



افزایش آلودگی صوتی در برخی مناطق تهران

براساس اطلاعات ایستگاه‌های ثابت سنجش صوت در تهران، در ۱۵ نقطه، آلودگی صوتی در مرحله خطرناک قرار دارد. ایستگاه‌های میدان نماز، میدان الغدیر، بعثت، خراسان، افسریه، نیروی هوایی، شهید گمنام، شهران، تهرانسر، گل‌ها، بهاران، همت، حکیم و آذری ایستگاه‌هایی هستند که شاخص آنها بالای ۷۰ و خطرناک است. همچنین ۹ نقطه دارای شاخص آزاردهنده و هفت نقطه نامناسب برای کودکان و بیماران است و از میان ایستگاه‌های ثابت سنجش صوت در تهران تنها یک نقطه وضعیت مناسب و سالم دارند که ایستگاه گلبرگ است. بر اساس اطلاعات منتشرشده از ایستگاه‌های ثابت سنجش صوت در تهران، آلودگی صوتی در ۱۱ نقطه در مرحله خطرناک قرار دارد.



آمادگی قرارگاه خاتم برای اجرای پروژه مترو اهواز

فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا با بیان اینکه در خصوص پروژه مترو اهواز اعلام آمادگی می‌کنیم، گفت: «تجربه خوب قرارگاه سازندگی در این زمینه وجود دارد و ۲۸۰ کیلومتر تونل پروژه مترو در دست قرارگاه است که بخش عمده‌ای از آن تکمیل شده و بخشی در دست اجرا است.» سعید محمد در آیین آغاز احداث تقاطع غیرهمسطح میدان دانشگاه اهواز تأکید کرد: «مردم اهواز دچار مسائل عدیده‌ای هستند. مسائل این شهر و طولانی شدن روند اجرای پروژه‌های عمرانی این شهر، شایسته نظام مقدس جمهوری اسلامی نیست و باید تلاش‌ها در این شهر چند برابر شود.»

۳۰۰۰۴۱۴ @tweekly_ir Info@Tweekly.ir

مطالب، سوژه‌ها و نظرات خود را برای ما ارسال کنید



خبر

حمایت از بومی‌سازی در کمیته «ساخت داخل» شرکت مترو

در حال حاضر بیش از دو میلیون سفر با استفاده از مترو انجام می‌شود که با توجه به آماده بودن زیرساخت‌ها، هدف‌گذاری شهرداری بر ۶٫۵ میلیون سفر در روز است که قطعا در کاستن از آلودگی هوا سهم بسزایی خواهد داشت. در شرایط فعلی کشور که با تحریم‌های فراوانی روبه‌رو است، مدیریت شهری نیز با اشراف به این مهم و با اعتقاد به استفاده از دانش و توان داخل به‌منظور تأمین و ساخت وسایل حمل‌ونقل عمومی سال‌ها است در پی بومی‌سازی تجهیزات مترو واگن در کشور است که به نظر می‌رسد با وجود کاستی‌ها در تأمین مواد اولیه در این بخش موفق بوده است. علی‌آدم با اعلام خبر فراخوان کمیته «ساخت داخل» شرکت مترو به پیمانکاران واجد شرایط عنوان کرد: «فعالیت‌های این کمیته به‌مرور منجر به کاهش هزینه تأمین تجهیزات و قطعات مترو با وجود تحریم‌های بین‌المللی از طریق حمایت از ساخت داخل خواهد شد.» علی‌آدم، مدیرعامل این شرکت با اعلام خبر فراخوان کمیته «ساخت داخل» مترو به پیمانکاران واجد شرایط عنوان کرد: «از ابتدای سال ۱۳۹۸ کمیته‌ای به نام «ساخت داخل» با هدف تکیه بر توانمندی شرکت‌های ایرانی جهت تأمین نیازمندی‌های سخت‌افزاری خطوط و ایستگاه‌های مترو، در شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه راه‌اندازی شد.»

