

- یکشنبه ۱۴ مرداد ۱۴۰۳**
- سال شانزدهم ■ شماره ۲۹۱۱**



گام مثبت شهرداری و راهور همدان در اجرای قانون هوای پاک

آغاز نظارت مکانیزه معاینه فنی خودروهای همدان از شهریور

بسیازی در آلودگی محیط‌های شهری را به خود اختصاص داده است.

وی با تأکید بر اینکه برابر قانون، تردد با وسیله نقلیه‌ای که برگه معاینه فنی معتبر نداشته باشد، ممنوع است. ابراز کرد؛ همشهریان عزیز به این نکته توجه داشته باشند که رانندگانی که خودروی آن‌ها فاقد معاینه فنی است در جریان کنترل مکانیزه روزانه اعمال قانون خواهند شد؛ بنابراین به‌نظر می‌رسد پیش از فرا رسیدن موعد اجرای قانون نسبت به مراجعه به مراکز معاینه فنی اقدام کرده و انجام این کار را به روزهای پایانی مردادماه موکول نکنند.

این مسئول با تأکید بر اینکه طبق گفته پلیس بالغ بر ۴۰۰ هزار خودرو در همدان وجود دارد، اذعان کرد؛ در این بین توجه به این نکته ضروری است که طبق آمار قطعی دریافت‌شده، ۲۵ درصد از خودروهایی که به مراکز فنی مراجعه می‌کنند فاقد استانداردهای لازم هستند، این بدان معنا است که با آلودگی تولید کرده و یا به لحاظ فنی ایمن نیستند.

در ادامه معاون محیط زیست انسانی اداره کل حفاظت از محیط زیست استان همدان نیز در خصوص اجرایی شدن این طرح، گفت؛ در گام نخست لازم است که از شهرداری بابت فراهم کردن سخت‌افزاری و نرم‌افزاری اجرای این طرح تشکر کنم.

عادل عربی با تأکید بر اینکه در ادامه باید از تلاش پلیس راهور که پیگیر انجام این کار در راستای اجرای ماده ۶ قانون هوایی پاک است نیز

قدرانی کرد، افزود؛ آنچه مسلم است اینکه نظارت بر معاینه فنی خودروها در حال حاضر نیز انجام می‌شود اما به‌صورت ناقص و اتفاقی و یا اینکه وقتی که صاحب خودرو به مراکز مرتبط با نیروی انتظامی مراجعه می‌کند، مجبور است که نسبت به دریافت معاینه فنی اقدام کند.

وی ادامه داد؛ درواقع آنچه امروز ازسوی پلیس راهور و شهرداری دنبال می‌شود مکانیزه و هوشمند کردن این موضوع است و دیگر برای انجام این کار نیاز به حضور و دخالت فیزیکی پلیس نیست.

وی با تأکید بر اینکه اهمیت موضوع بدان جهت است که یقیناً ثوان نیروی انسانی پلیس راهور در

مجلس شورای ملی وقت به تصویب رسید و ابلاغ شد، هنوز پایه قوانین زیست‌محیطی بعدی است که در سال‌های بعد وضع شده و در این قانون که در ۲۱ ماده تنظیم شده به تفصیل به حقوق شهروندی مردم در بهره‌مندی از محیط زیستی سالم و پاک پرداخته شده است.

با این تفاسیر گویا شهرداری همدان در یک اقدام قابل تحسین یک گام مؤثر در این زمینه برداشته و با تکمیل شدن سامانه نظارت یکپارچه کشوری قرار است نظارت مکانیزه معاینه فنی خودروهای همدان را از شهریورماه آغاز کند.

