

یادداشت سیدمحمد مهدی میرزایی قمی\*

تهران و موتورهایش در یک نگاه



در نگاه اول به بسیاری از مناطق تهران، به‌ویژه محدوده‌های مرکزی شهر و معابر آن، بیشتر از هر چیز انبوه موتوسیکلت‌هایی که در حال تردد هستند، به چشم می‌آید. ناوگان موتوسیکلت‌های تهران، علاوه بر آثار اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی، پیامدهای محیط‌زیستی فراوانی نیز بر پایتخت و شهروندان آن برجای می‌گذارد که در این مطلب نگاهی گذرا به برخی آمارها و اطلاعاتی خواهیم داشت که آگاهی از آنها خالی از لطف نیست.

بنابر آمار ارائه‌شده توسط پلیس راهور، تا پایان ۱۴۰۰ تعداد ۲ میلیون و ۴۵ هزار و ۳۸۵ دستگاه موتوسیکلت در تهران پلاک‌گذاری شده‌اند. البته به این عدد، آمار موتوسیکلت‌های فاقد پلاک را که اطلاعات آنها در پایگاه اطلاعات پلیس راهور ثبت نشده است نیز می‌بایست اضافه کرد.

در سال ۱۴۰۰، حدود ۴ هزار دستگاه موتوسیکلت در کشور تولید شده که ۵ هزار دستگاه از آنها برقی بوده‌اند؛ در صورتی که براساس قانون هوای پاک، می‌بایست ۱۰ درصد از سهم سبب تولید (یعنی حدود ۲۵ هزار دستگاه) به تولید موتور برقی تخصیص می‌یافت.

بالغ بر ۹۰ درصد موتوسیکلت‌های موجود در تهران، دارای سیستم سوخت‌رسانی کاربراتورری هستند. از این بین، تعداد یک میلیون و ۹۹۹ هزار و ۳۰۹ دستگاه موتوسیکلت معادل ۷۶ درصد از کل موتوسیکلت‌ها، فرسوده محسوب می‌شوند و جالب اینکه یک دستگاه موتوسیکلت کاربراتورری فرسوده معادل ۱۰ دستگاه موتوسیکلت انژکتوری نو و معادل ۱۳ دستگاه خودروی بنزینی یورو۵، آینده‌منشر می‌کند.

شهم موتوسیکلت‌ها از حمل‌ونقل روزانه در تهران در ساعات اوج ترافیک برابر ۱۳ درصد و در ساعات غیراوج برابر ۶ درصد است.

در سال ۱۴۰۰، فقط ۲۵۰ دستگاه موتوسیکلت از کل موتوسیکلت‌های تهران برای اخذ گواهی معاینه فنی به مراکز مکانیزه معاینه فنی مراجعه کرده‌اند.

هر دستگاه موتوسیکلت، مسالاته به‌طور میانگین، ۹۰۰ کیلوگرم انواع آلاینده‌های گازی و ذرات معلق، تولید و منتشر می‌کند.

براساس آمار سیاهه انتشار سال ۱۳۹۶ شهر تهران، ۱۲،۱۳ درصد از انتشار آلاینده‌های گازی و ۱۰،۱ درصد از انتشار ذرات معلق ناشی از تردد موتوسیکلت‌هاست. با برقی‌سازی کل موتوسیکلت‌های بنزینی تهران، به همین میزان انتشار آلاینده‌ها کاهش می‌یابد. در صورتی که کل موتوسیکلت‌های تهران برقی شوند، در روزهای آلوده سال به‌طور میانگین ۱۵ تا ۲۰ درصد از غلظت ذرات معلق هوا در تماس با مردم کاهش پیدا خواهد کرد.

