

مشروح مذاکرات شورای اسلامی شهر تهران

جلسه صد و پنجاه و چهار

دوره : پنجم

ساعت : 11– 09:19

نوع جلسه: فوق العاده

تاریخ : سه‌شنبه 18 تیر ماه 1398 ه.ش

جلسه به ریاست آقای محسن هاشمی رفسنجانی، رئیس شورا رسمیت یافت.

عناوین مندرجات

1. اعلام رسمیت جلسه و قرائت دستور
2. قرائت آیاتی از کلام الله مجید
3. تذکرات اعضای شورا آقایان و خانم: افشین حبیب‌زاده، مجید فراهانی، زهرا نژاد بهرام
4. ارائه‌ی گزارش توسط جناب آقای سید محسن پورسیدآقایی معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در خصوص اجرای طرح محدوده‌ی کنترل آلودگی هوا و حذف محدودیت زوج و فرد بر اساس مصوبات شورای ترافیک و شورای اسلامی شهر تهران
5. اعلام ختم جلسه و تاریخ تشکیل جلسه‌ی آینده

جلسه به ریاست آقای سید ابراهیم امینی، نایب رئیس شورا پایان یافت.

**1. اعلام رسمیت جلسه و قرائت دستور**

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. با توجه به اینکه 15 نفر هستیم به عدد رسیدیم. خواهش می‌‌کنم اعضای محترم سر جا‌‌ی‌‌ خود بنشینند. خبرنگاران عزیز هم جلسه را ترک کنند. سرکار خانم نژاد بهرام دستور را بفرمایید.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. با عرض سلام خدمت همکاران گرامی، حاضران در جلسه، مهمانان عزیز، اهالی رسانه، برنامه‌‌ی صد و پنجاه و چهارمین جلسه‌‌ی رسمی پنجمین دوره‌‌ی شورای اسلامی شهر تهران، ری و تجریش که به صورت فوق‌العاده در روز سه‌‌شنبه 18 تیر 1398 از ساعت 8:45 لغایت 11 در محل تالار شورا برگزار می‌‌شود، به شرح ذیل اعلام می‌‌گردد.

دستور جلسه

1. قرائت آیاتی از کلام الله مجید.

2. ارائه‌‌ی گزارش توسط جناب آقای سید محسن پورسیدآقایی معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در خصوص کاهش ترافیک و آلودگی هوا در محدوده‌‌های مرکزی شهر تهران در سال 1398.

3. بررسی طرح الزام شهرداری تهران به تعیین تکلیف پروانه‌‌ی عملیاتی ساختمانی و گواهی پایان‌‌کار کلیه‌‌ی ساختمان‌‌های در تملک شهرداری تهران به شماره ثبت 3853 مورخ 22/2/98 و قرائت گزارش کمیسیون اصلی، شهرسازی و معماری به شماره ثبت 8586 مورخ 3/4/98.

4. بررسی طرح الزام شهرداری تهران به ارائه‌‌ی لایحه‌‌ی فرآیند صدور پروانه‌‌ی عملیاتی ساختمان به شماره ثبت 3851 مورخ 22/2/98 و قرائت گزارش کمیسیون اصلی، شهرسازی و معماری به شماره ثبت 8564 مورخ 2/4/98.

5. رسیدگی به موضوع تشکیک در رأی‌‌گیری، مربوط به پلاک ثبتی 2/7/1218 جلسه‌‌ی یکصد و پنجاه و سوم.

6. بررسی پلاک‌‌های ثبتی42/6812، 16209/45، 9276/8، 36/553/3467، 199/3914، 1/26354/37، 2/26354/37، 41939/70، 13/3558، 1/9/3416 و 11/6240 با توجه به نظریه‌‌ی کمیسیون ماده‌‌ی 7، آیین‌‌نامه‌‌ی اجرایی ماده‌‌ی 1 قانون اصلاح لایحه‌‌ی قانونی حفظ و گسترش فضای سبز در شهرها و قرائت گزارش کمیسیون اصلی، شهرسازی و معماری.

**2. قرائت آیاتی از کلام الله مجید**

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ در خدمت جناب آقای مهدی برقعی، قاری و مدرس قرآن کریم هستیم. ایشان متولد سال 54 هستند و از شاگردان مرحوم استاد ابراهیم پور فرضی یا مولایی هستند که در زمینه‌‌ی علوم قرائت بودند. همچنین مقام اول را در رشته‌‌ی قرائت، مقام دوم را در مسابقات قرآن کریم و کارکنان قوه‌‌ی قضائیه و همچنین چندین مقام بین‌المللی و ملی را در رشته‌‌ی قرائت قرآن به خودشان اختصاص دادند. بفرمایید آقای برقعی.

مهدی برقعی {قاری قرآن} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. خشنودی قلب نازنین آقا امام زمان، قطب عالم امکان، سلامتی آقا و جهت تعجیل در امر فرج آقا امام زمان، صلوات جلی ختم بفرمایید.

(حضار صلوات فرستادند)

اعوذبالله من الشیطان الرجیم

بسم الله الرحمن الرحیم

فَأَصْحابُ الْمَيْمَنَةِ ما أَصْحابُ الْمَيْمَنَة \* و وَ أَصْحابُ الْمَشْئَمَةِ ما أَصْحابُ الْمَشْئَمَة \* وَ السَّابِقُونَ السَّابِقُونَ \* أُولئِكَ الْمُقَرَّبُون‏ \* فِي جَنَّاتِ النَّعِيم‏ \* ثُلَّةٌ مِنَ الْأَوَّلِين‏ \* وَ قَلِيلٌ مِنَ الْآخِرِين‏ \*

صدق الله العلی العظیم

صلواتی ختم بفرمایید.

(حضار صلوات فرستادند).

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ خیلی ممنون، احسنت، احسنت.

**3. تذکرات اعضای شورا: افشین حبیب‌زاده، مجید فراهانی، زهرا نژاد بهرام**

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ خب سرکار خانم نژاد بهرام، مستقیماً وارد دستور شویم. اگر تذکری هست.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ بله، نطق پیش از دستور نداریم. سه تا تذکر داریم آقای حبیب‌‌زاده بفرمایید.

افشین حبیب‌‌زاده {عضو شورا} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. عنوان تذکر، تعیین تکلیف پروژه‌‌ی ناتمام پارکینگ امیرکبیر. متن تذکر را خدمت شما قرائت می‌‌کنم. بر اساس بازدید به عمل آمده از تونل امیرکبیر که به طول 2500 متر در حد فاصل سه راه امین حضور تا اتوبان امام علی علیه السلام، در محدوده‌‌ی مناطق 14 و 12 قرار دارد و با توجه به جمع آوری اطلاعات و مشاهدات صورت گرفته، مشخص گردید عملیات احداث این تونل در بهمن ماه 1387 آغاز شده و لاین جنوبی تونل، جهت انتقال ترافیک از محدوده‌‌ی بازار به اتوبان امام علی علیه السلام و خیابان 17 شهریور در اردیبهشت ماه 1393 افتتاح گردیده است. یکی از نقاط مهم این پروژه، پارکینگ طبقاتی تونل امیرکبیر می‌‌باشد که با ظرفیت 486 خودرو در سه طبقه حد فاصل خیابان 17 شهریور تا خیابان شکوفه به مساحت 16831 متر مربع قرار دارد. طبق بررسی به عمل آمده، بخش قابل توجهی از عملیات اجرایی، حدود 80 درصد پروژه، انجام شده است. اما متأسفانه با گذشت چندین سال از افتتاح تونل امیرکبیر، پروژه‌‌ی پارکینگ طبقاتی فوقانی تونل، به علت مشکلات مالی به حالت نیمه تمام تقریباً به حال خود رها شده است. با عنایت به وجود کارگاه عمرانی از سال 1387 و نیمه تمام ماندن آن تاکنون، مشکلات فراوانی برای اهالی این محدوده به شرح ذیل ایجاد شده است. 1. انتشار آلودگی و گرد و خاک و آلودگی‌‌های زیست محیطی. 2. تجمع زباله و تردد کارتن خواب‌‌ها. 3. ایجاد چهره‌‌ی نامناسب و آلودگی بصری. 4. عدم تکمیل دیوار حائل در قسمت‌‌هایی از پروژه، باعث ایجاد خطر ریزش برای املاک مجاور شده است. 5. انسداد برخی از مسیرهای دسترسی در مجاورت پروژه. لذا موضوع به عنوان تذکر به شهردار محترم جهت بررسی و اعلام نظر به شورای اسلامی شهر تقدیم می‌‌گردد. علاوه بر این، موضوع دیگری که در ارتباط با این تونل وجود دارد با توجه به اینکه فضای روی آن متعلق به دو تا منطقه‌‌ی 12 و 14 هست و قرار شده از فضای روی تونل استفاده شود، به عنوان فضای شهری، لازم است که در واقع طرح مشترکی توسط این دو تا منطقه تهیه شود تا هر چه سریع‌تر در آن خصوص هم بتوانیم تعیین تکلیف کنیم. متشکرم.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ آقای فراهانی.

مجید فراهانی {عضو شورا} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. تذکر من ناشی از بعضی از گزارشاتی است که در خصوص مسائل ایمنی خانواده‌‌ها در بعضی از بوستان‌‌ها و پارک‌‌های محلی به دست ما رسیده که من در خصوص توجه به ایمنی بوستان‌‌ها و پارک‌‌های محلی و فراهم آوردن زمینه‌‌ی حضور امن و ایمن خانواده‌‌ها تذکری را دارم که قرائت می‌‌کنم. در این روزهای گرم تابستانی، تنها دلخوشی کم هزینه‌‌ی اکثر شهروندان تهرانی، حضور در بوستان‌‌ها و پارک‌‌های محلی است. حضوری که عدم توجه به ایمنی تجهیزات و فضای امن بوستان، می‌‌تواند این شادی و دلخوشی را با رقم زدن حادثه‌‌هایی اجتناب‌‌ناپذیر به کام خانواده‌‌ها تلخ کند. متأسفانه در سال‌‌های گذشته ما شاهد بروز حوادثی همچون مرگ دلخراش فاطمه‌‌ی عزیز در پارک کوهسار منطقه‌‌ی 15 تا شکستن دست پسر بچه‌‌ای در پارکی دیگر و اخباری تلخ‌تر بوده‌‌ایم. حادثه‌‌هایی که علت آن را می‌‌توان در کوتاهی و کم‌‌کاری، ضعف نظارت و کنترل عملکرد پیمانکاران توسط واحدهای اجرایی شهرداری مناطق و نواحی دانست. بر همین اساس و با عنایت به اهمیت فراهم کردن فضای امن و ایمن، برای حضور شهروندان معزز تهرانی در بوستان‌‌ها و پارک‌‌های محلی و اجرای بند 3 ماده‌‌ی 71 قانون شوراهای اسلامی کشور، درباره‌‌ی لزوم توجه به ایمنی بوستان‌‌ها، پارک‌‌های محلی و فراهم آوردن زمینه‌‌ی حضور امن و ایمن خانواده‌‌ها، به شهرداری تهران تذکر می‌‌دهم. بر همین اساس لازم است تمهیدات لازم، اولاً برای پیشگیری از بروز حوادث و سوانح ناشی از عدم ایمنی تجهیزات و فضاهای موجود در بوستان‌‌ها و پارک‌‌ها و ثانیاً تشدید نظارت بر عملکرد پیمانکاران مورد توجه جدی قرار گیرد. امیدوارم با اقدام به موقع، مؤثر و اهتمام جناب آقای دکتر حناچی، شهردار محترم تهران، شاهد حضور و بهره‌‌مندی شهروندان معزز تهرانی از بوستان‌‌ها، پارک‌‌ها و سایر اماکن تفرجگاهی باشیم تا سرانجام کار همه‌‌ی ما به نیکی رقم بخورد. و السلام علیکم و رحمۀ‌‌ الله.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ اجازه می‌‌فرمایید؟ بسم الله الرحمن الرحیم. تذکر سوم متعلق به خود بنده هست. تذکر من در خصوص برگزاری نمایشگاه‌‌های پر مخاطب هست. دوستان همان‌طور که مستحضر هستید، سال گذشته هم در همین روزها ما تذکر جدی‌‌ را به وزارت صنعت و معدن و شهرداری تهران دادیم در خصوص برگزاری نمایشگاه‌‌های پر مخاطب. نمایشگاه الکامپ یکی از نمایشگاه‌‌های پر مخاطبی است که قرار است بر اساس تقویم نمایشگاه‌‌ها در تهران برگزار شود. بر اساس در واقع مصوبه‌‌ی شورای شهر دوم و درخواست شورای اول از شهرداری تهران برای ارائه‌‌ی راهکار مناسب، جهت مقابله با هر نوع بروز در واقع ترافیک‌‌های جدی در محدوده‌‌ی برگزاری نمایشگاه‌‌ها، در محل نمایشگاه‌‌ها در خیابان سئول، مصوبه‌‌ای در شورای دوم مصوب شد که بر اساس آن کلیه‌‌ی نمایشگاه‌‌های پر مخاطب، بایستی که در واقع در سطح شهر برگزار نشود و به محل دیگری در خارج از شهر انتقال داده شود. اما متأسفانه با اصرار وزارت صنایع و معادن و کم توجهی شهرداری نسبت به عملی کردن این مصوبه‌‌ی شورا، در سال گذشته شاهد برگزاری این نمایشگاه، یکی از نمایشگاه‌‌های پر مخاطب، تحت عنوان الکامپ بودیم، امسال هم در تقویم نمایشگاهی آن‌‌ها دیده شده. تذکری که در سال گذشته داده شده بود، کمتر مورد توجه دوستان قرار گرفته بود. لذا این را به شکل جدی عرض می‌‌کنم به همه‌‌ی دوستان شهرداری تهران، خصوصاً شهردار محترم که این نکته باید توجه کنند که در واقع اگر به هر دلیلی، امکان در واقع عدم برگزاری نمایشگاه‌‌های پر مخاطب در محل دیگری به جز محل دائمی بین‌المللی نمایشگاه‌‌ها در خیابان سئول در واقع وجود ندارد، باید این را به شکل قانونی درخواست کنند. در قالب لایحه درخواست کنند تا شورا ضمن احترام به مجوزهای پیشین خود و مصوبه‌‌‌‌های گذشته، بتواند راهکار مناسب را برای آنها تهیه کند. وگرنه این‌‌طوری بخواهد بدون توجه به مصوبه‌‌ی شورا، فرقی نمی‌‌کند کدام شورا بوده، اقدام کنند، یقیناً این تبدیل به سؤال و بقیه‌‌ی موارد خواهد شد. به شهردار تهران تذکر داده می‌‌شود با عنایت به مصوبه‌‌ی شورای دوم در خصوص ممنوعیت برگزاری نمایشگاه‌‌های پر مخاطب در مکان نمایشگاه‌‌های بین‌المللی، خیابان سئول که دیده شده در تقویم نمایشگاه‌ها،‌‌ برگزاری نمایشگاه‌‌ الکامپ نیز در این مکان برگزار می‌‌شود، یادآور می‌‌شود، رعایت مصوبه‌‌ی شورا از سوی شهرداری الزامی است. اگر چه، اگر به هر دلیلی شهرداری نسبت به این مصوبه مسئله‌‌ای دارد و ضرورت دارد آن را مرتفع کند، لازم است به صورت قانونی در قالب لایحه، نقطه نظرات خود را بیان کرده، بیان نماید. بدیهی است به دلیل هیچ گونه درخواستی تاکنون از سوی شهرداری، مصوبه‌‌ی شورای دوم همچنان پابرجا است و شهردار مکلف به اجرای آن می‌‌باشد. متشکرم.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ خب. بسم الله الرحمن الرحیم. مجدداً من در مورد تذکرها خدمت اعضای محترم می‌‌گویم بعضی از تذکرهای‌‌ ما واقعاً دیگر لوث شده، تکراری شده، برای شأن شورا هم خوب نیست. به نظرم می‌‌آید که اعضای محترمی که مخصوصاً همین موضوع نمایشگاه چند بار تذکر داده شده، ولی عملی نمی‌‌شود. اعضای محترم اگر واقعاً روی آن حساس هستند، جلسات جدی‌تری را برگزار کنند، مسئولین را دعوت کنند، صورتجلسه ...

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ چندین بار دعوتشان کردیم.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ خب باید، خب اقدامات بعدی‌تان را انجام نمی‌‌دهید ... مسیر تذکر مشخص است. شما اگر کارتان عملی نمی‌‌شود باید تبدیلش کنید به سؤال. باید بیاورید این‌‌جا سؤال کنید. ولی چون شما خودتان، ببینید خودتان فقط تذکر می‌‌دهید، بعد دوباره یک ماه می‌‌گذرد دوباره می‌‌آیید این‌‌جا یک تذکر دیگر می‌‌دهید، دوباره یک ماه دیگر می‌‌آیید تذکر می‌‌دهید. خب وقتی مسئول مربوطه‌‌ی آن انجام نمی‌‌دهد، آقای پورسیدآقایی این‌‌جا است دیگر، خب باید از او سؤال کنید دیگر. بله حالا ان‌‌شاءالله اگر این‌‌جوری برویم جلو به نظرم برای شأن شورا، شأن مناسبی نخواهد بود. حالا ان‌‌شاءالله در جلسه‌‌ی هم‌‌اندیشی روی آن بحث می‌‌کنیم. بحث بعدی را مطرح کنید بله.

**4. ارائه‌ی گزارش توسط سید محسن پورسیدآقایی معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در خصوص اجرای طرح محدوده‌ی کنترل آلودگی هوا و حذف محدودیت زوج و فرد بر اساس مصوبات شورای ترافیک و شورای اسلامی شهر تهران**

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ دستور بعدی ارائه‌‌ی گزارش توسط آقای سید محسن پورسیدآقایی معاون محترم حمل و نقل و ترافیک شهری تهران در خصوص کاهش ترافیک و آلودگی هوا در محدوده‌‌ی مرکزی شهر تهران در سال 98. بفرمایید.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ بفرمایید، خواهش می‌‌کنم.

سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. ضمن عرض سلام خدمت اعضای محترم شورا، خبرنگاران و همه‌‌ی حضار در جلسه. از اینکه جناب آقای مهندس هاشمی، این فرصت را هیئت رئیسه در اختیار بنده قرار داد که راجع به یکی از مهمترین طرح‌‌هایی که در حال حاضر در سطح شهر دارد اجرا می‌‌شود و ابهامات و سؤالاتی که ممکن است اعضای محترم شورا به نمایندگی از مردم شهر داشته باشند، این فرصت را در اختیار دادید خیلی متشکر هستم. من سعی می‌‌کنم که چون میزان اسلایدها و گزارشی که باید بدهم خیلی زیاد هست و از طرفی در واقع تذکر جناب آقای هاشمی که باید کوتاه‌ترش کنیم هر چقدر می‌‌شود که بحث‌‌های اصلی‌تر را من باز به آن بپردازم، با سرعت عبور می‌‌کنم. من پیشاپیش عذرخواهی می‌‌کنم چون ممکن است، این نزدیک به 90 اسلاید است من خیلی از اسلایدها را فقط مجبور هستم نشان دهم و عبور کنم که فقط عزیزان در جریان کار قرار بگیرند تا بعد دیگر اگر نکته‌‌ای بود در پایان توضیحات بیشتری را در سؤالات خدمت‌‌ آن‌ها بدهم. اصل موضوع در واقع محدوده‌‌ی کنترل آلودگی هوا بر این بود که سال گذشته که طرح ترافیک اجرا شد، ما یک طرح قدیمی داشتیم به نام زوج و فرد که دیگر خاصیت خودش را از دست داده بود و عملاً در واقع ما نمی‌‌توانستیم ترافیک شهر را و به تبع آن آلودگی شهر را کنترل کنیم. پس اصل ایده این بود که ما چگونه می‌‌توانیم تردد خودروها را کاهش بدهیم. من فقط خواهشم این است به این نکته توجه بفرمایید در کل گزارش که راه‌‌های مختلف کاهش تردد خودرو را ما بررسی کردیم. بنابراین‌‌ اینکه ما فکر کنیم یک راهی داریم که همه‌‌ی خودروها مثل قبل دوباره مجاز باشند در عین حال ترافیک حل شود که خب این در واقع امکان‌‌پذیر نیست. پس همه‌‌ی طرح‌‌ها معطوف به روش‌‌های کنترل در واقع مدیریت تقاضای سفر است و کاهش تردد خودرو. این گزارش توسط دانشگاه تربیت مدرس، در واقع بخش‌‌های اصلی آن تهیه شده و به عنوان مشاور این طرح این کار را در واقع دنبال کردند. خب روش‌‌های مختلف، من از ابتدا شروع کنم، کنترل روش‌‌های متفاوتی برای کنترل خودرو وجود دارد. روش‌‌های جذبی، روش‌‌های سلبی، یکی از آن‌‌ها هم همین روش‌‌های کنترل خودرو است. ابتدا مشاور، تقریباً 13 شهر مهم دنیا را مطالعه کرد که روش‌‌های کنترل تردد خودرو در این شهرها چه هست. شهرهای متفاوتی از آمریکای جنوبی، از اروپا، از آسیا در واقع مطالعه شد. تقریباً در مجموعاً کشورهای آمریکای جنوبی و آسیای شرقی از روش‌‌های تردد نوبتی استفاده کرده بودند. یعنی زوج و فرد یا پلاک‌‌های مثلاً این پلاک‌‌ها دو روز در هفته، آن پلاک‌‌ها این ‌‌روزها یعنی به نوعی ما به این‌‌ها می‌‌گوییم تردد نوبتی بر اساس پلاک. ولی کشورهای دیگری را بررسی کردیم، کشورهای اروپایی را در واقع مثل آتن، بعد حالا انواع و اقسام کشورها را بررسی کردیم. تقریباً آن‌‌هایی که نوبتی بررسی کردیم، تردد نوبتی وضع کردند بلا استثنا، این بخش‌‌های آن را گزارش بانک جهانی را استفاده کردیم برای آن، در اغلب این شهرها در کوتاه مدت، ترددهای نوبتی موفق بوده اما در بلند مدت همه‌‌ی آن‌‌ها موجب آلودگی بیشتر شده بودند. دلیل عمده‌‌ی آن هم این بود که طرح‌‌های تردد نوبتی تشویق می‌‌کرد به سرانه‌‌ی مالکیت بیشتر خودرو و معاملات خودروهای دسته‌‌ دوم و ارزان‌‌ قیمت. بنابراین در همه‌‌ی این شهرها تقریباً گزارش این بود که بعد از گذشت یک دوران کوتاهی، ترافیک و آلودگی در مناطقی که در واقع این طرح اجرا شده بیشتر شده. خب من دیگر حالا دانه دانه این شهرها را در واقع رد می‌‌شوم از آن. شهرهای اروپایی را بیشتر بررسی کردیم. در شهرهای اروپایی بیشتر روش قیمت‌‌گذاری مراعات شده بود. یعنی اینکه بر اساس اینکه نوع خودرو چه خودرویی باشد، چقدر آلایندگی داشته باشد، با ابزار عوارض قیمتی در واقع بیشتر کنترل می‌‌کنند. خب آن‌‌جا هم کشورهای مختلفی باز بررسی شد، از استکهلم، میلان، رم، لندن همه‌‌ی شهرها بررسی شد. جمع‌‌بندی کلی مطالعات این بود که در واقع آن‌‌چه که کشورهای آمریکای لاتین بیشتر استفاده می‌‌کنند، برای تردد نوبتی مشکل آن‌‌ها در زیرساخت‌‌ها و امکانات تکنولوژیکی است که بتوانند تمام شهر را به صورت در واقع الکترونیک کنترل کنند. ولی کشورهای اروپایی که زیرساخت‌‌های بهتری داشتند، همه‌‌ی آن‌‌ها رفته بودند روی کنترل‌‌های الکترونیک و در واقع به جای اینکه بگویند چه پلاکی، چه روزی که با چشم بشود کنترل کرد، چون مبنای آن طرح‌‌ها این است که پلیس می‌تواند با چشم بفهمد که امروز این پلاک مجاز است الان دارد تردد می‌‌کند یا نه. ولی وقتی شما طرح‌‌های قیمت‌‌گذاری را دنبال می‌‌کنید، کلاً دیگر سیستم‌‌ها باید الکترونیک و زیرساختی و دوربینی‌‌ و این‌‌ها باشد. بنابراین بیشتر در واقع رفته بودند به این سمت. خب مجموعاً در واقع دنبال ما این بودیم که شاخص‌‌های زیست محیطی را در تهران کاهش بدهیم. وضع خودروها و این‌‌ها را در تهران بررسی کردیم، منطقه‌‌ای که آلودگی اصلی را در تهران دارد روی این‌‌جا می‌‌بینید چه مناطقی آلوده‌تر هستند و ما اگر منطقه‌‌ی مرکزی آلودگی را کنترل کنیم در بقیه‌‌ی بخش‌‌ها هم در واقع از این‌‌جایی که سفر شروع می‌‌شود که بیایند در این مرکز این‌‌ها هم خود به خود کاهش پیدا خواهند کرد اگر ما کنترل کنیم ورود به محدوده را. خود طرح زوج و فرد، سابقه‌‌ی آن را برای اینکه بدانید، آذر 84 یک روزی که تهران شرایط آلودگی آن بحرانی می‌‌شود، در واقع تصمیم می‌‌گیرند که تهران را خودروهای آن را زوج و فرد کنند و به صورت موقت در زمستان، در پاییز 84 در واقع تردد زوج و فردی وضع می‌‌کنند برای کاهش آلودگی بیش از شاخص‌‌های تعطیلی که وجود داشته. منتها بعد از فروردین 85 این طرح موقت را می‌‌بینند که نتایج آن خوب بود و ترافیک کم شد، شروع می‌‌کنند دائمی کردن. از 85 این طرح دائمی می‌‌شود، 90 محدوده‌‌ی آن را بزرگ می‌‌کنند به بزرگراه‌‌های امام علی و در واقع همت می‌‌رسانند، در مهر 95 ساعت آن را از 19 برمی‌‌گردانند به 17 و 97 هم که در واقع طرح جدید ما اجرا می‌‌شود. این محدوده‌‌های کنترل آلودگی است. آن محدوده‌‌ی مرکزی طرح ترافیک است. محدوده‌‌ی دور آن طرح زوج و فرد سابق است که حالا شده طرح محدوده‌‌ی کنترل آلودگی هوا. خب این‌‌ها هر کدام آن مساحت‌های آن‌ها و مقدارهای آن‌‌ها را من کاری ندارم. اما مهمترین معایبی که ما قبلاً با آن برخورد کردیم این است که باید در طول زمان ...

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ آقای آقایی نحوه‌‌ی تصویب آن را هم بگویید که این کجا تصویب می‌‌شود.

سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} ـ بله چشم الان می‌‌رسم. آن شایعه است ما کاری نکردیم. چشم. معایب آن در واقع این بود که این اثرات آن از بین رفته بود. چون تعداد خودرویی که ما امروز داریم نسبت به سال 84 که این طرح درست شده، فقط خودروهای زوج یا فرد بیش از تمام خودروهای سال 84 است. یعنی تردد نوبتی اصولاً در طول زمان خاصیت خود را از دست می‌‌دهد. چون حجم خودرو که زیاد می‌‌شود، خب به تعداد خودروها اضافه می‌‌شود به تبع آن. الان خودروهای ما بیش از سال 84 است که کل خودروها را اگر اجازه می‌‌دادند کمتر از الانی بود که ما فقط زوج یا فرد اجازه بدهیم. خود طرح ناعادلانه شده بود چون خودروهای پلاک زوج سه روز در هفته استفاده می‌‌کردند پلاک‌‌ فردها دو روز بودند عملاً این یک رانت و یک بازار سیاهی در پلاک‌‌های زوج درست کرده بود. مهمترین نکته باز نرخ مالکیت سواری شخصی را اضافه کرده بود که حالا می‌‌گویم عدد آن به تقریباً دو برابر رسیده در تهران نرخ مالکیت شخصی. یعنی تعداد خودرویی که هر نفر در تهران دارد از 33/1 هر خانوار رسیده به 50/2 و خرده‌‌ای عدد آن که این تعداد خودرو در هر خانواده در واقع به وجود آمده. این الان ببینید این الان شاخص خودرو در در واقع تهران 33/1 بوده الان رسیده به 46/2 میزان شاخص مالکیت خودرو. این مقدار خودرو در واقع اضافه شده، بیش از دو برابر شده تعداد خودروهای تهران. خب من از این‌‌ها سریع بگذرم. خب کار موفقی که سال گذشته شد نتیجه‌‌ی ورود به طرح ترافیک را کاهش داد خوشبختانه که آمارهای آن را دیگر من بحث نمی‌‌کنم. برای اینکه جایگزین پیدا کنیم، مطالعات مختلفی شد که دو تا محدوده درست کنیم، محدوده‌‌ی طرح ترافیک را اضافه کنیم، یک بخشی اضافه کنیم، یک بخشی را زوج و فرد نگه داریم. انواع سناریوها مطالعه شد در این مطالعات که چه سناریویی را ما برویم جلو. سناریوی یک این بود که طرح ترافیک فعلی اضافه‌اش کنیم تا آخر زوج و فرد یا طرح ترافیک فعلی یک خرده گسترشش بدهیم زوج و فرد را ولی نگه داریم. همه‌‌ی این‌‌ها مطالعات شد و نهایتاً آن‌‌چه که بررسی شد این بود که ما باید برویم به سمت قیمت‌‌گذاری، دو حلقه‌‌ای کنیم. یعنی مطالعات می‌‌گفت که اگر دو حلقه‌‌ای کنیم این نتایج بهتر است. جنبه‌‌های مختلفی را ما مجبور بودیم مطالعه کنیم، ابعاد زیست محیطی، اقتصادی، ترافیکی و اجتماعی. پرسشنامه‌‌های زیادی انجام شد سال گذشته توسط مشاور. در واقع از جاهای مختلف از افراد مختلف بیش از 5000 پرسشنامه از شهروندان پر شد. راجع به زمان و مکان، گردآوری آن، همه‌‌ی این‌‌ها توضیح داده شده. پرسش‌‌شونده‌‌ها حالا گروه‌‌هایشان و نحوه‌‌ی محاسبه‌‌ها و تفکیک‌‌های آن‌‌ها، این‌‌ها همه در واقع انواع نتایجی است که داشت. من بروم به چیزی که در واقع شاید مورد نظر باشد. یعنی همان واقعاً 53 درصد ناعادلانه می‌‌دانستند این طرح را. نکته‌‌ای که مهم است، حالا من روی آن هم اشاره می‌‌کنم این است که خب طرح ترافیک سال گذشته را که ما اجرا کردیم، اول که نظرسنجی کردیم اسفند 96، 33 درصد از مردم موافق طرح ترافیک طرح جدید بودند. به مرور که طرح اجرا شد و نتایج آن آشکار شد این در مهر 97 رسید به 56 درصد، در دی 97 رسید به 64 درصد که این نظرسنجی‌‌ است که ایسپا انجام داده، به عنوان یک مؤسسه‌‌ی مستقل اصلی نظرسنجی در کشور. بنابراین ما مطمئن بودیم که مردم اگر نتایج طرح را ببینند به مرور در واقع موافقت آن‌‌ها با اجرای طرح بیشتر می‌‌شود. در خصوص طرح دوم که ما زوج و فرد را برداریم به جای آن پولی کنیم در واقع ... این اسلاید آن به نظر من الان ... در واقع میزان مخالفت مردم 37، در مجموع درصد ... البته من فکر می‌‌کنم این اسلاید اشتباه باشد. ما نظرسنجی روی مخالفین طرح ترافیک و زوج و فرد را برداریم و طرح جدید روی آن بگذاریم میزان موافقین 43 درصد بود در شروع قبل از اینکه طرح را اجرا کنیم اصلاً. در واقع در اسفند 97، نه 96. بنابراین ما دیدیم که خب اگر اول آن‌‌که هنوز طرح اجرا نشده 43 درصد موافق اجرا باشند، خود به خود در طول سال هم که اجرا می‌‌شود نتایج آن را می‌‌بینند، این حتماً می‌‌روند ان‌‌شاءالله مثل طرح ترافیک به سمت بالا. روی قیمت مطالعه کردیم که چه قیمتی را بگذاریم حالا که می‌‌خواهیم قیمت‌‌گذاری کنیم. محدوده‌‌های مختلف مطالعه شد، 30 درصد طرح ترافیک، 40، 50 و 60 در بعدهای مختلف که از نظر ترافیکی چه اثری می‌‌گذارد. مثلاً ما قیمت را بیاوریم پایین، خب مردم بیشتر استقبال می‌‌کنند، ترافیک بالا می‌‌رود. ببریم بالا ترافیک کم می‌‌شود بهتر می‌‌شود ولی ممکن است عوارض اجتماعی بیشتر داشته باشد. انواع مطالعات انجام شد روی مسائل مصرف بنزین، روی سناریوهای مختلفی که در مدل‌‌های در واقع حمل و نقلی وجود داشت، شاخص‌‌های زیست محیطی که چقدر CO تغییر می‌‌کند اگر ما این را بدهیم. روی همه‌‌ی این‌‌ها می‌‌بینید که روی 50 درصد حداقل قیمتی بود که آثار مثبت می‌‌توانست داشته باشد. طبیعتاً بالای 50 درصد بیشتر آثار مثبت می‌‌‌‌گذاشت. ولی در واقع اثر اجتماعی داشت. بنابراین حداقل کفی که ما از نظر مطالعاتی به آن رسیده بودیم، این است که باید 50 درصد قیمت طرح ترافیک را بگذاریم برای محدوده‌‌ی جدید تا آثار در واقع مثبت هم ترافیکی، هم زیست محیطی داشته باشیم. سه تا کار جدی باید انجام می‌‌دادیم بعد از این. توجه ویژه به ساکنین بود که خب بالاخره واقعاً محدوده‌‌ی مرکز شهر خلوت شده و ساکنین یک ظلم سالیان بلندی به آن‌‌ها شده بود که این‌‌ها افتاده بودند در یک محدوده‌‌هایی چه ترافیکی، چه محدوده‌‌ی زوج و فرد و عملاً ماشین‌‌های آن‌‌ها هیچ فرقی نمی‌‌کرد با آدم‌‌های بیرون. مجبور بودیم ما فکر کنیم راجع به ساکنین چه کاری کنیم. باید حمل و نقل همگانی را توسعه می‌‌دادیم برای اینکه این طرح را اجرا کنیم و اطلاع‌‌رسانی کافی می‌‌کردیم که مردم در واقع بتوانند. من حالا کارهایی که در این راستا شد توضیح می‌‌دهم سریع. برای حفظ کارآمدی طرح ترافیک، خب سیاست قیمت‌‌گذاری را گذاشتیم. اولین کاری که کردیم این است که به لحاظ قانونی این طرح را که مطالعات انجام شده بود، بردیم شورای ترافیک. در واقع در همه‌‌ی مطالعات ذره ذره با اعضای شورای ترافیک جلسات مختلف بود و مرتب توجیه می‌‌شدند. نهایتاً در واقع شورای ترافیک به اتفاق آرا، من تأکید می‌‌کنم هیچ گونه ما حتی کوچکترین سؤال و اعتراضی نداشتیم در طرحی که نهایی شد. چون هم پلیس محترم در جریان مطالعات بود، هم وزارت کشور، هم استانداری. نه، نه تصویر شورای ترافیک تهران است.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ می‌‌گویند اعضای آن چه کسانی هستند؟ می‌‌گویند اعضا را بگویید.

سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} ـ اعضای شورای ترافیک تهران، رئیس پلیس راهور تهران، نماینده‌‌ی وزیر کشور، نماینده‌‌ی استاندار، شهردار محترم، معاون حمل و نقل. این‌‌ها اعضای شورای ترافیک ...

