



برای حذف موتورسیکلت‌های کاربراتوری، می‌توان با سیاست‌های حمایتی مانند ارائه تسهیلات وام کم بهره یا کمک بلاعوض تلاش کرد تا استفاده از موتورسیکلت‌های برقی توسعه پیدا کند

رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران در گفت‌وگو با «ایران» اعلام کرد

برقی شدن وسایل نقلیه راهی برای حل معضل آلودگی

گزارش

مهماقوی قلب

خبرنگار

سالیان سال است که پایتخت با مسأله آلودگی هوا دست و پنجه نرم می‌کند، هر چند سال یک بار هم مسئولان حوزه شهری با سیاست‌های جدید بویژه در حوزه طرح ترافیک سعی دارند تا آکسیژنی به آسمان تهران تزریق کنند.

این سیاست‌ها تقریباً با صدور مجوز طرح ترافیک از تابستان ۱۳۷۵ با نظارت شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و با همکاری حوزه ستادی و عملکردی سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران شکل گرفت و از اواخر سال ۱۳۷۹ براساس مصوبه شورای عالی هماهنگی ترافیک، محدوده طرح ترافیک گسترش پیدا کرد. اما همچنان دین آسمان آبی شهر بویژه در ماه‌های سرد سال که با وارونگی هوا روبه رو هستیم و تنفس هوای پاک و تمیز برای پایتخت‌نشینان دور از دسترس است؛ دست کم تا زمانی که برنامه‌ها و طرح‌های شهرداری تهران چنانچه شهردار تهران اعلام کرده است، به تمامی و بموقع اجرا شود.

منابع متحرک منشأ ۸۰ درصد

آلودگی بیش از ۸۰ درصد این نوع آلوده‌ها، خودروها و موتورسیکلت‌ها هستند. پس اگر بخواهیم راجع به رفع آلودگی تهران، در گفت‌وگو با «ایران» با اشاره به اینکه در تهران آلوده ذرات معلق زیر دو و نیم میکرون به‌صورت غالب وجود دارد، می‌گویید: طبق بررسی‌های صورت گرفته، منشأ این آلوده‌ها منابع متحرک هستند؛ به تعبیری به طور معمول در طبیعت چنین آلوده‌های با این اندازه وجود ندارد و طبیعت در چنین آلوده‌هایی را تولید نمی‌کند. پس منشأ آنها عمدتاً منابع متحرک

یادداشت

چند نکته درباره آلودگی هوا و مشارکت مردمی

همه ساله با آغاز فصل سرما، شاهد پدیده آلودگی هوا در شهرهای بزرگ به دلایل متعدد هستیم؛ موضوعی که در چند سال گذشته به یک معضل جدی در کشور تبدیل شده است. کاهش این آلودگی نیازمند اقدام و همکاری مشترک بین عموم مردم، نهادهای دولتی و سازمان‌های قانونی ذیربط است. شاید در بیان اولیه طرح موضوع اهمیت مشارکت عموم مردم در کاهش آلودگی هوا موضوعی ساده و کلی به حساب آید اما اجرای اقداماتی از قبیل استفاده از حمل و نقل عمومی به جای استفاده از وسایل نقلیه شخصی، تشویق دارندگان وسایل نقلیه به انجام معاینه فنی مستمر و تعمیر بموقع وسایل نقلیه شخصی موضوعی است که وابسته به ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های بخش دولتی و عمومی است. شاید شهروندان بخواهند این اقدامات را داوطلبانه انجام دهند ولی وقتی تجهیزات و زیرساخت اقدام در سایر بخش‌ها تأمین نباشد و همواره از مردم بخواهیم اقدامی انجام دهند ولی کاری برای تسهیل آن از سوی بخش‌های دولتی و عمومی انجام نشود، نتیجه‌ای به دست نمی‌آید.

آلودگی هوا اثرات نامطلوب زیست محیطی، بهداشتی و... فراوانی به جامی گذارد به طوری که گرم شدن کره زمین، تغییرات آب و هوایی و بیماری‌های مختلف و... از جمله اثرات و عوارض آلودگی هوا به شمار می‌رود و برای کاهش عوارض ناشی از آلودگی هوا باید همه در کاهش آلودگی هوا مشارکت کنیم.

