

درجه

نیسان، پراید، پژو، رنو و سمند دارای بیشترین آلایندگی

● **فارس:** مدیرعامل اتحادیه سازمان‌های حمل‌ونقل همگانی کشور گفت: از پنج میلیون و ۵۰۰ هزار خودرویی که به مراکز معاینه فنی مراجعه کرده‌اند، خودروهای پیکان، نisan، پراید، پژو، رنو و سمند بیشترین آلایندگی را داشته‌اند. سعید قیصر اظهار کرد: در هفت‌ماه نخست سال ۹۵ تعداد چهار میلیون و ۲۰۰ هزار خودرو مورد معاینه فنی قرار گرفتند و در هفت‌ماه سال جاری، پنج میلیون و ۵۰۰ دستگاه خودرو در مراکز معاینه فنی حضور پیدا کردند که نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۲۸درصدی را داشته است. وی گفت: ۶۵ درصد خودروهایی که در معاینه فنی مردود شده‌اند رشد داشته است و در هفت‌ماه نخست سال ۹۶، ۷۲ درصد از خودروهایی که به مراکز معاینه فنی مراجعه کرده‌اند نمره قبولی دریافت کرده‌اند و این نشان می‌دهد که به موضوع معاینه فنی به صورت سخت‌گیرانه‌تری پرداخته شده است.

وقوع خشک‌سالی شدید در ۱۵ استان کشور

● **تسنیم:** پژوهشکده اقلیم‌شناسی کشور در پیش‌بینی فصلی خود اعلام کرد: نمایه ۱۲ماهه خشک‌سالی SPEI منتهی به پایان شهریور ۹۶ وقوع درجات مختلف خشک‌سالی خفیف تا متوسط را در اغلب مناطق و استان‌های کشور نشان می‌دهد؛ این وضعیت تا ۱۵ استان کشور به صورت شدید بوده است. پژوهشکده اقلیم‌شناسی کشور، پیش‌بینی فصلی ایران را به‌طور کامل انجام داده که در بخش خلاصه آن تاکید شده است، مطابق نمایه خشک‌سالی ۱۲ ماهه SPEI منتهی به پایان شهریور ۱۳۹۶، اغلب مناطق و استان‌های کشور شاهد خشک‌سالی خفیف و متوسط بوده‌اند. اگرچه میانگین بارش کشور در ماه آغازین سال زراعی جاری تقریباً با مقدار بلندمدت آن برابر است، اما برخلاف میانگین بلندمدت در کل کشور، استان‌های واقع در نوار غربی کشور، تاکنون بارش قابل‌ملاحظه‌ای دریافت نکرده‌اند. تا پایان سال جاری بارش با نوساناتی در محدوده نرمال پیش‌بینی می‌شود؛ اما انتظار می‌رود در میانه فصل زمستان بارش کشور متمایل به کمتر از نرمال شود. بی‌هنجاری دمای کشور تا اواسط آذر مثبت و سپس تا میانه فصل زمستان منفی خواهد بود، به‌طوری‌که میانگین دمای سه ماهه آتی به نرمال و تا اندکی، به‌کمتر از آن گرایش می‌یابد. با این شرایط انتظاری می‌رود که در مناطق سردسیر سهم نسبی برف از مجموع بارش دوره، قدری بیش از میانگین چند سال اخیر باشد. پیش‌بینی می‌شود که مجموع بارش سه ماه آینده در اغلب مناطق کشور به‌استثنای بخش‌هایی، عمدتاً در محدوده نرمال باشد.

