

رئیس شورای شهر: دو سال است از وضعیت هشدار عبور کرده ایم

# حکایت ناوگان اتوبوس های خسته و فرسوده تهران



سعیده علیپور

می شوند. گرچه بعضی از کارشناسان شهری این ارقام او را خوشبینانه اعلام کرده و معتقدند، همین حالا هم بیشتر اتوبوس ها از رده خارج است و به زور در شهر سرپانگه داشته می شوند؛ هر چند این سرپایی، به قیمت تزیین چندبرابری دودگروز این خودروهایی که شهر و در نهایت به حلق شهروندان تمام می شود. نگاهی به آمار خرابی ماهانه ناوگان اتوبوسرانی تهران هم شاهد این مدعا است. بر اساس گزارش های اسن سازمان، خرابی ماهانه اتوبوس های شهری تهران حدود ۱۳ هزار و ۷۰۰ مورد است. این در حالی است که این عدد فراوانی جمعیتی در طول یک ماه بوده؛ به طوری که در بعضی موارد یک دستگاه اتوبوس تا ۶ بار خرابی در ماه دارد.

## قانون چه می گوید؟

بر اساس ماده ۸ قانون هوای پاک، میانگین سن اتوبوس های دیزل ۱۰ سال و اتوبوس های گازسوز ۱۲ سال است در صورتی که در حال حاضر متوسط عمر ناوگان اتوبوسرانی تهران از سن فرسودگی فراتر رفته و ۱۲٫۴ سال است. بنا بر اعلام رئیس شورای شهر؛ «تهران بجای ۹ هزار دستگاه اتوبوس در حدود ۵۵۰۰ دستگاه اتوبوس فعال دارد». این در حالی است که از سال ۸۹ تاکنون، یعنی در ده سال گذشته حتی یک دستگاه اتوبوس نیز از سوی دولت به پایتخت تحویل داده نشده است. طبق قانون دولت موظف است تا ۸۲٫۵ درصد هزینه نوسازی اتوبوس های

شهری را بپردازد و باقی هزینه نیز با شهرداری است. رقمی که گفته می شود در دولت های دهم، یازدهم و دوازدهم هنوز به تهران نرسیده است. اما پیمان سنندجی، مدیر عامل قبلی این سازمان در تابستان سال گذشته یعنی، چندماه قبل از برکناریش از این سمت در باره آخرین وضعیت نوسازی ناوگان اتوبوسرانی و کمک دولت در این زمینه گفته بود: «دولت در مصوبه ای مبلغ تخصیصی برای نوسازی اتوبوس های شهری را از ۸۰ هزار دلار به ۱۴۲ هزار دلار افزایش داده است». رقمی که روی کاغذ ماند و بحران های بعدی چون تحریم و کرونا هیچ گاه اجازه نداد، محقق شود.

## تهران در چند راهی قوانین

شهر تهران ۲۴۰ خط اتوبوسرانی عادی و ۱۰ خط بی آر تی فعال دارد. این در حالی است که همین تعداد نیز برای شهری با وسعت و جمعیت تهران کم بوده و بسیاری از مناطق این شهر از دسترسی به یک سیستم حمل و نقل امن محروم هستند و سیاست گذاران شهری باید فکری به حال توسعه آن کنند

در این میان دو برنامه بالادستی برای اتوبوس های تهران وجود دارد؛ نخست برنامه پنج ساله دوم شهرداری است که طبق آن باید ۹ هزار اتوبوس در تهران تردد کنند و دوم برنامه جامع حمل و نقل تهران است که در افرق ۱۴۰۲ این شهر باید ۱۱ هزار اتوبوس داشته باشد. برنامه هایی که در هر دو فاز عملاً متوقف شده و تنها خبری از زیاده شدن

شهری را بپردازد و باقی هزینه نیز با شهرداری است. رقمی که گفته می شود در دولت های دهم، یازدهم و دوازدهم هنوز به تهران نرسیده است. اما پیمان سنندجی، مدیر عامل قبلی این سازمان در تابستان سال گذشته یعنی، چندماه قبل از برکناریش از این سمت در باره آخرین وضعیت نوسازی ناوگان اتوبوسرانی و کمک دولت در این زمینه گفته بود: «دولت در مصوبه ای مبلغ تخصیصی برای نوسازی اتوبوس های شهری را از ۸۰ هزار دلار به ۱۴۲ هزار دلار افزایش داده است». رقمی که روی کاغذ ماند و بحران های بعدی چون تحریم و کرونا هیچ گاه اجازه نداد، محقق شود.

