



عکس: همشهری / حامد خورشیدی

شرکت‌های سازنده اتوبوس به وعده‌شان عمل نکردند

ردپای خودروسازان در آلودگی هوا

شهرداری تهران با ۴ خودروساز برای تأمین اتوبوس قرارداد بسته، اما سرعت آنها لاک‌پشتی است

گزارشی درباره تعهدات شرکت‌های خودروسازی داخلی به شهرداری تهران که بخش اعظم آن محقق نشده را با اسکن این کی آر کد ببینید.

ارز خرید ناوگان برقی تأمین شد

تأمین یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون یورو ارز موردنیاز برای خرید اتوبوس، ون و موتورسیکلت برقی طبق تفاهمنامه تهران - پکن

+ جزئیاتی از نحوه توسعه حمل‌ونقل عمومی با مشارکت بانک مرکزی، وزارت صمت و شهرداری

صفحه ۱۵

افتتاح پروژه نیمه‌تمام پس از ۱۳ سال

۱۱۰ پروژه در هشتادوسومین پویش امید و افتخار به بهره‌برداری رسید

صفحه ۱۴

دروغ بزرگ درخت‌فروشی

رئیس سازمان بوستان‌ها و فضای سبز شهر تهران: مدیریت شهری در پی کسب درآمد از قطع درختان نیست

+ جزئیاتی از جریمه متخلفان قطع درخت ازسوی شهرداری تهران

صفحه ۱۶

گزارش تصویری

عکس‌ها: ایرنا

گذری در کتابفروشی‌های قدیمی تهران

بازار تهران در کنار اصناف و مشاغل گوناگونی که در خود جای داده است، از زمان قاجار، شرایط را برای حضور کتابفروشی‌ها مهیا کرد و برخی از این کتابفروشی‌ها در راسته‌هایی همچون کوچه حاج‌نایب و حلی‌سازان به فعالیت می‌پرداختند. تعداد اندکی از این کتابفروشی‌ها در محدوده بازار هنوز پابرجا هستند.



نگاه

لطف‌الله فروزنده: معاون مالی و اقتصاد شهری شهرداری تهران

ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران برقی می‌شود



ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران، با مباحث آلودگی هوا و ترافیک گره خورد و قطعاً هر اقدامی در راستای نوسازی و بهسازی این ناوگان صورت گیرد، شاهد کاهش این معضلات خواهیم بود. بنابراین حمل‌ونقل عمومی، موضوع بسیار پیچیده‌ای است که از ابعاد مختلف می‌توان به آن پرداخت.

حمل‌ونقل همگانی تهران با توجه به عقب‌ماندگی بیش از یک دهه، نیازمند توجه ویژه است و از این رو مدیریت شهری در دوره ششم جبران کمبود در این حوزه را در اولویت قرار داد و امسال حدود ۷۵ درصد از بودجه عمرانی شهرداری به توسعه شبکه حمل‌ونقل عمومی اختصاص داده شده است. نکته‌ای که باید در حوزه حمل‌ونقل مورد تأکید قرار گیرد حرکت به سمت برقی‌شدن است؛ چرا که دنیا ۱۰ سال است به سمت خودروهای برقی حرکت کرده، اما در تهران اقدام خاصی صورت نگرفته و همچنان شاهد تردد اتوبوس‌های دیزلی و تاکسی‌های بنزینی هستیم؛ بنابراین برقی‌سازی ناوگان همگانی امروز مطالبه شهروندان و نیاز شهر است که معتقدم این کار می‌بایست زودتر از این صورت می‌گرفت.

برقی‌سازی ناوگان همگانی کلانشهری چون تهران حتماً منجر به کاهش آلودگی هوا می‌شود، چرا که تهران در طول سال‌ها ذرات آلاینده و آسمان‌خاکستری دست به گریبان است و به ندرت پایتخت‌نشینان شاهد هوای پاک و آسمان آبی هستند. بنابراین علاوه بر اتوبوس، حتماً باید در برقی‌سازی سایر وسایل نقلیه از جمله تاکسی و موتورسیکلت ورود کنیم که این کار در دستور مدیریت شهری قرار دارد.