مدیرعامل شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) با اشاره به اینکه در بخش ساختمانی و فیزیکی ساخت تونل به خودکفایی رسیده‌ایم، گفت: «حدود ۷۰ درصد از تجهیزات و ساخت قطعات مترو نیز بومی‌سازی شده است.» او با اشاره به اینکه برنامه‌ها و تصمیم‌های این کمیته توسط هیئت‌مدیره شرکت به‌طور دقیق رصد می‌شود، عنوان کرد: «وظیفه اصلی کمیته ساخت داخل، شناخت و انتخاب پیمانکاران واجد شرایطی است که ضمن رعایت استانداردهای مورد تأیید شرکت مترو، بتوانند تجهیزاتی همانند قطعات واگن، آسانسور، پله‌برقی را با بهترین کیفیت ممکن و هزینه‌ای قابل‌قبول از محل تولید داخل تأمین کنند.» امام با اشاره به اینکه هیئت‌مدیره شرکت مترو بر سرعت بخشیدن در بهره‌گیری از توان شرکت‌های داخلی تأکید دارد، گفت: «خوشبختانه فراخوان این کمیته به شرکت‌های داخلی، با استقبال خوبی مواجه شده است.» مدیرعامل شرکت مترو در پایان تأکید کرد: «ماموریت اصلی کمیته ساخت داخل، بومی‌سازی تجهیزات مترو در شرایط سخت تحریم‌های بین‌المللی است. فعالیت‌های این کمیته قرار است منجر به کاهش هزینه تأمین تجهیزات و قطعات، ارتقای توان و ظرفیت شرکت‌های داخلی و حمایت از ساخت داخل شود.» او با تأکید بر اینکه با حمایت و پشتیبانی دولت و سایر دست‌اندرکاران قادر به تولید ۱۰۰ درصدی در بخش تجهیزات نیز خواهیم بود، اعلام کرد: «با توجه به تحریم‌های ظالمانه بین‌المللی؛ با مهندسی معکوس به موفقیت‌های زیادی در زمینه ساختمانی و تجهیزاتی مترو دست یافته‌ایم و به‌طورقطع به همت تولیدکنندگان داخلی خودکفایی کامل در بخش تجهیزات نیز امکان‌پذیر خواهد بود.»

سوزن‌های تولیدشده صنایع ریلی ایران توسط راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تأیید شد



به گزارش روابط عمومی مؤسسه صندوق پس‌انداز کارکنان راه‌آهن، این سوزن‌ها که در صنایع ریلی، نقش تغییر مسیر قطارها، جابه‌جایی خطوط حرکت قطارها، مدیریت ورود و خروج قطارها در ایستگاه‌ها را برعهده دارد، در شرکت صنایع ریلی ایران (ایرید) از شرکت‌های زیرمجموعه مؤسسه صندوق پس‌انداز کارکنان راه‌آهن تولید می‌شود. براساس این گزارش، با ارزیابی کیفی به‌عمل‌آمده توسط کارشناسان فنی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، مجوز استفاده آزمایشی و تحت کنترل تکه مرکزی منوبلوک که اصلی‌ترین قطعه یک سوزن است و حدود ۲۵٪ ارزش ربالی آن را شامل می‌شود، صادر شد. اولین قطعه در تاریخ ۸/۷/۱۳۹۸ در ایستگاهی در مسیر زنجان به تیریز نصب و عملکرد آن به‌طور ویژه توسط تیم کارشناسی ایرید تحت پایش قرار گرفت. بعد از گذشت حدود سه ماه از کارکرد قطعه و عبور نزدیک به ۲۵۰ قطار باری و مسافری با وزنی بیش از ۳ میلیون تن از روی آن، با توجه به بررسی عملکرد میدانی قطعه توسط کارشناسان راه‌آهن، مجوز استفاده از آن در خطوط ریلی برای حداکثر سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت، توسط اداره کل خط و سازه‌های فنی راه‌آهن، صادر و مقرر شد که تعداد دیگری از قطعه مذکور در مناطق دیگری از کشور استفاده شود. شایان ذکر است میزان ارزیابی پروژه‌های داخلی سازی ایرید، برابر ۱۴۴۸ یورو است که با توجه به متوسط تولید سالانه ۴۰۰ سوزن، ارزیابی آن بالغ‌بر ۵۸۰۰۰۰۰ یورو در سال می‌شود. فعالیت‌های انجام شده، علاوه بر کاهش ارزیابی قابل‌توجه و ایجاد اشتغال در داخل، با توجه به استفاده از توانمندی‌های حداقل ده شرکت داخلی، در کاهش هزینه‌های تولید نیز بسیار مؤثر است. همچنین پیش‌بینی می‌شود با برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده و شروع تولید ایتوه، تا پایان سال جاری حداقل تعداد ۳۰ سوزن و در سال آینده نیز حداقل ۳۰۰ سوزن با تکه مرکزی داخلی روانه بازار شود.