طی سال‌های اخیر در شهرهای مختلف کشور، میزان رغبت مردم به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی نه تنها افزایش پیدا نکرده بلکه کاهش یافته است. دلایلی از جمله کیفیت خودروهای عمومی، عدم نوسازی و کمبود ظرفیت ناوگان حمل و نقل عمومی، هزینه بالای استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی، سهولت خرید موتورسیکلت‌های بنزینی، فرصت خرید خودرو در قالب تولیدات گسترده شرکت‌های خودروساز و امکان دریافت وام تهیه خودرو باعث شده است که بیشتر مردم به استفاده از خودروهای شخصی تشویق شوند.

با این همه مردم باز هم نقش مهمی در کمک به کاهش آلودگی محیط زیست دارند ولی نیازمند افزایش آگاهی، دریافت اطلاعات صحیح و بموقع، تسهیل دسترسی به خدمات و بهبود شرایط اقتصادی برای همکاری و همراهی با دستگاه‌های مسئول هستند.



عکس: سجاد صفری / ایران

از موتورسیکلت‌های برقی توسعه پیدا کند.

موتورسیکلت‌هایی که برای کار از آنها استفاده می‌شود در این خصوص باید در اولویت باشند چرا که چند برابر شخصی‌ها تولید آلودگی می‌کنند. این کار شدنی است و باید وزارت صنایع و جو فعالیت شرکت‌های سازنده موتورسیکلت بنزین‌سوز را بگیرد. همچنین برای حفظ جان مردم و برای تغییر رویکرد اساسی در این حوزه باید از ادامه فعالیت آنها جلوگیری شود تا تنها موتورسیکلت برقی تولید کنند.

نسخه خودروهای فرسوده روشن است، باید از رده خارج شوند

تشریحی هاشمی درباره آلودگی بالای خودروهای فرسوده می‌گوید: خودروهای فرسوده شدت در تولید آلودگی هوای تهران مؤثرند، از آن جایی که قیمت خودرو در کشور ما بسیار بالاست، مردم ترجیح می‌دهند از خودروهای فرسوده که اتفاقاً نامی هم هستند، استفاده کنند و با وجود تولید آلودگی‌های زیاد باز هم از این وسایل نقلیه استفاده می‌کنند. در شهر تهران روزانه حدود ۱۰ تا ۱۲ میلیون لیتر بنزین مصرف می‌شود که بخش عمده‌ای از آن مربوط به خودروهای فرسوده و خارج از رده است. این خودروها با مصرف بالا و آلودگی زیاد در سطح شهر تردد دارند، پس اگر تلاش کنیم که این خودروها را از رده خارج کنیم به کاهش حجم آلوده‌ها کمک خواهیم کرد. طبیعتاً موضوعاتی مانند افزایش ایمنی هم به موازات این کار اتفاق خواهد افتاد. او تأکید می‌کند: نسخه خودروهای فرسوده روشن است که این خودروها باید از رده خارج شوند.

بنابراین باید با یک‌سری سیاست‌های مشخص حتی اجازه حرکت در سطح شهر از این خودروها

در وهله اول باید موتورسیکلت‌های بنزین‌سوز از چرخه ترافیکی حذف شود. وی می‌گوید: در حدود سه دهه قبل یک کار خوب در این حوزه انجام شد و موتورسیکلت‌های دو زمانه که بشدت آلوده بودند، جمع‌آوری شدند و همین باعث شد در آن مقطع شاهد تحولات خوبی باشیم یا بحث حذف سرب از بنزین از کارهای ارزشمندی بود که انجام شد. الان هم مسائل روشن است. باید موتورسیکلت‌های کاربراتوری از چرخه حمل و نقل شهری حذف شود.

