

یادداشت

زهرآچیندری | ادیب‌گروه جامعه

سخنگوی شهرداری تهران در گفت‌وگو با «جام‌جم» جزئیاتی از طرح به‌کارگیری تراموا را مطرح کرد

تراموا، مهمان جدید تهران

بعد از مترو و بی‌آرتی، قرار است تراموا هم به پایتخت برسد و در خطوط اتوبوسرانی به حمل‌ونقل مسافران بپردازد. آن‌طور که محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار تهران گفته، تراموای چرخ لاستیکی چینی هفته آینده وارد تهران می‌شود و در خطوط بی‌آرتی آزاد-تهرانپارس مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. این ترامواهای هوشمند قرار است به صورت آزمایشی و در ساعات شبانه‌کار کنند و در صورت موفقیت، طبق قراردادها تعداد بیشتری از این دستگاه‌ها وارد شده و در خطوط اتوبوسرانی به‌کارگیری شوند.

معضل آلودگی هوا حالا دیگر به یک بحران تبدیل شده و روزه‌به‌روز چالش‌برانگیزتر می‌شود. این مسأله به‌خصوص برای کلانشهر تهران از اهمیت بیشتری برخوردار است چراکه تولید گسترده آلاینده‌ها از سوی منابع ثابت و متحرک موجب شده حتی در صورت ورزش باد و بارش باران هم، هوا فقط برای ساعاتی پاک شود، چراکه منابع آلاینده سخت مشغول کارند. دراین میان سهم سیستم حمل‌ونقل عمومی در آلودگی هوا قابل توجه است. آنچنان که به گفته معاون بهداشت وزیر بهداشت ۶ درصد آلودگی هوا ناشی از سیستم حمل‌ونقل موتوری است؛ به همین دلیل هم نوسازی و بهسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی از اولویت‌هایی بوده که در قانون هوای پاک بر آن تأکید شده؛ موضوعی که باز شدن پای تراموا به پایتخت هم در راستای همان مسأله است. آن‌طور که عبدالمطهر محمدخانی، سخنگوی شهرداری تهران به جام‌جم می‌گوید، قرار است دو دستگاه تراموای چرخدار یا ART وارد کشور شده و در مسیر اتوبوس‌های خط آزاد-تهرانپارس و در شیفت شبانه به‌کارگیری شود. در صورت موفقیت دوران آزمایشی، واردات تعداد بیشتری از این ترامواها صورت گیرد.

طبق توضیحات وی، ترامواهای ذکر شده چهار کابینه هستند و حدود ۴۳ متر طول دارند و از همه مهم‌تر این‌که با برق کار می‌کنند. این ترامواها دارای راهبر هوشمند هستند که به آنها کمک می‌کند در صورت فراهم شدن زیرساخت لازم، حتی بدون راننده حرکت کنند. وی درخصوص آماده کردن زیرساخت‌ها هم این‌گونه توضیح می‌دهد: «این ترامواها چرخدار هستند و برخلاف تصویری که از تراموا داریم نیاز به زیرساخت‌های ریلی یا خطوط تأمین برق ندارند و به همین دلیل هزینه راه‌اندازی‌شان نزدیک به صفر است.»

مطهرخانی درخصوص این‌که این ترامواها چگونه می‌توانند به مدیریت آلودگی هوا کمک کنند نیز می‌گوید: «بعد از مترو که سیستم حمل‌ونقل انبوه‌بر است و بالاترین رنج حمل مسافر را دارد، با واردات و به‌کارگیری این ترامواها در خطوط با کاهش چشمگیر مصرف سوخت و به تبع آن آلاینده‌ها مواجهیم و این می‌تواند به بهبود هوا کمک کند.»

حق‌باشماست

پیامک: ۰۱۱۲۴۰۰۳۰۰۰ - تلفن گویا: ۰۴۴۴۰۴۴۴-۲۳۰۱

#آسفالت-لاهیجان

احمدی از لاهیجان

جاده روستایی کاماچال محله خیابان سیدالشهدا بین میدان ورودی رودبنه شهرستان لاهیجان و جاده رشت، آستانه اشرفیه به لاهیجان و لنگرود، بر از چاله است و متأسفانه اداره راه و شهرسازی این شهرستان هیچ اقدامی در این خصوص برای اهالی و ساکنان رودبنه و روستاهای اطراف نمی‌کند.

