واردات اتوبوس از چین به ضرر مافیای خودرو است

علی رشیدی کوچی، نماینده مجلس: **کاری به نحوه قرارداد شهرداری تهران با چین برای واردات واگن، اتوبوس، تاکسی و... نداریم، زیرا سازمان‌های نظارتی خودشان نظارت دارند. آنچه نگران کننده است که مافیای خودرو** به قدری قوی باشد که بتواند اتوبوس مشابه چینی را به ۷۰ درصد قیمت بالاتر بفروشد.

حمایت از انتقال دستفروشان محوطه تئاترشهر

علیرضا نادعلی، سخنگوی شورای اسلامی شهر تهران: **قرار ما در مدیریت شهری بر این بود که انتقال دستفروشان محوطه تئاتر شهر به محل بازار جدید، این بار محکم و با جدیت صورت بگیرد. این اقدام در زمان مقرر صورت خواهد گرفت و ما نیز در شورا حمایت لازم را انجام خواهیم داد.**

پل تندرستی بزرگراه همت تیرماه افتتاح می‌شود

سیدمهدی صالحی، شهردار منطقه ۲: **یکی از پل‌های تندرستی که روی بزرگراه شهید همت واقع شده، در حال ساخت است که طبق برنامه‌ریزی به محل بازار جدید، این بار محکم و با جدیت صورت بگیرد. پل تندرستی بین برج میلاد و بوستان گفت‌وگو هم جانمایی شده که تا پایان سال افتتاح می‌شود.**

تکمیل تالارهای پاس یاشخت

نرگس معدنی پور، رئیس کمیسیون فرهنگی و اجتماعی شورای اسلامی شهر تهران: **شهرداری تهران با هدف ترویج ازدواج آسان، باید ۱۷ تالار پاس را راه‌اندازی کند که برخی از این تالارها نیاز به بازسازی دارد و برخی دیگر باید توسط بخش خصوصی ساخته شود. در مناطق ۱۲، ۱۳، ۱۷ و ۱۹ تالارهای پاس احیا شدند و در آستانه بهره‌برداری قرار دارند.**

خبر

پاسخ به یک شبهه

انعقاد قراردادهای شهرداری تهران با شرکت‌های چینی برای تأمین ناوگان حمل‌ونقل عمومی اعم از اتوبوس، مترو و تاکسی، با هدف برون‌رفت از مشکلات این حوزه صورت گرفت. اما از همان ابتدا با حواشی زیادی مواجه شد. عده‌ای ظرفیت شرکت‌های داخلی را مطرح کردند و برخی هم مبالغ توافق‌شده را مورد نقد قرار دادند.

بعضی هم در این میان شرکت‌های طرف قرارداد را زیر سؤال بردند. عبدالمطهر محمدخانی، سخنگوی شهرداری تهران، در خصوص محرمانه بودن این قرارداد واکنش نشان داد و همچنین تأکید کرد که نسخه‌ای از قرارداد در اختیار رئیس شورا و رؤسای کمیسیون‌های مرتبط قرار گرفته است.

صیانت از بیت‌المال

در قراردادها با شرکت‌های چینی سعی شده است ناوگان (اتوبوس و تاکسی و...)، با بهترین کیفیت اما با قیمت مناسب تأمین شود. بعضی از قراردادها را هم پس از کشف قیمت در سفر به چین و مشاهده قیمت‌های واقعی کاهش دادیم؛ چراکه نباید بیت‌المال را با خرید گران‌تر ضایع کنیم.

مفاد قراردادها محرمانه است

برخلاف اظهارنظرها نسخه‌ای از قراردادها برای رئیس شورای شهر تهران و رؤسای کمیسیون‌های مرتبط، از جمله نرجس سلیمانی، رئیس کمیسیون نظارت و حقوقی شورا و سیدجعفر تشکری هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورا ارسال شده است.

درباره محرمانه‌بودن قراردادها باید عنوان کنم که محرمانگی به این معنا نیست که همه در یک جای مخفی به‌دور از هر گونه وسایل ارتباط‌جمعی و رسانه‌ای دور هم جمع شده باشند؛ بلکه توافق و خواسته طرفین قرارداد برای مصون‌ماندن از تبعات تحریم‌های ظالمانه آمریکا، عدم‌افشای عمومی مفاد قرارداد بود.