بر این اساس با توجه به اهمیت موضوع برآن شدیم تا دراین باره با امیر بهرامی‌شرافت؛ رئیس سازمان مدیریت و مهندسی شبکه حمل‌ونقل شهرداری همدان و عادل عربی؛ معاون محیط زیست انسانی اداره کل حفاظت محیط زیست استان همدان گفت‌وگویی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید؛

رئیس سازمان مدیریت و مهندسی شبکه حمل‌ونقل شهرداری همدان با بیان اینکه خودروهای فاقد معاینه فنی نقش پررنگ‌تری در آلودگی هوا دارند، گفت؛ با ثبت پلاک خودروهای دارای برگ معاینه فنی در سیستم یکپارچه کشوری، دوربین‌های سطح شهر (دوربین‌های ثبت تردد و تخلف سرعت، دوربین‌های طرح ترافیک، دوربین‌های محدوده اجرای طرح روج یا فنی‌ارامک، شناسایی خودروهای فاقد معاینه در آن دارند.

امیر بهرامی‌شرافت با تأکید بر اینکه اعمال جرایم نداشتن معاینه فنی در پی همکاری شهرداری همدان با پلیس راهنمایی و رانندگی از شهریور آغاز خواهد شد عنوان کرد؛ این طرح با توجه به مجوزهای دریافت‌شده از شورای همتای استان و تجهیزاتی که توسط سازمان مدیریت و مهندسی شبکه حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری همدان نصب و راه‌اندازی شده به‌صورت مکانیزه از ابتدای شهریورماه سال جاری اجرایی می‌شود. وی یادآورد شد؛ این طرح در راستای اجرای ارتقای ایمنی تردد خودروهای عبوری و اجرای قوانین هوای پاک پیگیری و اجرایی خواهد شد زیرا امروز آلودگی حاصل از تردد خودروها سهم

سپهرغرب، گروه شهر – طاهره ترابی‌مهوش؛ رئیس سازمان مدیریت و مهندسی شبکه حمل‌ونقل شهرداری همدان از اجرای کنترل مکانیزه معاینه فنی در معابر شهری از ابتدای شهریورماه خبر داد و گفت؛ زیرساخت‌های اجرای این کار از طریق شهرداری و پلیس راهنمایی و رانندگی فراهم شده است.

وقتی سخن از حقوق شهروندی به میان می‌آید، شاید نخستین مطلبی که به ذهن متبادر می‌شود، محتوای مرتبط با حوزه‌های سیاسی است. در حالی که حقوق شهروندی مفهومی وسیع بوده و شاخه‌های گوناگون دارد که زوایای مختلف حقوق اجتماعی هر شهروند را آشکار می‌سازد.

در واقع شهروند، منظور کسی نیست که صرفاً در شهر زندگی می‌کند، بلکه کلیه مردمی که از حقوق و به تبع آن تکالیفی در قبال اجتماع برخوردارند، مشمول حقوق شهروندی می‌شوند و به عبارت دیگر، شهروندیان هنگامی که به حقوق یکدیگر احترام گذاشته و به مسئولیت‌های خویش در قبال شهر و اجتماع عمل کنند به «شهروند» ارتقاء یافته‌اند. یکی از حقوقی که کلیه شهروندان از آن برخوردارند اما متأسفانه کمتر به‌صورت عملی به آن توجه شده، برخورداری از هوای پاک به عنوان حق بدیهی شهروندی است. جالب‌تر اینکه حجم محتوای تولیدی درباره هوای پاک در سخنان مسئولان، گزارش‌های رسانه‌ها و حتی در محتوای ارائه‌شده در شبکه‌های اجتماعی و فضای مجازی فراوان به چشم می‌خورد و با اینکه برای رفع آلودگی هوا و استقرار هوای پاک گام‌هایی برداشته شده اما هنوز شاهد معضل آلودگی هوا در شهرها هستیم.