#ساخت‌وساز-آمل

شهروندی از آمل

مسئولان شورای شهر و شهرداری آمل به بهانه هسته مرکزی شهر، متأسفانه در حال ساخت‌وساز مغازه در اینجا هستند و حتی پارک شهرداری را هم خراب و درختان را هم قطع کردند.

#سهام عدالت

شهروندی از تهران

اگر این سهام برای افراد کم برخوردار است چرا به فقرا سهام عدالت نمی‌دهند اما به دهک‌های برخوردار، این سهام تعلق می‌گیرد؟ چرا مجلس، این مسأله را در قانون بود چه ۱۴۰۳ به صورت قانون متذکر نشده است؟

سهم ۷۰ درصدی مردم از سلامت

علیرضا رئیسی، معاون بهداشت وزارت بهداشت گفت: تعرفه هر چیزی افزایش یافته است جز پزشکی. باوجوداین، پرداختی از جیب مردم بسیار بالاست، به طوری که در حوزه دارو ۶۶ درصد و در آزمایشگاه‌ها ۶۹ درصد است و باید ۳۰ درصد از جیب مردم و ۷۰ درصد از سوی دولت پرداخت شود. /جام‌جم



شیش در مدارس شایع نیست

محمد زینلی، رئیس گروه بیماری‌های منتقله از آب و غذا در وزارت بهداشت و متخصص انگل‌شناسی گفت: خوشبختانه در ارتباط با بحث شیش، شاهد شیوع این مشکل نیستیم. شیش در دمای ۲۰ تا ۳۴ درجه شروع به رشد و تخم‌ریزی می‌کند. در این شرایط فرد آلوده می‌تواند باعث ابتلای افراد دیگر شود. /جام‌جم

بررسی معضل آلودگی هوا از منظر مصرف سوخت و حمل‌ونقل در گفت‌وگو با رئیس کمیسیون سلامت شورای شهر تهران

انتساب مصرف بالای بنزین به مردم منطقی نیست



مهرداد قاسدی

گروه‌جامعه

هواي تهران اين روزها، همان‌طور که آلودگي‌هايش بيشتري مي‌شود، به اندازه برخي تصميمات مسئولان، غيبارآلود و پر از ابهام است؛ در حالي‌که بسياري از شهروندان سال‌هاست در پايتخت و کلانشهرها آرزوي

نفس‌كشيدن در هواي سالم‌تر را دارند، مجلس شوراي اسلامي با تصميمي عجيب، بودجه توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومي را از لايحه ۱۴۰۴ حذف کرده است. اين تصميم نه فقط چالش‌هايي براي کاهش آلودگي هوا ايجاد مي‌کند، بلکه سلامت مردم را با خطرات بيشتري مواجه مي‌سازد. رئيس‌کميسيون سلامت، محي‌عز‌زيست و خدمات شهري شوراي شهر تهران نيز معتقد است هر چه ناوگان حمل‌ونقل عمومي توسعه يابد، مردم کمتر به استفاده از خودروي شخصي تمايل پيدا مي‌کنند. اما واقعي‌ت اين است که وضعيت ناوگان حمل‌ونقل عمومي در ايران، به‌ويژه تهران، به نسبت کشورهای توسعه‌يافته، بسيار ضعيف است. از‌دحام، فرسودگي و فاصله‌هاي زياد ايستگاه‌ها، مردم را از استفاده از اين ناوگان دور مي‌کند و آنها ناگزير به استفاده از خودروهاي شخصي مي‌شوند؛ نتيجه اين همه، چيزي جز افزايش مصرف بنزين و آلودگي بيشتريست. مهدي پيرهادي، رئيس‌کميسيون سلامت، محي‌عز‌زيست و خدمات شهري شوراي شهر تهران در گفت‌وگو با جام‌جم به بررسي وضعيت آلودگي هوا پرداخت.

آلاينده‌ذرات معلق سهم‌موتورسيکلت‌هاست.

