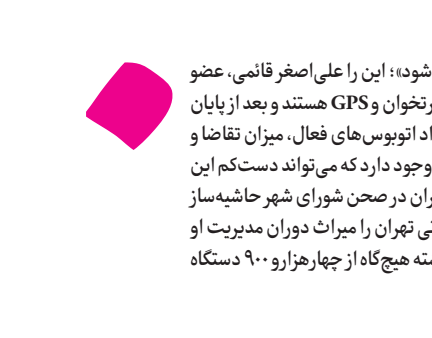


شورای شهر پایتخت درباره وضعیت قرمز ناوگان حمل و نقل عمومی هشدار داد

تهران در توقفگاه اتوبوس

وضعیت بحرانی اتوبوس‌های پایتخت



برای همیشه باید این مسئله حل شود و پیشنهاد می‌کنم که ریاست شورا گروهی را مامور کند تا آمار درست را احصا کند.

درخواست

تشکری‌هاشمی در واکنش به این سخنان گفت: سروری نور چشم ماست؛ اما نیت تحقیر یکدیگر را نداریم و مگر ما می‌توانیم عدد واقعی را تکذیب کنیم. من هفته پیش تذکری دادم و آقای فروزنده، معاون مالی شهردار تهران، با من تماس گرفت و کلابه کرد و درخواست جلسه داشت؛ اما سه بار تاکنون از آقای فروزنده و آقای بهرامی درخواست جلسه فوری کرده؛ اما نشده و ما نیز می‌خواهیم که آمارها روشن شود؛ چراکه هنر ما این نیست که عدد بزرگ را بگوییم که مثلا کار می‌کنیم و درمورد اورهال ۵۹۱ اتوبوس باید بگوییم که اتوبوس‌های اورهال‌شده صد مورد هم نیست. مهدی چمران در واکنش به این تضارب آرای دو عضو گفت: حتما جلسه‌ای را برای بررسی وضعیت اتوبوس‌رانی برگزار می‌کنیم و از معاون حمل‌ونقل نیز می‌خواهیم تا هرچه سریع‌تر مدیریت توانمند برای اتوبوس‌رانی انتخاب کنند تا آن حوزه هم سروسامان بگیرند؛ اما واقعیت این است که اتوبوس داخلی پنج میلیارد و اتوبوس خارجی هشت‌میلیارد است و ما دو جلسه در مجلس داشتیم که سازندگان اتوبوس به ما بگویند که توانایی تولید چند اتوبوس را دارند؛ اما آنها فقط می‌گفتند که ۱۴ ماه زمان لازم دارند و ما به آنها گفتیم که تا عید چند دستگاه می‌توانید تحویل دهید که بالاخره هم نتوانستند بگویند که توانایی تحویل چند اتوبوس تا عید را دارند.