در گام اول لازم است که سیاست‌های حمایتی برای تولید و ترویج موتورسیکلت برقی صورت گیرد، در گام دوم اعمال محدودیت‌هایی برای تردد موتورسیکلت‌های بنزین‌سوز در سطح شهر انجام شود و در نهایت هم ممنوعیت کامل تردد این نوع موتورسیکلت‌ها را در برنامه‌های مدیریتی داشته باشیم تا جایی که به هیچ عنوان تردد نداشته باشند. بهترین جایگزین آنها هم موتورسیکلت‌های برقی است و شهرداری هم باید ایستگاه‌های شارژ آنها را در سطح شهر ترویج کند. تشریحی هاشمی اضافه می‌کند: در راستای حذف موتورسیکلت‌های کاربراتوری، می‌توان با یک‌سری تسهیلات وام کم بهره یا کمک بلاعوض تلاش کرد تا استفاده

استانداردهای بسیار پایین دارند. هنوز موتورسیکلت‌های ما کاربراتوری هستند که باعث سوخت ناقص می‌شود، وی می‌گوید: در حدود سه دهه قبل یک کار خوب در این حوزه انجام شد و موتورسیکلت‌های دو زمانه که بشدت آلوده بودند، جمع‌آوری شدند و همین باعث شد در آن مقطع شاهد تحولات خوبی باشیم یا بحث حذف سرب از بنزین از کارهای ارزشمندی بود که انجام شد. الان هم مسائل روشن است. باید موتورسیکلت‌های کاربراتوری از چرخه حمل و نقل شهری حذف شود.

در گام اول لازم است که سیاست‌های حمایتی برای تولید و ترویج موتورسیکلت برقی صورت گیرد، در گام دوم اعمال محدودیت‌هایی برای تردد موتورسیکلت‌های بنزین‌سوز در سطح شهر انجام شود و در نهایت هم ممنوعیت کامل تردد این نوع موتورسیکلت‌ها را در برنامه‌های مدیریتی داشته باشیم تا جایی که به هیچ عنوان تردد نداشته باشند. بهترین جایگزین آنها هم موتورسیکلت‌های برقی است و شهرداری هم باید ایستگاه‌های شارژ آنها را در سطح شهر ترویج کند. تشریحی هاشمی اضافه می‌کند: در راستای حذف موتورسیکلت‌های کاربراتوری، می‌توان با یک‌سری تسهیلات وام کم بهره یا کمک بلاعوض تلاش کرد تا استفاده

بلاعوض تلاش کرد تا استفاده

بلاعوض تلاش کرد تا استفاده

گرفته شود.

من معتقدم که با مصوبه دولت باید رفت و آمد این قبیل خودروها را در سطح کلانشهرها ممنوع کرد.

حرکت دنیا به سمت برقی شدن

تشریحی هاشمی در پاسخ به این سؤال که چه خودرویی باید جایگزین خودروی فرسوده شود، می‌گوید: اگر بنا باشد بازهم خودروهای بی‌کیفیت و بنزین‌سوز جایگزین شوند، با گذشت چند سال از کارکرد این خودروها بار دیگر شاهد آلودگی خواهیم بود. بنابراین حرکت باید به سمت خودروی برقی در دستور کار باشد.

امروزه در انواع خودروهای برقی قیمت‌های رقابتی با خودروهای بنزین‌سوز می‌بینیم یعنی مشکلات گرانی و پیمایش آنها در حوزه شارژ کاهش پیدا کرده است.

در حال حاضر خودروهایی تولید می‌شود که بین ۵۰۰ تا ۷۰۰ کیلومتر به ازای هر بار شارژ می‌توانند پیمایش کنند که اتفاق خوبی است.

آلودگی هوا بدون شک توسط این قبیل از خودروها به صفر خواهد رسید و این فرصتی مناسب برای مدیریت ترافیک شهری و آلودگی هواسی. رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران، می‌افزاید: در بخش اتوبوس‌های حمل و نقل عمومی این خودروهای خدماتی شهر هم این ظرفیت وجود دارد و فناوری‌ها توسعه پیدا کرده است.

هم خودروهای خدماتی شهر مانند خودروهایی که برای رفت و روب استفاده می‌شوند و هم خودروهایی که برای جابه‌جایی زباله هستند، برقی شده‌اند. خودروهای گسترده و کامیون‌ها خودروهای کوچک‌تر نیز برقی شده‌اند. اتوبوس‌ها، مینی‌بوس‌ها، ون‌ها و سواری‌ها هم به‌فوق در دنیا تولید شده و مورد استفاده قرار می‌گیرند.