## به اعتقاد کارشناسان همین حالا هم بیشتر اتوبوس ها به زور در شهر سرپانگه داشته می شوند؛ هر چند این سرپایی، به قیمت تزیین چندبرابری دودگروز این خودروهایی که شهر و در نهایت به حلق شهروندان تمام می شود

این میزان نیست که هر روز شاهد کم شدن از شمار این قافله نیز هستیم. **کجای کاری لنگد؟** البته این مشکل تنها مختص اتوبوس ها نیست، محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران گفته بود: «در طول سه سال اخیر حتی یک کیلومتر مترو در پایتخت ساخته نشده و در طول هفت سال گذشته نیز حتی یک دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل و نقل عمومی پایتخت اضافه نشده است.»

به گفته او «دستگاه های حفار مدرنی که برای کندن تونل های مترو و ساخت سازه تونل در دوره گذشته از سوی خودت تامین و به کشور وارد شده بود، الان سه سال است که بیکار افتاده و در این سه سال حتی یک کیلومتر مترو در تهران ساخته نشده است. در حالی که اصولاً ساخت تونل مترو بسیار کم هزینه است و مشکل مالی با اجرائی ندارد.» در این بین، وضع اتوبوس های تهران هم دست کمی از بحران مترو ندارد. هاشمی یادآور شده است: «در هفت

سال سپری شده از این دولت، حتی یک اتوبوس هم به تهران تحویل داده نشده است. عمر اتوبوس های شرکت واحد در این دولت از پنج سال به ۱۱ سال افزایش پیدا کرده و تعداد آنها از حدود هفت هزار به پنج هزار دستگاه کاهش پیدا کرده است. به همین خاطر حجم مسافر جابه جاشده با اتوبوس در تهران به دو میلیون نفر رسیده است و وسایل نقلیه شخصی عمدتاً جایگزین آن شده اند.»

## آیا تحریم ها مقصرند؟

عوامل متعددی وجود دارد که باعث شده است حمل و نقل عمومی پایتخت در بدترین دوران خود به سر برسد. رئیس شورای شهر تهران، ریشه بخشی از این مشکلات را تحریم و چالش های مالی دولت دانسته است.

به اعتقاد هاشمی، «بخشی از این مشکل در توجه نداشتن ویژه و اهمیت ندادن مسئولان دولتی به نوسازی حمل و نقل عمومی بازمی گردد. در کشورهای توسعه یافته از سوخت های فسیلی مالیات می گیرند و در سیستم حمل و نقل عمومی هزینه می کنند، اما در کشور ما به سوخت های فسیلی یارانه می دهند. سیستم حمل و نقل عمومی کمک نمی کند. بخش دیگر مشکل به ضعف پیگیری در شهرداری برمی گردد، اما شرایط فعلی کشور و بحران تحریم ها و کرونا نیز در فرعی شدن مساله مترو برای مسئولان مؤثر بوده است.»

## درخواست از صندوق توسعه ملی

اما بحران حمل و نقل و کمبود نقدینگی برای حل این مشکل تاحدی بود که کمتر از یک ماه پیش شهردار تهران در نامه ای به رهبری درخواست کرد که منابع مالی خرید اتوبوس و واگن مترو از محل بازگشت منابع صندوق توسعه ملی پرداخت شود. در بخشی از این درخواست درخواست با اشاره به کمبودهای شدید در بخش حمل و نقل عمومی تهران، آمده بود: «شهرداری تهران به منظور رفع بخشی از معضلات، در نظر دارد نسبت به خرید ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس به مبلغ ۳۰ هزار میلیارد ریال و ۲۱۰ دستگاه واگن مترو به مبلغ ۵۰ هزار میلیارد ریال اقدام کند، بنابراین با توجه به محدودیت های مضاعف مالی ناشی از شیوع بیماری کرونا و عدم امکان تامین منابع مالی از سوی این شهرداری، خواهشمند است دستور فرمایید نسبت به اخذ مجوز استفاده از بازگشت منابع صندوق توسعه ملی برای تامین مالی خرید اتوبوس ها و واگن های مذکور به مبلغ ۸۰ هزار میلیارد ریال اقدام لازم مبذول

## از گوشه و کنار

رئیس سازمان پزشکی قانونی کشور خبر داد: **شناسایی هزار و ۱۶۰ مورد تصادف ساختگی در سال ۹۸**



عباس مسجدی، رئیس سازمان پزشکی قانونی کشور گفت: در سال گذشته یک هزار و ۱۶۰ مورد تصادف ساختگی نیز در پزشکی قانونی شناسایی و تشخیص داده شد. این موارد که با هدف اخذ دیه و خسارت انجام می شود توسط همکاران بخش های معاینات تشخیص داده شد و مبالغ قابل توجهی صرف جویی مالی برای شرکت های بیمه ای به همراه داشت.

