

گزارش خبری

در صحن شورای شهر تهران عنوان شد

فرار موتورسیکلت‌ها و خودروها از نظارت

شرق: در روزهایی که آلودگی هوا، نفس تهران را گرفته، شورای شهر پایتخت هم‌زمان به سراغ دو بازوی اصلی کنترل آلودگی رفته است؛ شرکت کنترل کیفیت هوا و شرکت معاینه فنی خودرو. گزارش‌های حسابرسی این دو شرکت در حالی با حداکثر آرا تصویب شد که اعضای شورا از سرپرستی طولانی‌مدت، ضعف زیرساخت‌های سامانه‌ای، تأخیر در سیاهه انتشار، فرار خودروها از معاینه فنی تهران و رهاشدگی موتورسیکلت‌ها به‌عنوان حلقه‌های گام‌شده مدیریت آلودگی هوا یاد کردند. در جریان بررسی گزارش حسابرسی شرکت کنترل کیفیت هوا، ناصر امانی با انتقاد از وضعیت مدیریت این شرکت گفت: بندی در حسابرسی وجود دارد که می‌گوید شرکت ۱۰ ماه است سرپرست دارد و مدیرعامل انتخاب نشده است؛ طبق قانون، اقدامات سرپرست بعد از سه ماه خلاف قانون است. چرا یک شرکت باید ۱۰ ماه با سرپرست اداره شود؟

تشکری‌هاشمی: در قانون چیزی به نام سرپرست نداریم

در ادامه جعفر تشکری‌هاشمی گفت: از فروردین ۱۴۰۳ شرکت با سرپرست اداره می‌شود و طبق قانون تجارت ما چیزی به‌عنوان سرپرست نداریم؛ با مدیرعامل باید باشد یا رئیس سازمان منصوب شود. تشکری‌هاشمی با اشاره به توان فنی شرکت کنترل کیفیت هوا افزود: گفته‌اند شرکت توانایی پیش‌بینی وضعیت هوا برای ۷۲ ساعت آینده را دارد، اما می‌بینیم کمیته اضطرار آلودگی هوا جمعه‌شب برای صبح شبیه تصمیم می‌گیرد و عملاً تصمیمات کم‌اثر می‌شود. درخواست من این است که استانداردی و سایر نهادها از ظرفیت سامانه‌های این شرکت استفاده کنند. رئیس کمیسیون حمل‌ونقل شورای شهر تهران با انتقاد از وضعیت سایت این شرکت گفت: وقتی مردم برای دیدن وضعیت هوا به سایت مراجعه می‌کنند، سرورها بسته می‌شود و می‌گویند مراجعه زیاد است. مردم برای همین روزهای آلوده به این سامانه نیاز دارند. سامانه‌ها باید به‌روز شود تا شرکت رسالت واقعی خود را انجام دهد.

اقراریان: در دوره زاکانی چیز دیگری انتظار نداشتید

مهدی اقراریان نیز با لحنی انتقادی گفت: می‌گویند چرا شرکت با سرپرست اداره می‌شود؛ در دوره آقای زاکانی توقع دیگری دارید؟ اگر مدیریت براساس اصول بود، وضع شهر این نمی‌شد. نکته دیگر اینکه سیاهه انتشار باید حداکثر یک سال بعد از برنامه به‌روزرسانی می‌شد. اما قرارداد آن تازه در سال ۱۴۰۳ بسته شده و هنوز هم آماده نیست.

بابایی: پیشرفت سیاهه انتشار به ۹۵ درصد رسیده

در مقابل این انتقادها، مهدی بابایی توضیح داد: در سیاهه انتشار تاکنون ۹۵ درصد پیشرفت حاصل شده است. تأخیر به دلیل ضرورت دریافت اطلاعات از وزارت صنایع و سازمان محیط زیست بود. سخت‌ترین بخش کار همین بود و اکنون گزارش آماده و در شرف انتشار است. وی افزود: شهرداری وظایف خود را به‌خوبی انجام داده و باید سراغ دستگاه‌هایی برویم که ترک فعل کرده‌اند. مجلس باید به جای سخنرانی، یقه دستگاه متخلف را بگیرد.