فرجام تقلب منجر به مرگ اعدام است

● **فارس:** مدیرکل دفتر بازرسی، پاسخ‌گویی به شکایات و امور حقوقی سازمان غذا و دارو در توصیه‌ای به تولیدکنندگان تقلبی فراورده‌های آرایشی و بهداشتی به آنان یادآور شد که عمدا و سهوا خلاف نکنند، چرا که فرجام تقلب منجر به مرگ، اعدام است. مدیرکل دفتر بازرسی، پاسخ‌گویی به شکایات و امور حقوقی سازمان غذا و دارو گفت: قانون برای سلامت مردم اهمیت بسیار زیادی قائل است و مرتکب‌شونده به هر یک از اعمال مغایر با خود را به‌سختی مجازات می‌کند. شه‌یار اسلامی‌تبار با اشاره به بازدارندگی از تخلف به‌عنوان هدف غایی تدوین قوانین ادامه داد: قانون درباره فراورده‌ها و مواد آرایشی و بهداشتی، رعایت ضوابط یا فرمول ثبت‌شده را الزام کرده است تا در فراورده‌های مذکور برای مثال رنگ، اسانس و سایر مواد اضافی غیرمجاز به‌کار برده نشود که اگر تخطی از ضوابط موجب بیماری مصرف‌کننده یا آسیبی شود که معالجه آن کمتر از یک ماه باشد؛ مجازات مرتکب‌شونده آن، شش ماه تا دو سال حبس تادیبی خواهد بود. وی با بیان اینکه اگر مدت معالجه‌ای که در پی آسیب و بیماری ناشی از تخلف به‌وجود آمده بیشتر از یک ماه باشد، افزود: این مجازات می‌تواند مشمول یک تا سه سال حبس تادیبی شود. اسلامی‌تبار در بخش دیگر سخنانش به مجازات مواد بهداشتی یا آرایشی‌ای که موجب نقص زیبایی یا کراهت منظر شود نیز اشاره و تصریح کرد: مجازات با توجه به میزان نقص یا کراهت، یک تا سه سال حبس تادیبی است که اگر این فراورده‌ها موجب نقص یکی از اعضای مصرف‌کننده شوند نیز بین سه تا ۱۰ سال مجازات حبس، آن هم با اعمال شاقه در انتظار فرد خاطی خواهد بود. مدیرکل دفتر بازرسی، پاسخ‌گویی به شکایات و امور حقوقی سازمان غذا و دارو به تولیدکنندگان محصولات زیرپله‌ای و غیرمجاز، به‌ویژه آنهایی که ناآگاهانه و سهوی قدم در این راه گذاشته و معمولاً هم از توصیه‌های مشفقانه سرسری می‌گذرند هشدار داد: اگر مواد آرایشی و بهداشتی ساخته‌شده به دلیل عدم رعایت ضوابط تولید منجر به مرگ مصرف‌کننده‌ای شود نباید تردید داشته باشند که اشد مجازات و حتی اعدام سرنوشتی است که برای آنان رقم خواهد خورد.

معصومه اصغری: محمدباقر قالیباف در روزهای پایانی مسئولیت خود پس از ۱۲ سال با تاکیدی خاص پروژه‌های مهمی مثل خطوط هفت و هشت متروی تهران را افتتاح کرد؛ درحالی‌که از استانداری و وزارت راه و برخی از اعضای شورای شهر تهران ایمنی این خط را تأیید نکرده و مخالف بودند اما او کار خودش را کرد. حالا محمدعلی نجفی، پس از بررسی کمیته‌ای فنی برای حفظ جان شهروندان، دستور توقف خط هفت متروی تهران را صادر کرد.

شهردار سابق تهران تأکید داشت که این اقدامات انتخاباتی نیست و او در راستای برنامه‌های جهادی خود تصمیم دارد تا روز آخر کار کند و این‌گونه بود که خط هفت متروی تهران که قرار بود در سال ۹۵ آماده بهره‌برداری باشد و بیش از یک سال تأخیر داشت را به‌شکلی نمایشی با هفت ایستگاه افتتاح کرد؛ درحالی‌که قطاری برای بهره‌برداری در آن نداشت. مجرای افتتاح نمایشی خط هفت متروی تهران آنقدر مفصل و حاشیه‌دار بود که در همان زمان هم نمی‌شد از کنار آن ساده گذشت. اندکی پس از افتتاح خط هفت رحمت‌الله حافظی، رئیس کمیسیون سلامت محیط‌زیست و خدمات اجتماعی با اشاره به اسنادی از گزارش‌های داخلی شرکت بهره‌برداری مترو در روزهای قبل از افتتاح تأکید کرد که ایستگاه‌های آماده‌شده و تونل‌های خط هفت اشکالات اساسی دارند و نباید فعلاً بهره‌برداری شوند. اشکالات اساسی آن مربوط به حرکت ناموزون قطار به‌دلیل تراش‌نخوردن چرخ‌ها، عدم دسترسی به اتاق فرمان قطار، قطع ارتباط راهبر و اتاق فرمان در فاصله دو ایستگاه طولانی محدیمه تا بسیج، ضعیف‌بودن روشنایی تونل، نبود تونل ارتباطی بین خط هفت و سایر خطوط، توقف و پارک قطارها در داخل تونل و ایستگاه‌ها به‌دلیل نبود پارکینگ و در نهایت مسئله مهمی که البته فقط برای این خط نیست؛ یعنی مستهلک‌بودن قطارهای به‌کارگرفته شده که اجباراً از خطوط دیگر قرض گرفته شده‌اند، بود. حافظی در سخن علنی شورای شهر تهران به قیمت حمله تند اعضای اصولگرا و حتی توهین معاون شهردار تهران این موضوع مهم را مطرح و پیگیری کرد و زمینه یک بازدید از این خط را هم فراهم کرد اما باز هم بر وجود ایرادات فنی اعلام‌شده خود تأکید کرد.