منظور از محرمانگی، در حقیقت پرهیز از انتشار عمومی در رسانه‌هاست. برخی گفتند اگر محرمانه بوده چرا در جلسه امضای قرارداد عکس گرفتید؟! به‌نظر می‌رسد تصور این دوستان از قرارداد محرمانه یک اقدام غیرمعمول و زیرمیزی و پوشکی است؛ حب، این تصور غلط است. بخش‌های قابل توجهی از مذاکرات منتهی به قرارداد از طرف ما فیلم‌برداری هم شده است.

گزارش — مهدی اسماعیل‌پور، روزنامه‌نگار

آلودگی هوای پایتخت و ترافیک روزافزون شهر. لزوم حرکت هرچه‌سریع‌تر به سمت سرمایه‌گذاری حمل‌ونقل پاک‌تر و پایدار در بخش حمل‌ونقل عمومی و جایگزینی سوخت‌های پاک و نوین را به جای سوخت‌های فسیلی یادآور می‌شود. این امر صرفا شامل تولید و واردات و به کارگیری خودروها و دیگر وسایل نقلیه برقی نمی‌شود و بدیهی است که ایجاد زیرساخت‌های مربوط به آنها هم در اولویت قرار دارد. در این میان نباید از ضلع سوم این مثلث، یعنی فرهنگسازی هم غافل شد. متأسفانه در سال‌ها و دوره‌های گذشته به دلایل مختلف، موضوع لزوم حرکت و آماده‌شدن برای برقی‌سازی حمل‌ونقل در پایتخت توسط شهرداری‌ها و دولت‌های مختلف نادیده گرفته شده است.

چرا نیاز به جایگاه شارژ برقی داریم

در ششمین دوره از مدیریت شهری با همکاری دولت سیزدهم، شاهد آغاز حرکتی بی‌سابقه و انقلابی در حوزه برقی‌سازی حمل‌ونقل شهر تهران هستیم. در هر آیخش فرهنگسازی، ایجاد زیرساخت و تامین ناوگان آغاز شده و اتفاق‌های خوبی رخ داده است. استقرار و فعالیت محدود و آزمایشی موتورسیکلت، دوچرخه و اسکوترهای برقی و... در بوستان‌ها، بازارها، مراکز تفریحی و تجاری از قبیل بازار بزرگ تهران، اراضی عباس‌آباد با هدف آشنایی شهروندان، شرکت‌ها و سرمایه‌گذارها از جمله اقدامات صورت گرفته در بخش فرهنگی است. در بحث تامین ناوگان نیز علاوه بر قراردادهای منعقد شده با شرکت‌های داخلی برای ساخت و تامین موتورسیکلت، تاکسی و اتوبوس‌های برقی، به واسطه قرارداد با طرف چینی قرار است حدود ۴۰هزار تاکسی، ون و اتوبوس برقی (۲۷۵۰۰دستگاه تاکسی، ۱۰هزار و ۲۵۰۰دستگاه اتوبوس) وارد ناوگان حمل‌ونقل عمومی پایتخت شود. علاوه بر این، ورود ۱۵۰هزار دستگاه موتورسیکلت برقی نیز نیاز به جایگاه شارژ را دوچندان می‌کند. همچنین قرارداد تولید ۵۰۰دستگاه اتوبوس برقی نیز توسط شهرداری با یک شرکت داخلی منعقد شده است. از سوی دولت و شرکت‌های داخلی نیز قرار بر تامین حدود ۵۰هزار دستگاه خودروی برقی است. در کنار همه اینها، در این دوره از مدیریت شهری شاهد برخی رونمایی‌ها از جمله تحویل ۱۱۲دستگاه موتورسیکلت برقی به شرکت پست بوده‌ایم که همه اینها نیاز به جایگاه‌های شارژ را دوچندان کرده است. در همین راستا شهرداری تهران با توجه به وجود ظرفیت و تکنولوژی لازم در صنایع داخلی، با تکیه بر توان و دانش بومی شروع به ایجاد زیرساخت‌های مربوط به حوزه برقی‌سازی حمل‌ونقل کرده است. در سال گذشته شاهد نصب و جانمایی تعدادی دستگاه شارژ خودروهای برقی در نقاط مختلف شهر تهران از جمله میدان آزادی بودیم، اما زیرساخت‌های موجود برای هزاران وسیله نقلیه برقی که قرار است وارد حمل‌ونقل شهر تهران شود کافی نیست و در نتیجه شهرداری تهران با همکاری شرکت مپنا، توسعه هرچه بیشتر ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی را آغاز کرده است. همچنین قرار است بازنگری طرح ترافیک بر مبنای خودرو و موتورسیکلت‌های برقی باشد که این موضوع خود اهمیت تامین زیرساخت‌های حمل‌ونقل برقی را دوچندان می‌کند.