## عاقبت درگیری ارادل و اوپاش در بیمارستان پورسینا رشت



شامگاه سه شنبه تصاویر ویدئویی از درگیری و حمله باقمه در اورژانس پورسینا در رشت منتشر شد. گفته شده بود این افراد در بیرون از مرکز درمانی نزاع می کردند و آن راه داخل بیمارستان کشانند و در بیمارستان نیز طرفین همچنان به درگیری ادامه داده و باعث مجروح شدن تعدادی از همراهان بیماران شدند. پس از این ماجرا خبرگزاری تسنیم گزارش داده که روز پنجشنبه پلیس گیلان «آن تعداد از ارادل و اوپاش که در روزهای اخیر با هجوم و قمه کشی در بیمارستان پورسینا رشت باعث ایجاد رعب و وحشت مردم و کادر درمان بیمارستان شدند» را در سطح شهر گرداند تا «درس عبرتی باشد برای کسانی که مرتکب چنین جرائمی می شوند».

## مرگ ۱۷۸ نفر در اثر کرونا طی شبانه روز گذشته



وزارت بهداشت اعلام کرد که در شبانه روز گذشته ۱۷۸ نفر در اثر ابتلا به کوید ۱۹ جان خود را از دست داده اند که شمار کل جان باختگان را به ۲۶ هزار و ۵۶۷ نفر می رساند. همچنین با شناسایی ۲ هزار و ۵۵۲ مبتلای جدید به کرونا مجموع مبتلایان در ایران به ۴۶۴ هزار و ۵۹۶ نفر رسیده است. در حال حاضر همچنین ۴ هزار و ۱۳۷ نفر نیز در وضعیت وخیم مبتلا به این بیماری قرار دارند.

## شباهت و تفاوت آنفلوآنزا، سرماخوردگی و کووید-۱۹



بیماری های عفونی گفت: آنفلوآنزا و کووید-۱۹ از نظر علائم و روش انتقال بسیار شبیه به هم هستند، اما تفاوت های مهمی در شدت و عوارض آنها وجود دارد. آنفلوآنزا معمولاً با تب بالا، سردرد، گلودرد، کوفتگی، سرفه های خشک، سر درد و دردی پشت گره چشم همراه است و بعد از دو تا سه روز فاز دوم شروع می شود که فاز تنفسی است و البته بر جسته تر است. به گفته دکتر افشین محمد علیزاده، سرماخوردگی ها شروع ناگهانی ندارند و تدریجی است و کرونا برخلاف آنفلوآنزا شروع ملایم تر و ساده تری دارد که به صورت تب مختصر، بدن درد و کوفتگی، ضعف عمومی مشاهده می شود و ممکن است اختلال حس بویایی و چشایی نیز وجود داشته باشد.

## فروش خاک جنگل کیلویی ۵۰۰۰ تومان

مشاور رئیس سازمان حفاظت محیط زیست گفت: در میدان ونک تهران یک خاور خاک جنگل های شمال را کیلویی پنج هزار تومان به فروش می رسانند. به گفته اسماعیل کهرم برای خاکی که صدسال به یک سانسات مترا آن طول می کشد تا ساخته شود مردم صف کشیده بودند، این خاک حاصلخیز جنگل را ایجاد کرده است حال بدون آن چگونه رشد کند؟

## شدت فرونشست زمین در ایران



رئیس کمیته محیط زیست در کرسی سلامت اجتماعی یونسکو گفت: اکنون نیمی از کشور تحت تاثیر پدیده بیابان زایی قرار دارد که موجب بروز پدیده هایی مانند فرونشست زمین شده که در این راستا شاهد پایین رفتن زمین حتی تا عمق ۵۴ سانتیمتر در برخی نقاط کشور هستیم. به گفته محمد درویش در تهران فرونشست ۹۰ برابر استاندارد جهانی است.