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ شما هم حق رأی دارید؟

سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} ـ بله، 3 نفر از شهرداری حق رأی دارند، 3 نفر هم ... شهردار، رئیس سازمان حمل و نقل، معاون حمل و نقل و ترافیک. آره، 3 نفر هم عملاً از طرف دولت هستند که نماینده‌‌ی وزیر کشور هستند، شخص وزیر کشور نماینده‌‌ منصوب می‌‌کند، شخص استاندار نماینده منصوب می‌‌کند و رئیس پلیس راهور تهران که در قانون آمده.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ 6 نفر هستید؟ 6 نفر هستید؟

سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} ـ این در واقع ... 6 نفر هستیم بله. نه، 6 نفر هستیم. 5 نفر بوده. بعداً رفته در دولت، نماینده‌‌ی استاندار بعداً اضافه شده به آن. در قانون 5 نفر بوده اول آن. نماینده‌ی استاندار ... در هر صورت این رفت در شورای ترافیک تهران و خوشبختانه به اتفاق آرا این طرح تصویب شد. بعد از اینکه شورای ترافیک طرح را تصویب کرد، آن محدودیت اصل موضوع را که ما قیمت‌‌گذاری کنیم در محدوده‌‌ی زوج و فرد، زوج و فرد لغو شود، قیمت‌‌گذاری شود، فقط نحوه‌‌ی قیمت‌‌گذاری در آن‌‌جا بحث شد که 20 روز را ما به هر خودرویی اجازه بدهیم رایگان در این محدوده تردد کند. بیشتر از 20 روز را قیمت‌‌گذاری کند شورا روی آن. که خب این بحث در واقع توافق شد، امضا شد. بعد ما فرستادیم شورای شهر قیمت‌‌گذاری روی حالا محدوده‌‌ای را که در واقع ...

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ یعنی 20 روز در طرح شما نبود، آن‌‌ها پیشنهاد کردند؟

سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} ـ نه، نه. در خود طرح ترافیک، شورای ترافیک شورای ترافیک، 20 روز را توافق کردیم که رایگان باشد ...

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ می‌‌دانم توافق کردید. می‌‌گویم آن‌‌ها پیشنهاد کردند، پیشنهاد شما چه بود؟

سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} ـ پیشنهاد ما عددهای مختلف بود. مثلاً 10، 15 و 20، سه تا عدد مختلف بود در خصوص رایگان بودن. نهایتاً در واقع 20 روز را مجموعه‌‌ی اعضای شورا به توافق رسیدند. برای تهران 20 روز، برای شهرستانی‌ها و شماره‌ها‌ی پلاک شهرستان 15 روز. هر سه ماه، بله، در هر فصل. منتها برای اینکه ما فصل را اگر جابه‌‌جا کنیم، اختیار بدهیم از یک فصل به یک فصل دیگر هم منتقل شود، نگران بودیم همه‌‌ شیفت کند مجاز بودن آن‌‌ها به آخر سال و بعد یکدفعه ما یک زمستان خیلی پر ترافیک داشته باشیم، تصمیم گرفتیم فصل به فصل جدا شود. یعنی بحث این بود که سالی 80 روز باشد. بعد دیدیم اگر سالی 80 روز را همه جمع کنند در زمستان که بیشتر تقاضا برای آن وجود دارد، بار آلودگی می‌‌رود بالا. تصمیم گرفتیم فصل‌‌بندی کنیم و فصل را اجازه‌‌ی جابه‌‌جایی ندهیم که فقط در یک فصل اختیار جابه‌‌جایی داشته باشند. آن مصوبه آمد شورای شهر و شورای شهر قیمت‌‌گذاری کردید شما عزیزان در اینکه حالا این محدوده‌‌ی قیمت‌‌گذاری چقدر باشد. من آن پیشنهاداتی که ما تهیه کرده بودیم روی مطالعات‌‌ مشاور، 50 درصد قیمت طرح ترافیک باشد، خب خوشبختانه به تصویب شما عزیزان هم رسید. شد محدوده‌‌ی کنترل آلودگی هوا با عوارض 20 روز رایگان برای هر فرد، برای هر خودرو. اگر بیش از 20 روز کسی خواست وارد محدوده‌‌ی طرح ترافیک، محدوده‌‌ی کنترل آلودگی هوا شود، نصف عوارض طرح ترافیک را در واقع باید پرداخت کند. حالا این‌‌جا لازم است ذکر کنم که سال گذشته قبل از این طرح، اگر کسی روز مخالف پلاک خود می‌‌آمد، باید کل عوارض طرح ترافیک را می‌‌داد. یعنی یک طرح ترافیک کامل باید پرداخت می‌‌کرد. الان برای روز اضافه از 20 روز خود فقط نصف عوارض سال گذشته را پرداخت می‌‌کند. من محاسبات آن را نشان خواهم داد که مجموع قیمت عوارضی که از مردم گرفته می‌‌شود کاهنده است و کاهش دارد نسبت به سال گذشته این موضوع. این قیمتی است که در واقع بر این مبنا در آمد. حالا کار دیگری که در واقع شما این‌‌جا می‌‌بینید. ما برای افراد داخل محدوده هم پیشنهاد دادیم و شما تصویب فرمودید که نصف قیمت باز بدهند. یعنی افراد داخل محدوده 20 روز رایگان آن‌‌ها که هست، اگر بیشتر از 20 روز در داخل محدوده خواستند تردد کنند، دو تا راهکار به آن‌‌ها دادیم. یعنی در واقع دو تا امتیاز دادیم. اگر قبل از 8:30 صبح از محدوده خارج شوند، یعنی قصد کنند که از خانه‌‌ی خود در بیایند و بروند بیرون از محدوده، این‌‌ها رایگان است و محاسبه نمی‌‌شود برای آن‌‌ها تا 8:30 صبح بروند. نه بروند. بله، قصد نه. یعنی تصمیم به رفتن و اقدام کنند. تا 8:30. اگر می‌‌خواهند برگردند به خانه‌‌های خود از 5 بعدازظهر به بعد اجازه دارند برگردند. چون این‌‌ها می‌‌خواهند بیایند بروند در پارکینگ‌‌های‌‌ خود و مسائل ترافیکی برای ما درست نکنند. درست در مسیر برعکس ترافیک شهر هستند. بنابراین تا 8:30 این امتیاز را دادیم به ساکنین. اگر در بین 8:30 تا 5 هم تردد کردند تا 20 روز مثل بقیه رایگان هستند. بیشتر از 20 روز نصف دیگران پول بدهند و عملاً بنابراین میزان در واقع عوارض برای ساکنین شده از 3600 تومان در یک روز، نصفِ نصف بله. عدد آن را می‌‌بینید شده است 3600 تومان در بین روز اگر بروند بیایند تا نهایتاً در واقع 10000 تومان. این حداکثر و حداقلی است که ساکنین بالای 20 روز خواهند داد و افراد بیرون از محدوده‌‌ی سکونت، همین ارقام دو برابر است. یعنی برای از 7000 تومان پرداخت می‌‌شود برای آن‌‌ها و بالای 20 روز و بعد از 20 روز تا 20000 تومان. بسته به معاینه‌‌ی فنی، ساعت اوج در یک اوج، دو اوج یا در واقع در میانه‌‌ی روز بیایند. بنابراین هم امکان واقعاً رقم‌‌های پایین‌‌ را دارند افراد برای تردد. یعنی یک ساکن محدوده تنها اگر بین 10 تا 4 بعدازظهر کار داشته باشد در محدوده تردد کند، بعد از 20 روز آن هم 3000 تومان فقط پرداخت می‌‌کند که خب رقم ناچیزی است. عملاً ما کمک کردیم که محدوده‌‌ی مرکزی شهر ساکنین از این گرفتاری که داشتند رها شوند. به لحاظ مالی هم عده‌‌ای انتقاد کردند که این طرح کاسب کارانه است. من توضیح می‌‌دهم که درآمدهای ما اتفاقاً کاهش پیدا می‌‌کند. اگر کسی موردی تردد کند در محدوده‌‌ی طرح ترافیک که به اعتقاد ما آن 20 روز کفایت می‌‌کند کسانی که کار موردی دارند. اگر بیشتر از آن بخواهد تردد کند، یعنی کسانی که دائم می‌‌خواهند بروند و بیایند تمام 6 روز هفته می‌‌خواهند با ماشین بروند بیایند، ما این‌‌جا محاسبه کردیم اگر کسی در طرح گذشته 6 روز می‌‌خواست برود و بیاید 3 روز آن را رایگان بود طرح زوج و فرد، بابت 3 روز دیگر باید عوارض قانونی پرداخت می‌‌کرد. 3 تا طرح ترافیک کامل باید پرداخت می‌‌کرد که 3 تا 41400 تومان بود، می‌شد 124000 تومان اگر می‌‌خواست همه‌‌ی هفته استفاده کند. همین شرایط الان اگر کسی 6 روز استفاده کند 5/1 روز آن رایگان است آن 20 روز را تقسیم کنیم به ایام دوازده هفته 5/1 روز در هر هفته متوسط رایگان است، 5/4 روز آن را باید پول پرداخت کند ولی نصف مصوبه‌ی طرح ترافیک سال قبل باید پول پرداخت کند که این مجموعاً می‌‌شود 20000 تومان 5/4 روز 20000 تومانی در اوج خودش. تازه یعنی اگر یک خودرویی دو سر اوج باشد معاینه‌‌ی فنی عادی داشته باشد، ماکزیمم آن می‌‌شود روزی 20 تومان، 5/4 روز 20 تومان 92000 تومان. پس حتی یک خودرویی که کامل می‌‌خواهد استفاده کند از این طرح، در طرح گذشته نسبت به این باید 25 درصد بیشتر می‌‌داد. یعنی ما 25 درصد این‌‌جا تخفیف و کاهش دادیم هزینه‌‌ها را. برای ساکنین که مطلقاً بهتر شده و 5/62 درصد هزینه‌‌ی ساکنینی که دائم می‌‌خواهند استفاده کنند از خودروی خود در واقع ما کاهش دادیم برای‌ آن‌ها این هزینه‌‌ها را. خب اگر معاینه‌‌ی فنی عادی داشته باشند که خب ارقام خیلی کمتر می‌‌شود. فقط نسبت‌‌ها باز همان نسبت‌‌ها است. ما کاری که بعد روی اطلاع‌‌رسانی باید انجام می‌‌دادیم خب پارسال اینکه مصوب شد از اول ‌‌گفتیم 1/4 آن را اجرا می‌‌کنیم که فرصت کافی برای اطلاع‌‌رسانی داشته باشیم. در این مدت حداقل در واقع در سامانه‌‌های مختلف، ما 8 نوع در واقع ویدئوهای تبلیغاتی موشن گرافیک درست کردیم در همه‌‌ی شبکه‌‌ها پخش کردیم. راجع به نحوه‌‌ی ثبت نام، تغییرات طرح ترافیک، کلیات طرح، ساکنین، انواع و اقسام موشن‌گرافیک‌ها را در شبکه‌‌ها پخش کردیم. سعی کردیم در واقع اینفوگرافیک‌‌های مختلفی را پخش کنیم دو مورد را پخش کردیم در همه‌‌ی شبکه‌‌ها. پوسترهای متفاوتی را در سطح شهر زدیم در متروها، اتوبوس‌‌ها، در سطح معابر، روی در واقع تابلوهای اصلی شهر این کارها را انجام دادیم. 77 مورد تا الان ما مصاحبه کردیم و اعم از خود بنده، مشاورین و مدیرانمان مجموعاً راجع به این موضوع. بیش از 7 مورد اطلاعیه‌‌ی رسمی صادر کردیم و مجموعاً 21 مورد هم مصاحبه‌‌ی مستقیم در رادیو داشتیم. خب خوشبختانه نتایج این‌‌ها این بود که در تهران من[[1]](#footnote-1)، امروز که خدمت شما هستیم، ما پایان سال گذشته 600000 فقط عضو داشتیم در تهران من. امروز که من خدمت شما رسیدم 1600000 را گذراندیم. یعنی امروز بیش از 1 میلیون نفر ظرف این 3 ماه و نیم در این سامانه ثبت نام کردند و اطلاعات خودشان را وارد کردند. بنابراین خب این قدرت در واقع خب این سامانه می‌‌دانید 25 سرویس مختلف را باید استفاده کند اعم از سینفا، اعم از ثبت احوال، سرویس‌های مختلف و بنابراین کار بسیار فشرده‌‌ای در فاوا انجام شد که لازم است در واقع من همین جا از بچه‌‌های فاوا هم بسیار تشکر کنم. ساکنین تا الان بیش از 60000 نفر از ساکنین، 65000 نفر تا الان مدارکشان تأیید شده و از این طرح استفاده دارند می‌‌کنند ساکنین. مجموعاً تعداد خودروهایی که سال گذشته خب برای زوج‌‌ها 36 و برای فردها در واقع 24 یا 26 روز بود، در این‌‌جا دیگر همه‌‌ی آن‌‌ها شدند 20 روز، عدالت برقرار شده، خودرو دیگر ربطی ندارد به پلاک آن. احتیاج به افزایش سرانه‌‌ی مالکیت نداریم. چون دیگر در این‌‌جا افراد می‌‌توانند با تنظیم پرداختی، هر روز که می‌‌خواهند وارد شوند ما ممنوعیت و جریمه با ارقام بالا دیگر نداریم این‌‌جا. بنابراین نیازی نیست کسی برود سرمایه‌‌گذاری کند مثلاً یک ماشین دست دوم حتی مثلاً 20 میلیونی بخرد. چون به جای اینکه 20 میلیون خود را سرمایه‌‌گذاری کند یک ماشین دست دوم بخرد، همین پول را کمتر از سود این پول را اگر بدهد، می‌‌تواند در واقع تردد داشته باشد. پس سرانه‌‌ی مالکیت افزایش پیدا نمی‌‌کند با آزادی‌‌ که به آن‌‌ها دادیم. برای اولین بار غیرتهرانی‌‌ها را با تهرانی‌‌ها فرق گذاشتیم. بالاخره ما معتقد هستیم که ترافیک شهر بالاخره شهروندان تهرانی اولی‌تر هستند. بنابراین 5 روز متفاوت است در موضوع نحوه‌‌ی استفاده از این. به خودروهای معاینه‌‌ی فنی برتر امسال 25 درصد تخفیف دادیم برای اینکه بروند تشویق شوند به معاینه‌‌ی فنی برتر و خب خوشبختانه همین باعث شده از اول سال 26000 خودرویی که زیر 4 سال عمر هستند و نو هستند و می‌‌توانند اصلاً معاینه نگیرند، فقط برای اینکه بروند معاینه‌‌ی فنی برتر بگیرند، رفتند مراجعه کردند و در واقع ماشین‌‌های‌‌ خود را درست کردند که معاینه‌‌ی فنی برتر بگیرند به دلیل این تخفیفی که ما روی این طرح‌‌ها داریم به آن‌‌ها می‌‌دهیم. به هیبریدی‌‌ها 90 درصد تخفیف دادیم که تشویق شوند به خودروهای هیبریدی. در هر صورت ساکنین را من توضیح دادم. خوشبختانه در نحوه‌‌ی هزینه‌‌کرد برای اینکه آن توسعه را هم نخواهیم داشته باشیم به کمک خود شما مصوب شد که صددرصد عوارض حاصل از اجرای طرح ترافیک باید در توسعه‌‌ی حمل و نقل عمومی شهر فقط هزینه شود. خوشبختانه این کار دارد صورت می‌‌گیرد و ما تمام منابع حاصل از این را امسال به حساب جداگانه‌‌ای در خزانه‌‌ی شهرداری واریز می‌‌کنیم که صرف توسعه‌‌ی حمل و نقل عمومی شود که بخش‌‌هایی از آن هم در واقع استفاده شده. اثراتی که در دو هفته‌‌ی اخیر داشته من سریع عرض کنم. خوشبختانه در دو هفته‌‌ی اول که حالا تقریباً الان نزدیک به 20 روز از شروع طرح دارد می‌‌گذرد، ما 24 درصد دو هفته‌‌ی اول کاهش متوسط ورود داشتیم، 16 درصد در واقع در ساعت اوج، اوج صبح کاهش داشتیم. 18 درصد در ساعت اوج بعد از ظهر، در هفته‌‌ی دوم آمارهایی که داریم دائم می‌‌گیریم، 11 درصد ساعت ورودی به محدوده باز کاهش پیدا کرده، تعداد خودروی ورودی، 16 درصد در ساعت اوج صبح و 29 درصد در ساعت اوج عصر. نسبت ... نخیر، نسبت به مشابه خودش در سال گذشته. ما دو تا آمار گرفتیم، یکی به خرداد قبل از اجرای طرح، یکی به تابستان همین ایام، مشابه آن در سال گذشته که در واقع مبنا به سال قبل است. مجموعاً کاملاً واضح است به اعتقاد من همه‌‌ی شهروندان، همه‌‌ی حوزه‌‌های رسانه‌‌ای گزارش دادند، پلیس گزارش داد که به طرز محسوسی محدوده‌‌ی مرکزی شهر ترافیک آن، کل محدوده‌‌ی کنترل آلودگی هوا، ترافیک آن کاهش پیدا کرده. البته این ترافیک بالاخره ما باید برویم جلو و نگاه کنیم ببینیم که به تبع کاهش ترافیک، کاهش آلودگی را ما داریم در محدوده‌‌ی مرکزی شهر. من همین جا یک گریزی بزنم به بحث آلودگی این روزها که لایه‌‌ی ازن است. ازن، آلودگی امسال تهران ناشی از آلاینده‌‌ی ازن است. ازن گاز مستقیمی که از اگزوز موتور خارج شود نیست. ازن یک در واقع در ترکیب شیمیایی در لایه‌‌ی اتمسفر ایجاد می‌‌شود. گازهای نیتروژن در تابش نور خورشید تبدیل به در واقع ترکیب‌‌های اکسیژن آن‌ها با هم ترکیب می‌‌شوند و تبدیل به لایه‌‌ی ازن می‌‌شوند. بنابراین هر چقدر تابش خورشید بیشتر باشد و هوا تمیزتر باشد و نیتروژن در آن وجود داشته باشد لایه‌‌ی در واقع میزان گاز ازن بیشتر می‌‌شود. اتفاقاً الان اینکه گاز ازن بیشتر شده، آلودگی ازن، یک دلیل آن کاهش در واقع ذرات معلقی است که موجب در واقع طرح ترافیکی که ما اجرا کردیم. چون ذرات معلق را کاهش داده، یکی از اثرات کاهش ذرات معلق این است که نور خورشید مستقیم‌تر در واقع بیشتر می‌‌تابد به لایه‌‌ی زمین، امسال 5/1 درجه من گزارش کتبی آن را دادم خدمت عزیزان برای شما هم می‌‌فرستم، امسال حدود 5/1 درجه متوسط گرما بیشتر شده و یک درصد تابش خورشید بیشتر شده. مجموع گزارش‌‌هایی که الان مطالعه شده به دلیل تابش بیشتر خورشید، گرمای متوسط بیشتر نسبت به میانگین در واقع متوسط میانگین تهران و کاهش ذرات معلق در تهران، مجموعاً این‌‌ها باعث شده که امسال ما آلاینده‌‌ی ازن ما در واقع وضعیت نامناسبی داشته باشد. البته در مجموع، در مجموع هنوز شرایط تهران نسبت به سال گذشته 25 درصد بهتر است. یعنی در سال گذشته ما تا 15 تیر ماه، 20 روز مجموعاً آلوده‌‌ی ازن و ذرات معلق داشتیم، امسال مجموعاً 15 روز از ازن داریم. یعنی جمع روزهای ناسالم برای گروه‌‌های حساس نسبت به سال گذشته، امسال هنوز هم در واقع کمتر از سال گذشته است. البته خب باید برویم جلوتر ببینیم در واقع در آینده وضعیت به چه طریق خواهد بود. راجع به محدوده‌‌های چیز هم گفتم من یک کلام بگویم آژانس‌‌ها، تاکسی‌‌ها و اینها، مجموعاً موارد خاص را در مصوبه‌‌ی شورا مینی‌‌بوس‌‌ها، آژانس‌‌ها، همه‌‌ی این‌‌ها را در واقع در مصوبه‌‌ی شورا 70 درصد به همه‌‌ی این ضرایب، تخفیف داده شده. یعنی هر کسی همه‌‌ی این ضرایبی که شما دیدید برای ساکنین چقدر است، برای بیرون از ساکنین چقدر است، حداقل، حداکثر، همه‌‌ی این‌‌ها 70 درصد به مینی‌‌بوس‌‌ها و آژانس‌‌های سهمیه‌‌دار و سرویس‌‌های مدارس، به همه‌‌ی وانت‌‌بارها، تمام موارد خاص در واقع به جز آن‌‌هایی که رایگان است، طرح جانبازان صد درصد رایگان است، بقیه‌‌ی موارد خاص 70 درصد تخفیف دارد. یعنی در واقع 30 درصد این مبالغ را کلاً خودروهایی که سرویس خاص دارند می‌‌دهند، پرداخت می‌‌شود. البته باز آن‌‌هایی که پلاک A وانت‌‌های پلاک A صد درصد رایگان هستند، پلاک‌‌های سفید در واقع وانتی، این پرداخت را انجام می‌‌دهند. من تشکر می‌‌کنم از فرصتی که در اختیار من قرار دادید.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ بله خیلی متشکر.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ سؤال، فقط سؤال بپرسید.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ بله، دوستان توجه بفرمایید. یک چیزی حدود 8، 9 نفر از شما وقت گرفتید برای اینکه صحبت کنید به ترتیب هم کلیدهای خود را زدید ...