او پس از بازدیدی که یک ماه پس از افتتاح خط هفت با اصرار او و به قول مهدی چمران، بدون حضور خبرنگاران و خدمت‌حشم انجام شد، در گزارش خود اعلام کرد که مسئله فی‌یر نوری مرتفع شده اما سیگنالینگ خط به‌طور موقت دایر شده و مطابق توضیحات آقایان بخش عمده‌ای از خط هنوز پوشش داده نشده است. همچنین مشکل هواکش‌ها هنوز به قوت خود باقی است و نکته دیگر اینکه خط هفت باید از ۱۹ پست برق بگیرد اما فقط دو پست موجود است. در واکنش به امتناع و رد کردن موارد هشدار داده‌شده در سخن علنی شورا رسماً اعلام کرد که شهردار تهران

باید امنیت و ایمنی خط هفت را تضمین کند و شورا هم باید کمیته حقیقت‌یاب بررسی وضعیت امنیت خط هفت مترو را تشکیل دهد. او خطاب به همکارانش طعنه‌ای زد و گفت: بنده مثل عده‌ای نیستم که به جز آهن، سیمان، آجر و پول چیز دیگری درک نکنم؛ بنده پزشک هستم و جان انسان‌ها برایم ارزش دارد.

گزارش‌ها و سندهایی که حافظی در جلسه علنی ارائه کرد، در پایان آن جلسه با اعتراض و برخورد نماینده متروی تهران و معاون شهردار تهران روبه‌رو شد. معاون شهردار حافظی را دروغگو خطاب کرد و سندهای ارائه‌شده را شب‌نامه خواند. از آنجایی‌که مجری خط هفت مجموعه خاتم‌الانبیاست، حتی حواشی درباره پرورنده‌سازی حافظی برای این مجموعه درست کردند که حافظی در پاسخ به این موضوع هم گفت: «من تعجب می‌کنم از اینکه این خبرگزاری که متعلق یا وابسته به سپاه است، چرا سپاه را می‌زند. امنیت خطوط مترو چه ربطی به سپاه دارد؟ چرا سپاه را تضعیف می‌کنید؟ امیدواریم خداوند سپاه را از دست این دوستان ندانشن نجات دهد».

همین روند به شکلی فراگیرتر حدود یک ماه بعد در جریان افتتاح زود هنگام و نمایشی مسیر کوتاه ایجادشده بین انتهای خط یک و فرودگاه بین‌المللی امام خمینی هم مطرح شد. شهردار تهران اصرار داشت این مسیر کوتاه را خط هشت متروی تهران بنامد و با اصراری خاص و دعوت و همراهی رئیس مجلس شورای اسلامی ۱۷ مرداد این خط را افتتاح کرد؛ درحالی‌که از چند روز قبل از این افتتاح وزارت راه و دادستانی تهران شهرداری تهران را از افتتاح این خط منع کرده بودند. وزارت راه در نامه‌ای خواستار توقف