استاندار سازمان حفاظت محیط‌زیست برای صدای عبوری موتوسیکلت‌ها براساس ظرفیت سایلندر در مرحله تولید در کارخانه (COP, TA) بین ۷۵ تا ۸۵ دسی‌بل است. در صورتی که صدای عبوری موتوسیکلت‌ها در سطح شهر تهران براساس طول عمر و میزان کارکرد آنها، بالاتر از ۸۰ دسی‌بل و به‌طور میانگین، بین ۸۲ تا ۸۵ دسی‌بل است. البته این میزان آلاینده صوتی شامل موتوسیکلت‌های برقی – که یکی از مهم‌ترین مزیت‌های آن صدای بسیار پایین آنها به‌شمار می‌آید – نیست.

موتوسیکلت‌ها در بین وسایل نقلیه موتوری در انتشار صدا سهم ۴۹ درصدی دارند. توجه به تردد زیاد موتوسیکلت‌ها در کاربراتورری در مناطق مرکزی شهر تهران به‌ویژه محدوده بازار و همچنین، استفاده از بوق به‌لیل حجم بالای تردد و ترافیک، در این مناطق سطح آلودگی صوتی بسیار بالاست. در کنار موارد بالا براساس آیین‌نامه ماده ۲ قانون هوای پاک تمامی دستگاه‌های موضوع ماده ۵۵ قانون مدیریت خدمات کشوری مکلفند ناوگان موتوسیکلت خود را برقی کنند. در همین آیین‌نامه مقرر شده که صدور مجوز جدید یا تمدید مجوزهای پیشین شرکت‌های حمل‌ونقل بار و کالا منوط به برقی‌شدن ناوگانشان شود.

از آنجایی که جایگزینی موتوسیکلت‌های کاربراتورری با موتوسیکلت‌های برقی از مؤثرترین راهکارهای کاهش آلودگی هواست، شهرداری تهران نیز این موضوع را در دستور کار جدی خود قرار داده و برنامه‌های کارآمدی را برای این موضوع در نظر دارد. در نخستین اقدام، طی تفاهنامه‌ای با شرکت ملی پست جمهوری اسلامی ایران مقرر شده تمامی ناوگان این شرکت در شهر تهران با کمک شهرداری تهران با موتوسیکلت‌های برقی جایگزین شوند که اخیراً آیین‌رومایی از این طرح با تحویل ۱۰۰ دستگاه موتوسیکلت برقی بر گزار شد. همچنین شهرداری تهران برنامه توسعه ۷۰۰۰ دستگاه موتوسیکلت برقی در سال آینده را در دست اجرا دارد. یقیناً با کمک دولت و سایر نهادهای مربوطه می‌توان در اجرای این مهم تسریع صورت داد و در آینده نزدیک به نقطه‌ای رسید که اکثر موتوسیکلت‌هایی که در شهر تهران تردد می‌کنند، برقی باشند. البته این مهم صرفاً با ارائه تسهیلات و تشویقات مناسب برای راکبان قابل انجام بوده که منابع آن می‌بایست با کمک دولت تأمین شود.

\* مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران

حفاظت

یگان حفاظت بانوان شهرداری راهاندازی می‌شود

مشاور شهردار تهران و فرمانده یگان حفاظت شهرداری تهران، از به‌کارگیری یگان حفاظت بانوان در این واحد با توجه به مطالعات و آسیب‌شناسی‌های صورت گرفته برای سال آینده خبر داد و گفت: «برای جلوگیری از بروز مشکلات و چالش‌های احتمالی، به کارگیری نیروهای زن برای سال آینده را در صورت تصویب شورای اسلامی شهر تهران در برنامه و دستور کار قرار داده ایم. در گام نخست و مرحله اول، قرار است حدود ۲۰۰ بانوی نیروی یگان حفاظت شهرداری تهران جذب شوند. البته حتی اگر بتوانیم در گام اول ۱۰۰ بانوا هم جذب کنیم، خوب و قابل‌قبول است.» به گزارش همشهری، سرهنگ سیدهای موسوی افزود: «در تهران ۹ بوستان برای بانوان وجود دارد و در این فضاها باید حتماً از یگان حفاظت بانوان استفاده کرد تا از بروز مزاحمت در پارک‌ها برای بانوان جلوگیری کرد. این کار در حال حاضر توسط نیروهای پیمانکار انجام می‌شود؛ همچنین در اماکن و فضاهایی مانند ایستگاه‌های مترو، مراکز تفریحی و گردشگری از قبیل برج میلاد و... از یگان حفاظت بانوان استفاده خواهیم کرد.»