شاید اگر به ریشه‌یابی این موضوع بپردازیم، دلیل اولویت نداشتن رسیدگی به معضل آلودگی هوا را بتوان در به رسمیت نشناختن حق برخورداری از هوای پاک به‌عنوان یک حق شهروندی ارزیابی کرد. این در حالی است که قوانین مختلف در کشور ما، به موضوع هوای پاک و حفظ محیط زیست به‌عنوان یک حق بنیادین تأکید دارند و قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست که در ۲۸ فروردماه سال ۱۳۵۳ در

سپهرغرب، گروه شهر: امروزه یکی از شاخه‌های توسعه‌یافتگی شهرها پیشرفت در بخش حمل‌ونقل است؛ حمل‌ونقل پایدار شهری در واقع حرکت روان وسایل نقلیه، مردم و کالاها است که تأمین‌کننده آسایش مردم و پایداری محیط با مطلوب‌ترین هزینه و تلاش است. اثرات عمیق حمل‌ونقل همانگونه که در شاخص‌های کلان کشور باقی می‌ماند در ساختارهای شهر نیز مشاهده می‌شود؛ بعضی کارشناسان معتقدند هر واحد رشد اقتصادی در کشورها مستلزم یک و نیم تا دو واحد رشد در مجموعه بخش حمل‌ونقل است و به همین جهت از آن به‌عنوان زیربنای توسعه نام برده می‌شود و برای برنامه‌ریزی پایدار و جامع سیستم حمل‌ونقل بهتر آن است که مجموعه‌ای متوازن از شاخص‌ها که ترکیبی از اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی باشد را در نظر بگیریم. کیفیت گزینه‌های سفر تأثیر زیادی بر نحوه تعادل ترافیک دارد از این رو برنامه‌ریزی برای داشتن حمل‌ونقل پایدار اثرات توسعه آن را در کارایی اقتصادی، موضوعات زیست‌محیطی، مصرف منابع و عدالت اجتماعی مورد توجه قرار داده و به کاهش اثرات زیست‌محیطی، افزایش بازدهی سیستم حمل‌ونقل و بهبود وضعیت زندگی اجتماعی منجر خواهد شد. به‌منظور آگاهی از راهکارهای توسعه حمل‌ونقل عمومی شهرها و رسیدن به استانداردهای جهانی و افزایش ایجاد انگیزه در شهروندان برای استفاده از این وسایل با غلامرضا شیران؛ کارشناس ارشد حمل‌ونقل شهری گفت‌وگویی انجام داده‌ایم که مشروح آن را در ادامه می‌خوانید؛

■ **حمل‌ونقل عمومی در توسعه اقتصادی و توسعه پایدار چه تأثیری دارد؟**

یکی از چالش‌های اساسی فراروی برنامه‌ریزی شهری در اواخر قرن بیستم، رشد پیوسته میزان ترافیک بوده که دستیابی به شبکه شهری پایدار را تحت تأثیر قرار داده است. شبکه‌های حمل‌ونقل نه تنها در جا به جایی کالا و مسافر بلکه بر روند توسعه نیز تأثیرگذار است، بلکه شبکه معابر درون شهری امکان توسعه اراضی را در طول معابر افزایش داده و تأثیری خطی بر توسعه دارد. شبکه‌های حمل‌ونقل از عوامل مهم و مؤثر بر پتانسیل توسعه مناطق شهری به شمار می‌روند؛ تغییر سامانه‌های حمل‌ونقل سنتی و احداث و استفاده از شبکه جدید حمل‌ونقل، توان‌های مناطق در جذب توسعه را بر هم می‌زند و تأثیر شبکه قطار شهری بر پتانسیل توسعه شهری به صورت ایجاد گره‌های پیرامون ایستگاه‌ها است

در تعاریف پایداری شهر و پایدار بودن حمل‌ونقل به چند ویژگی اشاره شده که به طور

حمل‌ونقل عمومی چه تأثیری در توسعه اقتصادی و توسعه پایدار دارد؟

بوده و حمل‌ونقل پایدار به‌دنبال رسیدن و ایجاد تعادل بنیادین سه بخش است.

■ **توسعه حمل‌ونقل عمومی شهرها باید بر چه اساسی باشد؟**

به‌عنوان یک پاسخ کلاسیک، تعداد مسافر و تعداد تقاضا میزان حمل‌ونقل همگانی را تعیین می‌کند؛ اگر رعایت موضوعات مادی، معنوی، مسیر، زمان و قیمت را کنیم و تعداد مسافران افزایش یافت و یک معیاری همچون جابه‌جایی ۱۰ هزار مسافر در ساعت مشخص داشته باشیم، می‌تویم چگونگی توسعه حمل‌ونقل عمومی به لحاظ تعداد اتوبوس یا خطوط ویژه را بررسی و برای آن چاره‌اندیشی کنیم.