شفافیت باز هم به‌روز نشد

به‌روزنشدن سامانه شفافیت در یک سال گذشته بارها تکرار شده است. اعضای شورای شهر بارها نسبت به این موضوع تذکر داده‌اند. ناصر امانی در جلسه روز گذشته شورای شهر تهران در تذکری به شهرداری، به مصوبه تعارض منافع در شهرداری اشاره کرد و گفت: در تاریخ یکشنبه ۱۲ دی‌ماه ۱۴۰۰ مصوبه‌ای داشتیم و یک ماه دیگر به یک‌سالگی این مصوبه می‌رسیم. عنوان این مصوبه اصلاحیه مصوبه مدیریت تعارض منافع در شهرداری تهران است. این مصوبه فقط یک ماده‌واحد داشت و این بود که بعد از عبارت مدیران شهرداری، اعضای شورای اسلامی شهر تهران در مدت مسئولیت حضورشان در شورا را اضافه کردیم. اصل مصوبه به تاریخ سه‌شنبه دهم مهر ۱۳۹۷ برمی‌گردد که این مصوبه در شورای پنجم به تأیید و تصویب رسید. مصوبه خیلی خوبی در حوزه شفافیت و در حوزه مبارزه با فساد و رانت است و یک گام به جلو محسوب می‌شود. او ادامه داد: ماده چهار این مصوبه، شهرداری را مکلف کرده تا ظرف مدت سه ماه از تصویب این مصوبه، مشخصات، فهرست کامل و اطلاعات دقیق و آخرین دریافتی حقوق و مزایا و دریافتی مدیران شهرداری و واحدهای تابعه را به‌طورکامل و به‌صورت برخط منتشر کرده و مستمرا به‌روزرسانی کند و در دسترس عموم قرار دهد. این ماده یک تبصره دارد و گفته همه اطلاعات اشاره‌شده در ماده چهار این مصوبه درباره هرگونه استخدام کارکنان جدید در شهرداری تهران نیز باید منتشر و به‌روزرسانی شود و به‌صورت برخط در دسترس عموم قرار گیرد. ماده هفت این مصوبه اشاره می‌کند به اینکه کارکنان شهرداری تهران تا زمانی که با شهرداری رابطه استخدامی دارند، نمی‌توانند از پروانه‌های سازمان مهندسی در شهرداری استفاده کنند و سپس شهرداری تهران را مکلف می‌کند که ظرف مدت یک ماه فهرست کارکنان دارای پروانه سازمان نظام مهندسی ساختمان شهر ا منتشر کند و در دسترس عموم قرار دهد. امانی اضافه کرد: ماده هشت می‌گوید همه وکلای دادگستری و کارشناسان رسمی دادگستری تحت هر عنوان با شهرداری تهران و واحدهای تابع‌اش همکاری می‌کنند، نمی‌توانند هیچ‌گونه خدماتی اعم از حقوقی و مهندسی در تمام انواع دعاوی و پرونده‌هایی که علیه شهرداری و واحدهای تابعه‌اش است، ارائه کنند و تبصره‌اش می‌گوید ظرف یک ماه شهرداری موظف است فهرست کامل این وکلا را هم منتشر کند و هم در دسترس عموم قرار دهد. ماده ۱۰ گفته به‌کارگیری بستگان مدیران شهرداری تهران و واحدهای تابعه و بستگان اعضای شورای اسلامی شهر تهران در دوره مسئولیت در شهرداری و شورای اسلامی شهر تهران ممنوع است. ماده ۱۳ می‌گوید به‌منظور برقراری شفافیت و عدالت در اعطای کمک‌های شهرداری که منظور ماده ۱۶ و ۱۷ است و جلب مشارکت و نظارت افکار عمومی، شهرداری تهران موظف است ذیل سامانه شفافیت فهرست اشخاص حقوقی دریافت‌کننده کمک‌ها را منتشر و مستمرا به‌روزرسانی کند. عضو کمیسیون برنامه



توان تأمین ۳۰۰ دستگاه اتوبوس سه‌کابین را دارد که با فرمول تأمین مالی مشترک وزارت کشور و شهرداری خریداری شود، ما عین ۳۰۰ دستگاه را برای شهر تهران تأمین می‌کنیم که کارهای بانکی درحال انجام است و نکته درخور توجه این است که هر دستگاه اتوبوس سه‌کابین ظرفیتش معادل سه دستگاه اتوبوس تک‌کابین است. او با بیان اینکه ما نیز در میزان تولید شرکت‌های سازنده اتوبوس داخلی ابهام داریم و نمی‌دانیم که تا پایان سال چند اتوبوس می‌توانند تحویل دهند، گفت: من وقتی قراردادی را امضا کردم، پایین آن این موضوع را تأکید کردم و نوشتم.

معاون شهردار تهران با بیان اینکه وزارت کشور زمینه تولید را فراهم می‌کند و باید بگوییم که برخی از خطوط اتوبوس تولید داخلی بین چهار تا شش ماه بعد از پیش‌پرداخت باید قطعات و نیروی انسانی‌شان را تکمیل کنند. افزود: اینکه ۵۰۰ دستگاه اورهال شود یا نشود، تأثیری در حمل‌ونقل عمومی ندارد. هرچند من اطلاعات این اتوبوس‌ها را با پلاک و شرایطش در گزارش شورا ارائه می‌دهم؛ اما موضوع اصلی این است که ناوگان ما فرسوده است و این عقب‌ماندگی ۵۰۰ دستگاه جبران نمی‌شود.