جامعه



خط ۷ مترو به دلیل خطرات جانی برای شهروندان تعطیل شد

وقت عذرخواهی

شهردار و شورای اصولگرا به منتقدان افتتاح این خط می‌گفتند باید عذرخواهی کنید

افتتاح خط هشت متروی تهران تا زمان تصویب طرح ایمنی و ارائه آن در شورای عالی فنی امور زیربنایی حمل‌ونقل وزارت راه شد و دادگستری تهران در نامه‌ای به فرمانده پلیس فرودگاه امام دستور داد تا افتتاح خط هشت مترو را متوقف کند و تأکید کرد که تمرد از دستور قضانی مطابق قانون اقدام لازم را در پی خواهد داشت.
پزشک هستم و جان انسان‌ها برایم ارزش دارد. گزارش‌ها و سندهایی که حافظی در جلسه علنی ارائه کرد، در پایان آن جلسه با اعتراض و برخورد نماینده متروی تهران و معاون شهردار تهران روبه‌رو شد. معاون شهردار حافظی را دروغگو خطاب کرد و سندهای ارائه‌شده را شب‌نامه خواند. از آنجایی‌که مجری خط هفت مجموعه خاتم‌الانبیاست، حتی حواشی درباره پرورنده‌سازی حافظی برای این مجموعه درست کردند که حافظی در پاسخ به این موضوع هم گفت: «من تعجب می‌کنم از اینکه این خبرگزاری که متعلق یا وابسته به سپاه است، چرا سپاه را می‌زند. امنیت خطوط مترو چه ربطی به سپاه دارد؟ چرا سپاه را تضعیف می‌کنید؟ امیدواریم خداوند سپاه را از دست این دوستان ندانشن نجات دهد».

همین روند به شکلی فراگیرتر حدود یک ماه بعد در جریان افتتاح زود هنگام و نمایشی مسیر کوتاه ایجادشده بین انتهای خط یک و فرودگاه بین‌المللی امام خمینی هم مطرح شد. شهردار تهران اصرار داشت این مسیر کوتاه را خط هشت متروی تهران بنامد و با اصراری خاص و دعوت و همراهی رئیس مجلس شورای اسلامی ۱۷ مرداد این خط را افتتاح کرد؛ درحالی‌که از چند روز قبل از این افتتاح وزارت راه و دادستانی تهران شهرداری تهران را از افتتاح این خط منع کرده بودند. وزارت راه در نامه‌ای خواستار توقف

واکنش نجفی به تعطیلی خط نمایشی مترو

خط ۷ باید زودتر تعطیل می‌شد

به تعطیل‌کردن آن ارسال کرد. شهردار تهران افزود: نمی‌خواستیم این خط را تعطیل کنیم اما با بررسی‌های صورت‌گرفته و بررسی چندین جلسه با متخصصان شورای شهر و شهرداری، در نهایت فکر کردیم ادامه خط در شرایط فعلی جان همشه‌ریان و شهروندان را به خطر می‌اندازد. از این رو به اجبار تصمیم گرفته شد این خط تعطیل شود. شاید کارهایی که روی این خط باید انجام شود، حدود شش ماه طول بکشد اما امیدواریم کارهای مربوطه زودتر انجام شده و خط ۷ مترو پیش از عید نوروز مجدداً راه‌اندازی شود. وی درباره فعالیت خط ۷ مترو در ساعات صبح روز گذشته هم گفت: فکر کردیم بعضی از همشه‌ریان ممکن است در جریان اطلاعیه شهرداری مبنی بر تعطیلی خط ۷ مترو