سرانجام پس از ماه‌ها کشمکش میان دولت و مجلس برای افزایش قیمت بنزین، عاقبت این دولت بود که گرانی بنزین را رقم زد. دولت، جمعه ۲۴ آبان ماه، از میان حامل‌های مختلف انرژی قیمت بنزین را به دو سطح جدید تغییر داد. حسن روحانی، رئیس‌جمهوری، هدف از اصلاح قیمت بنزین را انتقال منابع از ۲۵ درصد اغنیای جامعه به ۷۵ درصد نیازمندان اعلام کرده است. هم‌زمان با این تصمیم، مهم‌ترین سؤال میزان اثرگذاری افزایش قیمت این حامل انرژی، بر سایر بخش‌های اقتصادی به‌ویژه حمل‌ونقل پیش آمد که متأسفانه به اعتقاد بسیاری از مسئولان و کارشناسان از این دیگ آبی برای حمل‌ونقل گرم نمی‌شود. محمد علیخانی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورا نیز بر این اعتقاد است که اراده‌ای نزد دولتمردان در تخصیص بودجه از محل افزایش نرخ بنزین دیده نمی‌شود. او در گفتگویی با هفته‌نامه «حمل‌ونقل» به این موضوع پرداخته است.

دلیل خودداری دولت در دادن سهم حمل‌ونقل عمومی از محل درآمد حاصل از افزایش قیمت سوخت را در چه می‌دانید؟

متأسفانه مسئولان ما درک درستی از حمل‌ونقل عمومی ندارند. دو سال پیش با ۱۰ هزار میلیارد می‌شد ۲ هزار واگن خریداری کرد اما امروزه با افزایش نرخ ارز و اتفاقات اقتصادی در چند ماه اخیر این عدد حداقل به سه برابر افزایش پیدا کرده است. شرایط جوی در هفته‌های گذشته باعث افزایش ۲۰ درصدی مردم از مترو و اتوبوس‌های تندرو شده است. این اتفاق در کوتاهمدت افتاده که با تغییر رویکرد شورای شهر و مدیریت شهری در ارتباط با تقویت حمل‌ونقل و توسعه خطوط مترو و نوسازی حمل‌ونقل عمومی واگن‌های مترو و اتوبوس‌ها می‌توان ۲۰ درصد مشتریان مقطعی مترو و اتوبوس را دائمی کرد. یک بخش مهم در تخصیص سهم حمل‌ونقل عمومی از افزایش قیمت بنزین در جهت کمک به ۶۰ میلیون ایرانی هزینه خواهد شد و بخش دیگر آن‌هم باید به تقویت

زیرساخت‌ها برگردد چراکه ۹۳ درصد مردم خواستار حل مشکل آلودگی هوا هستند که این مشکل بدون سرمایه‌گذاری شهری و همراهی دولت حل نمی‌شود.

چرا کمیسیون حمل‌ونقل عمومی برای تحقق بودجه حمل‌ونقل عمومی پس از گرانی بنزین اقدامی نمی‌کند؟ با پیگیری‌های صورت‌گرفته قرار شد تا دولت برای خرید اتوبوس در سراسر کشور ۶ هزار میلیارد تومان اعتبار اختصاص دهد که از این رقم ۳ هزار میلیارد تومان سهم حمل‌ونقل تهران در نظر گرفته شده است.

در این طرح قرار است از میان ۳ هزار دستگاه اتوبوس خریداری‌شده از محل اعتبارات دولتی، ۱۵۰۰ دستگاه آن به ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران وارد شود. اقدامی که به آن اشاره شد قرار است طرف یک سال آینده به ثمر بنشیند.

تهران تا افاق ۱۴۰۰ به چند دستگاه اتوبوس نیاز دارد؟ اتوبوس‌های فعال در ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران

رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران:

مسئولان درک درستی از حمل‌ونقل عمومی ندارند



امروز ۵۹۰۰ دستگاه است که درصد بالایی از این تعداد نیز فرسوده هستند که به همت مسئولان اتوبوسرانی توانسته‌اند تاکنون دوام بیاورند. همانطور که می‌دانید افزایش نرخ بنزین موجب شد تا وضعیت حمل‌ونقل عمومی در بخش زیرزمینی مترو در حالت حادی قرار بگیرد. برای حل مشکل فعلی و کاستن از ازدحام از دولت درخواست می‌کنیم تا موانع قانونی برای واردات اتوبوس را بردارد. واردات قطعات به کشور و مونتاژ آن به زمان یک‌ساله نیاز دارد اما آلودگی و افزایش تقاضا برای استفاده از حمل‌ونقل عمومی قطعا انتظار یک‌ساله را تاب نمی‌آورد. باید بخشی از واردات ما به اتوبوس‌های آماده استفاده منحصراً شود تا هرچه سریع‌تر حمل‌ونقل شهر تهران از وضعیتی که در آن گرفتار شده است خلاصی پیدا کند.