او با بیان اینکه برخی شرکت‌ها حتی توان ساخت یک اتوبوس را ندارند، گفت: مکاتبه‌ای با ۱۵ تولیدکننده داشته‌ایم و ما اعلام کرده‌ام که در یک بازه ۳۶‌ماهه چقدر ظرفیت تحویل دارند که نکته درخور توجه این است که اکثر این تولیدکنندگان حتی سایپا ظرفیت تولیدی‌اش صفر بوده است و این نشان می‌دهد که تولیدکنندگان ما تازه می‌خواهند خط تولید خود را راه‌اندازی کنند. از سال ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۸ افق ۱۰ هزار اتوبوس پیش‌بینی شده است، نزدیک‌ترین راه تأمین اتوبوس واردات است که ما با وزارت اقتصاد، مجلس و دولت رایزنی کردیم و رئیس‌جمهور نیز دست‌ورش را صادر کرده است که مقدمات واردات دو هزار دستگاه اتوبوس انجام شود؛ اما هنوز وزارت صمت دستورالعمل اجرایی آن را صادر نکرده و این در حالی است که کشورهای خارجی و همسایه می‌توانند در کوتاه‌ترین زمان این اتوبوس‌ها را تأمین کنند.

او با بیان اینکه ما با پنج خودروساز با اولویت خرید هزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوس کازولیلی و هزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی و کاری وارد مذاکره شدیم و درحال توافق هستیم که ۲۵ درصد موارد به‌صورت غیرنقد تأمین شود، گفت: بازپرداخت به‌صورت هشت‌ساله است تا فشار مالی بر دوش شهرداری نباشد اما دقت داشته باشید که درباره آمارهایی که در مورد اتوبوس‌رانی بیان می‌شود، مربوط به اتوبوس‌های بخش خصوصی است که ۱۰ سال تعهد کار دارند و بعد از آن عملا مالکیت‌شان به همان شرکت خصوصی انتقال داده می‌شود و درحال‌حاضر عمر مفید این اتوبوس‌ها به بیش از ۱۵ سال رسیده و عملا اجازه آنها دست ما نیست و هر لحظه که بخواهند می‌توانند خدمات ارائه کنند و این میزان اتوبوس سه‌هزار دستگاه است که البته اکثر آنها زمین‌گیر شده‌اند.

سهم اتوبوس‌های فرسوده در آلودگی هوا

درحالی‌چشم‌انداز روشنی برای رسیدن اتوبوس‌های نو به ناوگان فرسوده اتوبوس‌رانی نیست.

زهره عبادتی، معاون محیط زیست انسانی اداره کل محیط زیست تهران به تازگی گفته است: مسئله اتوبوس‌های فرسوده به‌عنوان یکی از منابع متحرک آلودگی هوا موضوعی بسیار مهم است که باید به آن توجه شود. شاید بهتر باشد بر اساس قانون هوای پاک ابتدا تکلیف موضوعی مانند فرسودگی اتوبوس‌های موجود در تهران که بخشی از منابع متحرک آلاینده هستند، مشخص شود. برای دستیابی به این هدف باید دستگاه‌های مختلف دست‌به‌دست هم دهند والا با حلوا حلوا کردن کام تلخ هوای تهران شیرین نخواهد شد.