مدیرعامل شرکت: مدیرعامل هستم، نه سرپرست

فاطمه کریمی، مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوا، نیز گفت: من مدیرعامل موظف هستم و بعد از سه ماه حکم مدیرعاملی دریافت کردم. حق‌الزحمه من برعهده شهرداری است. او درباره مأموریت شرکت افزود: وظیفه ما پایش و پیش‌بینی آلودگی هواست. تنها مجموعه‌ای هستیم که با مدل‌شناسی، ماهواره‌های هواشناسی و سیاهه انتشار، پیش‌بینی ۷۲ساعته انجام می‌دهیم و گزارش را به استانداری ارائه می‌کنیم. تصمیم نهایی اما با استانداری است. کریمی درباره سیاهه انتشار گفت: در سال‌های ۹۲ و ۹۶ سیاهه انتشار منتشر شد. در اسفند ۱۴۰۲ قرارداد جدید با دانشگاه علم و صنعت بسته شد و دانشگاه تهران ناظر آن است. گرفتن اطلاعات از دستگاه‌ها بسیار سخت بود. اما اکنون کار نهایی شده و در شرف تدوین است. وی افزود: در سیاهه جدید، سهم کشاورزی، تاکسی‌های اینترنتی و الگوی رانندگی هم لحاظ شده و قرار است در روز هوای پاک منتشر شود. در نهایت، گزارش حسابرسی شرکت کنترل کیفیت هوا با حداکثر آرا تصویب شد.

معاینه فنی خودرو؛ فرار از تهران

در ادامه جلسه، گزارش حسابرسی شرکت معاینه فنی خودروی شهرداری تهران بررسی شد. محمدمهدی رضاداد، معاون فنی این شرکت گفت: زمان بررسی معاینه فنی خودروهای برقی رسیده، اما در قانون متولی تعیین استاندارد آن مشخص نیست. شرکت‌های چینی این خطوط را تولید کرده‌اند و سفر مدیرعامل به چین برای همین موضوع است.

رضاداده با انتقاد از وضعیت نظارت افزود: توان تحکم نداریم که خودروها در تهران معاینه فنی بگیرند. حتی تاکسی‌ها هم به خارج از تهران می‌روند. در سایت دیوار آگهی معاینه فنی اطراف تهران منتشر می‌شود و ما این موضوع را به دادستانی اعلام کردیم.

او تأکید کرد: باید فقط خودروهایی طرح ترافیک بخرند که معاینه فنی تهران داشته باشند. رضاداد گفت: ۱۳ خط معاینه فنی موتورسیکلت داریم و سه ایستگاه سیار هم فعال است، اما پلیس هیچ الزامی برای معاینه فنی موتورسیکلت‌ها در نظر نگرفته است.

چمران: موتورسیکلت‌ها ۲۲ درصد آلودگی دارند

مهدی چمران هشدار داد: اتوبوس‌ها فقط دو درصد در آلودگی نقش دارند. اما موتورسیکلت‌ها ۲۲ درصد، بیش از ۶۰ درصد فو‌تی‌های تصادفات شهری هم موتورسواران هستند.

بابایی گفت: روزانه بیش از ۱.۵ میلیون تردد برای بررسی معاینه فنی ارسال می‌شود. اما راه‌آور فقط ۳۰۰ هزار مورد را پاسخ می‌دهد. شهرداری اعلام آمادگی کرده زیرساخت‌ها را توسعه دهد. اما ترک فعل صورت گرفته است. در نهایت، گزارش حسابرسی شرکت معاینه فنی خودروی شهرداری تهران برای سال مالی ۱۴۰۳ نیز با حداکثر آرا تصویب شد.