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ ببینید می‌‌خواهید سؤال کنید خواهش می‌‌کنم فقط دو دقیقه فقط سؤال بفرمایید که بتوانند پاسخ دهند. دیگر تبدیل به نطقش نکنید.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ باشد می‌‌گویند دو دقیقه.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ بله به صورت سؤالی بگویید.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ دو دقیقه، خانم امانی بفرمایید.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ به صورت سؤالی و بله تناقض بگویید.

شهربانو امانی {عضو شورا} ـ عرض سلام دستتان درد نکند. من خیلی مختصر سؤالا‌‌تم را می‌‌کنم. آیا دوربین‌‌ها تکمیل است آقای پورسیدآقایی و کنترل دوربین‌‌ها بر عهده‌‌ی چه کسی هست؟ بعد آیا این در واقع ارزیابی با این توضیحاتی که دادید، در فصل در واقع بازگشایی مدارس، مسائل چه‌جوری خواهد شد؟ همین‌‌ها را فکر می‌‌کنم جواب بدهند. بعد این بحث همین که توضیح دادید نیتروژن و ازن و این‌‌ها را یک ذره آیا مرگ و میر در واقع مصوب مرگ و میر است؟ یا چون ما بیشتر CO را کنترل کردیم دیگر. ذرات معلق ریز را خیلی صحبت کردیم، خیلی برنامه برای آن داشتیم. این هم یک سؤال دیگر. آخرین سؤال، من دنبال این بودم از اول که در همه‌‌ی مناطق به نوعی پایش آلودگی هوا و اطلس آلودگی هوا را ...

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ آره همه سؤالات را کنند بعد جواب دهید.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ آقای پورسیدآقایی می‌‌خواهید بنشینید یا بایستید حالا.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ نه بایستند اشکالی ندارد.

شهربانو امانی {عضو شورا} ـ آیا این را شما دستور فرمودید که معاونت‌‌های مناطق، اطلس آلودگی هوای مناطق را داشته باشند یا نه؟ این هم انجام می‌‌شود یا نه؟ والسلام.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ 20 تا سؤال می‌‌خواهید بکنید.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ آقای حبیب‌‌زاده.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ یک سؤال دیگر، همه نفری یک سؤال.

شهربانو امانی {عضو شورا} ـ من نشنیدم یک سؤال وگرنه همه را در یک سؤال می‌‌کردم.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ من تذکر آیین‌‌نامه‌‌ای بدهم فقط نفری یک سؤال.

افشین حبیب‌‌زاده {عضو شورا} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. اولاً من سؤالم، حالا اولین سؤالم از آخرین مباحث آقای پورسیدآقایی است. شما اشاره فرمودید که از نیتروژن، ازن متصاعد می‌‌شود. اگر فرمول شیمیایی آن را بفرمایید ممنون می‌‌شوم از شما که از N چگونه O3 متصاعد می‌‌شود. اگر منظورتان ناکس که یکی از مشتقات NOX است، در واقع در آن نیتروژن هست. ولی از خود نیتروژن که مستقیماً ازن متصاعد نمی‌‌شود که این یک.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ حالا سؤال علمی نفرمایید ایشان ...

افشین حبیب‌‌زاده {عضو شورا} ـ حالا به هر حال فرمول شیمیایی آن را هم بگویند این جزء ابداعات جدید ...

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ ایشان یک چیزی در حدود 25، 30 سال پیش دانشگاه بودند.

افشین حبیب‌‌زاده {عضو شورا} ـ جزء ابداعات جدید است.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ الان دیگر دیپلم فرض می‌‌شوند.

افشین حبیب‌‌زاده {عضو شورا} ـ عرضم به خدمت شما دومین سؤال، دومین سؤال من این است که ببینید آقای پورسیدآقایی اشاره فرمودند که قبلاً کسانی که خودروی زوج داشتند، می‌روند خودروی فرد با شماره‌‌ی فرد هم خریداری می‌‌کردند و این باعث افزایش مالکیت و این‌‌ها. حالا سؤال من این است اینکه شما فرمودید این کاهش می‌‌دهد، به چه ترتیبی کاهش می‌‌دهد؟ کسی که یک خودروی زوج داشته، یک خودروی فرد داشته، می‌‌رود خودروی سومی هم می‌‌خرد به جای اینکه 40 روز تردد کند 60 روز تردد می‌‌کند. پس این نه تنها کاهش نمی‌‌دهد، بلکه افزایش هم می‌‌دهد مالکیت خودروها را. سؤال بعدی من این است که فرمودید که به هر حال در چهارمین مورد اشکالات، خودتان گفتید افزایش سرانه‌‌ی استفاده از موتور سیکلت و این‌‌ها از معایب موضوعات قبلی بوده. ما سؤال کردیم از پلیس در طول این چند هفته‌‌ی گذشته، خرید و فروش موتور سیکلت 20 درصد اضافه شده. پس این اشکالی هم که بوده در طرح جدید شما برطرف نشده. مسئله‌‌ی بعدی کنترل است. تنها راهی که ما می‌‌توانیم کنترل کنیم، دوربین‌‌ها است. آخرین مشاهدات عینی‌‌ که در واقع کارشناسان ما دریافت کردند این است که خصوصاً در معابر خارج طرح ترافیک، تردد خودروها افزایش پیدا کرده و اساساً دوربین‌‌هایی که در واقع‌‌ خروجی‌‌ها تعبیه شده دوربین کاملی نیست، از جمله در خروجی امام علی و این نشان می‌‌دهد که شما به طور کامل قادر به کنترل تردد خودروها به داخل محدوده‌‌ی طرح ترافیک در واقع نیستید. مسئله‌‌ی بعدی در واقع ... مربوط به بحث آلودگی است. ببینید موضوع آلودگی، ما در این سال‌‌ها مدام گفتیم ذرات معلق و الان هم ذرات معلق را داریم کنترل می‌‌کنیم و سال‌‌ها غافل بودیم از NOX و SOX و هیچ کدام از این‌‌ها را مورد بررسی قرار ندادیم. در صورتی که همین‌جوری که شما خودتان هم اشاره فرمودید قطعاً مقصودتان هم این بود، وقتی که NOX‌‌ها در مقابل اشعه‌‌ی UV قرار می‌‌گیرند، از آن‌‌ها ازن متصاعد می‌‌شود که یکی از عوامل اصلی آلایندگی‌‌ها در این روزها است. برای این‌‌ کار در واقع معاونت چه کاری انجام داده و اساساً اگر در فصل تابستان تغییر می‌‌کند نوع آلایندگی‌‌ها، نقش معاینه‌‌ی فنی خودرو در در واقع کنترل آلایندگی هوا چه بوده و گذشته از این ما اسم این طرح را گذاشتیم کنترل آلودگی هوا، شما اصلاً نفرمودید که این طرح چه تأثیری در کنترل آلودگی هوا داشته به طور مشخص، عدد، رقم و یک بحث کارشناسی. در واقع نوع آلاینده‌‌ها و اگر واقعاً این‌‌طوری بوده پس چرا در طول دو هفته‌‌ی گذشته که از اجرای این طرح می‌‌گذرد، این همه ما با آلودگی‌‌های در واقع خاص در شهر تهران مواجه بودیم که بسیار موارد خطرناکی هست، بسیار در واقع مراجعه شده به ما در طول دو هفته‌‌ی اخیر و به نظر من باید توضیح بدهیم. من بحثم این نیست که ما فقط مسئول هستیم در کمیته‌‌ی آلودگی هوا. بله قطعاً خودروسازها مقصر هستند، کسانی که باید به ما کمک می‌‌کردند در حمل و نقل عمومی مقصر هستند. ولی ما که امروز داریم این‌‌جا گزارش می‌‌دهیم باید نقش خودمان را با این طرحی که ارائه کردیم در کنترل آلودگی هوا بیان کنیم. متشکرم.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ خیلی متشکر، آقای نظری.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ بله. جلسه‌‌‌ی شیمیایی است.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ خب بسم الله الرحمن الرحیم ...

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ خب آقای حبیب‌‌زاده چون نماینده‌‌ی کمیسیون هم بودند، خب بیشتر صحبت کردند.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ دو دقیقه‌‌ی ما را از زمانی که من صحبت می‌‌کنم آغاز می‌‌کنند.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ شما چون کمیسیون فرهنگی هستید دو دقیقه بیشتر نمی‌‌توانید. چون ایشان حمل و نقل بود چهار دقیقه.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ آقای امینی، آقای امینی وقت دو دقیقه‌‌ی خود را داد به من. خدمتتان عرض کنم که توضیحاتی که داده شد من اولاً سپاسگزاری می‌‌کنم بابت توضیحاتی که دادند جناب آقای پورسیدآقایی. منتها پرسش‌‌هایی برای خود من هم مطرح هست. یکی اینکه ما اگر بخواهیم قیاس کنیم همین تابلویی که الان در صحن وجود دارد و آماری که خود شرکت کنترل کیفیت هوای تهران می‌‌دهد، به نظرم عدد به عدد بخواهیم روز به روز مثلاً 18 تیر 98 را با 18 تیر 97، 17 تیر 97 با 17 تیر 98 را بخواهیم قیاس کنیم، عدد متفاوتی را نشان می‌‌دهد. یعنی متفاوت از توضیحی که آقای پورسیدآقایی دادند. چون از ابتدای تیر ماه امسال که طرح جدید ترافیک شروع شده و محدوده‌‌ی زوج و فرد هم اضافه شده، به نظر می‌‌رسد که اتفاقاً هوا آلوده‌تر شده تا اینکه بخواهد پاک‌تر شود. نکته‌‌ی بعدی اینکه البته ایشان توضیح دادند در مورد اینکه مصوبه‌‌، مصوبه‌‌ی شورای ترافیک هست و در نهایت مصوبه‌‌ی مدیریت شهری تهران نیست. اما من تقاضایم این هست که قدری خلاصه این موضوع را بیشتر تفکیک کنند و اتفاقاً نظرات شورای محترم ترافیک را هم اعلام بفرمایند. یعنی اینکه تمام هزینه‌‌های ناشی از اجرای این طرح امروز بر عهده‌‌ی مدیریت شهری است، به نظر من اتفاق درستی نیست. تعداد قابل توجهی از شهروندان از اجرای این طرح ناراضی هستند. حالا آن را هم در ادامه به آن خواهم پرداخت و من تقاضایم این است که در این نارضایتی فقط مدیریت شهری حضور نداشته باشد و ما بگوییم که سایر شرکای اجرای این نارضایتی چه کسانی هستند و خودشان هم مسئولیت‌‌ خود را بپذیرند. نکته‌‌ی بعدی در مورد زیر ساخت‌‌ها هست. ما واقعیت آن این است که نتوانستیم آن‌‌قدری که لازم بود سیستم حمل و نقل عمومی را ارتقا بدهیم و مردم را برایشان جایگزین فراهم کنیم. آماری الان ارائه دادند آقای پورسیدآقایی که ما از عوارض ... من عذرخواهی می‌‌کنم ببخشید من چون من اصلاً تمرکز ندارم در صحبت‌‌هایم ببخشید ...

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ باید تمرین کنید.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ زمان‌‌ شما دارد تمام می‌‌شود.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ باید تمرین کنیم در تمرکز کردن خب نمی‌‌شود.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ در شلوغی بتوانید حرف بزنید.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ آقای امینی من خواهش می‌‌کنم یا نمی‌‌آیند در صحن یا اگر می‌‌آیند این‌‌جوری است.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ بفرمایید. می‌‌خواهید من دعوتشان کنم این‌‌جا.

سید ابراهیم امینی {عضو شورا} ـ تذکر آیین‌‌نامه‌‌ای دارم آقای ...

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ آقای امینی تشریف بیاورید.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ بگذارید صحبتشان را بکنند.

سید ابراهیم امینی {عضو شورا} ـ 77.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ نداریم همچنین ماده‌‌ای.

رئیس {محسن هاشمی رفسنجانی} ـ نه آقای امینی وقتی در صحن هستند باید رئیس باشند، تشریف بیاورید این‌‌جا من می‌‌خواهم بروم.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ خدمتتان عرض کنم که ... آقا تهدید کرد.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ بفرمایید.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ آماری را الان ارائه کردند آقای پورسیدآقایی، بدون عدد و رقم. یعنی ایشان الان اعلام کردند که ما عوارض ...

(در این هنگام آقای سید ابراهیم امینی ریاست جلسه را به عهده گرفتند)

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ بفرمایید.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ صحن این‌‌قدر شلوغ است من امیدوارم که دوستان عنایت داشته باشند.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ دو دقیقه‌‌ی شما تمام شده است.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ بله از این دو دقیقه، یک دقیقه و سی ثانیه‌‌ی آن را شما صحبت کردید این‌‌جا.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ بفرمایید.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ خدمتتان عرض کنم آماری الان ارائه شد بدون عدد و رقم که ما عوارض وصولی خدمت شما عرض کنم طرح ترافیک سال گذشته را در این حوزه‌‌ها هزینه کردیم. اما اولاً ایشان نفرمودند که چقدر سالِ گذشته وصولی داشتند بابت طرح ترافیک یعنی عدد به ما ارائه نکردند، ثانیاً نفرمودند که چه میزانی در کدام حوزه هزینه شد. یعنی مثلاً چه تعداد اتوبوس به چه مبلغی خریده شد، چه تعداد واگن به چه مبلغی خریده شد برای مترو. نکته‌‌ی بعدی اینکه من تعجب می‌‌کنم ایشان می‌‌فرمایند که محدوده‌‌ی، ساکنین محدوده‌‌ی زوج و فرد رضایت دارند، من واقعاً نمی‌‌دانم که این رضایت را چطور می‌‌شود حاصل کرد. چون خیلی‌‌ها به ما مراجعه می‌‌کنند چه در فضای مجازی و چه به صورت حقیقی و ناراضی هستند از ساکنین محدوده‌‌ی زوج و فرد که تقاضای من این است که به این موضوع جدی‌تر پرداخته شود. هنوز خیلی از کسانی که از 20 روز مجاز در هر فصل می‌‌خواهند استفاده کنند نمی‌‌دانند که این 20 روزشان را چه طور می‌توانند استفاده کنند. این را به نظرم لازم هست که بیشتر در مورد آن معاونت محترم صحبت کند و بیشتر روی این موضوع کار کند. چون شهروندان هنوز سردرگم هستند. آقای رئیس اجازه بدهید من جمع‌‌بندی می‌‌کنم.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ دیگر همه‌‌ی آن را نیاز به جمع‌‌بندی ندارد دیگر.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ در مورد، در مورد نظرسنجی از شهروندان من فکر می‌‌کنم آقای پورسیدآقایی هم مثل آقای روحانی نظرسنجی می‌‌کند. یعنی از یک منظری که خودشان می‌‌خواهند نظرسنجی می‌‌کنند. چون پرسش، نحوه‌‌ی پرسش خیلی در پاسخی که در نهایت به دست می‌‌دهد اثرگذار است. الان ایشان می‌‌فرمایند که خیلی از شهروندان رضایت دارند. خب ما خوب است که پرسشنامه‌‌ها را هم ببینیم اصلاً چه سؤالی پرسیده شده که الان شهروندان رضایت دارند. ما آن چیزی که داریم در واقع می‌‌بینیم خیلی متفاوت است از این ادعا و من تقاضایم این هست چند مورد هم قبلاً ما سؤال کرده بودیم از ایشان که پاسخ داده نشده. یکی در مورد کارت بلیط متروی خبرنگاران بود ...

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ ببین شش دقیقه الان دارید صحبت می‌‌کنید.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ حداکثر بیست ثانیه آقای رئیس. یکی در مورد کارت بلیط متروی خبرنگاران بود که طبق مصوبه‌‌ی شورا نباید مبلغ داشته باشد، ولی دارد برای 98 هم دارد. به این پرسش ایشان پاسخ ندادند. یکی در مورد اعلام اسامی رسانه‌‌هایی بود که سال گذشته طرح گرفتند با تعداد طرحشان که این همچنان اعلام نشده.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ این هم از 20 ثانیه.