شهرداری تهران در برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل همگانی حتماً روی ظرفیت شرکت‌های خارجی تمرکز نمی‌کند و از توانایی شرکت‌های خودروساز داخلی هم استفاده می‌کند، چرا که رویکرد و اولویت مان حمایت از تولید داخلی و ملی است و برای تحقق این موضوع با کارخانه‌های اتوبوس‌سازی بخش خصوصی به ارزش ۲۸ همت قرارداد امضا کردیم.

در سفر مدیران شهری تمرکز روی جذب سرمایه‌گذاری طرف چینی بود. ۵۵ قرارداد در حوزه نوسازی ناوگان عمومی با این مدل تأمین مالی بسته شد، یک هزار دستگاه اتوبوس گازی، ۱۰ هزار دستگاه تاکسی برقی، ۱۰ هزار ون برقی، ۱۰۰ هزار موتورسیکلت برقی که البته بخشی از هزینه قراردادها وام است و همه باید برای بازپرداخت آن کمک کنند؛ همچنین از بانک مرکزی و وزارتخانه‌های صمت و نفت نیز انتظار حمایت داریم. با وزیر صمت جلسات مفصلی برای برقی‌سازی خودروهای تهران داشتیم و هم‌اکنون در حال فراهم کردن زیرساخت‌های لازم و همچنین در تعامل با وزارت نیرو پیگیری تأمین برق مورد نیاز خودروها هستیم.

بدرش آگهی ۰۱۸۱۹

با همشهری در مقرر

دیده‌شوید

تبلیغات محیطی ایستگاه‌های مترو
تبلیغات بدنه قطار
تبلیقات درون واگن‌ها

داده‌نما

فرناز محمدزاده: روزنامه‌نگار / گرافیک: مصطفی سرخوش

آمار تصادفات در تهران

اگر می‌خواهید بدانید تهرانی‌ها بیشتر در چه روزهایی از سال، در چه ساعتی در روز و در کدام بزرگراه‌های پایتخت بیشتر تصادف می‌کنند، به آماری که احسان مومنی معاون آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ در این باره منتشر کرده را بخوانید:

بیشترین ساعت تصادفات رانندگی



بزرگراه‌های حادثه‌خیز



بیشترین تصادفات روزهای برفی و بارانی



یادداشت

محمد آقامیری: عضو کمیسیون حمل‌ونقل و ترافیک شورای شهر تهران

شهر را نمی‌توانیم معطل تولید داخلی کنیم



تهران با وضعیت فعلی به بیش از ۱۰ هزار دستگاه اتوبوس نیاز دارد؛ این درحالی است که در حال حاضر تنها ۲ هزار دستگاه اتوبوس در خط فعالیت می‌کنند. اگر این ۱۰ هزار اتوبوس تأمین شود، مردم بیشتر از ۵ تا ۱۰ دقیقه معطل نخواهند شد، اما متأسفانه در حال حاضر شهروندان بین ۳۰ تا ۴۰ دقیقه تا یک ساعت در ایستگاه‌ها معطل اتوبوس هستند. برای تأمین این تعداد اتوبوس نیاز است از ظرفیت‌های داخلی و خارجی استفاده کنیم و مردم را نمی‌توان صرفاً معطل تولید داخلی کرد.

شهرداری تهران با تمام شرکت‌های تولیدکننده داخلی قرارداد بسته و به آنها گفته که هر تعدادی تولید کنید مدیریت شهری خریدار است؛ چرا که اولویت شهرداری تهران خرید از شرکت‌های داخلی بوده، اما این در صورتی است که شرکت‌های داخلی تمام توان خود را بگذارند و دغدغه‌ای که شورای ششم و شهرداری تهران برای توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی در نظر دارد را درک کنند و تولید خود را به نقطه مطلوبی که ما در نظر داریم، برسانند.