عکس: سارده‌خت سلطانی، ایران

چالش آمارها

هرچند آمارهای ارائه‌شده از سوی شهردار تهران متناقض با آمارهای ثبت‌شده در آمارنامه شهرداری و سند تحویل و تحول شهرداری تهران بود، در این اسناد تعداد اتوبوس‌های فعال شهر تهران شش هزارو ۱۵۰ دستگاه اعلام شده بود. برای دومین بار در صحن شورای شهر تهران این آمار مورداختلاف رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل و پرویز سروری، نایب‌رئیس شورای شهر تهران شد. سروری در واکنش به سخنان تشکری‌هاشمی گفت که او از اعضای ارزشمند شورای شهر است؛ اما گزارش‌های اشتباهی به کمیسیون عمران داده می‌شود. تشکری‌هاشمی هم در پاسخ گفت آقای سروری نور چشم ماست؛ اما بحث تحقیر یکدیگر را نداریم و مگر ما می‌توانیم عدد واقعی را تکذیب کنیم.

بدترین وضعیت اتوبوس‌رانی پایتخت

سیدجعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، با استناد به گزارش نظارتی شش‌ماهه پروژه‌های تکمیل دارایی‌های سرمایه‌ای در حوزه معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران از طرف کمیسیون برنامه و بودجه شورا گفت: در اتوبوس‌رانی با بدترین وضعیت روبه‌رو هستیم و در این دوره مدیریت شهری، مجموعا ۱۴۵ دستگاه اتوبوس با تخفیف ۸۰درصدی از طریق دولت و ۱۷۵ دستگاه اتوبوس نیز از محل قراردادهای قبلی تحویل گرفته‌ایم و به‌جز این اتوبوس‌ها، هیچ اتوبوس دیگری تحویل نگرفته‌ایم.

اورهال اتوبوس رنگ‌آمیزی بدنه

او با بیان اینکه درحال‌حاضر مجموعا ۱۴۰۰ دستگاه اتوبوس فعال به مردم تهران خدمات می‌دهند؛ درصورتی‌که طبق برنامه، تهران به هفت‌هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد، گفت: واقعیت این است که برای رسیدن به هفت‌هزار دستگاه اتوبوس موردنیاز، هیچ برنامه مشخصی وجود ندارد و هیچ افق روشنی دیده نمی‌شود. درحال‌حاضر باید منتظر بمانیم و ببینیم دولت چه تعداد از اتوبوس‌هایی را که از خودروسازان دریافت می‌کند، به تهران اختصاص می‌دهد. متأسفانه برنامه بازسازی اتوبوس‌ها نیز به شکل درستی پیش نمی‌رود و با وجود اینکه گفته شده ۵۵۰ دستگاه اتوبوس، اورهال شده‌اند؛ اما آنچه اتفاق افتاده، پرداخت مبلغی به شرکت‌های خصوصی برای رنگ‌کاری و نقاشی اتوبوس‌های‌شان بوده است.

۷۰۰ اتوبوس دوکابین خاک می‌خورند

تشکری‌هاشمی با بیان اینکه قرار بود اتوبوس‌هایی که در توقفگاه‌ها و تعمیرگاه‌ها خوابیده بودند، بازسازی شده و وارد چرخه خدمات‌رسانی شوند، گفت: به‌جز یک شرکت که با آن قرارداد بسته شده اما جاری نشده است، هیچ شرکت دیگری با شرکت واحد قرارداد ندارد. ۷۰۰ دستگاه اتوبوس دوکابین و ۱۳۰۰ دستگاه اتوبوس تک‌کابین در توقفگاه‌ها و تعمیرگاه‌های شرکت واحد خاک می‌خورند، گفت: این در شرایطی است که مردم ساعت‌ها در ایستگاه‌ها منتظر اتوبوس می‌مانند؛ بنابراین دوهزار دستگاه اتوبوس تک‌کابین و دوکابین متوقف‌شده باید به فوریت بازسازی شوند و به موزات آن، نسبت به خریداری اتوبوس‌های جدید نیز اقدام شود. رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر با تأکید بر اینکه توسعه حمل‌ونقل عمومی، اولویت اصلی مدیریت شهری است و ازاین‌رو، ضعف و عقب‌ماندگی ناوگان اتوبوس‌رانی باید هرچه سریع‌تر جبران شود، گفت: قرار بود نسبت به اختصاص ۸۰۰ میلیارد تومان برای خرید قطعات مترو از طریق بانک شهر و نیز بازسازی ۱۳ رام قطار مترو در سه بخش ناوگان، مرکز فرمان و تجهیزات ثابت اقدام شود که لازم است در هر دو مورد نتایج اقدامات انجام‌شده اعلام شود.