لازمه توسعه حمل‌ونقل پیش‌بینی تعداد مسافران است، در این صورت توسعه مبتنی بر توسعه شهری اتفاق خواهد افتاد و می‌توان از گونه‌های حمل‌ونقل همگانی مختلف برخوردار شد.

البته در کنار فراهم شدن امکان دسترسی و توسعه‌خطر حمل‌ونقل عمومی نباید از یاد برد که یکی از مهمترین چالش‌های پیش روی حمل‌ونقل عمومی و مدیریت ترافیک گزینه فرهنگ‌سازی برای استفاده شهروندان از وسایل مذکور است که حداقل تاکنون آنچنان که باید و شاید انجام نشده، زیرا که شاهد هستیم همچنان برخی از افراد برخلاف ساکنان بسیاری از کشورها، روزبه‌روز بیشتر از خودروهای شخصی استفاده می‌کنند، آن هم در شرایطی که با کمک فرهنگ‌سازی اصولی می‌توان مردم را تشویق کرد که سفرهای درون‌شهری خود را با وسایل حمل‌ونقل عمومی اعم از اتوبوس، تاکسی و مترو انجام دهند.

در حال حاضر همه‌گیری ویروس کرونا استفاده از حمل‌ونقل عمومی را کاهش داده است، چه راهکارهایی در این باره پیشنهاد می‌کنید!

با توجه به اینکه برای مقابله با این ویروس آمادگی نداشتیم، در حال حاضر هیچ راهکاری برای آن نداریم، این روزها مردم حتی بیشتر به شهر اضافه شده که در واقع یک نقطه در برابر طرح‌های بزرگ است، اما توجه کافی به رفتارهای مادی و معنوی نشود به جایی نخواهیم رسید. وقتی از حمل‌ونقل همگانی صحبت می‌کنیم باید از مسیریهای پیاده‌روی، روشنایی خیابان، عابران پیاده و دوربین‌های نظارت تصویری نیز سخن گفت زیرا همه این موارد مجموعه‌ای است که باید مورد توجه قرار گیرد.

یکی از ستون‌های توسعه پایدار همین بخش حمل‌ونقل است در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل سعی می‌شود که با شاخص‌های توسعه پایدار سازگاری بیشتری داشته باشد.

مسائل اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی مسائل

شهر بزرگی همچون همدان به حدی نیست که از این طریق کنترل کامل انجام شود، افزود، قطعاً اجرای طرح سیمفا (استعلام معاینه فنی خودرو با پلاک) آثار مثبتی در کنترل آلودگی هوای شهری و ارتقای کیفیت در شهر خواهد داشت.

این مسئول با اشاره به اینکه آثار و نتایج اجرای این طرح را در فصل زمستان شاهد خواهیم بود زیرا در حال حاضر آلاینده‌ها توسط باد جابجا می‌شود اذعان کرد؛ اگر این طرح استمرار داشته و به‌درستی اجرا شود، اقدام بسیار مثبتی در استان خواهد بود که قابل تقدیر است.

عربی درخصوص سهم انتشار آلاینده‌ها از طریق خودرو در شهر همدان گفت؛ در این بخش مطالعه‌ای هرچند نیمه‌بند، درخصوص سیاهه‌های انتشار و سهم آلاینده‌ها در آلودگی هوای همدان توسط اداره کل محیط زیست استان انجام شد که طبق آن بیشترین سهم آلودگی بر حسب گازها و ذراتی که در هوا منتشر

افراد سالم، فرد جرمه خواهد شد یا در صورت پرداخت نکردن کرایه به‌شدت جرمه می‌شود.