نصب ۹۵۰دستگاه شارژ جدید

شهرداری تهران همان‌طور که پیش از این اعلام شده بود، برای جانمایی ۵هزار دستگاه شارژ خودروهای برقی برنامه دارد. در گام نخست قرار است حدود ۹۵۰دستگاه جانمایی شود. افندی‌زاده در خصوص اولویت‌های جانمایی این ۹۵۰دستگاه جدید شارژ خودروهای برقی با اشاره به انجام مطالعات طرح جامع برقی‌سازی وسایل نقلیه در شهر تهران گفت: «مکان‌یابی و طراحی ایستگاه‌های شارژ وسایل نقلیه برقی به تفکیک اتوبوس، تاکسی، خودروی شخصی و موتورسیکلت با درنظر گرفتن معیارهای ترافیکی اثرسنجی ترافیکی، زیرساخت‌های برقی و مکانیکی مورد نیاز و الزامات معماری و شهرسازی، از مهم‌ترین موضوعاتی است که در این طرح دنبال می‌شود.»

اولویت: پایانه‌ها و ایستگاه‌ها

در حال حاضر تمرکز شهرداری تهران ایجاد زیرساخت‌های برقی‌سازی برای حمل‌ونقل عمومی است. با توجه به این نگاه و رویکرد مدیریت شهری، افندی‌زاده درباره جانمایی و محل نصب دستگاه‌های شارژ خودروهای برقی، اولویت را با خطوط اتوبوسرانی و تاکسیرانی شهر تهران عنوان کرده و در این رابطه می‌گوید: «محل‌هایی که برای این منظور در اولویت بوده و بیشتر مدنظر قرار دارند، شامل محیط ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی از جمله پایانه‌های تاکسی و اتوبوس است. به‌عبارت دیگر در فاز نخست بیشتر تامین زیرساخت‌ها برای اتوبوس، تاکسی و دیگر وسایل برقی که قرار است توسط شهرداری تهران وارد ناوگان حمل‌ونقل عمومی شوند مورد توجه قرار دارد.»

موارد مدنظر در طرح جامع برقی‌سازی

در بحث ایستگاه‌های شارژ و در طرح جامع برقی‌سازی موارد متعددی از جمله بحث قیمت‌گذاری و مالکیت وسیله نقلیه وجود دارد که هنوز نهایی نشده است. افندی‌زاده در این رابطه هم خاطرنشان می‌کند: «رعایت اصول یدافند غیرعامل، تدوین مدل قیمت‌گذاری و هزینه شارژ و نحوه مالکیت تاکسی و موتورسیکلت برقی، از مواردی است که در طرح جامع برقی‌سازی وسایل نقلیه مدنظر قرار گرفته است.» او با تأکید بر رویکرد گسترش استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل برقی گفت: «با توجه به تقاضای سفرها و حجم بالای تردد‌ها و نیاز روزافزون به تامین امکانات اولیه و زیربنایی، استفاده از سامانه اطلاعات جغرافیایی و مکانی برای تلفیق اطلاعات لازم در حوزه حمل‌ونقل، امری ضروری است.»

هزارجای شارژ برای برقی‌ها

تمرکز شهرداری تهران ایجاد زیرساخت‌های برقی‌سازی برای حمل‌ونقل عمومی است

وسایل نقلیه برقی که در راه تهران است

- ۵۰ هزار دستگاه خودروی برقی از تولیدکنندگان داخلی (توسط دولت)
- ۱۵۰ هزار موتور سیکلت برقی (قرارداد چین)
- ۲۷۵۰۰ دستگاه تاکسی برقی (قرارداد چین)
- ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی از تولیدکننده داخلی (قرارداد شهرداری)
- ۱۰ هزار ون برقی (قرارداد چین)
- ۲۵۰۰ اتوبوس برقی (قرارداد چین)

وضعیت ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی شهر تهران در این دوره

- ۵۰۰۰دستگاه هدف‌گذاری شده برای نصب و جانمایی
- ۱۸دستگاه شارژ خودروهای برقی راه اندازی شده است
- ۷۴دستگاه شارژ خودروهای برقی وجود دارد