آي‌انواع سوخت خودروها نيز مؤثريست؟

لر‌وما بيشتري بودن تعداد خودروها به منزله بيشتري بودن ميزان مصرف بنزين نيست و سبد سوختي ناوگان نيز تعيين‌کننده است. برخي آمارها مي‌گويند که سرنانه تعداد خودرو در ايران يک‌چهارم برخي کشورهای اروپايي است يا اين‌که تعداد خودروها در ايران باتريکه مساوي است اما بايد

به اين مساله نيز اشاره شود که چند درصد از خودروهاي گازوئيلي، برقي يا سوختي در آنها وجود دارد. بايد بدانيم که برخلاف ايران شماره‌گذاري خودروهاي سواري گازوئيلي مجاز بوده و طی سال‌هاي اخير نيز پيشرفت‌هاي زيادي در توسعه وسايل نقليه با سوخت پاک در اين کشورها انجام شده است. از طرفي مقررات سختگيرانه‌اي نيز براي توليد و شماره‌گذاري خودروهاي بنزيني در برخي کشورها وجود دارد، چراکه آلايندگي اين خودروها به‌مراتب از خودروهاي با سوخت پاک و برقي بيشتريست. در اتحاديه اروپا فقط نيمي از خودروها بنزين‌سوز هستند و بقيه‌ا سوخت‌هاي ديگري استفاده مي‌کنند، پس اگر هدف مقايسه ميزان مصرف بنزين باشد، بايد خودروهاي غيربنزيني را از قياس خارج کرد.

آي مي‌انگين پيمائش خودروها در ايران چقدر است؟

صرف وجود خودرو به‌منزله مصرف بنزين نيست و تا زماني که خودروي مذکور به حرکت درنيامد و پيمائش نداشته باشد مصرف سوختي متوجه آن نمي‌شود. آمارهاي مختلف نشان مي‌دهد که مي‌انگين پيمائش خودروها در ايران بسيار بيشتري از ساير کشورهاست. حداقل درخصوص کشورهای اروپايي مي‌دانيم که مي‌انگين پيمائش سالانه خودروهاي شخصي چيزي بين هشت تا ۱۰ هزار كيلومتر است اما اين رقم در ايران بين ۱۵ تا ۲۰ هزار كيلومتر است. مي‌انگين پيمائش سالانه خودروها به عوامل مختلفی از جمله ميزان توسعه‌يافتگي سيستم حمل‌ونقل عمومي وضعيت راه‌هاي درون و برون شهري و... بستگي دارد اما دو فاکتور مهم‌تر در اين خصوص قيمت بنزين و ميزان عوارض تردد‌داست. طبيعتاً زماني که قيمت سوخت ارزان و عوارض تردد پايين باشد ممانعتي براي استفاده از خودروي شخصي در مردم وجود نخواهد داشت. همه مي‌دانيم که قيمت بنزين



نمرات بالاتر د ختران در آزمون‌ها

علي لطيفي، رئيس سازمان پژوهش و برنامه‌ريزي آموزشي گفت: در امتحانات نهايي با مسائل متعددي روبه‌رو هستيم که يکي از آنها دغدغه‌ها و انگيزه‌هاي دانش‌آموزان است. همچنين تفاوت معني‌داري در نمرات دختران و پسران مشاهده مي‌شود، به طوري که مي‌انگين نمرات دختران بالاتر است. /تسني‌م