نورا حسینی: تهران نیمه‌تعطیل است. مدرسه‌ها مجازی است، سالمندان خانه‌نشین شده‌اند و شهر در مه غلیظی از دود و ذرات معلق فرورفته. خیابان‌ها شلوغ‌تر از چیزی است که انتظار می‌رود؛ مردم هنوز مجبورند کار کنند، نفس بکشند و در این هوای سمی زندگی را ادامه دهند. هم‌زمان در خیابان بهشت، اعضای شورای شهر تهران به کنایه می‌گویند استاندار تهران گفته است ۲۳ دستگاه تکالیفشان را انجام داده‌اند، پس مشکل شهروندان تهرانی هستند که هنوز نفس می‌کشند؛ در بهارستان هم سمیه رفیعی، رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس، منشأ اصلی آلودگی را سوخت و کیفیت خودروها می‌داند و عددی را روی میز می‌گذارد که تمام بحران را توضیح می‌دهد: ۲۲ میلیون خودروی فرسوده در کشور تردد می‌کنند. او می‌گوید: اسقاط خودروها عملاً اجرا نشده، قوانین به جای حذف خودروهای فرسوده فقط «واهی اسقاط» می‌دهند، همین خودروها باعث مصرف پنج لیتر سوخت اضافه در هر صد کیلومتر شده‌اند و وزارت نفت برای جبران این مصرف، به سمت سوخت بی‌کیفیت رفته است. تناقض اینجااست که حتی خودروهای صفر داخلی هم، به گفته مراکز معاینه فنی، مصرف استاندارد و احتراق مناسب ندارند. طبق سیاهه انتشار سال ۱۴۰۱، بیش از ۷۰ درصد آلودگی تهران از خودروها می‌آید و در شهرهایی مانند اراک، سهم بیشتر با صنایع ثابت است؛ یعنی مدیریت هر شهر باید براساس الگوی خودش انجام شود، چیزی که در تهران عملاً دیده نمی‌شود. جعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، در گفت‌وگو با «شرق» با انتقاد از روند کند نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و بی‌توجهی به مصوبات شورا، تأکید کرد آلودگی هوای تهران پدیده‌ای شناخته‌شده، قابل پیش‌بینی و قابل کنترل است، اما مدیریت شهری به جای تمرکز بر راهکارهای سریع و مؤثر، به سراغ پروژه‌های پرهزینه، دیربازده و بعضاً نمایشی رفته است. جعفر تشکری‌هاشمی با اشاره به مصوبات شورا درباره توسعه ناوگان حمل‌ونقل پاک گفت: درحال حاضر یک مصوبه شورای شهر برای ورود تاکسی‌های برقی، اتوبوس برقی، موتور برقی، اسکوتر و دوچرخه وجود دارد. اما هیچ‌کدام از اینها را در سطح شهر به شکل مؤثر ندیده‌ام. اتوبوس قرار بود از ابتدای سال ۱۴۰۱ تا پایان ماه‌ان سال به پنج هزار دستگاه برسد، اما سال تمام شد و دوباره با همان بحران همیشگی آلودگی هوا روبه‌رو هستیم. او با تأکید بر اینکه آلودگی هوای تهران یک پدیده کاملاً شناخته‌شده است، افزود: نتها این پدیده قابل پیش‌بینی است، بلکه بسیاری از شهرهای بزرگ دنیا هم با مشکلات مشابه تهران مواجه بوده‌اند و با راهکارهایی شناخته‌شده‌توانسته‌اند بر این مسائل غلبه کنند. اما هر سال با آلودگی هوا دست‌وپنجه نرم می‌کنیم و به جای راه‌حل‌های ریشه‌ای، سراغ روش‌های کوتاه‌مدت، مسکنی و حتی بعضاً خسارت‌بار می‌رویم. تشکری‌هاشمی با تشریح دلایل طبیعی آلودگی تهران گفت: ساختار توپوگرافی تهران به گونه‌ای است که از شمال غرب تا شمال شرق با رشته‌کوه‌های البرز احاطه شده و این کوه‌ها مانع جریان هوا از شمال به جنوب شهر می‌شوند. از طرف دیگر تهران در یک ساختار کاسه‌ای و دره‌ای قرار دارد و به دلیل سنگین‌بودن هوا، این هوا در شهر می‌نشیند. او با اشاره به پدیده «اینورژن» یا وارونگی دما توضیح داد: در روزهای