بشیر نظری {عضو شورا} ـ پرسش‌‌هایی که از ایشان پرسش شده بود و پاسخ داده نشده بود. میزان استفاده از موتور سیکلت‌‌ قابل پیش‌‌بینی بود که افزایش پیدا خواهد کرد. مشروح مذاکرات صحن هم هست اما متأسفانه ...

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ ممنون، متشکر، ممنون. ممنون، جناب آقای مهندس الویری بفرمایید.

مرتضی الویری {عضو شورا} ـ تشکر می‌‌کنم از گزارشی که آقای پورسیدآقایی دادند. ذهن دوستان را می‌‌برم برای یک سال و نیم قبل، موقعی که طرح ترافیک قرار بود به شکل و شمایل جدید تصویب شود، در آن‌‌جا سه عامل هوشمند را ما به آن توجه کردیم. یکی مسئله‌‌ی میزان آلایندگی به عنوان یک شاخص، یکی زمان ورود و خروج و یکی هم نحوه‌‌ی پرداخت که این سه عامل موجب این می‌‌شد که فی الواقع یک متقاضی خودش را تنظیم می‌‌کرد که چگونه از طرح ترافیک استفاده کند و نتیجه‌‌ی خوبی هم داشت. یک عامل چهارمی هم قرار بود آقای پورسیدآقایی روی آن کار کنید و آن میزان پیمایش هست. یعنی یک موقعی فرض کنید یک اتومبیلی می‌‌آید وارد محدوده می‌‌شود یک کاری انجام می‌‌دهد و برمی‌‌گردد، یک موقع نه، می‌‌آید وارد محدوده می‌‌شود، پنج نقطه‌‌ی دیگر را هم در داخل محدوده رفت و آمد می‌‌کند و بعد برمی‌‌گردد. این‌‌ها را اگر ما بتوانیم به وسیله‌‌ی GPS که قیمت زیادی هم ندارد، اتومبیل‌‌ها را مجهز کنیم فی الواقع طرح ترافیک ما کاملاً هوشمند می‌‌شود. سؤال من این است که در این زمینه چه کاری انجام دادید؟

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ آقای میلانی.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ خب جناب آقای میلانی بفرمایید.

سید آرش حسینی میلانی {عضو شورا} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. من ابتدائاً بگویم که این تصمیمی که شورای شهر گرفت در مورد تعیین نرخ برای بحث محدوده‌‌ی دوم کنترل آلودگی، یک تصمیم شجاعانه بوده. نارضایتی مردم قابل پیش‌‌بینی است. خودرو سریع‌تر، ارزان‌تر و راحت‌تر هست. اما واقعیت آن این است که چشم‌‌انداز شهر را اگر ما بخواهیم روی آن دغدغه و حساسیت نداشته باشیم، واقعاً خیانت هست به افراد سالمند و کودکان این شهر. بنابراین این تصمیم شجاعانه، از نظر محیط زیستی کاملاً قابل دفاع. اما سؤالی که از آقای پورسیدآقایی که در مطالعه‌‌ای که تربیت مدرس انجام داده، مونواکسید کربن را فقط اشاره کرده ‌‌بودند. الان مونواکسید کربن مشکل اصلی شهر نیست. من در نطقی هم که خدمت اعضا ارائه شد در صحن ارائه شد، تذکر دادم در این مورد که ما واقعاً به یک مطالعه‌‌ی جامع و کامل هم به لحاظ اندازه‌‌گیری آلاینده‌‌ها از نظر غلظت، هم ضریب انتشار و هم عرضم به حضور شما مدل‌‌سازی نیازمند هستیم. در چند مورد هم تذکر دادم در محدوده‌‌ی مرکزی طرح ترافیک، کمبود ایستگاه پایش باید برطرف شود در منطقه‌‌ی 12 و الان هم تأکید می‌‌کنم بر این موضوع. پس بنابراین برنامه‌‌ی خود را برای تکمیل این مطالعات آلودگی بفرمایید که به چه صورت است، در مقاطع زمانی که ما در پیش داریم در این طرح. بحث دوم این هست که طرح ترافیک یک طرح شهری است. پیوست اجتماعی باید داشته باشد، یک فرآیند مشخصی است. مشاوری که تعیین می‌‌شود آن پرسشگری و نظارتی که انجام می‌‌دهد، باید بیاید در کمیسیون مربوطه یا کمیسیو‌‌ن‌‌های مربوطه در شورا کنترل شود، مورد سؤال قرار بگیرد، بخشی از این سؤالات آن‌‌جا قرار می‌‌گیرد. در ادامه‌‌ی راه برای این پیوست اجتماعی، محیط زیستی و ترافیکی معاونت شما چه برنامه‌‌ای دارد؟ این سؤال دوم هست. سؤال سوم هم مشکلاتی است که مردم داشتند از نظر بازخوردهایی که می‌‌گرفتند از نظر جرایمی که برای‌‌ آن‌ها ارسال می‌‌شد در انواع و اقسام مختلف و این هنوز به نظر می‌‌آید که رله نیست، هنوز سؤالات زیادی دارند، سامانه‌‌هایی که عمل می‌‌کند جرایم را برای آن‌‌ها وضع می‌‌کند. این‌‌ هم توضیح بدهید که چه اقداماتی دارید که این بهبود پیدا کند؟ یعنی در واقع شورا مطمئن شود مردم در واقع پاسخ سریع می‌‌گیرند از جرایمی که برای‌‌ آن‌ها وضع می‌‌شود، اقناع می‌‌شوند و حتی اگر گپ[[2]](#footnote-2) و ناقصی‌‌ وجود دارد حقوق‌‌ آن‌ها در واقع رعایت می‌‌شود و حفظ می‌‌شود. متشکرم.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ بسیار ممنون. جناب آقای میرلوحی بفرمایید.

سید محمود میرلوحی {عضو شورا} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. من هم سپاسگزاری می‌‌کنم از گزارشی که ارائه شد و از اینکه شاخص ششم آلودگی هوا خودش را دارد نشان می‌‌دهد در ...

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ آقای پورسیدآقایی اگر خسته می‌‌شوید، شما بفرمایید بنشینید، بعداً خب ... اذیت می‌‌شوید. بفرمایید بنشینید، بفرمایید بنشینید. نه هنوز ...

سید محمود میرلوحی {عضو شورا} ـ عرض می‌‌کنم از اینکه از شش شاخصی که در کنترل آلودگی هوا مطرح هست نوبت به ششمی و ازن رسیده. به نظر می‌‌آید یک نوعی باید هم بگوییم خوشبخت هستیم و هم بگوییم نگران هستیم. خوشبخت هستیم از اینکه آن پنج عامل بالاخره ذرات معلق و مونواکسید و این‌‌ها طوری الان مهار شد که بالاخره تابش مستقیم را اضافه کرد و ازن در واقع و سم ازن الان در شهر می‌‌شود گفت افزایش پیدا کرده. ولی خب باید به هر حال بنشینیم فکر کنیم حالا برای این شاخص جدید، به نظر می‌‌آید شاید راه‌‌حل‌‌های دیگری هم غیر از بحث ترافیک باشد که من خواهش می‌‌کنم دوستان و همکاران و شهرداری تهران بنشینند کار کنند و راه‌‌حل پیدا کنند. اما نکته‌‌ای که من می‌‌خواهم عرض کنم اینکه این مسیر باید ادامه پیدا کند دوستان. ما بالاخره 40000 کارت ترافیک خواص را قطع کردیم و کل شهرداری که حالا ما می‌‌گوییم شصت و چند هزار پرسنل، همه‌‌ی ما اگر تلاش کنیم بعضی از این‌‌ها تریبون‌‌های‌‌ آن‌ها از ما قوی‌تر است. به نظر من باید یک کار سامان‌‌ یافته‌‌ای، دقیقی عرض شود که به کارگیری نهادهای مستقل را این‌‌ها را آقای دکتر پورسیدآقایی باید کار کنند، دانشگاه‌‌ها، مراکز NGOها، جامعه‌‌ی مدنی به کمک بیایند. طبیعی است که آن‌‌ها مرتباً خب ناراضی هستند، طبیعی هم هست که آن‌‌ها بالاخره کارت ترافیکی آن‌‌ها قطع شده است .اما نکته‌‌ای که هست این است که بالاخره رقبای ما هم اساساً می‌‌گویند که این پول‌‌ها را شما نمی‌‌برید به حالا من اشاره بکنم به ...

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ وقت هم تمام است.

سید محمود میرلوحی {عضو شورا} ـ یادآوری آقای نظری که بالاخره آقای پورسیدآقایی به نظر من گزارش دقیق‌تری و عدد و رقم بدهند. مثلاً رئیس محترم شورای قبل گفته‌‌اند که اصلاً این‌‌ها یک متر تونل نزدند، خیلی خب ما قرار نیست تونل بزنیم، بگویند چه کار داریم می‌‌کنیم. این‌‌ها را به نظر من باید گزارش‌‌های آن را مستند، با آمار، با عدد، بالاخره بگویند خط 6، 7 داریم چکار می‌‌کنیم، در اتوبوسرانی، من به نظرم می‌‌آید این ... و نکته‌‌ی آخر اینکه در موضوع سوخت، آقای دکتر پورسیدآقایی بالاخره بحث MTBE یکی از آلودگی‌‌های سمی تهران است. بفرمایید چه کار کردید؟ ما اخیراً هم یک دیداری با تعدادی از دوستان، رئیس محترم شورا، سرکار خانم دکتر نوری، کمیسیون عرض کنم که خدمات شهری، آقای فراهانی داشتیم از دانشگاه تربیت مدرس بله خانم امانی، همه‌‌ی دوستان بالاخره بحث MTBE یک در واقع افزودنی سمی به سوخت تهران است. به نظر می‌‌آید باید زودتر یا بحث سوخت بایودیزل را در تهران باید زودتر بالاخره قدم‌‌های جدی برداریم که در کاهش آلودگی هوا می‌‌تواند مؤثر باشد. من خواهش می‌‌کنم در این بخش‌‌ها هم توضیح بفرمایید.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ ممنون هستم. خانم دکتر آروین بفرمایید.

منشی {بهاره آروین} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. من هم ابتدائاً تشکر می‌‌کنم از رویکرد تحول‌‌گرای معاونت حمل و نقل ترافیک. واقعیت این است که هر نوع تغییری در وضع موجود مقاومت‌‌ها و اعتراضات زیادی را برمی‌‌انگیزد و پافشاری و اصرار بر تحول در وضع موجود، رویکردی است که درست است که هزینه‌‌هایی دارد ولی به هر حال پیشرو بودن معاونت حمل و نقل و ترافیک در این رویکرد تحولی قابل تحسین هست و قابل سپاس. من امیدوارم که جناب آقای پورسیدآقایی با همین رویکرد به سمت مشکلاتی که همکاران به حق اشاره کردند، یعنی افزایش استفاده از موتور سیکلت، حتی افزایش نرخ تملک خودرو به دلیل آن 20 روز رایگان، ما باید راهبردهایی بیاندیشیم. موافق هستم که تحول نمی‌‌تواند یک شبه و کن فیکون کند سیستم را. دقیقاً به همین شکل اصلاحی و پله به پله باید انجام شود. امیدوارم که شما یک اولویت‌‌بندی از تجربیات گذشته و مشکلاتی که داشته یعنی شب مردگی‌‌ که به هر حال این محدوده‌‌ها، محدوده‌‌ی طرح ترافیک با 30 سال اجرا به آن دچار شد. کم کم زوج و فرد داشت به همین دچار می‌‌شد، همه‌‌ی این تجربیات را اولویت‌‌بندی کنید و ان‌‌شاءالله در 2 سال باقیمانده از دوره‌‌ی جدید مدیریت شهری، ما بتوانیم در کل سیستم حمل و نقل شهر تحول کاملی را شاهد باشیم. من سه مشکل را یعنی یا در واقع سه نکته‌‌ای که فکر می‌‌کنم توجه بیشتری به آن لازم است را اشاره می‌‌کنم در این فرصت. یکی مشکلات ساکنین محدوده است. جناب آقای پورسیدآقایی ما قبلاً هم ساکنین طرح ترافیک می‌‌توانستند اگر ثابت کنند که در آن محدوده ساکن هستند از مزایایی برخوردار شوند. ولی آن فرآیند اثبات آنچنان پیچیده بود شما باید سند تک برگ می‌‌گرفتی، سند تک برگ آن‌‌چنان هزینه‌‌زا و پیچیده بود فرآیند آن که اصلاً عطای آن را به لقای آن می‌‌بخشیدند. الان هم همین‌طور است. متأسفانه صف‌‌های طولانی چون محدوده‌‌ی زوج و فرد بزرگ‌تر است و حجم بیشتری از خانه‌‌ها را شامل می‌‌شود، صف‌‌های طولانی‌‌ که جلوی در واقع دفاتر خدمات شکل گرفته، من اگر اجازه داشته باشم که خود هم یک چند ثانیه‌‌ای بیشتر صحبت کنم، من پیشنهادم این هست واقعاً فرآیند را سهل کنیم. خیلی موقع‌‌ها ما فقط بگوییم بارگذاری کنند. اگر مشکلی پیش آمد یا اگر کس دیگری آمد ادعا کرد راجع به آن پلاک ثبتی آن‌‌ وقت حضور را بخواهیم. نه از ابتدا یک فرآیند حالا این را بیاورید احراز هویت، این‌‌ها خیلی پیچیده می‌‌کند. این به نظرم ساکنین محدوده واقعاً مسائلشان خیلی زیاد است. تأثیر فشار بر حمل و نقل عمومی را کاش شما بسنجید و بگویید. این به هر حال حس هست در مردم که ایستگاه‌‌های مترو و BRT با ازدحام خیلی زیادی پس از اجرای طرح مواجه شدند و این در مهر قرار است چگونه شود. یعنی فشاری که طرح جدید بر سیستم حمل و نقل عمومی وارد کرده هم خوب است سنجیده شود و برای آن راهکار اندیشه شود و نکته‌‌ی آخر دوستان گفتند شفافیت در هزینه‌‌کرد. من خواهش می‌‌کنم آقای پورسیدآقایی هیچ چیزی جز شفافیت اعتمادسازی نمی‌‌کند. انبوهی از این گزارش‌‌ها اعتمادی به وجود نمی‌‌آورد. اما اگر شما دقیقاً با عدد و رقم حتی روزانه بگویید چقدر داشتید و کجا خرج کردید حتی در یک حساب بریزید، اصلاً پرینت حساب بانکی را بگویید. یعنی بگویید آقا این‌‌قدر واریزی است این‌‌قدر هم به غیر از حریم شخصی افراد نه، واریزی، هزینه‌‌کرد. اصلاً کجا واقعاً رفته این هزینه، به کدام پیمانکار مترو پرداخت شده این‌‌ها، این اگر بیاید مطمئن باشید که این در بلند مدت اعتماد زیادی را ایجاد می‌‌کند. ممنون.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ خب بسیار ممنون جناب آقای مسجدجامعی بفرمایید.

احمد مسجدجامعی {عضو شورا} ـ بله، بسم الله الرحمن الرحیم. عرض کنم این گزارش، به هر حال گزارش لازمی بود. ولی من اشکال نخستینم را دارم راجع به آن گزارش. اصلاً این گزارش همین‌جوری یک اسلاید داده می‌‌شود دانشگاه تربیت مدرس می‌‌آید. من بعد از گزارش ایشان از آقای حبیب‌‌زاده سؤال کردم در کمیسیون آمده؟ ایشان گفت نه در کمیسیون هم نیامده. آخر این چه گزارشی است؟ آخر ما چه مثلاً شورایی هستیم که گزارش می‌‌آید در صحن و تعدادی اسلاید می‌‌آید و ایشان هم حالا علاوه بر آن‌‌چه گفته، یک فهرستی هم داده گفته این‌‌ها را هم من تازه نگفتم اگر لازم است شما بگویید که من می‌‌خواهم موارد دیگر را بگویم. اولاً من به ذات این گزارش حالا هیئت رئیسه خواهشم این است که بالاخره دو ورقی، سه ورقی، نه کمیسیون می‌‌داند نه ما می‌‌دانیم. این نکته‌‌ی اول است. نکته‌‌ی دوم نگاه کنید تحول در وضع موجود پافشاری آن خوب است ولی به چه سبکی؟ مگر ما نظامی هستیم؟ مگر ما قرار است که روشی را که پیشینیان داشتند ... تحول در وضع موجود با مشارکت مردم است یا به مردم می‌‌گوییم شما عقلتان نمی‌‌رسد. ما آمده‌‌ایم به عنوان عقل کل می‌‌خواهیم به شما راه‌‌حل بدهیم. من به شما بگویم این خود عقل کل بینی مهمترین مشکل مدیریت‌‌هایی است که می‌‌خواهند تحول ایجاد کنند. تحول اصلاً معنا ندارد بدون مشارکت مردم. معنا ندارد بدون گفتگوی با مردم. وقتی ما به عنوان نمایند‌‌گان مردم کمیسیون ذی‌ربطمان از این اطلاع ندارد، خب مثلاً چه مسئله‌‌ای؟ چه تحولی؟ خب؟ بنابراین من می‌‌خواهم بگویم این تعابیر را به کار نبریم. ممکن است این‌‌ها با آن شعارهایی که ما دادیم بر مشارکت مردم، شراکت‌‌پذیری شهرداری‌‌ها، با این تعارض پیدا کند. ما بالاخره روی یک چهارچوب و مبنایی این‌‌ها را دیدیم. مسئله‌‌ی بعدی این است که من می‌‌خواهم بگویم این تبعات اجتماعی گران شدن زمین و مسکن و پولی شدن فضای شهری تبعاً تبدیل به طرد و تبعید تهی دستان به خارج شهر شده. این طرد و تبعید باعث شده است که هزینه‌‌های جابه‌‌جایی در مجموعه‌‌ی هزینه‌‌ی خانوار سقف بالاتری پیدا کند. خب؟ ما به عنوان مدیریت کلان شهری برای آمد و شد مردم وقتی این سخت‌‌گیری‌‌ها را می‌‌کنیم چه تسهیلاتی را پیش‌‌بینی کردیم؟ مثلاً بگوییم چند تا ایستگاه مترو را افزایش دادیم در این محدوده‌‌ که به مردم گفتیم نیایند، آمدنشان را سخت کردیم. مثلاً چند تا اتوبوس اضافه کردیم؟ این شفافیت فقط درآمدها نیست، این شفافیت به عملکرد هم برمی‌‌گردد. یعنی من الان بحثم این است که ما داریم یواش یواش به صورت تکلیفی و انضباطی و جریمه‌‌ محور مرتب داریم محدود می‌‌کنیم می‌‌گوییم مثلاً رفت و آمد کم شد. من حالا به این کاری ندارم که بالاخره موتور سیکلت افزایش پیدا کرده که آلودگی آن هم خیلی بیشتر است. فرض بر اینکه این آمارها بعد از 20 روز درست باشد، مگر خب به این شیوه‌‌های نظامی و به این شیوه‌‌های اقتدارگرا مگر می‌‌شود شهر را اداره کرد؟ آن نارضایتی‌‌هایی از آن که بیشتر است. بنابراین من الان بحثم این است که چه تغییرات و تسهیلاتی در حمل و نقل و رفت و آمد عمومی در مناطق مشمول طرح، تعریف شده؟ این را بالاخره باید بگویید. کدام خط و ایستگاه‌‌هایی اضافه شده؟ چه تعداد اتوبوس به این مسیرها اضافه شده؟ ظرفیت حمل و نقل به مرکز شهر چه تغییراتی کرده؟ حالا آن نکته هم به هر حال خیلی مهم است که به مرور زمان به دلایل محدودیت‌‌های دسترسی، این محدوده‌‌ها از سکونت و سرزندگی خارج می‌‌شوند، به یک فضای اداری تبدیل می‌‌شوند. انگار که مثلاً خاک مرده پاشیده باشند در شهر، این مثلاً مطلوب ما است؟ برای اینکه شهر ما مجموعه‌‌ای به هم پیوسته است. ما نمی‌‌توانیم که مسئله‌‌ی ترافیک آن را حل کنیم، به قیمت اینکه بخش‌‌های دیگر آسیب ببینند. بنابراین این طرح را هم باید در جامعیت خودش ببینیم. اما من به هر حال از اینکه ایشان آمدند بالاخره یک گزارشی دادند و این نحوه‌‌ی گزارش‌‌دهی را که شورا شروع کرده مغتنم می‌‌شمارم و از شورا بابت این کار تشکر می‌‌کنم.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ ممنون هستم. جناب آقای خلیل‌‌آبادی بفرمایید.