طرح جدید برای جانمایی دستگاه‌های شارژ برقی

- ۹۵۰ دستگاه جدید طی یک‌سال آینده جانمایی و نصب می‌شود
- ۴۰۰ دستگاه AC (شارژ کند)
- ۵۸۰ دستگاه DC (شارژ سریع)
- ۳ هزار خودرو در روز، ظرفیت شارژ یا نصب ۹۵۰دستگاه شارژ

وضعیت فعلی شهر تهران

- ۱۶ ایستگاه شارژ
- ۷۸ ایستگاه شارژ
- ۲۵ شارژ DC (شارژ سریع)
- ۵۳ شارژ AC (شارژ کند)

زمان شارژ وسایل نقلیه مختلف

- ۳ تا ۴ ساعت: موتورسیکلت‌ها با شارژ کند
- ۲/۵ تا ۳ ساعت: شارژ سریع اتوبوس
- ۴۰ دقیقه تا یک ساعت: زمان شارژ سریع خودرو
- طرح تعویض باتری موتورسیکلت در جایگاه

ایجاد ظرفیت برای شارژ بیش از ۳هزار خودروی برقی

برخی از رسانه‌ها با انتشار عکس قطع درختان در سال ۹۷، مدیریت شهری تهران را متهم به قطع درختان خیابان ولی‌عصر کردند

شرکت مپنا طی قراردادی با شهرداری تهران به مرور در حال تجهیز پایانخت به ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی پس از تکمیل طرح‌های مطالعاتی است. عادل دمشقی، معاون برقی‌سازی شرکت برق و کنترل مپنا در این رابطه می‌گوید: «شرکت مپنا کاملا از توان و تکنولوژی ساخت دستگاه‌ها و ایجاد ایستگاه‌های شارژ انواع خودروهای برقی برخوردار است. علاوه بر ۴۲ایستگاه شارژ برقی فعلی با توجه تهران، به‌عنوان نمونه می‌توان به ایستگاه شارژ اتوبوس‌های برقی شهر کرج در بافستان یا اتراق ورزشگاه انقلاب کرج اشاره کرد که برای شارژ اتوبوس‌های برقی این کلانشهر راه‌اندازی شده است. شهرداری تهران به‌عنوان یکی از شهرهای پیشرو در مسیر برقی‌سازی حمل‌ونقل به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل عمومی، قرارداد‌ی برای ساخت و جانمایی ایستگاه‌های شارژ برقی با شرکت مپنا امضا کرده است. در همین راستا سال گذشته ۱۵ایستگاه شامل ۷۴دستگاه شارژ خودروهای برقی در نقاط مختلف نصب و جانمایی شد و قرار است ۹۵۰دستگاه دیگر هم نصب و جانمایی شود. واقعیت این است که برقی‌سازی شهر تهران تنها راه‌حل شهر تهران در بحث توسعه حمل‌ونقل است که خوشبختانه این دوره از مدیریت شهری با توجه به این موضوع به شکل جدی پیگیر اجرای آن و حرکت پایانخت به سمت برقی‌سازی حمل‌ونقل است.» دمشقی در خصوص میزان سرویس‌دهی ۹۵۰دستگاه شارژ خودروهای برقی که قرار است نصب شوند، افزود: «طبق قرارداد منعقد شده، این ۹۵۰دستگاه در طول روز با میانگین ۸ساعت شارژ، می‌توانند روزانه به بیش از ۳هزار خودروی برقی خدمات شارژ ارائه کنند.»

سه‌شنبه ۲۵ اردیبهشت ۱۴۰۳ ـ شماره ۹۰۹۷
همشهری شهرنگار
۱۵
صفحه‌آرا: آرش شاه‌سمندی

اصل ماجرا — فرناز محمدزاده، روزنامه‌نگار

دروغ های دنباله دار از درختان

برخی از رسانه‌ها با انتشار عکس قطع درختان در سال ۹۷، مدیریت شهری تهران را متهم به قطع درختان خیابان ولی‌عصر کردند

رسانه‌های ضد شهرداری، هر روز یک حاشیه جدید دروغین برای شهرداری پایتخت می‌کنند. اخیرا هم سعی دارند مدیریت شهری را قاتل درختان پایتخت معرفی کنند. یک روز با انتشار قطع یک درخت در کوچه پس کوچه‌های شهر این ادعای کذب را عنوان می‌کنند، روز دیگر با پهانه ساخت‌وسازهای قانونی در برخی از بوستان‌ها، براساس مجوزهای موجود، پروژه حمله درختی را به میان می‌کشند.