لزوم مدیریت صنایع آلوده‌کننده هواد داخل شهر

بعضی از صنایع در داخل شهر فعالیت می‌کنند که سبب آلودگی هوا می‌شوند. تشریحی هاشمی در این باره



امیدواری برش

می‌گوید: این نوع صنایع در صورت امکان باید جابه‌جا شوند، در غیر این صورت باید از سوخت‌های پاک استفاده کنند.

آسمان تهران را چه زمانی آبی می‌بینیم؟

رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران، در پاسخ به این سؤال که شهروندان تهرانی چه زمانی می‌توانند آسمان تهران را آبی ببینند، می‌گوید: اگر موضوعات مطرح شده عملی شود، آسمان تهران را آبی خواهیم دید. اگر در ده‌ها و صدها جلسه بگذاریم، اگر در روزهای آلوده که آلودگی هوا بالاست، مدارس، دانشگاه‌ها و ادارات را تعطیل کنیم، باز هم مشکل آلودگی هوا حل نخواهد شد.

الزامی است که اقداماتی که گفته شد را به موازات برقی شدن و توسعه خودروهای برقی و همچنین افزایش سهم حمل و نقل عمومی داشته باشیم. اینکه انبوه خودروهای شخصی در شهر دائم تردد داشته باشند، جای ایراد است.

وقتی مردم ببینند حمل و نقل عمومی خوبی وجود دارد، دلیلی ندارد ماشین شخصی را به خیابان بیاورند. باید با سیاست‌های بازآزنده، استفاده بی‌محابا از خودرو در سطح شهر را هم محدود کنیم.

طرح ترافیک جدید و اثرگذاری آن در کاهش آلودگی هوای پایتخت

تشریحی هاشمی در خصوص طرح ترافیک جدید با بیان اینکه این طرح به امسال نخواهد رسید، توضیح می‌دهد: در بحث طرح ترافیک، شهرداری تهران، بر اساس مصوبه برنامه چهارم شهرداری که در سال گذشته در شورای اسلامی شهر تهران به تصویب رسید، موظف شده برای محدوده طرح ترافیک مطالعات لازم را انجام دهد و پیشنهادات خود را به شورای اسلامی شهر تهران ارسال کند.

طبیعتاً چنانچه این طرح بتواند منافع مردم و بحث آلودگی هوا و تراکم ترافیک را در نقاط بحرانی شهر تهران به نتیجه برساند، حتماً همه مسئولان مرتبط حمایت‌های لازم را خواهند داشت تا هرچه سریعتر اجرایی و عملیاتی شود.

علیرضا زاکانی، شهردار تهران، نهم‌آبان ماه امسال، با حضور در شورای شهر، گزارشی از دستاوردهای سفر به چین ارائه داد که غالب آنها در حوزه حمل و نقل عمومی بود. وی از انعقاد پنج قرارداد ساخت هزار دستگاه اتوبوس دو کابین ۱۸ متری گازسوز، هزار دستگاه اتوبوس ۱۲ متری برقی، ۱۰ هزار دستگاه ون برقی، ۱۰ هزار دستگاه تاکسی برقی و ۱۰ هزار دستگاه موتورسیکلت برقی، به ارزش یک میلیارد و ۴۰ میلیون دلار خبر داد. قرارداد خرید ۷۹۱ واکن مترو که نخستین بخش آن سال آینده وارد کشور می‌شود و انتقال تکنولوژی تولید بوزی (کشنده) از چین به ایران، تقام برای ساخت خط ۱۱ متری و ۳۱ کیلومتر و ۱۹ ایستگاه و امضای تفاهنامه ساخت خط همت مترو با ۲۱ ایستگاه از دیگر خبرهایی بود که شهردار تهران در آن جلسه شورا اعلام کرد و درباره آنها توضیح داد. طی دو سه ماه اخیر، علاوه بر این برنامه‌ها، موضوع‌های زیادی در زمینه آلودگی هوا مطرح شده است. از این دست خبرها که «۲۰ درصد خودروهای نو در آزمون‌های معاینه فنی بزرگ مردمی می‌شوند»، بگذریم، خبرهایی مثل «خودروهای دودزا با گشت‌های نامحسوس شناسایی و متوقف می‌شوند»، «اعلام شرایط جدید اسقاط تاکسی‌های فرسوده» و «توسعه طرح اسکوتر اشتراکی و موتور برقی در پایتخت» امیدوارکننده‌اند.