شهرستان دیلم پنجشنبه شب در جلسه فوق العاده مدیریت بحران این شهرستان با تاکید بر اینکه حل مشکل آسیب دیدگان بازارچه ساحلی از اولویت های این فرمانداری است اظهار داشت: «تمام توان خود را برای حل مشکل غرقه داران به کار خواهیم بست.» همچنین حجت الاسلام محمود اسدی، عبدالکریم جمیری، نماینده مردم بوشهر، گناوه و دیلم در مجلس شورای اسلامی و امام جمعه، ذوالفقار عباسی فر، رئیس سازمان بسیج سازندگی استان بوشهر نیز آمادگی خود را برای کمک به این گروه خسارت دیده بیان کردند.

## باز داشت یک نفر

پس از وقوع این حادثه دادستان دیلم از صدور دستور قضایی برای بررسی آتش سوزی بازارچه ساحلی بندر دیلم خبر داد. محمد ضیائی، گفت: «چنانچه فرد یا افرادی عمداً اقدام به آتش سوزی بازارچه ساحلی بندر دیلم کرده باشند دستگاه قضایی بر اساس قانون با عاملان و مسببان آن آتش سوزی قاطعانه برخورد می کند. در این راستا اقدامات و دستورات قضایی صادر و در همین رابطه یک نفر دستگیر و در بازداشت به سر می برد.»

## قول مساعدت مسئولان

به گزارش مهر احمد دشتی، فرماندار

## تکرار پلاسکو این بار در استان بوشهر

راه به جایی نبردند و بازارچه تبدیل به تلی از خاکستر شد. بازارچه ساحلی دیلم نزدیک ساحل این بندر از مکان های گردشگری و عرضه کننده کالاهای خارجی و ایرانی بود. گفته می شود صاحبان غرفه هایی که در آتش سوخته، اغلب افراد ساحل نشینی هستند که به دلیل بضاعت مالی بسیار پایین، توان اجاره مغازه را نداشته و تنها راه امرار معاش آنها از طریق برپایی بازارچه موقت بوده است. این بازارچه شامل ۲۰۰ غرفه بوده که عمده این واحدها صنوف عرضه پوشاک و تعدادی نیز در زمینه عرضه لوازم آرایشی و بهداشتی فعالیت داشته اند.

## سوختن بازارچه در نیم ساعت

باقر گلگیر، معاون سیاسی فرماندار دیلم گفت: «آتش سوزی بازارچه ساحلی این شهر که ساعت ۷:۳۰ صبح روز پنجشنبه ۱۰ مهر ماه رخ داد در حدود ساعت ۱۲ ظهر مهار شد و نیروهای امدادی عملیات کولینگ یا سردسازی محل حادثه را انجام دادند.» او افزود: «با توجه به اینکه غرفه های بازارچه ساحلی دیلم با آهن، امدیاف و فایبر گلاس

دار و ندار بازاریان بندر دیلم در آتش سوخت تکرار پلاسکو این بار در استان بوشهر صبح پنجشنبه ۱۰ مهر ماه به روز تلخی برای مردمان بندر دیلم در استان بوشهر تبدیل شد. آنها در شهر کوچک خود شاهد حادثه ای مشابه آن چیزی بودند که بهمن سال ۱۳۹۵ در پلاسکو تهران رخ داد. حادثه ای که در آن تعداد زیادی مغازه در آتش سوخت و سرمایه صاحبان دود شد و به هوارفت و بعد از گذشت چهار سال خسارت های مالی آن هنوز هم برای صاحبان سرمایه اش جبران نشده است. این بار بازارچه ساحلی شهر دیلم افتاد و همه واحدهای رستوران و کافه های محلی در آتش سوزی پس از ساعات تلاش مهار شد و هیچ تلفاتی جانی نداشت، ولی خسارت سنگین مالی به کسانی که در این بازارچه ساحلی شاغل بودند وارد کرد، تا روزهای مالی سخت دوران کرونا را فاجعه بارتر کند. به گفته مقامات مسئول با وجود اینکه از زمان وقوع حادثه آتش سوزی همه نیروهای امدادی و آتش نشانان شهرستان و منطقه نفتی بوشهر (ع) در محل حضور یافتند، اما با توجه به گستردگی و شدت آتش سوزی،