حسن خلیل‌‌آبادی {عضو شورا} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. تمامی حرف‌‌های دل من را آقای مسجدجامعی گفتند و بقیه‌‌ی دوستان. من البته از زحمات آقای پورسیدآقایی تشکر می‌‌کنم ولیکن بهتر بود اولاً در کمیسیون مطرح می‌‌شدند و ادامه‌‌ی مطالبی که آقای مسجدجامعی گفتند تقریباً حرف‌‌هایی بود که من می‌‌خواستم بزنم. از تکرار آن خودداری می‌‌کنم.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ ممنون هستم. سرکار خانم دکتر نوری بفرمایید.

زهرا صدر اعظم نوری {عضو شورا} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. من هم تشکر می‌‌کنم. بالاخره این سنت و رویه بسیار خوب هست که مدیران شهری، معاونین شهردار و حتی خود شهردار تهران تشریف بیاورند و گزارش بدهند از عملکردشان و از فعالیت‌‌هایی که می‌‌کنند. حتماً هم باید حوزه‌‌های تخصصی، آن گزارش‌‌ها را مورد بررسی قرار دهند و صحن شورا هم باید گزارش‌‌ها را بشنود و ارزیابی کند. از این جهت من خیلی تشکر می‌‌کنم. من نکته‌‌ای را که می‌‌خواهم عرض کنم این هست که ببینید چون خود این طرح به هر حال با عنوان طرح تردد در محدوده‌‌ی کنترل آلودگی هوا هست، ما باید تلاش کنیم که با اجرای این طرح، آلودگی هوا کاهش پیدا کند. یعنی به هر حال کاهش آلاینده‌‌ها، اتفاقاتی که می‌‌افتد را ما نباید نادیده بگیریم. ببینید یکی از آلاینده‌‌های مهم PM2.5 است، یعنی ذرات معلق و ذرات معلق بسیار خطرناک است. اتفاقاتی که در طی سال گذشته و امسال افتاده توسط مدیریت شهری، شهرداری تهران، حوزه‌‌ی حمل و نقل، ذرات معلق امروز به شدت کاهش پیدا کرده و این کاهش ذرات معلق یکی از موفقیت‌‌های مدیریت شهری است. ما باید موفقیت‌‌های خود را بیان کنیم. باید بگوییم کارهای خوبی که اتفاق افتاده. از این جهت این یک دستاورد خیلی خوب است من تشکر می‌‌کنم. اما در کنار این آلاینده‌‌ای که کاهش پیدا کرده، آلاینده‌‌ی دیگری که ازن است افزایش پیدا کرده و آن آلاینده‌‌ی ازن حالا دوستان هم می‌‌دانند دیگر، یک آلاینده‌‌ی ثانویه است یعنی در اثر ترکیب گازها اتفاق می‌‌افتد. حالا دوستان هم یک مقداری صحبت کردند. من می‌‌خواهم بگویم که دو تا موضوع در این بحث آلاینده‌‌ی ازن مؤثر است و می‌‌خواهم که معاونت حمل و نقل حتماً برای این برنامه داشته باشد و پیگیری کند و دنبال کند. یکی مسئله‌‌ی کاتالیست‌ها است که در واقع کارایی کاتالیست‌ها می‌‌تواند مؤثر باشد در خروجی فرآیند آلاینده‌‌های خودروها که می‌‌تواند منجر به افزایش غلظت اکسیدهای نیتروژن شود. بنابراین باید برای این موضوع ما برنامه داشته باشیم. برنامه‌‌ی جدی‌‌ که بخشی از آن را شهرداری تهران به عهده دارد و بخشی از آن در اختیار دولت و دستگاه حاکمیتی است که شهرداری تهران باید مطالبه کند. نکته‌‌ی دوم بخش در واقع همان پیش سازنده‌های آلاینده‌‌ی ازن است که از ترکیبات آلی فرّار است. این ترکیبات آلی فرّار منشأ اصلی‌‌ آن‌ها در جایگاه‌‌های سوخت انتشار پیدا می‌‌کند و در واقع جایگاه‌‌های سوخت امروز به دلیل اجرا نشدن طرح کهاب، یکی از منبع اصلی تولید ازن هستند. دولت این‌‌جا باید تکلیف خود را مشخص کند، وزارت نفت باید واقعاً سهم خود را ایفا کند و به نظر من شهرداری تهران و حوزه‌‌ی حمل و نقل به جد باید این را از دولت مطالبه کند و بحث اجرای طرح کهاب به عنوان محلی که می‌‌تواند کاهش آلاینده‌‌ی ازن باشد باید به جد پیگیر شود. نکته‌‌ی دیگر اینکه بحث موتور سیکلت چون مطرح شد به هر حال موتور سیکلت در آلاینده‌‌ای که تولید می‌‌کند، آلاینده‌‌ی ذرات معلق 2.5 هست. 3 درصد موتور سیکلت‌‌ها نقش دارند در تولید این ذرات معلق. حالا ما باید تلاش کنیم وقتی توانستیم ذرات معلق را کاهش بدهیم، بالاخره باید با یک سیاست‌‌هایی جلوگیری کنیم از در واقع ترویج بیشتر موتور سیکلت و یا موتور سیکلت‌‌هایی که به این صورت دارند به صورت قارچ‌‌گونه در سطح شهر تهران مرتب رشد پیدا می‌‌کند. عرض آخرم عذر می‌‌خواهم ...

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ خب چهار دقیقه شده.

زهرا صدر اعظم نوری {عضو شورا} ـ صندوق محیط زیست ... معذرت می‌‌خواهم، صندوق محیط زیست که ما در برنامه‌‌ی سوم، آقای دکتر امینی، آوردیم قرار بود که از این منابعی که به دست می‌‌آید صرف توسعه‌‌ی حمل و نقل و صندوق محیط زیست شود که من از شهرداری تهران و به خصوص معاونت هم حمل و نقل، هم برنامه‌‌ریزی می‌‌خواهم که باید آن برنامه‌‌ی صندوق محیط زیست را هر چه سریع‌تر ارائه کنند.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ ممنون هستم. سرکار خانم خداکرمی.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ خداکرمی.

ناهید خداکرمی {عضو شورا} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. ببینید، من تشکر می‌‌کنم از جناب آقای دکتر پورسیدآقایی. ببینید ما هر چقدر، هر چقدر کنترل ... می‌‌خواهید من صحبت نکنم؟ ما هر چقدر ...

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ بفرمایید. همکاران عزیز و اصحاب رسانه اگر لطف کنید ...

ناهید خداکرمی {عضو شورا} ـ من تا همه ساکت نشوند که حرف نمی‌‌زنم.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ بله، نه همه ساکت هستند، همه ساکت هستند. آقای ...

ناهید خداکرمی {عضو شورا} ـ این آقای سخنگو دائم در حال سخن پراکنی است.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ آقای حبیب‌‌زاده اجازه می‌‌دهید، آقای نقاشی، جلسه را لطف کنید.

ناهید خداکرمی {عضو شورا} ـ درست است سخنگو هستید. ولی وقتی دیگران حرف می‌‌زنند گوش بدهید.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ بفرمایید.

ناهید خداکرمی {عضو شورا} ـ برنامه‌‌ی کنترل رفت و آمد خودروها را دقیق‌تر، پیچیده‌تر و سخت‌‌گیرانه‌تر انجام بدهیم به نفع مردم است. این مسئله‌‌ای است که گم شده است. یعنی ما آن‌‌قدر که باید با مردم صحبت کنیم، صحبت نمی‌‌کنیم، دائم داریم دور خودمان می‌‌چرخیم و به قول خودمان برای آلودگی هوا فکری می‌‌کنیم. تا مردم مشارکت نکنند و به این نتیجه نرسند که من حتی یک ساعت بدون دلیل در خیابان رفت و آمد کنم، یعنی دارم یک سال از زندگی زن و بچه‌‌ی خود یا شوهر و بچه‌‌های خود کم می‌‌کنم. این مسئله‌‌ای است که در برنامه‌‌های معاونت حمل و نقل، متأسفانه یک کمی مفقود شده. یعنی تغییر رفتار را آقای دکتر پورسیدآقایی کمترین توجه در برنامه‌‌ها شده و این مسئله‌‌ای است که باید خیلی به آن توجه شود برای تغییر رفتار. بحث بعدی من، تعجبم از همکاران خودم، ما اگر برویم در سامانه‌‌ی کنترل کیفی هوای تهران، به راحتی از سال 81 تا 98 تمام آلاینده‌‌ها را می‌‌توانیم به روز، به ماه و به سال و مقایسه‌‌ی آن‌‌ها را در نمودارهایی که خوشبختانه در این سامانه قابل دسترسی هست، ببینیم. آن‌‌چه که کمیته‌‌ی سلامت دارد رصد می‌‌کند، نشان می‌‌دهد که تأثیر داشته است. اما اگر مشارکت مردم بیشتر شود و ما جایگزین وسایل حمل و نقل را داشته باشیم این بیشتر است. آقای دکتر پورسیدآقایی نمی‌‌دانم این روزها به ایستگاه‌‌های مترو تشریف بردید یا نه و ازدحامی که ما داریم و صف‌‌های طولانی‌‌ که داریم. واقعاً دولت باید به کمک ما بیاید برای این جایگزین‌‌ کردن. بحث بعدی این است که خواهشاً همه‌‌ی ما عادت کنیم با آمار و ارقام صحبت کنیم. یعنی اینکه رفت بالا، کم شد، زیاد شد ملاک نیست. ما اگر برویم در سایت پزشکی قانونی نگاه کنیم به کسانی که در 3 ماهه‌‌ی اول، ما حدوداً در 3 ماهه‌‌ی اول امسال 191 نفر فوتی ناشی از تصادفات داشتیم، 5818 نفر مصدوم ناشی از تصادفات. یعنی این باز برمی‌‌گردد به اینکه کنترل تنها کافی نیست و فوکوس کردن روی آلودگی هوا به تنهایی باز کافی نیست. ما داریم به خاطر رفتارهای ترافیکیمان مرگ و میر می‌‌دهیم و مصدوم می‌‌دهیم. 5800 نفر یعنی یک هزینه‌‌ی بزرگ برای اقتصاد سلامتمان، برای اقتصاد خانواده‌‌مان و برای روح و روان شهرمان. بنابراین به نظر می‌‌رسد که ما یک مقدار باید در استفاده از آمار و ارقام و یک مقدار برای برنامه‌‌های‌‌ خود یک تجدید نظر داشته باشیم. از تغییر نترسیم جناب آقای پورسیدآقایی. آن POPULATION LAB را که ما دو سال است از معاونت حمل و نقل می‌‌خواهیم یک محله‌‌ را در اختیار یک گروه تحقیقاتی قرار بدهند تا ما بتوانیم جامع هم تغییر رفتار شهروندی را داشته باشیم هم تست‌های جدید ترافیکی را و هم آن کنترل‌‌ها، مدیریت کنترلی‌‌مان را بهتر و بهینه‌تر و مشارکت‌‌پذیرتر کنیم ...

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ ممنون هستم.

ناهید خداکرمی {عضو شورا} ـ در اختیارمان بگذارید ولی هنوز نشده.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ آقای سالاری.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ بسیار ممنون. جناب آقای دکتر سالاری بفرمایید.

محمد سالاری {عضو شورا} ـ بسم الله الرحمن الرحیم ...

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ اجازه بدهید آقای نظری.

محمد سالاری {عضو شورا} ـ از گزارش تشکر می‌‌کنم ...

ناهید خداکرمی {عضو شورا} ـ من الان گفتم وصل کنند تا ما بتوانیم روی آنلاین انجام بدهیم ولی نتوانستند.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ خاموش کنید.

محمد سالاری {عضو شورا} ـ ببینید آقای رئیس، همکاران محترم، من بحثم این است که آن روزی که این طرح آمد این‌‌جا، عوارض آن را ما تصویب کردیم. من با دوستان و همکاران محترم کمیسیون عمران، حمل و نقل و ترافیک و سلامت و محیط زیست ... اگر آن روز می‌‌دانستیم برای یک چنین طرحی داریم عوارض تصویب می‌‌کنیم یا نه؟ این خیلی مهم است. اگر می‌‌دانستیم خب این شورا که الان باز منتقدترین نهاد این طرح است. تکلیف خودمان را مشخص کنیم آخر در این شورا. این اشکال البته به کل نظامات تصمیم گیری کشور وارد است. کلاً همه اپوزیسیون شدند در هر سطحی. از نفر اول تا مردم تا شورا تا مجلس، تا دولت، تا رئیس جمهور همه اپوزیسیون هستیم کلا. این البته یک پارادایم غالب بر کشور شده. چون اساساً اپوزیسیون بودن محبوبیت می‌‌آورد. من یک بحثی دارم واقعاً. اگر آن روز، نه، متوجه نشدیم رأی دادیم این هم باز یک اشکال به خودمان است. باید متوجه می‌‌شدیم رأی می‌‌دادیم. من البته این‌‌جا اصلا نفیاً و اثباتاً نه در تأیید آن و نه در رد آن حرف نمی‌‌زنم. به خودمان می‌‌خواهم انتقاد کنیم. همه‌‌ی همکاران که اصلاً یک جوری حرف زدند که انگار کارشناسان و کسانی هستند که در دانشگاه‌‌ها، در دیده‌‌بان‌‌های شهری دارند حرف می‌‌زنند. این‌‌جا بابا ما مسئول اداره‌‌ی شهر هستیم. آخر این چه وضعیتی است که ما درست کردیم؟ ما الان باید پاسخگو باشیم. نه اینکه این پاسخگویی را فقط از معاونت بخواهیم. ما خودمان این‌‌جا مصوب کردیم. ما می‌‌توانیم شهردار تهران را مجاب کنیم که شورای ترافیک تهران امضا نکند. ولی حالا چیزی که اجرا شده، من فکر می‌‌کنم باید یک فرصتی بدهیم، آقای دکتر امینی، دوستان اجرا کنند. البته که یکی از رویکردهای غالب این شورا تصمیم‌‌گیری مبتنی بر پیوست‌‌های مطالعاتی است. این را از روز اول ما وعده دادیم، شعار دادیم، حرف زدیم. بعد هم بر اساس یک مبانی علمی و کارشناسی ظرف یک مدت زمانی الان تکلیف کنید شما به عنوان رئیس جلسه، آقای امینی که آقایان بیایند بر اساس یک مبانی نو گزارش بدهند که آیا این بحث‌‌هایی که مطرح می‌‌کنند ترافیک کم شده؟ رضایتمندی ساکنین این منطقه، منطقه‌‌ی طرح بیشتر شده؟ آیا آلودگی هوا با اولویت‌‌بندی که حالا کمیسیون سلامت هم عنوان کرد وضعیت آن بهتر شده؟ بعداً بیاییم تصمیم بگیریم ...

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ خب، ممنون هستم. آقای دکتر ...

محمد سالاری {عضو شورا} ـ یک جمله‌‌ی دیگر هم بگویم آقای امینی. ما به هر حال ببینید باید به مدیران‌‌ خود اجازه‌‌ی تغییر بدهیم، خلاقیت بدهیم. گرچند که باید هر گونه تصمیم‌‌گیری خلاقانه مبتنی بر پیوست مطالعاتی باشد. اینکه مدام روال گذشته را ما ... همین کار را در کل کشور داریم انجام می‌‌دهیم که وضعیت به این‌‌جا رسیده است دیگر.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ بسیار ممنون، متشکر. آقای دکتر سالاری، البته من یک دفاع از همکاران بکنم که نقدهایی که همکاران دارند، راجع به کیفیت اجرا است. ببینید، ما یک تصمیم این‌‌جا می‌‌گیریم، منتها اجرای تصمیم هست که اگر بعضی وقت، دقت‌‌های لازم در آن صورت نگیرد، اصل آن تصمیم که درست و کارشناسی هم باشد، زیر سؤال می‌‌برد. این است که شما لطف کنید همکاران را به اصطلاح این حقِ، حق انتقاد ... نه نه اصلاً هیچ تذکری نمی‌‌پذیرم، حق انتقاد از کیفیت اجرای مصوبات به وسیله‌‌ی مدیران را ما اگر از شورا بگیریم، پس بحث نظارت شورا کجا می‌‌رود؟ این است که این مسئله را هم باید در نظر بگیریم. سرکار خانم دکتر نژاد بهرام دیگر گمان کنم همه یکی، یک منبر را رفتند ...