روابط عمومی شهرداری تهران اعلام کرد که خط هفت متروی تهران به علت نواقص متعدد در جنبه‌های عمرانی، تجهیزاتی و سامانه‌های ایمنی و کنترلی، از دوشنبه هشتم آبان ماه ۱۳۹۶ تا اطلاع ثانوی تعطیل می‌شود. شرکت بهره‌برداری متروی تهران اعلام می‌کند که این تصمیم پس از بررسی‌های دقیق کارشناسی و با توجه به ضرورت حفظ ایمنی و سلامت شهروندان اتخاذ شده است. در نتیجه این بررسی‌ها مشخص شده است که راه‌اندازی خط هفت مترو از ابتدا مغایر با استانداردهای ضروری و ناقص اصول ایمنی بهره‌برداری بوده است. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار تهران هم در دستوری که برای تعطیلی این خط مترو صادر کرده، تأکید کرده است که برای ما چیزی مه‌تر از امنیت و سلامت مردم نیست. بنابراین از آنجا که سفرهای شهروندان با این خط مترو هم‌اکنون خارج از استانداردهای تضمین‌کننده است، تعطیلی فوری این خط در دستور کار قرار گرفته است. در ا‌یلاخ پورسیدآقای‌ی به مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو تصریح شده است که نواقص خط هفت متروی تهران باید در مدت شش ماه برطرف شده باشد تا خط ۷ مجدداً آماده انتقال مسافر شود. در اطلاعیه شهرداری تهران با اشاره به نظرات کارشناسان، متخصصان و بازرسان فنی که در بازدیدهای مکرری اعلام شده است مواردی نظیر عدم وجود سامانه علامت‌دهی (سیگنالینگ) و سامانه کنترل حفاظت خودکار (ATP)، عدم نصب حتی یک هواکش در تونل‌ها، نواقص سیستم برق‌رسانی و عدم راه‌اندازی سیستم کنترلی برق (اسکادا) مورد تأکید قرار گرفته است. در این اطلاعیه به موضوع سرفاصله حدود یک‌ساعته هر قطار اشاره کرده که مورد تأکید مهندس مشاور این خط هم بوده است که این‌ موضوع نمایشی‌بودن استفاده از این خط مترو را تأیید می‌کند.

شهردار تهران که این‌ روز‌ها در رفت‌وآمد بین بهشت و پاستور است تا اختلافات قدیمی بین دولت و شهرداری تهران را حل و بسیاری از مصوبات و طلب‌های شهرداری تهران را زنده کند، سری به کارخانه واگن‌سازی در جنوب تهران زد و خبرهای خوبی را درباره اضافه‌شدن واگن‌های جدید به تهران داد. این امیدواری وجود دارد که تا زمان رفع اشکالات جدی خط هفت مترو تهران، واگن‌های جدیدی به مترو تهران اضافه شود.

به گزارش «شرق»، با روایتی که شد، تیم جدید مدیریت شهری می‌توانستند بلافاصله پس از گرفتن مسئولیت در شهرداری تهران بدون بررسی فنی و با توجه وود خطر در خط ۷ مترو تهران و به قول برخی با دیدگاهی سیاسی، این خط مترو را تعطیل کنند اما این اتفاق بیش از دو ماه پس از روی‌کارآمدن تیم جدید مدیریت شهری رخ می‌دهد و در این مدت همان تیم فنی که قبلاً در مترو فعال بودند، برای تیم جدید کار فنی کردند تا ایمن یا نایمن‌بودن این خط روشن شود.

به گزارش «شرق»، با روایتی که شد، تیم جدید مدیریت شهری می‌توانستند بلافاصله پس از گرفتن مسئولیت در شهرداری تهران بدون بررسی فنی و با توجه وود خطر در خط ۷ مترو تهران و به قول برخی با دیدگاهی سیاسی، این خط مترو را تعطیل کنند اما این اتفاق بیش از دو ماه پس از روی‌کارآمدن تیم جدید مدیریت شهری رخ می‌دهد و در این مدت همان تیم فنی که قبلاً در مترو فعال بودند، برای تیم جدید کار فنی کردند تا ایمن یا نایمن‌بودن این خط روشن شود.

قرار نگیرند، از این رو یک یا دو روز سرویس‌دهی را در این خط ادامه می‌دهیم اما همشه‌ریان مطلع باشند که بعد از دو روز این خط تعطیل خواهد شد.محمدعلی نجفی، در بخش دیگری از سخنان خود در این مراسم حمل‌ونقل عمومی را از مهم‌ترین برنامه‌های شهرداری تهران عنوان کرد و گفت: «امیدواریم در ماه‌ها و سال‌های آینده، تهران از نظر حمل‌ونقل عمومی به وضعیت مناسب و قابل دفاعی برسد. گسترش حمل‌ونقل عمومی از نظر انتقال آسایش و آرامش به شهروندان بسیار مهم است، از دیگر سو توسعه حمل‌ونقل عمومی به صورت مستقیم به توسعه شهری کمک کرده و می‌تواند کسب و کار و اقتصاد شهری را پُرطراوت و پربروق کند.