شهردرار تهران نیز قرار است در جلسات هیئت دولت به موضوع حمل‌ونقل عمومی بپردازد تا شاید این اقدام مسکنی باشد تا دولت بودجه مصوب را در اختیار شهرداری‌ها قرار دهد. امروز ۵۹۰۰ دستگاه است که درصد بالایی از این تعداد نیز فرسوده هستند که به همت مسئولان اتوبوسرانی توانسته‌اند تاکنون دوام بیاورند. همانطور که می‌دانید افزایش نرخ بنزین موجب شد تا وضعیت حمل‌ونقل عمومی در بخش زیرزمینی مترو در حالت حادی قرار بگیرد. برای حل مشکل فعلی و کاستن از ازدحام از دولت درخواست می‌کنیم تا موانع قانونی برای واردات اتوبوس را بردارد. واردات قطعات به کشور و مونتاژ آن به زمان یک‌ساله نیاز دارد اما آلودگی و افزایش تقاضا برای استفاده از حمل‌ونقل عمومی قطعا انتظار یک‌ساله را تاب نمی‌آورد. باید بخشی از واردات ما به اتوبوس‌های آماده استفاده منحصراً شود تا هرچه سریع‌تر حمل‌ونقل شهر تهران از وضعیتی که در آن گرفتار شده است خلاصی پیدا کند. شهردار تهران نیز قرار است در جلسات هیئت دولت به موضوع حمل‌ونقل عمومی بپردازد تا شاید این اقدام مسکنی باشد تا دولت بودجه مصوب را در اختیار شهرداری‌ها قرار دهد.

واقعاً اهمیت حمل‌ونقل عمومی در تهران تا چه حد باید باشد؟ منظور سیاست‌گذاری‌هاست. اهمیت حمل‌ونقل عمومی آن را در ردیف ارزاق عمومی قرار می‌دهد. از آنجاکه تمامی شهروندان ما دارای خودرو شخصی نیستند و اگر هم دارند به صلاح نیست از آن در شرایط فعلی آلودگی هوای شهر از آن استفاده کنند لذا ناگزیر به استفاده حمل‌ونقل عمومی هستند، کشورهایی که مسئولان آن درک درستی از حمل‌ونقل عمومی دارند نوسازی و توسعه و پیشرفت آن را در رأس امور خود قرار داده‌اند و با این کار به‌خودی‌خود از تحمیل مشکلات به شهروندان خود کاسته‌اند. این در حالی است در ایران به‌رغم افزایش قیمت بنزین و ایجاد محدودیت در استفاده از حمل‌ونقل عمومی نهنتها به توسعه و نوسازی حمل‌ونقل عمومی توجهی نمی‌شود که سهم این بخش نیز از محل افزایش نرخ سوخت پرداخت نمی‌شود.

هدفمندی یارانه به ترویج دوچرخه‌سواری کمک نکرد

چرا دوچرخه مهم است؟



کاهش حجم ترافیک درون‌شهری که نتیجه آن کاهش میزان مصرف سوخت و کاهش اتلاف وقت شهروندان امر مهمی است که با استفاده از دوچرخه هم روی زندگی فردی جوامع و هم روی چرخه اقتصاد و مدیریت سوخت تأثیرات فراوانی می‌گذارد و سبب کاهش بروز بیماری‌های قلبی و تنفسی و بیماری‌های استخوانی می‌شود. با توجه به هدفمندسازی یارانه‌ها در کشور استفاده از دوچرخه را می‌توان راهکاری مؤثر برای مقابله و کنترل مشکلات حمل‌ونقل درون‌شهری دانست اگر که همکاری و درک درستی از این نیاز مردم نزد مسئولانی باشد که تخصیص بودجه در اختیار آنها است. به گزارش هفته‌نامه «حمل‌ونقل» کم‌توجهی دستگاه‌های اجرایی حمل‌ونقل عمومی به دوچرخه و تلاش یک‌سویه شهرداری پس از هدفمندشدن یارانه‌ها نیز نتوانست کمکی به ترویج دوچرخه‌سواری در تهران شود. با ظهور خودروها در جوامع، هرچند تحرک و راحتی جابه‌جایی اشخاص تا حدودی افزایش‌یافته، اما اثرات ناخوشایندی از جمله تلفات ناشی از سوانح رانندگی، آلودگی هوا و مصرف بیش‌ازحد سوخت پدیدار شدند. امروزه بسیاری از شهروندان حتی در فواصل کوتاه، به‌جای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری از خودروی شخصی استفاده می‌کنند؛ بنابراین توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل پاک و مباحثی همچون توسعه پایدار و راهکارهای کاهش آلودگی هوا، افزایش روزافزون دارد.