وقتی می‌بینیم شرکت‌های داخلی تلاش‌شان در حدی نیست که بتوانند نیازهای شهر تهران را تأمین کنند، مجبور هستیم بخشی از نیازها را از توان خارجی تأمین کنیم. در سفری که شهردار تهران به چین داشتند تفاهمنامه ۲ هزار دستگاه اتوبوس با شرکت‌های چینی بسته شده، این کار را باید انجام دهیم که زودتر به تأمین ۱۰ هزار دستگاه اتوبوس برسیم. وضعیت آلودگی هوای تهران در شرایطی است که باید هر چه زودتر پرونده توسعه حمل‌ونقل عمومی را دنبال کنیم. باید ناوگان حمل‌ونقل عمومی مادر آلودگی هوا ۳ تا ۱۳ درصد است؛ بر همین اساس باید تلاش کنیم از حمل‌ونقل شخصی کاسته شود و به سمت استفاده از حمل‌ونقل عمومی برویم و برای رسیدن به این هدف باید زیرساخت‌های لازم را تأمین کنیم. راه دوم برای کاهش آلودگی هوا برقراری شدن خودروهای شخصی است. در این زمینه باید دولت و وزارت صمت ورود و تشویق‌ها و امتیازاتی را در این زمینه لحاظ کنند تا هم تولیدکننده داخلی به سمت تولید خودروی برقی تشویق شود و هم بتوانیم واردات خودروهای برقی را داشته باشیم؛ البته این واردات باید به‌صورتی باشد که عوارض گمرکی سنگینی به این خودروها تعلق نگیرد و به‌صورتی انجام شود که مردم تشویق به خرید خودروهای برقی شوند. در واقع قیمت‌گذاری این خودروها باید به‌صورتی باشد که مردم همان مبلغی را که بابت خودروهای داخلی پرداخت می‌کنند بتوانند برای خودروی خارجی برقی بپردازند. با این اقدام می‌توانیم به سمت برقی‌شدن و کاهش آلودگی هوا برویم. اگر اولویت را حل مشکل آلودگی هوا بدانیم بسیاری از کارها شدن می‌شود، اما متأسفانه هنوز اراده‌ای در این زمینه وجود ندارد. ما در بحث مترو هم این کار را کردیم، وقتی تولیدکننده داخلی نداشتیم نمی‌توانستیم وضعیت مترو را با این شرایط رها کنیم تا تولیدکننده داخلی بتواند به تولید واگن برسد. ما خریداری واگن خارجی را انجام دادیم، اما در کنار آن موضوع، افزایش توان تولیدکنندگان داخلی را پیش بردیم و بر همین اساس طی تفاهمنامه‌ای ورود بحث تکنولوژی دنبال شد. در حال حاضر واگن‌های مترو نصف حجم موردنیاز ماست و باید تا ۲۵ تا ۲ برابر افزایش پیدا کند.

تولیدکنندگان داخلی در بحث تولید خودروی برقی توان دارند، اما منافع آنها در تولید خودروهای عادی بیشتر است یا در بحث تولید اتوبوس، طی ۸ سال گذشته خط تولیدشان متوقف شده بود و با پیش‌پرداختی که شهرداری تهران داشت خط تولیدشان فعال شد. این شرکت‌ها با خریدی که شهرداری تهران از آنها داشته فعال شدند. امیدواریم آنان نیز به تعهداتشان در زمان مقرر عمل کنند، اما ما نمی‌توانیم شهر را صرفاً معطل تولید داخلی کنیم؛ چرا که نیاز ما فراتر از تولیدی است که تولیدکنندگان داخلی می‌توانند تأمین کنند.



6 260641 200359 >



6 260641 200014 >