بازنشر خبر قدیمی در یک سایت خبری

در واقع مخالفان سعی دارند شهرداری تهران را دشمن درخت و محیط‌زیست نشان دهند و از هیچ سوژه‌ای هم دریغ نمی‌کنند. آنقدر که حتی اگر سوژه‌ای هم پیدا نکنند، اخبار سوخته و چندسال گذشته‌شان را به اسم اتفاقات روز بازنشر می‌کنند. نمونه آن انتشار عکسی که روز گذشته یک سایت خبری از وضعیت درختان خیابان ۱۰۰ساله پایانخت منتشر کرده است. یک عکس قدیمی از درختان خیابان ولی‌عصر که در خود همین سایت خبری، سال ۹۷منتشر شده بود و مجددا با این عنوان که عکس مربوط به روزهای اخیر است، ادعا کرده که خیابان ولی‌عصر تهران تغییر چهره داده است.

حال درختان ولی‌عصر خوب است

ادعای دروغین که بلافاصله واکنش‌هایی را به دنبال داشت و مشخص شد که این موضوع همانند سایر حواشی، صرفا برای حمله به مدیریت شهری و پیشبرد اهداف رسانه‌ای و درگیری‌های سیاسی خودشان است؛ چرا که انطور که شهردار منطقه ۳ تهران به خبرنگار همشهری می‌گوید: حال درختان ولی‌عصر خوب بوده و هیچ درختی هم قطع نشده است.

شهرداری منطقه ۳: حتی یک درخت هم قطع نشده است

به گفته حمید جوانی، یک اصله درخت نه قطع شده و نه حتی جابه جا شده، بلکه تلاش می‌کنیم که درختان موجود را حفظ کنیم. او تأکید می‌کند که هرسال قراردادی جداگانه برای حفظ درختان خیابان ولی‌عصر بسته می‌شود و حتی در کنار تعداد درختانی را که از سال‌های قبل به‌دلیل آفت و خشک‌شدگی، سرپرداری شده بودند، درختان جدید کاشته‌ایم.

کاهش چشمگیر خشک شدن درختان

شهردار منطقه ۳ با اشاره به اینکه نهال‌های جدید که در کنار درختان قدیمی و در معرض خشک شدن بودند و با نظر کمیسیون ماده ۷ سرپرداری شدند، را نیز کاشته‌ایم، گفت: در ۳سال و نیم اخیر یک درخت هم قطع نکردیم و حتی آمار خشک شدن درختان در این مدت به‌شدت کاهشی بوده است. تنه‌های سرپرداری شده برای گذشته بوده و اخیرا هیچ درختی سرپرداری نشده است. او با اشاره به اجرای جرایم سنگین برای مغازه‌داران، می‌گوید: جرایمی برای مغازه‌داران و مالکانی که اقدام به خشک شدن درختان می‌کنند، در نظر گرفته شده، چرا که مسئولیت حفظ درختان مقابل ملک، با مالک است.

تأخیر در اجرای کلان پروژه شهری برای حفظ درختان

پروژه احداث آزادراه شهید شوشتری در جنوب شرق تهران که بزرگراه امام‌رضا(ع) را به بزرگراه یاسینی متصل می‌کند، به‌گفته مدیرعامل سازمان فنی و مهندسی شهرداری تهران، به‌مدت یک‌سال به تأخیر افتاد تا درختان معارض تعیین تکلیف شوند. آنطور که مهدی صداقتی می‌گوید: پروژه را متوقف کردیم تا در پایان فصل زمستان که فصل جابه‌جایی درختان است، درختان معارض جابه‌جا شوند.

تقابل شهرداری و دانشگاه تهران، بر سر درخت

مورد بعدی، ماجرای عجیب و غریب قطع درختان در مؤسسه ژاله‌نگاری دانشگاه تهران است؛ وقتی که این مجموعه علمی کشور بنا دانست ۲۰۰اصله درخت را برای ساخت‌وسازهای خود قطع کند؛ برهمین اساس شورای شهر و شهرداری تهران نسبت به اقدامات سودجویانه این مجموعه، واکنش نشان داده و وارد عمل شده تا مانع از قطع درختان شود. موضوع آنقدر بالا گرفت که معاون برنامه‌ریزی و توسعه دانشگاه تهران، شهرداری منطقه ۳ را هم تهدید کرد. احمد نوحه‌گر گفته بود که اگر مسئولان شهرداری، محدوده ژئولوژیک را ترک نکنند، ما مجبور هستیم از اموال و مستغلات خود حراست و راه‌های قانونی برای پیگیری، این موضوع را دنبال کنیم. در نهایت با ورود مدیریت شهری پایتخت و پافشاری شهرداری، این عملیات متوقف شد و درختان موجود در این مؤسسه حفظ شدند.