خاصی از سال، به جای اینکه با افزایش ارتفاع هوا سردتر شود، هوای سرد در سطح پایین باقی می‌ماند و یک حباب هوای گرم روی شهر قرار می‌گیرد. این حباب مانع خروج گازهای آلاینده خودروها می‌شود و در نتیجه با وژش کم، آلودگی در شهر محبوس می‌ماند. اینها عوامل طبیعی و خارج از کنترل ما هستند، اما آنچه در اختیار ماست، حجم تولید آلاینده‌هاست. رئیس کمیسیون عمران شورای شهر اعلام کرد: اولین و مهم‌ترین راهکار کنترل آلودگی هوا، افزایش فوری تعداد اتوبوس در معابر شهری است. این یک اقدام روزبازده است که می‌توان خیلی سریع آن را اجرا کرد. وقتی اتوبوس کافی نباشد، مردم چاره‌ای جز استفاده از خودروی شخصی ندارند. او با اشاره به فاصله شدید وضع موجود با مصوبات قانونی گفت: براساس طرح جامع ترافیک تهران، باید تا سال ۱۴۰۴ حدود ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس داشته باشیم، اما امروز فقط حدود سه‌هزارو ۲۰۰ دستگاه موجود داریم که حتی همه آنها هم فعال نیستند. با همین عدد هم فاصله بسیار زیادی تا استاندارد داریم و این یعنی میلیون‌ها نفر که باید از اتوبوس استفاده کنند. ناچا به استفاده از خودروی شخصی نیست. تشکری‌هاشمی افزود: در طول چهار سال بارها تأکید کردیم که شهرداری به جای دنبال‌کردن پروژه‌های رویایی و نمایشی، به سراغ کارهای در دسترس و اثربخش برود و مهم‌ترین آنها اتوبوس است. او در ادامه به نقش موتورسیکلت‌ها در آلودگی هوا پرداخت و گفت: هر موتورسیکلت بنزینی کاربراتوری به اندازه هشت تا ۱۰ خودروی سواری آلودگی تولید می‌کند. بخش قابل توجهی از ذرات معلق زیر ۲.۵ میکرون که آلاینده غالب هوا در تهران است، از موتورسیکلت‌ها ناشی می‌شود. تشکری‌هاشمی با اشاره به مصوبه شورا درباره موتور برقی گفت: شورای شهر مصوب کرده بود که شهرداری در مسیر جایگزینی ۳۰۰ هزار موتورسیکلت برقی تسهیل‌گری کند، نه اینکه خودش وارد خریدوفروش موتور بماند. این شرکت موتورسازی راه بیندازد. شهرداری باید با وام، مشوق و ایجاد ایستگاه‌های شارژ، مسیر را برای مردم هموار کند. وقتی فقط دو درصد آلودگی شهر مربوط به اتوبوس‌هاست، تصمیم عقلانی می‌گوید به جای تمرکز افراطی بر برقی‌سازی اتوبوس، باید صدها هزار موتورسیکلت بنزینی را با نمونه برقی جایگزین کنیم. نمی‌گویم اتوبوس برقی نشود، اما اولویت با موتورسیکلت است. تشکری‌هاشمی با تأکید بر حمایت از توسعه مترو گفت: توسعه مترو کار خوبی است، اما دیربازده و بسیار کند است. شهرداری تهران حتی تا ۲۰ سال آینده هم قادر به اجرای کامل شبکه هزارو ۶۷۰کیلومتری پیش‌بینی‌شده نخواهد بود. هزینه این خطوط جدید بین ۷۰ تا ۸۰ هزار میلیارد تومان برآورد می‌شود. او با اشاره به عملکرد چهار سال اخیر گفت: در این مدت، با وجود حمایت‌های شورای شهر، عملاً پیشرفت مترو محدود به حدود یک تا یک‌ونیم کیلومتر تونل‌زنی بوده و چهار خط جدید محقق نشده است. این عضو شورا درباره واکن‌های مترو نیز گفت: برای همین هفت خط فعلی، حدود دو هزار واگن کمبود داریم. ورود یک یا دو رام قطار تحول محسوب نمی‌شود. ما دست‌کم به ۶۲۰ واگن و در نهایت از دو هزار واگن جدید نیاز داریم که این هم پول، زمان و مشکلاتی را می‌دارد. او با اشاره به وضعیت تاکسی‌ها گفت: ۴۰ هزار تاکسی فرسوده در تهران داریم اما به جای نوسازی اصولی، دنبال تاکسی