عکس همشهری: امیر پناه پور

نوسازی اتوبوس‌ها و تاکسی‌ها با مولدسازی

زاکانی: برای تجهیز حمل‌ونقل همگانی به ۵۰۷ هزار میلیارد تومان نیاز است که این مقدار را باید از طریق مولدسازی به‌دست بیاوریم

**خام‌فروشی ندرامیم**

شهرداری تهران قصد دارد با مولدسازی ارزش افزوده املاک خود را افزایش دهد و بنا به گفته شهردار تهران با این کار به دنبال استفاده بهینه از امکانات شهر است. علیرضا زاکانی در تأیید این موضوع به همشهری گفت: «مولدسازی رویه‌ای عقلانی در شهرداری است تا از امکاناتی که استفاده می‌کنیم حداکثر بهره‌مندی را داشته باشیم و در واقع آنچه به‌عنوان مولدسازی در دولت مطرح می‌شود با مولدسازی در شهرداری تفاوت دارد. به هیچ عنوان فروش گسترده اموال در شهرداری و مواردی از این قبیل که مطرح شده، صحت ندارد.»

او در ادامه افزود: «مولدسازی در شهرداری به معنای فروش اموال دولتی نیست، بلکه به معنای فروش خدمات و خدماتی است که شهرداری می‌تواند ارائه دهد. به عنوان مثال، شهرداری می‌تواند خدماتی مانند نگهداری فضای سبز، نظافت و جمع‌آوری زباله را به بخش خصوصی واگذار کند. این کار به نفع شهرداری است و می‌تواند به بهبود خدمات و کاهش هزینه‌ها منجر شود.»

**سهمین برادران**  
روزنامه‌نگار

**گزارش**

مولدسازی در دولت سبزیان هاست و حالا این بحث به حوزه شهری کشیده شده و منتقدان به دنبال تشابه میان مولدسازی دولت و مولدسازی در شهرداری تهران هستند. در این بین، عده‌ای به اشتباه از طرح مولدسازی در شهرداری با عنوان «فروش املاک شهر» یاد می‌کنند؛ فارغ از اینکه با نگاهی به تجربه زیسته شهرداری تهران متوجه می‌شوید که مدیریت شهری با فروش املاک، در جای دیگری ارزش افزوده ایجاد می‌کنند. فروش املاک شهری از ادوار گذشته در مدیریت شهری وجود داشته و به‌عنوان مثال، شهرداری تهران برای تأمین مالی ۲۰ درصد از هزینه‌های پایتخت و تأمین بخشی از منابع غیرنقد خود در سال ۹۸ – یعنی در دوره مدیریت شهری گذشته – لیست اموال قابل فروش و ۵۹۵ فقره از املاک متعلق به خود را منتشر و اعلام عمومی کرده است و فروش املاک در شهرداری موضوع تازه‌ای نیست. اما شهرداری‌ها برای فروش املاک خود باید ممویبه شورای شهر که نهاد نظارتی است را دریافت کنند و این اقدام باید با تأیید آنها صورت گیرد. این در حالی است که شهرداری تهران در دوره اخیر، علاوه بر تأیید اعضای شورا، برای افزایش شفافیت و کاهش فساد، بخشی از املاک قابل فروش خود را در بورس عرضه کرد که اقدامی نوین محسوب می‌شود.