یک درخت در آغوش ایستگاه متروی بهارشیراز

چرا راه دور برویم، ایستگاه بهارشیراز در منطقه ۷ که اخیرا شاهد افتتاح آن بودیم، با در آغوش داشتن یک درخت تنومند و قدیمی در اختیار شهروندان قرار گرفت. درست در زمانی که ادعا می‌کردند شهرداری تهران قاتل درختان شهر است، این ایستگاه افتتاح شد و ادعای دروغین آنان را زیر سؤال برد.

ایستگاه شارژ خودرو؛ زیاد و سریع

برنامه‌ریزی برای افزایش جایگاه‌های شارژ خودروهای الکتریکی از سوی شهرداری‌های جهان انجام می‌شود

جهان — محمد سرایی، روزنامه‌نگار

ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی پدیده جدیدی در کلانشهرهای جهان هستند که باید جای خود را در بافت فشرده شهرها باز کنند. رویکرد شهرداری‌های جهان برای تشویق شهروندان به استفاده از خودروهای برقی باعث شده که نیاز به ایستگاه‌های شارژ هم زیاد شود. با افزایش سریع فروش جهانی خودروهای برقی باید قبل از اینکه مشکل شارژ خودروها پیش بیاید، تعداد ایستگاه‌ها هم بیشتر شود و این کاری است که با طرح و برنامه‌ریزی مدیریت شهری ممکن می‌شود. از چند سال قبل که ایستگاه‌ها ساخته شدند مشخص شد که نیاز اصلی شهرها به ایستگاه‌هایی است که در مدت زمان کمتری بتواند باتری خودروها را شارژ کند.

فرانسه

فروش بالای متوسط خودروهای برقی و نسبت خودرو به شارژ، فرانسه را در میان برترین کشورهای اروپایی در زمینه حمل‌ونقل برقی قرار می‌دهد اما ایستگاه‌های شارژ هم باید به تناسب خودروها افزایش پیدا کنند. از سال ۲۰۲۲، فروش خودروهای برقی رو به افزایش بوده است. فرانسه از نظر تعداد جایگاه‌های شارژ نقطه خوبی دارد اما تعداد نازل‌های شارژ سریع کم است. پاریس الان به سمت این هدف حرکت می‌کند که به ازای هر کیلومتر از بزرگراه‌های اصلی یک ایستگاه داشته باشد ولی تون نازل‌های این ایستگاه‌ها کافی نیست برای همین برنامه مدیریت شهری حمایت از شارژ سریع است. سرمایه‌گذاران ایستگاه‌های شارژ هم به فکر مدت زمان بازگشت سرمایه خود هستند.

مصر

اولین ایستگاه شارژ خودروهای برقی بایانخت مصر ۲سال قبل و با ۴ نازل افتتاح شد. حالا ایستگاه‌های جدید در منطقه نوسازی قاهره جدید که برای انتقال بخشی از جمعیت ساخته شده است، نصب می‌شوند. شهرداری قاهره قصد دارد با این کار، ساکنان محله‌های نوساز را به استفاده از خودروهای برقی تشویق کند. مصر از مدتی قبل استفاده از خودروهای برقی را شروع کرده که شامل اتوبوس‌های برقی شهری هم می‌شود. قرار است بخشی از این اتوبوس‌های چینی در مصر ساخته و بومی‌سازی شود. ظاهرا برای تامین برق ایستگاه‌های شارژ مشکلی وجود ندارد و مصر قصد دارد تعداد آنها را در چند سال به ۳هزار ایستگاه برساند. عوارض گمرکی واردات آنها ناچیز است.

انگلیس

لندن بیشترین سرانه ایستگاه‌های شارژ در بین شهرهای انگلیس را دارد و همچنان تقاضا برای آنها وجود دارد. به‌گفته یکی از اعضای شورای شهر نورفولک در انگلیس، اگر تعداد ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی در این منطقه شرقی کشور بیشتر