موضوع آخراً کاربران اخباری، معاون توسعه حمل و نقل پاک سازمان حمل و نقل و ترافیک شهر تهران در سی و هشتمین جلسه شورای هماهنگی معاونان حمل و نقل و ترافیک شهرداری‌های مناطق ۲۲ گانه اعلام کرد و گفت: در حال حاضر، طرح موتور برقی و اسکوتر اشتراکی به‌صورت آزمایشی آموزش ترویجی در برخی نقاط شهرمانند اراضی عباس‌آباد، پارک لاله و دریاچه چیگر اجرا می‌شود و تلاش می‌کنیم تا پایان سال این طرح در کل شهر اجرا شود. ما در حوزه توسعه حمل و نقل پاک به دنبال استفاده بیشتر شهروندان از «میکرو موبیلیته‌ها» هستیم که شامل دوچرخه، موتور برقی و اسکوتر است و به موازات آن، توسعه پایده‌ها را پیاده‌روی را نیز در دستور کار داریم.

اگر این طرح‌ها به‌طور جدی پیگیری و اجرا شود، قطعاً بر کاهش آلودگی هوا مؤثر خواهد بود.

مشوق‌هایی برای استفاده مردم از این ناوگان است.

معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در زمینه برقی‌سازی خودروها با اشاره به اینکه یکی از مهم‌ترین راهکارهای کاهش آلودگی هوا، همین برقی‌سازی است، می‌گوید: بیش از ۱۰ سال است که دنیا به سمت برقی‌سازی ناوگان حمل و نقل عمومی رفته است.

دکترمحسن هرمزی در گفت‌وگو با «ایران» خاطرنشان می‌کند: تجربیات جهانی نشان داده که برقی‌سازی در کاهش آلودگی هوای شهرها بسیار مؤثر است و از برای سازی ناوگان به‌عنوان یکی از راهکارهای اصلی کاهش آلودگی هوا نام می‌برند. در این خصوص برقی‌سازی وسایل حمل و نقل عمومی بر کاهش آلودگی هوای شهرها، اثرگذاری بالایی خواهد داشت. بر اساس مطالعات انجام شده و «سیاهه انتشار»،

درصد زیادی از ذرات معلق که در زمستان با آنها مواجه هستیم، از ناوگان حمل و نقل عمومی یعنی اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها ایجاد می‌شود. البته موتورسیکلت‌ها هم در این مقوله بسیار نقش دارند. این ناوگان، سهم عمده‌ای در انتشار ذرات معلق هوا دارند و طبیعتاً برقی‌سازی و کاهش آلودگی آنها تأثیر عمده‌ای بر



و موتورسیکلت‌ها، بهره‌گیری از ناوگان حمل و نقل کافی و تا حد امکان سالم و در نظر گرفتن

بیشترین میزان آلودگی را تولید می‌کنند. لازم‌ه کاستن از میزان تردد خودروهای شخصی

علت عمده آلودگی هوا در کلانشهرها، وسایل نقلیه است. خودروها و موتورسیکلت‌ها



با اجرای طرح‌های نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و تأمین اتوبوس‌ها، بخش عمده‌ای از ناوگان اتوبوس‌ها،

با اجرای طرح‌های نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و تأمین اتوبوس‌ها، بخش عمده‌ای از ناوگان اتوبوس‌ها،

با اجرای طرح‌های نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و تأمین اتوبوس‌ها، بخش عمده‌ای از ناوگان اتوبوس‌ها،



آلودگی هوا اثرات نامطلوب زیست محیطی، بهداشتی و... فراوانی به جامی گذارد به طوری که گرم شدن کره زمین، تغییرات آب و هوایی و بیماری‌های مختلف و... از جمله اثرات و عوارض آلودگی هوا به شمار می‌رود