گزارش تکان دهنده سازمان حفاظت محیط زیست از آلودگی هوای تهران در هفته نخست آذر

تهران در اتاق گاز



نقش آلودگی هوای تهران

بالتر از ۱۹۰ را ثبت کرده‌اند. همین الگو در تصاویر ماهواره‌ای نیز تأیید شده؛ نقاط داغ آلایندگی عمده در حاشیه‌های صنعتی و مسیرهای پرتردد دیرلی اطراف تهران دیده می‌شود.

منشأ اصلی ذرات مرگ‌بار چیست؟

تحلیل شیمیایی ذرات معلق نمونه‌برداری‌شده از ایستگاه‌های تهرانسر، تربیت مدرس، پیروزی و منطقه ۱۹ نشان می‌دهد کربن سیاه (Black Carbon) سهم بالایی در PM2.5 دارد؛ نشانه‌ای مستقیم از احتراق ناقص سوخت‌های دیزلی. سهم نیترات‌ها در مناطق مرکزی بیشتر است؛ نشئت‌گرفته از ترافیک شهری و واکنش‌های ثانویه شیمیایی. در مناطق جنوبی، سهم ذرات ناشی از ناوگان دیزلی فرسوده به‌مراتب بالاتر است. ترکیبات PAHs (هیدروکربن‌های آروماتیک چندحلقه‌ای) که خاصیت سرطان‌زایی دارند، در تمام نمونه‌ها به میزان معنادار وجود دارد. جمع‌بندی منشأیابی شیمیایی نشان می‌دهد موتورخانه آلودگی تهران روی دیزل و احتراق بی‌کیفیت می‌چرخد.

رد پای مازوت؛ نیروگاه‌ها متهم ردیف اول

یکی از سن‌کین‌ترین بخش‌های گزارش به پایش سوخت نیروگاه‌های اطراف تهران اختصاص دارد. نتایج تکان‌دهنده است: در نیروگاه‌هایی مانند دماوند، پرند، ری و شهید منتظرقائم؛ میزان سولفور گازوئیل و مازوت تا ۶۰ برابر حد مجاز پیورو ۴ گزارش شده است. در برخی نمونه‌ها، مقدار سولفور به بیش از شش هزار تا هشت هزار میلی‌گرم بر کیلوگرم رسیده است. این یعنی در روزهایی که تهران زیر لایه وارونگی گرفتار شده، سوخت‌های فوق سنگین و پرگوگرد در اطرافش می‌سوزند و ذرات مرگ‌آور را مستقیم وارد ریه شهر می‌کنند.

بنزین تا حدی استاندارد؛ دیزل همچنان بحران‌ساز

بررسی کیفیت بنزین در تهران و البرز نشان می‌دهد: بنزین‌ها عموماً در محدوده استاندارد سولفور پیورو ۴ هستند. اما بنزن و آروماتیک‌ها در برخی نمونه‌ها بالاتر از حد مطلوب گزارش شده است. در مقابل، وضعیت گازوئیل ناوگان سنگین، اتوبوس‌ها و کامیون‌ها به مراتب نگران‌کننده‌تر است؛ به‌ویژه در ناوگان عبوری حومه‌ای که سوخت آن عملاً خارج از کنترل کیفی تهران توزیع می‌شود.