آي ناوگان حمل‌ونقل عمومي در ايران به نسبت ساير

کشورها چه وضعيتي دارد؟

قبلاً اشاره شد که هرچقدر ناوگان حمل‌ونقل عمومي توسعه‌يافته‌تر باشد، منجر به اين مي‌شود که مردم کمتر از خودروي شخصي استفاده کنند. وضعيت ناوگان حمل‌ونقل عمومي در ايران نسبت به کشورهای توسعه‌يافته بسيار ضعيف‌تر بوده و شهروندان ايراني به سختي از اين ناوگان استفاده مي‌کنند. از‌دحام در ناوگان حمل‌ونقل عمومي، فواصل دسترسي زياد تا محل سکونت افراد و فرسودگي اين ناوگان منجر به دوري مردم از ناوگان حمل‌ونقل عمومي و روي آوردن به خودروي شخصي مي‌شود. بنا بر اين برخي از مردم ايران به‌ناچار از خودروي شخصي استفاده مي‌کنند و اين يعني افزايش مصرف بنزين. البته همان‌طور که در ابتدا نيز اشاره شد مي‌انگين سن ناوگان خودروهاي شخصي و ميزان فرسودگي آنها جزو مهم‌ترين عوامل در ميزان مصرف بنزين و آلايندگي است. تعريف مختلفی براي فرسودگي خودروها وجود دارد اما به‌طورکلي زماني که خودرو حالت استاندارد زمان توليد خود را از دست داده و دچار کاهش ايمي‌ني و بازي‌هي مي‌شود مي‌بايست از ناوگان خارج شود. براساس آمارها يک خودروي فرسوده دو تا سه برابر خودروهاي ديگر آلايندگي دارد و مصرف سوخت آن نيز حداقل ۳۰ تا ۵۰ درصد بيشتريست. در اتحاديه اروپا به خودروهاي بالاي ۱۰ سال به چشم فرسوده نگاه مي‌شود و اين خودروها حداکثر تا سن ۱۵ سالگي از ناوگان خارج مي‌شود اما در ايران مي‌بينيم که خودروهاي ۱۰ تا ۱۵ ساله با قيمت‌هاي گراف کماکان در بازار معامله مي‌شوند و معمولاً هيچ خودرويي به خودي خود از ناوگان حذف نمي‌شود. از طرفي سال‌هاست که چرخه اسقاط خودروهاي فرسوده متوقف شده و هر سال بيشتري از يک ميليون خودرو به تعداد خودروها افزوده مي‌شود. بي‌آن‌که خودروي ديگري از چرخه خارج شود. اين منجر به افزايش سرنانه مصرف سوخت مي‌شود.

آي پس مي‌توان نتيجه گرفت که مصرف بنزين يکي از معضلات اصلي مادر بحث آلودگي هواست؟

بله. البته مي‌توان عوامل ديگري را نيز مطرح کرد. اما نکته مهم اين است که بيشتري‌اين عوامل نشأت گرفته از اقدامات و سياست‌هاي دولت و حاکميت است و مردم نقش کمي در آنها دارند، بنا بر اين نسبت دادن مصرف بنزين بالا به مردم توجيه منطقي ندارد. بديهی است مجموعه‌اي از سياست‌ها و اقدامات اشتباه و برنامه‌ريزي‌هاي غلط در گذشته ما را به اين نقطه رسانده و براي برون‌رفت از اين وضعيت نيز نياز به يک برنامه‌ريزي جامع و طولاني مدت وجود دارد.

آي براي کاهش مصرف بنزين و در نتيجه آلودگي هوا در کلانشهرها به‌ويژه تهران چه مي‌شود کرد؟

بر اين اساس و به ترتيب اولويت و تأثيرگذاري اقدامات، چند پيشنهاده جهت کاهش مصرف سالانه بنزين و در نتيجه آلودگي هوا در شهر تهران وجود دارد. اسقاط خودروها و موتورسيکلت‌هاي فرسوده، توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومي، وضع عوارض و محدوديت‌هاي زماني و مکاني براي تردد وسايل نقليه شخصي، توسعه وسايل نقليه با سوخت پاک، ارتقاي کيفيت سوخت توليد داخلي، ارتقاي استاندارد توليد خودروها و موتورسيکلت‌ها و استفاده از موتورهاي با حجم پايين، بهبود وضعيت راه‌ها و ساختار ترافريقي درون و برون شهري و طراحي قواي محرکه خودروها با توجه به عملکرد در شرايط تريورگرافيك شهرهاي کشور. علاوه بر پيشنهادهاي فوق، خواستار برگزاري جلسه‌اي اضطراري ميان سران قوا هستيم تا نتيجه‌اي کارساز، مفيد و مناسب‌ک‌ه داراي ضمانت اجرائي مناسبی است براي آلودگي هوا داشته باشند.