اتوبوس‌های شلغ و ایستگاه‌های برمسافر

مهدی اقراریان هم از شهرداری درخواست کرد آماری از اتوبوس‌ها و واگن‌های متوقف‌شده به شورای شهر داده شود

کمبودها رو به افزایش است

بحران تجهیزات پزشکی در بیمارستان‌ها

حبیب احسنی پور: هنوز کمبود داروهای آنتی‌بیوتیک به‌طورکامل رفع نشده که خبر می‌رسد بیمارستان‌ها با کمبود کالاهای پزشکی مصرفی برای بیماران مواجه شده‌اند؛ به‌طوری‌که انجام برخی از اعمال جراحی به تأخیر افتاده است.

به گزارش «شرق» موضوع کمبود تجهیزات و ملزومات پزشکی در مراکز درمانی به‌ویژه در بخش دولتی، باعث شده که در روند درمان و خدمت به بیماران، با مشکلات عدیده‌ای مواجه شویم؛ به‌طوری‌که مدیران بیمارستان‌ها هرروز فهرست بلندبالایی از کمبودهای اقلام مصرفی را به اداره کل تجهیزات پزشکی ارسال می‌کنند. بررسی‌ها نشان می‌دهد که درحال‌حاضر بیشترین کمبودهای اقلام پزشکی مصرفی در بیمارستان‌ها مربوط به بیماری‌های قلبی–عروقی، مغزی و ارتوپدی است. روح‌الله مینزانی، مدیرکل تجهیزات و ملزومات پزشکی سازمان غذا و دارو، در واکنش به کمبود بیش از ۲۰۰ قلم تجهیزات مصرفی در بیمارستان‌ها گفته است که اعداد و ارقام مبهمی که درباره کمبودها عنوان شده است، نسبت به تنوع و تعداد ثبت ۲۷۸ هزار کد IRC تجهیزات پزشکی در کشور که ۲۴ هزار عدد آن مصرفی است، با نگاه منصفانه به فرض درست‌بودن نیز نسبت به تعداد کالاهایی که مدیریت می‌شود، عدد بالایی نیست.

این ادعا درحالی مطرح می‌شود که حتی یک قلم کمبود کالای پزشکی مصرفی، می‌تواند جان بیمار را به خطر بیندازد. به‌طوری‌که اگر باتری قلبی نباشد، سلامت بیمار تهدید خواهد شد؛ بنابراین با گفتن این جمله که تعداد کمبودها چندان زیاد نیست، توجه خوبی برای یک مقام مسئول در وزارت بهداشت نیست.

زهر ا امکانجو، رئیس انجمن الکتروفیزیولوژی قلب ایران، با عنوان این مطلب که کمبود تجهیزات درمان آرتیمی قلب جان بیماران را به خطر انداخته است، گفت: با کمبود شدید باتری‌های قلبی یا همان پیس‌میکر در کشور مواجه هستیم. علاوه‌برآن وسایلی مانند کاتتر که برای درمان اختلال ضربان قلب یا آرتیمی قلبی موردنیاز است، نیز به‌شدت در کشور دچار کمبود است.

او تأکید کرد: بیماران زیادی با مشکل بلوک قلبی به پزشکان متخصص مراجعه می‌کنند که اگر به‌موقع برای آن پیس‌میکر یا باتری قلب استفاده نشود، جان‌شان را از دست می‌هند؛ اما کمبود این وسیله پزشکی ضروری بسیار نگران‌کننده است و جان این بیماران را به خطر انداخته است.

رئیس انجمن الکتروفیزیولوژی قلب ایران ادامه داد: با توجه به کمبود این تجهیزات و لوازم پزشکی نامهای اعتراضی به وزارت بهداشت ارسال کردیم