یک پنجم خودروهای تهران، ترمز استاندارد ندارند

گزارش همشهری از وضعیت معاینه فنی وسایل نقلیه تهران در سال جاری

تهران به همشهری نشان می‌دهد که از هر ۲ خودروی تهران یکی در آزمون وضعیت ظاهری مردود می‌شود. از سوی دیگر به ازای هر ۴ خودروی پایتخت، یکی از نظر گازهای خروجی غیراستاندارد و آلاینده ایراد دارد و از هر ۵ خودرو، یکی هم نقص اثر گذار ترمز و تداخت؛ تجربیات جهانی نشان می‌دهد که یکی از راهکارهای علمی و اقتصادی برای کاهش آلودگی هوا و ارتقای سطح ایمنی تردد، انجام

تهران به همشهری نشان می‌دهد که از هر ۲ خودروی تهران یکی در آزمون وضعیت ظاهری مردود می‌شود. از سوی دیگر به ازای هر ۴ خودروی پایتخت، یکی از نظر گازهای خروجی غیراستاندارد و آلاینده ایراد دارد و از هر ۵ خودرو، یکی هم نقص اثر گذار ترمز و تداخت؛ تجربیات جهانی نشان می‌دهد که یکی از راهکارهای علمی و اقتصادی برای کاهش آلودگی هوا و ارتقای سطح ایمنی تردد، انجام

| مهم‌ترین رخدادهای ۲ ماهه اخیر | معماینه فنی                                      | خصوصی سازی                                      | تعداد مراکز معاینه فنی تهران |
|-------------------------------|--|---|------------------------------|
| افزایش واحدهای سیار           | ۲۰۶ میلیون خطوط خطوط فنی کتونی تهران             | ۴ مرکز معاینه فنی                               | ۲۸ مرکز                      |
| افزایش واحدهای سیار           | ۵۶ خط تعداد خطوط فنی کتونی تهران                 | ۷ مرکز معاینه فنی                               | ۲۱ مرکز                      |
| افزایش واحدهای سیار           | ۷ واحد تعداد واحدهای کتونی سیار معاینه فنی تهران | ۱۵ واحد تعداد واحدهای سیار سال معاینه فنی تهران | ۱۱ مرکز                      |

آمار مراجعات به مراکز معاینه فنی تهران در ۱۱ ماهه امسال ۱۵۵۶۰۰۰ دستگاه افزایش ۵ درصدی نسبت به مدت مشابه پار سال - مراجعه اول: ۱۱۸۴۰۰۰ دستگاه

تعداد وسایل نقلیه تهران که معاینه فنی برقرار دارند: ۱۸۶ هزار خودرو

\* منبع: ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران

نقل قول خیر



تشدید نظارت بر تره‌بارها

ایوب فصاحت، مدیرعامل سازمان مدیریت میادین شهرداری تهران: با تشکیل تیم ناظران ویژه، نظارت بر فعالیت میادین میوه‌تره‌بار برای روزهای پایانی سال و ماه مبارک رمضان افزایش می‌یابد تا شهروندان بتوانند با آرامش خاطر، ارزاق و مایحتاج موردنیاز خود را از میادین میوه‌تره‌بار تهیه کنند. گزارش بازدیدها از طریق کانال‌های ارتباطی ایجاد شده به‌صورت مستمر و دقیق رصد و بررسی می‌شود.



لایحه فرونشست؛ امروز در شورای عالی استان‌ها

سیدمحمد آقامیری، رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران؛ برای تدوین لایحه فرونشست زمین جلسات مختلفی با حضور استادان و کارشناسان برجسته و دانشگاهی در حوزه فرونشست برگزار کردیم که خوشبختانه حاصل آن یک لایحه شد. این لایحه در جلسه امروز شورای عالی استان‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد. اگر لایحه فرونشست زمین در صحن علنی شورای عالی استان‌ها مصوب شود، به کمیسیون شوراها می‌جلسه ارسال خواهد شد تا ۲ کمیسیون تخصصی مجلس هم موضوع را پیگیری کنند.