ترافیک، بازیشگردوغبار و مرگ خاموش

تحلیل روند ساعتی آلاینده‌ها در ایستگاه‌های ترافیکی نشان می‌دهد: دو پیک اصلی آلودگی؛ صبح زود و عصرگاه نسبت PM10 به PM2.5 حدود ۰.۶ است؛ نشانه‌ای از بازیش گردوغبار ناشی از حرکت خودروها پس از ساعت ۲۰ که با افزایش تردد ناوگان دیزلی شبانه، غلظت کربن سیاه دوباره اوج می‌گیرد. در روزهای اوج آلودگی، بخش قابل توجهی از آلاینده‌ها از جنوب غرب تهران وارد شهر شده‌اند. شهرک‌های صنعتی، پسماندسوزی‌ها و نیروگاه‌ها در این مسیر نقش تعیین‌کننده داشته‌اند؛ بنابراین صرفاً با محدودیت ترافیک داخل شهر نمی‌توان آلوده‌های شدید را کنترل کرد. گزارش، چارچار عامل اصلی تشدید بحران را معرفی می‌کند: وارونگی دما و نبود بارندگی، نقاط داغ صنعتی و پسماندسوزی در اطراف شهر، تردد گسترده ناوگان دیزلی فرسوده و مصرف سوخت پرگوگرد در نیروگاه‌ها. این گزارش مجموعه‌ای از اقدامات ناکام‌تد، میان‌مدت و بلندمدت را پیشنهاد می‌دهد که اجرای هماهنگ آنها می‌تواند نقش قابل توجهی در کاهش آلوده‌های مشابه در سال‌های آینده داشته

باشد. در کوتاه‌مدت، شناسایی و برخورد مؤثر با پسماندسوزی‌ها در نواحی غربی و جنوب غربی خارج از محدوده شهر تهران اهمیت ویژه‌ای دارد. همچنین ایجاد محدودیت برای جدی بر تردد ناوگان دیزلی در بزرگراه آزادگان و سایر ورودی‌های اصلی شهر؛ پایش مستمر آلاینده‌های آلاینده‌گاه‌ها، نیروگاه‌ها و صنایع شاخص با تمرکز بر ذرات معلق و دی‌اکسید گوگرد و اعمال محدودیت واقعی بر تردد خودروهای شخصی همراه با رایگان‌سازی حمل‌ونقل عمومی در دوره‌های اضطرار، از اقدامات ضروری محسوب می‌شوند. پیش‌بینی شرایط اضطرار پیش از وقوع و اتخاذ تصمیمات لازم قبل از انباشت آلاینده‌ها در شرایط پایداری حوی نیز از دیگر گام‌های کوتاه‌مدت کلیدی است.

یادداشت

مستندی از سه بحران بنیادین تهران حق شهروند و مرگ تدریجی شهر



ملیحه مقصودی

دکترای شهرسازی

من در شهری زندگی می‌کنم که هر روز آیش کمتر، خاکش بی‌رمق‌تر و هوایش سنگین‌تر می‌شود. تهران امروز گرفتار سه بحران درهم‌تنیده است: آب، خاک و هوا. این بحران‌ها قلب زیست‌پذیری شهر را نشانه گرفته‌اند و آرام‌آرام آن را از درون تهی می‌کنند. من به‌عنوان کسی که هر روز در این شهر زندگی می‌کنم، حق دارم بپرسم چرا زندگی ما این‌قدر آسیب‌پذیر شده است؟ فرونشست دیگر یک هشدار نظری نیست؛ واقعیتی است که مناطق مختلف تهران را نشانه گرفته است. برداشت بی‌رویه از سفره‌های آب زیرزمینی، ساخت‌وسازهای بی‌ضابطه روی خاک ناپایدار و نابودی لایه‌های تغذیه‌کننده آب‌های زیرزمینی سبب شده زمین آرام‌آرام نشست کند. فرونشست فقط یک پدیده زمین‌شناختی نیست، کاهش ایمنی ساختمان‌ها، ترک‌خوردن معابر و فرسایش زیرساخت‌ها را به دنبال دارد. من به‌عنوان یک شهروند حق دارم از شهرداری، شورای شهر، پلیس ساختمان و کمیسیون ماده ۱۰۰ بپرسم چرا ساختمان‌ها ایمن نیستند و زیرساخت‌ها در معرض خطر قرار دارند؟