کوکچک زیا
کوکچک‌ترین گونه گربه‌سان وحشی ایران، به نام گربه شنی با قیافه‌ای دوست‌داشتنی و بامزه و زیبا. این گربه‌سان در نواحی بیابانی و استپی که از حداقل پوشش گیاهی برخوردار است، و در مناطق فوق‌العاده خشک با دمای بالاتر از ۵۱ درجه سانتی‌گراد و تپه‌های شنی به‌راحتی زندگی می‌کند. طول سر و تنه گربه شنی به‌طور میانگین ۵۰ سانتی‌متر است و میانگین وزنش ۱٫۵ تا ۳٫۴ کیلوگرم است. جنبه‌اش تقریباً مثل گربه خانگی است. موها نرم و متراکم، رنگ موهای پشت، زرد شنی، گاهی با نوارها و خال‌های نسبتاً تیره و پایین بدن سفید است. سری پهن و گوش‌هایی بزرگ و پهن دارد که با فاصله به نسبت زیاد از هم قرار دارند. دست‌پا کوتاه است. گوش‌هایی بزرگ و شوبایی‌ای فوق‌العاده قوی دارند که حتی امواج ماورای صوت ناشی از حرکت جانوران در زیرزمین را هم دریافت می‌کنند. این ویژگی، همچنین آنها را قادر می‌کند در هنگام نزدیک‌شدن، تعقیب‌کردن و حمله به شکار فاصله‌ها را بسیار دقیق محاسبه کنند.