خیر

۲ شرط شهرداری برای ورود به پروژه‌های مشارکتی

معاون امور مالی و اقتصاد شهری شهرداری تهران از آسیب‌شناسی پروژه‌های مشارکتی خیر داد و گفت: «شهر بدون مشارکت اداره نمی‌شود و تنها راه مشارکت، کنترل آ‌شرط انعقاد قرارداد حقوقی درست و احراز صلاحیت شریک است.» به گزارش پایگاه خبری شهر، انطور که لطف‌الله فروزنده اعلام کرد: «۵۰ پروژه مشارکتی اجرا شده به ۱۲ طرح آن کلان و مابقی در سطح مناطق مختلف در آن زمان شروع شد. فروش املاک را همیشه داشتیم ولی الان علاوه بر فروش، استفاده حداکثری از آنهاست. مولدسازی یعنی علاوه بر فروش، استفاده حداکثری از زمین‌ها صورت پذیرد. به‌عبارتی اقداماتی روی زمین انجام می‌دهیم و ارزش زمین و درآمدهای شهرداری را چند برابر می‌کنیم.»

او درباره زمینه‌هایی که درآمد حاصل از مولدسازی برای شهرداری تهران ایجاد می‌کند، توضیح داد: «درآمدهای شهر در موضوعات مختلف از سوی شورای شهر سیاست‌گذاری می‌شود و سیاست‌گذاری حاکم بر شورای شهر در حال حاضر دلال‌ت بر این دارد که درآمدهای مختلف را به‌سوی اولویت‌های اول شهر مانند حمل‌ونقل، محیط‌زیست، آلودگی هوا، ایمن‌سازی و... سوق دهد.» بنا به گفته این عضو شورای شهر تهران، طبیعتاً شورای شهر سیاست‌گذاری می‌کند و تمایل شهرداری بر این است که درآمدها را به حوزه عمرانی اختصاص دهد نه به حوزه‌های جاری.

عدد خیر

۲۴۰ میلیارد تومان

حسین دیانت‌سرشت، معاون نظارت و رسیدگی مرکز سامانه ۱۳۷ پلاس گفت: «امسال، پس از ادغام سامانه‌های ۱۳۷ و ۱۸۸۸ و تشکیل ۱۳۷ پلاس، بیش از ۲۰ هزار پیام مردمی درخصوص گزارش فساد و تخلفات و بررسی سیستمی و بازدید میدانی قرار گرفت که نتیجه آن، ارجاع ۵۰ هزار مترمربع تخلف به کمیسیون‌های ماده ۱۰۰ و صدور آرایبی از طرف این کمیسیون شد.» به گفته او، براساس پیگیری پیام‌های مردمی، نزدیک به ۲۴۰ میلیارد تومان به‌صورت قطعی به‌حساب شهرداری واریز شده است.

۸۰۰۰ قبر

مدیرعامل بهشت زهرا (س) گفت: «قبور دارای صاحب بعد از ۳۰ سال با هماهنگی وراث متوفی طبقه می‌شوند، اما تصمیم‌گیر در مورد قبوری که ناشناس هستند؛ به‌لیل اینکه متولی خاصی ندارند، نیاز به دستور شرعی و قضایی دارد.» محمدجواد تاجیک در گفت‌وگو با همشهری آنلاین در رابطه با سرنوشت قبور حدود ۸ هزار اموات ناشناس در ناحیه یک توضیح داد: «از زمان تأسیس بهشت زهرا مرسوم بوده است که هر سال، جنازه‌هایی که تحت هیچ شرایطی شناسایی نشده‌اند را در بهشت زهرا دفن کنند.» او درباره قبرستان‌های جدید تهران هم گفت: «سرنوشت این موضوع در اوایل سال آینده روشن خواهد شد و نمی‌توان جزئیات جدیدی ارائه کرد.»