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ من نفر آخر هستم، من نفر آخر هستم.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ بفرمایید، بفرمایید.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ بسم الله الرحمن الرحیم. من هم تشکر می‌‌کنم از گزارش آقای پورسیدآقایی و خیلی هم خوب است که در واقع نسبت به طرح‌‌ها و مصوبات و لوایحی که شورا تصمیم‌‌گیری می‌‌کند و اجازه‌‌ی آن را به مدیران اجرایی می‌‌دهد، به هر حال گزارش‌‌گیری مداومی داشته باشد تا از آثار آن مطلع شود و در عین حال نقاط قوت آن را تقویت کند و نقاط ضعف آن را مرتفع کند. من از یک بعد دیگری می‌‌خواستم به اجرای این طرح نگاه کنم. از یک بعدی که در واقع ما مدت‌‌ها است به دنبال مدیریت واحد شهری هستیم. شاید موضوع در واقع رفع آلودگی هوای شهر تهران و کنترل ترافیک، فرصتی شده برای دسترسی به همان مدیریت مشترک و مدیریت واحد. در واقع چون شورای عالی ترافیک تهران تصمیم‌‌گیری نهایی را اجرایی می‌‌کند، تمام نهادهای ذیربط اعم از وزارت کشور و در واقع نهادهای مرتبط با ریاست جمهوری و شهرداری تهران در این شورا عضویت دارند و متفقاً با همدیگر نسبت به یک مسئله‌‌ی مبتلا به شهری تصمیم‌‌گیری می‌‌کند. این تصمیم‌‌گیری مانع از این نمی‌‌شود که در واقع نهادهایی که عضویت آن شورا را دارند احساس مسئولیت نکنند. در عین حال نشان‌‌دهنده‌‌ی نوعی هماهنگی و هارمونی رفتاری برای اداره‌‌ی شهر است. در هر صورت به یک تصمیم مشترک رسیدند این اعضای این شورا که این طرح را اجرایی کنند. اجرای این طرح طبیعتاً نقاط قوت و نقاط ضعفی خواهد داشت. طبیعتاً به دلیل ایجاد یک تغییر با مشکلات جدی‌‌ روبه‌‌رو می‌‌شویم. نکات جناب آقای مسجدجامعی، بسیار نکات جدی بود. در اینکه حواسمان باشد. این به این معنی نیست که دارد این اتفاق می‌‌افتد. یعنی ما حواسمان باشد منطقه‌‌ی مرکزی شهر دچار شب‌‌ مردگی نشود. اتفاقی که برای خیابان‌‌های طالقانی و خیابان‌‌های ملت و غیره و غیره افتاد مجدداً تکرار نشود. چه بسا به عنوان مثال دارم عرض می‌‌کنم، آپشن‌های دیگری برای حفظ چارچوبه‌‌ی شهر باید در نظر گرفته شود که شاید در طرح مبارزه با آلودگی هوا دیده نشده. نکته‌‌ی بعدی که می‌‌خواستم عرض کنم خدمتتان، در ارتباط با تغییر منشأ آلایندگی است. شاید در گذشته ما هم در واقع ازن یکی از محورهای آلاینده‌‌ی شهر تهران بوده، اما خودش را نشان نداده بوده. به هر دلیلی که من چون کارشناس این موضوع نیستم، فقط در مقام تحلیل دارم عرض می‌‌کنم. این‌‌قدر شدت آلایندگی توسط ذرات در واقع زیر 2.5 میکرون زیاد بوده و موارد دیگر که این نوع آلاینده، خودش را نشان نداده بوده. امروز به هر دلیلی خودش را نشان داده. دوستان می‌‌گویند یکی از دلایل آن این هست که در واقع هوا پاک شده سایر آلاینده‌‌ها حذف شدند این آلاینده‌‌ی جدید خودش را، آلاینده‌‌ی جدید نه این آلاینده‌‌ای که در واقع در لایه‌‌های پایین‌تر بود امروزه آمده و خودنمایی می‌‌کند. این مطلب بسیار درستی است. حالا باید ببینیم راهکاری که می‌‌توانیم برای این جستجو کنیم چه هست؟ اتفاقاً می‌‌شود یکی از نتایج این جلسه این باشد که معاونت حمل و نقل، به اتفاق تمام مشاورین و تمام دانشگاه‌‌ها و دستگاه‌‌های ذی‌ربط در ظرف مثلاً ده روز آینده، جستجو کنند راهکاری که جهان، دنیا نسبت به این قضیه داشته را استخراج کنند به صحن بیاورند و در صورت لزوم مصوبه‌‌ی لازم را بگیرند.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ بسیار ممنون.

منشی {زهرا نژاد بهرام} ـ یک نکته‌‌ی آخر را هم عرض کنم. آقای پورسیدآقایی، این مسئله، مسئله‌‌ی بسیار مهمی است. سایت‌‌های مختلف نظرسنجی گذاشتند نسبت به موضوع در واقع طرح مبارزه با آلایندگی هوا و فرمودند که یعنی بیشتر نگاهی که وجود دارد این هست که شهرداری به دنبال کسب منابع جدید بوده و منابع بیشتر. من بررسی که کردم، میزان درآمد شهرداری کاهش پیدا کرده که افزایش پیدا نکرده. یکی از دلایلی که جناب آقای علیخانی همیشه می‌‌فرمودند و مخالفت می‌‌کردند، این بود که می‌‌گفت در حداقل درآمدی که ما در طرح گذشته داشتیم را الان نداریم. پس چرا این واکنش نمود داده می‌‌شود که شهرداری به دنبال کسب درآمد است؟ این را هم توضیح بدهید. متشکرم.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ بسیار ممنون. جناب آقای دکتر پورسیدآقایی بفرمایید. به جان شما رسیدیم آقای دکتر، ببینید اگر این‌‌جا مانده بودید الان خسته بودید نمی‌‌توانستید خلاصه پاسخ‌‌ها را ... آره.

سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} ـ خب بسیار ... این را اگر روشن کنید. روشن است؟

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ روشن است.

سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} ـ من اولاً باز هم تشکر می‌‌کنم از این وقت مبسوطی که شورا گذاشت و همه‌‌ی عزیزان اظهارنظر کردند. چون ممکن است من به تک تک سؤالات اگر بخواهم جواب دهم، خیلی طولانی شود، من سعی می‌‌کنم چند تا محور اصلی را توضیح بدهم. بعد تک تک سؤالات را مجدداً خدمت عزیزان بعداً برایشان پاسخ‌‌ها را می‌‌نویسم و می‌‌فرستم خدمتشان. اولاً عزیزان دقت بفرمایید ببینید، این درخواست من اتفاقاً جناب آقای نظری هم مثل اینکه تشریف دارند ولی صحبت می‌‌کنند.

منشی {بهاره آروین} ـ آقای نظری.

سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} ـ این جلسه به درخواست من تشکیل شد برای اینکه اتفاقاً افتخار اجرای این طرح را با شورا گزارش بدهم و مشارکت کنیم. این چه رویکردی است که می‌‌گویید هزینه‌‌های این طرح را بقیه‌‌ هم شریک شوند در آن. این طرح افتخارآمیز است، این طرح مایه‌‌ی کاهش ترافیک و آلودگی شهر دارد می‌‌شود. اگر انتقاداتی به اجرا وجود دارد، ما باید آن‌‌ اجراها را درست کنیم. اگر ایرادی داریم در نحوه‌‌ی اجرا، انتقاد بفرمایید اصلاح کنیم. اما اصل طرح که مایه‌‌ی افتخار این شورا است. این شورا بالاخره از کارهای بزرگی که کرده این است که توانسته طرح‌‌های در واقع بی‌‌دلیل زوج و فرد را حذف کند. زوج و فرد چه منطق کارشناسی داشته؟ زوج و فردی که بر اساس یک تصمیم آنی لحظه‌‌ای گرفته شده، بعد گفتند آقا خوب است ادامه بدهیم، کدام مطالعات پیوستی را داشته؟ کدام مطالعات اجتماعی را داشته؟ الان که ما طرح را برداشتیم، این طرح مطالعات دارد. حالا مطالعات آن را می‌‌فرمایید تک تک اعضای محترم شورا ما جداگانه بدهیم خدمتشان همه را می‌‌فرستیم. من گفتم این مفصل است. این گزارش فقط من یک تکه‌‌هایی را چون وقت نیست جناب آقای مسجدجامعی من تند تند رد شدم و الا این گزارش‌‌ها همه‌ی آن هست. در واقع هم به کمیسیون، هم به اعضای محترم شورا، هر جایی که شما بفرمایید من همه‌‌ی این گزارش‌‌ها پیوست اجتماعی دارد، پیوست ... من یک کلام نشان دادم برای اینکه قیمت را تعیین کنیم، چه مطالعاتی شد که چه محدوده‌‌ی قیمتی بگذاریم، چه جوری این کارها را انجام بدهیم. در هر صورت، اصل موضوع به نظر من فراموش نکنیم این کار بزرگی است، کار خوبی است. ما نمی‌‌خواهیم تحول را به هر قیمتی درست کنیم. حتماً این‌‌جوری نیست که تحول که صرف تحول که اگر منطق نداشته باشد، پشتیبان در واقع مطالعاتی نداشته باشد و آخر سر منجر به رضایت مردم نشود که این چه تحولی است که ما بخواهیم ایجاد کنیم. ولی من عرض کردم شما طرح ترافیک سال گذشته را مقایسه کنید. در شروع طرح ترافیک، هم در همین شورا، هم تمام حوزه‌‌های رسانه‌‌ای، اصلاً قابل مقایسه نیست با این طرح امسال. 96 وقتی ما طرح ترافیک 97 را شروع کردیم هجمه و مخالفت و اعتراضاتی که وجود داشت، اصلاً قابل مقایسه نبود. ولی واقعاً وقتی مطمئن بودیم به نتایج طرح، وقتی واقعاً پافشاری کردیم بر کار کارشناسی، بر مطالعاتی که انجام شده، امروز من خدمت شما می‌‌گویم، گزارش نظرسنجی را ما نکردیم جناب آقای نظری، دادیم ایسپا کرده که معتبرترین مرکز نظرسنجی در کشور است. شما می‌‌فرمایید عیب ندارد، سؤالات را بدهید ما هم ببینیم سمعاً و طاعتاً، مخلص شما هم هستیم شما بفرمایید کل جزوه‌‌ی سؤالات، نظرات، همه را ما بفرستیم خدمت شما و مطالعه بفرمایید. ما از خدا می‌‌خواهیم اعضای شورا وقت بگذارند اتفاقاً بیایند در جزئیات و دقت کنند در همه‌‌ی این‌‌ها. چون واقعاً معتقد هستیم این کارها، کاری است که انجام ... اگر رسیدیم به 63 درصد رضایت مردم، این افتخاری است که یک طرحی است که محدودیت‌‌زا است ... اصولاً طرح‌‌های محدودیت‌‌زا در شروع آن مخالفت درست می‌‌کند، در شروع آن بازتاب منفی دارد. ولی یک طرح محدودیت‌‌زایی که همه رفتند روی آن که آقا هدف آن کاسب‌‌ کارانه است، همه‌‌ی این حرف‌‌هایی که امروز می‌‌زنند 10 برابر آن را سال 96 زدند. ولی دیدید که این طرح کاسب کارانه نبود. عدد که من دادم قبلاً خدمتتان. ما سال گذشته در 96، 364 میلیارد تومان درآمد شهرداری از فروش طرح ترافیک بوده سال 96. 97، 290 میلیارد کل درآمد طرح ترافیک شد. بنابراین آمار که من دادم خدمت عزیزان شورا. ما کاهش درآمد داشتیم. علی رغم این هجمه‌‌ای که ... چرا این را می‌‌گویند خانم نژاد بهرام؟ برای اینکه یک حربه‌‌ی مردم پسندی است علیه یک طرح. شما اگر به مردم بگویید که هدف این طرح پول گرفتن از شما است و جیبتان را، می‌‌خواهند خالی کنند و می‌‌خواهند شما را سرکیسه کنند، معلوم است همه گارد می‌‌گیرند. در صورتی که همین حرف‌‌ها را خب گروه‌‌های مخالف طبیعی است که از چنین ابزاری سعی می‌‌کنند مرتب اهرم بسازند برای خودشان و الا در عملکرد 97 به وضوح عدد، رقم، گزارش حسابرس هست که چقدر درآمد طرح ترافیک کاهش پیدا کرده. علی رغم اینکه خوشبختانه ترافیک هم کاهش پیدا کرد. یعنی ما سال 97 با این طرح قیمتی در طرح ترافیک، هم ترافیک را کم کردیم، هم آلودگی را کم کردیم، هم درآمد شهرداری که هزینه‌‌ی مردم است را کاهش دادیم. در 98 این طرح جدید تمام این مزایا را ما مطالعه کردیم و داریم. یعنی من باز الان نشان دادم عدد رقم، کسی که هر روز استفاده می‌‌کند این طرح برای او کاهش هزینه دارد، کسی که ساکن است این طرح برای او کاهش هزینه دارد. برای شهرداری ما اگر مثل قبل سه روز مخالف کسی می‌‌آمد، بیشتر پول می‌‌گرفتیم از او تا الان به او بگوییم که تو نصف آن رقم را روزی که دلت خواست آن هم اگر ساعت وسط روز آمدی، یک سوم آن را بده، این‌‌جوری گذاشتیم. بنابراین من اصل موضوعم این است که این طرح، طرح قابل دفاعی است که در واقع به تصویب خود شما همین‌جور که جناب آقای سالاری توضیح دادند رسیده، شورای محترم، کمیسیون محترم حمل و نقل وقتی لایحه‌‌ی قیمت را ما ارائه دادیم، هم کمیسیون ... اصلاً یک موردِ ... ما همه را در کمیسیون بحث کردیم به اتفاق آرا این‌‌جا تصویب شد. اصلاً موضوعی نبود که ما وقتی راجع به این موضوع بحث کردیم، کمیسیون اعتراض داشته باشد یا مثلاً ما بگوییم این مغایر نظر است. همه‌‌ی این کارها شده و این‌‌ها انجام شده. اما سؤالاتی که فرمودید من از آقای حبیب‌‌زاده که این نکته را گفتند البته درس پس می‌‌دهم آقای حبیب‌‌زاده خدمت شما ولی در هر صورت این دی اکسید نیتروژن که من گفتم گاز‌‌های نیتروژن، دی اکسید نیتروژن است. NOX که می‌‌گویید خود شما بهتر می‌‌دانید NO2 و NO است که به آن NOX می‌‌گویند. دی اکسید نیتروژن هم با هیدروکربن‌‌ها که ترکیب می‌‌شود O منفی تولید می‌‌کند، می‌‌رود با اکسیژن ترکیب می‌‌شود می‌‌شود O3 و می‌‌شود ازن برای ما. من درس پس دادم فقط برای اینکه بدانید بالاخره یک خرده از سوابق درس و دانشگاه هم یادم است. در خصوص یک نکته‌‌ی دیگر من ... ببینید این طرح که قرار نیست هر چه معضل در شهر است من مدعی نیستیم این طرح حل می‌‌کند. درست می‌‌فرمایید. این طرح مسئله‌‌ی موتور سیکلت را حل نمی‌‌کند. ما هم در هیچ مطالعه‌‌ای ادعا نکردیم که مشکل موتور سیکلت را حل می‌‌کند این طرح. یعنی مشکل موتور سیکلت جداگانه من قبول دارم نقطه ضعف ما در تهران در حال حاضر، موتور سیکلت‌‌ها هستند که عملاً هیچ گونه اثرگذاری‌‌ در موضوع موتور سیکلت نتوانستیم داشته باشیم. البته یک موفقیت خیلی خوب داشتیم و آن اینکه موتور کاربراتوری را کلاً دیگر اجازه‌‌ی شماره‌‌گذاری ندادیم. نگوییم ما ندادیم دولت در واقع مصوبه داشت، اما هر سال می‌‌رفت لغوش می‌‌کرد. در 97 خوشبختانه با فشار شهرداری تهران در جلسه‌‌ی دولت و تأکیدی که محیط زیست داشت، دولت دیگر اجازه‌‌ی شماره‌‌گذاری کاربراتوری‌‌ها را نداد از 97. بنابراین ما به مرور داریم می‌‌رویم به سمت موتورهایی که دیگر آلودگی‌‌‌‌ آن‌ها الحمدالله خیلی کم می‌‌شود. یعنی موتورهای در واقع انژکتوری و موتورهای برقی. این مهمترین موفقیتی است که شاید داشتیم به دلیل همین فشارهایی که روی آمار موتور سیکلت آوردیم. اما در هر صورت این طرح موتور سیکلت را حل نمی‌‌کند. ممکن است ضریب مصرف موتور سیکلت را همین‌جور که می‌‌گویید اضافه کند. حتماً ما باید بعد از این روی طرح‌‌های مربوط به موتور سیکلت بیشتر کار کنیم. ابهاماتی که مطرح کردیم من بعضی‌‌های آن را سریع بگویم. دوربین‌‌ها صد درصد کامل هستند. هر گزارشی داده شده بنده این‌‌جا به شدت تکذیب می‌‌کنم که کسی مدعی باشد دوربین خروجی یا دوربین‌‌های ورودی یا این دوربین‌‌ها ناقص هستند یا نمی‌‌توانند بگیرند. هر عزیزی بفرماید بنده حاضر هستم گزارش هر دوربینی را بگویید خدمتتان بیاورم. مجموعاً 96 معبر خروجی است حالا ممکن است یک معبر می‌‌گویید یک معبر از 96 معبر را مثال بزنید آن یک دانه یک دوربینی کم داشته، ولی مجموع دوربین‌‌های خروجی امروز کامل است. همه‌‌ی دوربین‌‌ها دارد کار می‌‌کند و همه‌‌ی دوربین‌‌ها دارد در واقع رصد می‌‌کند ورودی و خروجی‌‌ها را. ما مطمئن هستیم همین‌جور که در تابستان کاهش داشتیم، خب در مهر هم کاهش خواهیم داشت. اما حتماً مهر مثل تابستان خلوت نمی‌‌شود. این طبیعی است. مهر شلوغی خودش را دارد، ترافیک خودش را دارد. اما همین‌جوری که تابستان امسال به تابستان پارسال 24 درصد کاهش پیدا کرده الان، خب مهر امسال هم نسبت به مهر پارسال بسنجیم. ان‌‌شاءالله کاهش خواهد داشت. ما مطمئن هستیم این طرح همین‌جوری که الان دارد کاهش داده است و مردم در واقع کمتر از خودروی شخصی خود می‌‌آیند خب این تداوم دارد این طرح دیگر. حالا مگر اینکه برویم جلو ببینیم اتفاق عجیب غریبی ... حالا طرحی که 20 روز گذشته نشان داده که کاهنده است اثر آن، بنابراین ان‌‌شاءالله در مهرماه هم این کار را خواهد کرد. دوربین‌‌ها را شرکت کنترل ترافیک، دوربین‌‌ها را کنترل می‌‌کند. پلیس هم دانه دانه دوربین‌‌ها را می‌‌رود، صحت سنجی آن را چک می‌‌کند بعد به آن یک کدی می‌‌دهد به نام کد افسر که در واقع مورد تأیید پلیس هم باشد برای اینکه بعد جرایم را پلیس ... اگر دوربین را قبول داشته باشید جریمه‌‌ی آن را می‌‌نویسد و الا حاضر نیست در واقع روی دوربینی که نمی‌‌پذیرد خودش صحت آن را، جریمه کند. اینکه شهر آلوده‌تر شده اصلاً ببینید ربطی به این طرح ندارد. من راجع به ازن این‌‌قدر بحث می‌‌شود. ببینید بحث ازن یک بحث جدیدی است در اثر همین‌جور که گفتم گزارش جداگانه‌‌ای راجع به ازن من تهیه کردم اگر خواستید در یک جلسه‌‌ای جدا خدمتتان ارائه می‌‌کنم. ازن بحث کردند این‌‌جا اصلاً ترکیبات در واقع ثانویه است، ازن ترکیب آن با موضوع تابش خورشید ربط دارد. یعنی اصلاً ازن در تابش خورشید شکل می‌‌گیرد، هر چقدر هوا، سایر آلاینده‌‌های آن کمتر باشد لایه‌‌ی تابش خورشید بیشتر می‌‌شود. امسال هم گرما بیشتر است از بقیه‌‌ی سال مشابه، هم تابش خورشید یک درصد بیشتر است. یعنی ابرناکی شهر کاهش داشته امسال. بنابراین به این دو دلیل همین‌جور که خانم دکتر نوری هم کامل توضیح دادند. پمپ بنزین‌‌ها یکی از منشأهای تولید ازن شدند الان به دلیل گازهای فرّاری که تولید می‌‌کنند و کاری که باید کنیم روی کاتالیست‌‌‌ها است. کاتالیست‌‌‌های خودروها اگر درست کار کند، می‌‌تواند در واقع دی اکسید نیتروژن را کاهش دهد و در نتیجه این دی اکسید نیتروژن با ترکیب هیدروکربن‌‌ها نتواند O منفی تولید کند که این منتها همه‌‌ی آن در طرح ما نیست. یعنی طرح ما انتظار نداشته باشید که هر چه مسئله‌‌ی خودروسازی و هر چه مسئله در عالم امکان هست ما این‌‌جا در این طرح حل و فصل کنیم. ازن موضوع آن جدا است. دلایل آن جداگانه است. مسئله‌‌ی آن مسئله‌‌ی بیشتر گرما و مسائل ثانویه است، نه گازهای مستقیم و ان‌‌شاءالله آن را من جداگانه هم خدمتتان گزارش خواهم داد. یک بحث جدی‌‌ که می‌‌شود و خیلی سؤال می‌‌شود، راجع به بحث توسعه‌‌ی حمل و نقل عمومی است. اولاً عزیزان در دوره‌‌ی خود شما خط 7 و 6 راه افتاده. چرا یادمان می‌‌رود مگر این‌‌ها حمل و نقل عمومی نیستند؟ مگر توسعه‌‌ی حمل و نقل عمومی این‌‌ها نیست؟ ایستگاه مهدیه مگر راه نیفتاد، ساخته نشده مگر، اضافه نشده؟ خط 7 که راه افتاده بالاخره مگر این توسعه‌‌ی حمل و نقل عمومی نبوده؟ خط 6 که راه افتاده. ایستگاه‌‌های خط 6 یکی یکی دارد می‌‌آید در مدار ان‌‌شاءالله. ما تا قبل از تابستان همین امسال یعنی تا یک ماه آینده ان‌‌شاءالله ایستگاه امام حسین را اضافه می‌‌کنیم، بعد می‌‌آییم ایستگاه 7 تیر را ان‌‌شاءالله دنبال می‌‌کنیم. ما که حمل و نقل عمومی را داریم به آن می‌‌رسیم. ما کمتر از فکر می‌‌کنم دو هفته‌‌ی پیش است که افتتاح خرید 117 دستگاه مینی‌‌بوس را و 13 دستگاه اتوبوس ‌‌BRT را افتتاح کردیم. بعضی از عزیزان بالاخره حالا دعوت بودند نرسیدند بیایند. ما که کردیم این کار را ... یعنی ما که داریم توسعه‌‌ی حمل و نقل عمومی را می‌‌فهمیم که اگر توسعه‌‌ی حمل و نقل عمومی ندهیم، مردم دچار مشکل هستند و داریم اقدام می‌‌کنیم در آن‌‌جا. هم در مترو، هم در خرید مترو، هم واگن مترو، 70 دستگاه را در واقع کار تولید آن را انجام دادیم تا ان‌‌شاءالله آبان ماه ما 10 قطار جدید به مترو اضافه می‌‌کنیم. هم هدوه‌ی قطارها را در مترو کم کردیم، هم دو تا خط جدید را راه انداختیم، هم مینی‌‌بوسرانی جدید در شهر راه انداختیم، مینی‌‌بوسرانی که تعطیل شده بود در این شهر و همه جا با اتوبوس‌‌های قدیمی با 4 مسافر حرکت می‌‌کرد و همان امکانی که داشتیم در تهیه‌‌ی اتوبوس، اتوبوس نیست در کشور، 13 تا اتوبوس در کشور بود ما رفتیم هر جور شده خریدیم گذاشتیم BRTهای جدید را. اتوبوس در کشور نیست که ما برویم الان تأمین کنیم. بحث واردات و مشکلات ارزی و تولید هست که الان صفر است در موضوع اتوبوس و الا ما دنبال توسعه‌‌ی حمل و نقل عمومی هستیم. اما اگر مرغ و تخم مرغ را به هم وصل کنیم راستش من فکر می‌‌کنم هیچ وقت، هیچ کاری نمی‌‌شود بکنیم. یعنی اگر ما بگوییم که تا حمل و نقل عمومی صد درصد عالی نشده، ما نرویم راجع به خودروهای سواری حرف بزنیم، خب یعنی هیچ کاری نباید کرد در این خصوص و البته برعکس آن اگر همه‌‌ی فشار را هم بگذاریم روی خودرو بگوییم صد درصد خودرو را می‌‌بندیم، بعداً می‌‌رویم حمل و نقل عمومی، این هم شدنی نیست. این‌‌ها گام به گام هم هستند. یک خرده ما سال گذشته در 97 الحمدالله خط‌‌های مترو و اتوبوسرانی را تقویت کردیم، یک خرده طرح‌‌ها را روی سواری فشار را اضافه کردیم. دوباره ان‌‌شاءالله امسال خط 6 را کامل می‌‌کنیم، خط 7 را کامل می‌‌کنیم، اتوبوس‌‌ها و مینی‌‌بوس‌‌های جدیدتر می‌‌خریم، باز در واقع سعی می‌‌کنیم مردم را بیشتر تشویق کنیم به حمل و نقل عمومی. بنابراین واقعاً ما در حمل و نقل عمومی نهایت تلاش را داریم می‌‌کنیم و نمی‌‌شود هم معطل شویم. یعنی این هیچ عدد و رقمی ندارد بگوییم چه موقع ما شروع کنیم به طرح گذاشتن. ضمناً من باید این را هم عرض کنم ما جایگزین کردیم. ببینید راجع به شهر مردگی دوستان می‌‌گویند. این شهر مردگی اثر 38 سال قبل است تصمیمی که گرفته شده، نه کاری که ما کردیم اتفاقاً زنده داریم می‌‌کنیم شهر‌‌ را. ما که برعکس رفتیم. ما که آمدیم ساکنین را هر چقدر در این 38 سال در طرح ترافیک به ساکنین گفتند به شما ربطی ندارد، شما هم مثل بقیه حق استفاده ندارید، ما این حق را دادیم به آن‌‌ها، گفتیم شما حق دارید استفاده کنید. بنابراین هم خروج تا 8 و نیم را آزاد کردیم، ورود تا 5 به بعد را آزاد کردیم. هم در همین طرح به تصویب شما نصف نصف کردیم نسبت به دیگران. سعی کردیم آن فشاری که روی ساکنین بوده کم کنیم. شهر مردگی وجود دارد ما قبول داریم. اما واقعاً اثر این طرح که نیست، این طرح دارد بهبود می‌‌بخشد یک خرده. اثر طرح ترافیکی است که 38 سال قبل گذاشتند گفتند آقا هیچ کسی این‌‌جا نرود بیاید جز این‌هایی که ما به او کارت می‌‌دهیم فقط اجازه می‌‌دهیم و عموم مردم را محروم کردند از این موضوع. الان این طرح، خوبی آن این است که همه‌‌ی مردم احساس آزادی می‌‌کنند. همه می‌‌توانند بیایند در این محدوده. هزینه‌‌شان کم و زیاد دارد می‌‌شود. بنابراین هر کسی می‌‌تواند هزینه‌‌ی خودش را بالانس کند ببیند که چقدر استفاده کند. والا به صورت عمومی ما محدودیت، ممنوعیت را برداشتیم از روی همه که آقا زوج و فرد سه روز مجاز هستی، سه روز ممنوع هستی. قبلاً این‌‌جوری بحث می‌‌کردند می‌‌گفتند آقا سه روز ممنوع هستی در استفاده. اگر بیایی جریمه‌‌ات می‌‌کنیم و عوارض هم می‌‌گیریم. الان ما می‌‌گوییم نه آقا ممنوع نیستی 20 روز رایگان هستی از نظر هزینه‌‌ای، بقیه‌‌ی آن هم آزاد هستی بیایی منتها هزینه‌‌های خود را بالانس کن. ببین اگر واقعاً می‌‌ارزد برایت، اگر کار داری، اگر این‌‌قدر واجب است که پول بدهی بیایی، آزاد هستی و می‌‌توانی بیایی بنابراین رفع داریم می‌‌کنیم این مشکلات را. منتها جوابگوی واقعاً کل مشکلات داخل شهر ناشی از این اجرای طرح، این طرح نمی‌‌تواند چنین چیزی باشد. هزینه‌‌ی سال قبل را که گفتید من ارائه می‌‌دهم. ساکنین و این‌‌ها هم که می‌‌فرمایند ناراضی هستند همین‌جور که به من می‌‌گویید عدد بدهید دوستان خب عدد ندادند. من حاضرم نظرسنجی که ایسپا کرده اطلاعات آن را بدهم، دوستان نظرسنجی را چک کنند هر جوری مایل هستند دقت کنند در آن. اگر یکی هم مدعی است آقا کسی ناراضی است، خب عدد بدهید ما هم بفهمیم که آقا چند درصد ناراضی هستند چه کسی نظرسنجی کرده؟ چقدر است در واقع این نارضایتی؟ ناشی از چه هست نارضایتی؟ در خصوص ساکنین، کارت بلیط و این‌‌ها هم که گفتند دوستان حالا به این طرح ربطی نداشت. حالا آقای نظری گله‌‌ای دیگری را طرح کردند. جواب این را من فرستادم مکتوب آن را هم فرستادم، یک کلام عرض کنم بله خب نرسیده، حالا من تا اطلاعات آن را گرفتم، نوشتم، فرستادم به شورا، بدهند به معاونت برنامه‌‌ریزی ولی همین‌‌جا هم شفاهی عرض کنم. ببینید شورا کاری که گفته بود از نظر فنی شدنی نبود، اصلاً ما کارت بلیط اعتباری‌‌ که سقف نداشته باشد نداریم در مترو. کاری که کردیم امسال، ببینید یک سقف گذاشتیم برای آن. گفتیم، اجازه بدهید، گفتیم که یک سقف می‌‌گذاریم ... نه، نه، لایحه‌‌ی ما نبود، پیشنهاد کمیسیون بود، لایحه‌‌ی، آقای نظری من عرض می‌‌کنم دیگر، لایحه‌‌ی ما نبود. پیشنهاد کمیسیون بود. ما هم قبول کردیم گفتیم خیلی خب یک سال شما می‌‌خواهید به اینها ما بدهیم، ولی چون کارت بدون اعتبار نداریم، یک سقف اعتباری می‌‌گذاریم، اگر تمام شد دوباره امسال شارژش می‌‌کنیم. الان در 98 کاری که کردیم گفتیم 400000 تومان شارژ می‌‌کنیم، اگر تمام شد اعتبار آن، مراجعه کنند دوباره بیشتر از این قابل خواندن در دستگاه اتوبوس نیست. یعنی ما نمی‌‌توانیم یک طرح بیشتر از این عدد را دستگاه‌‌های اتوبوسی نمی‌‌خواندند و الا این کار را هم حتماً انجام می‌‌دادیم برای‌‌ آن‌ها. راجع به نظر آقای الویری من خدمت‌‌ ایشان عرض کردم، میزان پیمایش قابل اندازه‌‌گیری نیست الان در شهر. پیمایشی کردن تردد به زمان، بسته به این است که همه‌‌ی خودروهای شهر RFID روی آن‌‌ها نصب شود یا GPS داشته باشند که این برای 5 میلیون خودروی تهران عدد سرسام‌‌آوری است. واقعاً قابل اجرا حداقل الان نیست، مگر اینکه یک طرح ملی بقیه‌‌ بگذارند روی آن. ما نمی‌‌توانیم در شهرداری این را انجام بدهیم. من راجع به خب خیلی از این سؤالات که گفتید حالا همان بحث‌‌هایی است که من در همان توضیح هم شاید توضیح دادم.

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ خب آن‌هایی که تکراری را نمی‌‌خواهد بقیه‌‌ را ...

سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} ـ من راجع به شفافیت و هزینه‌‌کرد ان‌‌شاءالله این کار را انجام خواهم داد. در سایت تهران من این کار را خواهیم کرد که درآمدها و هزینه‌‌ها را ان‌‌شاءالله به مردم نشان بدهیم و هزینه‌‌ی خانوار هم به اعتقاد من بالا نرفته در این طرح. هزینه‌‌ی خانوار به راحتی می‌‌تواند کاهش پیدا کند. ان‌‌شاءالله ما مجموعاً ... ببینید بحث NTBM در موضوع سوخت وزارت نفت است. موضوعی نیست که ما در شهرداری در واقع الزامی بتوانیم به شرکت نفت کنیم. ما می‌‌توانیم در کارگروه ... آقای مهندس، ببینید، خانم نوری تشریف می‌‌آورند در کارگروه ملی آلودگی هوا، شورا نظرش را در کارگروه ملی آلودگی هوا که عضو هست و خانم نوری تشریف می‌‌آورند، بنده هم می‌‌روم، ما در کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا به عنوان یکی از اعضا می‌‌توانیم این بحث را با وزارت نفت طرح کنیم. اما موضوعی نیست که شهرداری بتواند به تنهایی جواب بدهد چرا NTBM مثلا در سوخت بنزین تهران وجود دارد؟ خب شرکت نفت و محیط زیست و صد تا دستگاه دیگر در این موضوع باید ورود کنند که بشود واقعاً اصلاحش کرد. در هر صورت من همه‌‌ی سعیم این است که عزیزان ما طرح‌‌هایی که می‌‌رویم جلو یقین بدانید ...

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ خب بسیار ممنون.

سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} ـ من جمله‌‌ی آخر را هم اجازه بدهید جهت ...

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ بله بفرمایید.

سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} ـ عرض تشکر هم عرض کنم. مطمئن باشید، ببینید در معاونت حمل و نقل رویکرد ما، کار کارشناسی است. پاسخگویی به همه به خصوص اعضای محترم شورا است. این جلسه به پیشنهاد خود بنده است. هر جلسه‌‌ای عزیزان بگذارند در هر کمیسیونی، در هر جلسه‌‌ای فرعی‌‌ دعوت کنند بنده با افتخار، با میل، با رغبت می‌‌آیم این طرح‌‌ها را توضیح می‌‌دهم. از نظرات عزیزان هم حتماً استفاده می‌‌کنم. اشکالاتی که وجود دارد را بتوانیم ان‌‌شاءالله برطرف کنیم، خدمت بهتری به مردم شهر کنیم. متشکرم.

**5. اعلام ختم جلسه و تاریخ تشکیل جلسه آینده**

نایب رئیس {سید ابراهیم امینی} ـ بسیار ممنون و سپاسگزار از حوصله‌‌ای که اعضای محترم شورا و اصحاب رسانه به خرج دادند. تقدیر و تشکر می‌‌کنیم. همچنین از آقای دکتر پورسیدآقایی که گزارش مبسوطی ارائه دادند و پاسخ دادند به سؤالاتی که اعضای محترم شورا داشتند، تقدیر و تشکر می‌‌کنیم. امیدوار هستیم که سایر معاونت‌‌ها هم گزارش‌‌های حوزه‌‌ی کاری خودشان را بیایند ارائه بدهند و اعضای محترم هم نظرات خودشان را برای پیشبرد بهتر اعلام کنند ان‌‌شاءالله. جلسه‌‌ی آینده روز یکشنبه 23 تیر ماه ساعت 8:45. پایان و ختم جلسه را اعلام می‌‌کنم.

غایبین در زمان شروع جلسه: مرتضی الویری / سید ابراهیم امینی / سید حسن رسولی / محمد علیخانی / الهام فخاری / احمد مسجدجامعی

مسئولان حاضر در جلسه: سید محسن پورسیدآقایی {معاون حمل و نقل و ترافیک} / حمید قهوه‌چیان {مدیر کل تدوین قوانین و امور شورا}

1. . MY TEHRAN [↑](#footnote-ref-1)
2. . GAP [↑](#footnote-ref-2)