استاندارد‌های جدید و پاک موفق هستند. البته در بعضی مواقع شرایط تولید اینگونه است و گاهی شرایط تولیدشان متفاوت می‌شود. در این سو هر روز به میزان مصرف نیز اضافه می‌شود. در کنار این دو مورد، تصمیمات و کوتاهی‌های مسئولان و (به شدت تأکید دارم) مردم نیز با استفاده از انرژی در خانه‌ها در کاهش آلودگی هوا نقش دارند. خودروهای مان نیز از نظر فنی استاندارد لازم را ندارند اما می‌شود از همین خودرو با استاندارد پایین‌تر کمتر استفاده کرد.»

سامع درباره وضعیت کارگاه‌های آلاینده نیز تأکید کرد: «متأسفانه در اطراف شهر اصفهان کارخانه‌های بزرگ و صنایع بزرگ مقیاس زیادی مانند مجتمع فولاد، پالایشگاه، ذوب‌آهن، پتروشیمی، نیروگاه و... وجود دارد که فشار زیادی را به هوای شهر اصفهان وارد می‌کنند.»