پنج در پنج غول آلودگی

بهاره آروین . عضو شورای شهر تهران

● باز پاییز؛ ترمک رنگارنگی شاعرانه این فصل در زیر غلظت تیره و خاکستری آلاینده‌های هوای این شهر رنگ باخته است.
مشغول مرور دستور جلسات آینده شورای اسلامی شهر تهران هستیم؛ یکی از بندها، انتخاب نمایندگان شورای شهر است در کمیته مربوط به مصوبه شهر دوستدار کودک و در همان حال زنگ صدای کوینده اخبار در گوشم می‌پیچد: هوای تهران برای چندمین روز متوالی در شرایط ناسالم برای گروه‌های حساس قرار دارد؛ ناسالم برای گروه‌های حساس، برای بیماران قلبی و تنفسی، سالمندان، برای زنان باردار و کودکان. برمی‌گرم به بندهای دستورجلسه و مصوبه شهر دوستدار کودک، شعاری توخالی برای شهری که کودکانش از زمانی که در شکم مادر هستند، تحت‌تأثیر عوارض آسیب‌زا و جبران‌ناپذیر آلودگی هوا قرار می‌گیرند؛ کودکانی بی‌گناه که هیچ نقشی در به‌وجودآوردن این آلودگی خفه‌کننده نداشته‌اند؛ اما بیشترین آسیب نصیبشان می‌شود. تهران مسئله و مشکل کم ندارد؛ ترافیکش ساعت‌ها عمر مفید شهروندانش را به هدر می‌دهد، ساخت‌وسازهای بی‌قاعده و خارج از ضوابط طرح تفصیلی، آسیب‌های اجتماعی متعدد و هزارویک مسئله دیگر کیفیت زندگی در تهران را به‌شدت کاهش داده‌اند؛ اما آلودگی هوا تنها یکی از مسائل تهران در کنار دیگر معضلاتش نیست؛ آلودگی هوا مهم‌ترین معضل این شهر است چون آلودگی هوا می‌کشد. آلودگی هوا فقط کیفیت زندگی را کاهش نمی‌دهد، آلودگی هوا شهر را زیست‌ناپذیر می‌کند. یک شهروند بکه‌وتنها می‌تواند در برابر همه مسائل پیشین راه‌حلی فردی و موقتی بیابد تا آسیب کمتری از معضلات پیش‌گفته ببیند؛ می‌تواند هرچند با صرف هزینه، خانه و محل کارش را به یکدیگر نزدیک کند یا ساعات خروج و جابه‌جایی خود را به ساعات غیریک منتقل کند تا زمان کمتری در ترافیک بماند؛ اما یک شهروند بکه‌وتنها در برابر آلودگی هوا هیچ نمی‌تواند بکند؛ اصلاً خودش به کنار، برای کودکان معصومش هم هیچ کاری نمی‌تواند بکند جز آنکه در چهاردیواری خانه حبس‌شان کند؛ درحالی‌که خودش هم می‌داند هوای داخل خانه شاید فقط اندکی از هوای خارج خانه کمتر آلوده باشد. آلودگی هوا چنین خورج بی‌شاخ‌ودمی است که دستش را روی گلویت بکشد شهروندان این شهر قشار می‌دهد و نفس‌شان را به شماره می‌اندازد و هرچقدر شهروند تاوان‌تر و آسیب‌پذیرتر باشد، غول آلودگی هوا قدرتمندتر و آسیب‌زاتر عمل می‌کند. آلودگی هوا می‌کشد؛ آلودگی هوا تنها معضل این شهر است که مستقیم و بی‌واسطه، سلامت و جان شهروندان را هدف می‌گیرد و هر نوع راه‌حل فردی نیز در برابر آن بی‌ثمر است. تمام شهروندان دغغه‌مندی که متعهدانه به پوشش سه‌شنبه‌های بدون خودرو پیوسته‌اند، می‌دانند چه می‌گویم؛ وقتی با صرف زمان بیشتر و تحمل سختی و ازدحام از وسایل حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند و در همان حال در اغلب روزهای پاییز و زمستان، سردرد و سوزش چشم‌ها و گلو، آلودگی هوا را به آنها یادآوری می‌کند و تمام استیصال و ناتوانی فرد و راه‌حل‌های قدری در برابر یک مسئله مشخصاً اجتماعی را، مسئله‌ای که جز از طریق سیاست‌گذاری جامع‌نگر و یکپارانه حل‌شدنی نخواهد بود.ساده‌لوح نیست، فکر نمی‌کنم این معضل به‌صرف تصمیم جمعی امروز ما حل می‌شود، می‌دانم که عواملی چندگانه و پیچیده در ایجاد این معضل دخیل‌اند، از کیفیت پایین خودروهای ساخت داخل تا قیمت و میزان سوخت مصرفی و تردد آزادانه و کم‌هزینه خودروهای دیزلی فرسوده که خود بخشی از ناوگان حمل‌ونقل عمومی را تشکیل می‌دهند، تا کمبود اعتبار که مشکل همیشگی است، تا نقش موتورخانه‌ها و بخاری منازل و ادارات و واحدهای تجاری، تا انبوه موتورسیکلت‌ها، تا فعالیت کارخانه‌های آلوده‌کننده اطراف تهران، تا انبوه خودروهای کاربرائوری و فرسوده که ازقضا وسیله نان‌آوری اقشار کم‌توان اقتصادی هستند و چندین و چند عامل مؤثر دیگر، همگی کلافی سردرگم از علل و عوامل مؤثر را شکل داده‌اند؛ به‌گونه‌ای که تشخیص بهینه‌ترین نقطه آغاز تلاش‌ها برای حل معضل را با دشواری بسیار روبه‌رو می‌کنند. با تمام اینها، می‌خواهم از تمام اعضای محترم شورای اسلامی شهر تهران، از شهردار محترم تهران و از تمام مسئولانی که ممکن است صدام از این تریبون به گوش‌شان برسد، دعوت کنم تا خودمان را به حل معضل آلودگی هوا در چهار سال آینده متعهد بدانیم. به احترام درمی که ساعت‌های طولانی در صف ایستادند و آرای میلیونی را در انتخابات ۲۹ اردیبهشت ۹۶ به صندوق ریختند و به احترام امید و تمناهای ما به تغییر وضع موجود، بیایید خودمان را به حل معضل آلودگی هوا متعهد و مسئول بدانیم و این تعهد و مسئولیت را مدام به خودمان یادآوری کنیم. از همکارانم، اعضای محترم شورای اسلامی شهر تهران، می‌خواهم در کنار همه امور روزمره و جاری‌ای که رسیدگی به آنها جز، وظایف‌مان است، هر صبح به خودمان یادآوری کنیم که بخشی از تلاش و پیگیری ما به عنوان نماینده شهروندان تهرانی، باید معطوف به حل معضل آلودگی هوا باشد. در هر کمیسیونی با هر ماموریتی که هستیم، اگر نه هر روز و هر هفته، دست‌کم هر ماه از خودمان بپرسیم چه سهمی از تلاش و پیگیری‌های یک‌ماهه ما مربوط به حل معضل آلودگی هوا بوده است