تهران لاهاست بیش از ظرفیت خود آب مصرف می‌کند. برداشت بی‌رویه از چاه‌های عمیق، انتقال آب از استان‌های دیگر، مصرف پرمصرف باغات خصوصی و فرسودگی شبکه آب باعث شده آب‌های زیرزمینی ما در آستانه نابودی باشند. وقتی آب‌خون می‌شد، خاک فرومی‌نشیند و فرونشست می‌گیرد. بحران آب فقط کمبود آب نیست؛ زنجیره‌ای است که از سفره‌های زیرزمینی شروع و تا فروپاشی کیفیت زندگی ادامه دارد. من حق دارم از شرکت آب و فاضلاب، وزارت نیرو و مدیریت شهری بپرسم که چرا زودتر اقدام نکردید؟ چه برنامه‌ای برای نجات این منابع دارند؟ و چرا شهر روی منابعی ساخته شده که توان ندارند؟

هوای تهران گاهی تبدیل می‌شود به اتاقی بدون پنجره. ذرات معلق، آزون، خودروهای فرسوده و صنایع قدیمی، نفس میلیون‌ها شهروند را در حصار گرفته‌اند. آلودگی هوا فقط مسئله سلامت نیست، بلکه نشانه‌ای از ضعف حکمرانی شهری در مدیریت یک سیستم پیچیده است. من حق دارم از سازمان محیط زیست، وزارت راه و شهرسازی و دستگاه‌های نظارتی بپرسم چرا سال‌هاست کیفیت هوا بهتر نشده و چرا حمل‌ونقل عمومی تقویت نمی‌شود؟ چرا سلامت ما قربانی بی‌عملی مدیران است؟

بخش زیادی از توسعه تهران روی آب‌های زیرزمینی آسیب‌دیده انجام شده است. برج‌ها و مجتمع‌های سنگین روی زمین‌های خسته ساخته شده‌اند و این روند یکی از مهم‌ترین دلایل فرونشست است. من حق دارم بپرسم چه کسی مجوز این فشار بر زمین را داده و چه نهادی پاسخ‌گوست؟ استانداری، فرمانداری، دستگاه قضائی و سایر نهادهای ناظر باید مسئولیت این تصمیم‌ها را روشن کنند.

باغات شیرمان و کن، اراضی کشاورزی جنوب و حریم طبیعی شهر تهران روزگاری تنفس‌گاه شهر بودند، اما امروز بخش زیادی از آنها نابود شده است. با نابودی این فضاها هوا کمتر تصفیه می‌شود، آب کمتر در خاک نفوذ می‌کند، سفره‌های زیرزمینی تغذیه نمی‌شوند و خاک بیشتر تخریب می‌شود. من حق دارم بپرسم چرا حافظه طبیعی و مسیر دفاعی شهر به‌راحتی حذف شد و چرا هیچ‌یک از نهادهای مسئول نتوانست جلوی این نابودی را بگیرد؟

من حق‌م را از نهادهای مسئول می‌خواهم: شهرداری و شورای شهر، وزارت نیرو، سازمان محیط زیست و دستگاه‌های نظارتی. اما مهم‌تر از همه، حق‌م را از خودم می‌گیرم؛ حق پرسیدن، حق اعتراض مدنی، حق توضیح خواستن.