گسترش پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری به‌عنوان یکی از شیوه (مد) های حمل‌ونقل درون‌شهری بیش از گذشته موردتوجه قرارگرفته است. با توجه به اهمیت موضوع حفظ محیط‌زیست، کاهش هزینه‌های شخصی و عمومی، استفاده از پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری در مسیرهای کوتاه و متوسط شهری در دستور کار مدیریت حمل‌ونقل شهری قرار گرفته و به دنبال آن واحد توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل پاک در سازمان حمل‌ونقل و ترافیک ایجاد شده است. افزایش مقررات مربوط به جلوگیری از آلودگی‌های زیست‌محیطی در شهرها متأثر از تصمیمات بین‌المللی و ملی می‌تواند بسیاری از کشورها را در شرایط بسیار سخت تصمیم‌گیری و اقدام فوری قرار دهد. توجه به موضوع کاهش آلودگی‌های صوتی و هوا در شهرهای بزرگ با افزایش استفاده از سیستم حمل‌ونقل دوچرخه از راهکارهای موجود تلقی و تأثیر مستقیم در حفظ محیط‌زیست جهان دارد. تحولات در بهینه‌سازی دوچرخه به لحاظ اقتصادی و کاهش هزینه‌های تولید و تنوع در آنها در سال‌های اخیر ویژگی‌های موجود همانند فاقد آلودگی هوا و صوتی، اقتصادی‌بودن، اشغال کم فضا، دسترسی توسط تمام

اعضای خانواده و دسترسی سریع‌تر نسبت به خودرو و در مسافت‌های کوتاه افزوده است. درحالی‌که در اکثر کشورها حدود ۴۰ درصد تولید سفر مربوط به کار و تحصیل می‌شود (تا ۵ کیلومتر) و مابقی برای خرید، خدمات، تفریح و فعالیت‌های اجتماعی می‌شود، هدایت و برنامه‌ریزی برای این‌گونه سفرها از طریق استفاده از دوچرخه می‌تواند بخش قابل‌توجهی از ظرفیت جابه‌جایی را به خود اختصاص دهد. با توجه به مزایای خاص دوچرخه، رویکرد جدیدی به این وسیله نقلیه شده است. یک نمونه از توجه دولت به دوچرخه، مصوبه سال ۱۳۶۸ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران است که طراحی مسیرهای مخصوص عبور دوچرخه را در شهرهای با جمعیت بیش از ۵۰ هزار نفر موردتوجه قرار می‌دهد. ایده شهر سالم، یکی دیگر از این گوشش‌ها به شمار می‌رود که از جانب شهرداری تهران در راه شناخت عوامل مساعد فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی به‌منظور اصلاح فرهنگ شهروندی در میان طیف‌های گوناگون جامعه صورت گرفته است. مشکلات اصلی در طراحی و اجرای مسیرهای دوچرخه‌سواری در شهرهای ایران عبارتند از: نبود فضای کافی، تخصیص نامناسب فضا، وجود پارک حاشیه‌ای و توزیع نامناسب کاربری‌ها؛ اما با توجه به اینکه در نقشه، شهرهای جدید با علم به این معضلات طراحی می‌شوند می‌توان به‌راحتی مسیرهای دوچرخه را در شبکه شهر در نظر گرفت. شهر ارومیه نیز از این قاعده مستثنی نیست. وجود خطوط دوچرخه در شهرها سبب امنیت خاطر دوچرخه‌سواران و مردم و ترویج فرهنگ دوچرخه‌سواری می‌شود. وجود خطوط مخصوص دوچرخه موجب اهمیت‌دادن به این وسیله حمل‌ونقل شده و ساکنان شهرها وقتی می‌بینند که به این وسیله بها داده می‌شود به این وسیله رو می‌آورند و موجبات تندرستی خود و سلامت جامعه و از همه مهمتر کاهش ترافیک و آلودگی شهرها می‌شود. یک‌میلیون دوچرخه و حتی بیشتر به‌اندازه یک خودرو آلودگی ندارد و در کل می‌توان گفت اصلاً آلودگی ندارد.