بنابراین لازم‌ه فرهنگ معنوی، فرهنگ انضباط‌گرایی و فرهنگ تشویق و تنبیه است، بدان معنا که به مسافر خوب احترام گذاشته شود و

معامله به در کمال احترام تنبیه شود در حالی که در کشور ما جای خالی توجه این مسائل به خوبی احساس میشود. نظارت بر حسن اجرای قوانین توسط مسافران شرط است؛ امروز یک مسافر کشور غربی جرأت پرداخت کرایه و یا کارت نزدن را ندارد زیرا به‌خوبی می‌داند این اقدام چه جرمه سنگینی برای او خواهد داشت.

معتقدم نظارت‌ها و کنترل‌های محسوس و نامحسوس منجر به ارتقای فرهنگ حمل‌ونقل همگانی شهروندان می‌شود.

■ **چقدر حمل‌ونقل عمومی در ایران به خصوص کلان‌شهرها با شاخص‌های دنیا فاصله دارد؟**

حمل‌ونقل همگانی شهرها ایران با شاخص‌های جهانی فاصله زیادی دارد؛ بنابراین با توجه به مباحث مطرح‌شده، بی‌شک قضاوت

نهایی و اساسی را خوانندگان این گفت‌وگو، همین مسئله، معضلی به‌نام آلودگی هوا را در پی دارد که همه‌ساله مردم شهر را با مشکلاتی روبه‌رو می‌کند. ذرات معلق، ریزآلاینده اصلی هوای



کرد؛ اگر زمان و هزینه سفر در مقایسه با خودروی سواری کمتر باشد هیچ توجیهی برای استفاده نکردن از وسایل حمل‌ونقل عمومی وجود ندارد.

■ **برای استفاده بهینه از وسایل حمل‌ونقل همگانی چگونه و با چه روش‌هایی باید بین شهروندان فرهنگسازی شود؟**

زمانی می‌توانیم از مردم انتظار فرهنگ بالا داشته باشیم که دو نوع فرهنگ «مادی» و «معنوی» در شهر حاکم باشد. فرهنگ مادی شامل اتوبوس‌های استاندارد و ایستگاه‌های مطلوب و بدون مانع در شهر، سیستم حمل‌ونقل بدون نقص، مسیر هموار و راننده خوب است؛ فرهنگ معنوی شامل رعایت انضباط فردی توسط راننده و احترام گذاشتن به مسافران و خودداری از پرخاشگری است که لازمه آن تأمین بودن نیازهای راننده است. قوانین باید به‌درستی اجرا شود، به‌عنوان مثال اگر کسی وارد ایستگاه شد باید به فرامین حمل‌ونقل همگانی توجه کرده و حتماً کارت بلیت همراه داشته باشد تا از بی‌مسئولیتی مبرا باشد. باید از طریق رسانه‌های عمومی آگاهی‌ها و آموزش‌های لازم قوانین و رفتار به مسافران شود، حتی این اقدام را می‌توان با استقرار نیروهای مربوطه در ایستگاه‌های اتوبوس انجام داد.

نکته بعدی فرهنگ عمومی است، اینکه وقتی مسافر وارد اتوبوس شد بداند که جای بانوان باردار، افراد معلول یا ناتوان در اتوبوس کجاست؛ این مسائل را قوانین و رفتارها مشخص می‌کند. در کشورهای غربی دو صندلی اتوبوس برای افراد معلول در نظر گرفته می‌شود، در صورت استفاده

شهری با استفاده از خودروی سواری باشد. سوم اینکه این وسایل باید برخوردار از شرایط زیست‌محیطی باشد، قطعاً این فناوری که

شهروند قصد دارد از آن استفاده کند، چنانچه به روز، تمیز، بی سروصدا و جذاب باشد، شهروند رغبت به استفاده از آن‌ها خواهد داشت.

فناوری‌های وسایل حمل‌ونقل همگانی به‌ویژه اتوبوس، باید پاسخگوی نیاز شهروندان ارشد شهر و معلولان نیز باشد و این قشر امکان استفاده از این وسایل را به‌راحتی داشته باشند. از سال‌ها قبل در بیشتر شهرهای دنیا اتوبوس‌ها از نوع «لو فلو» (بدون پلکان ورودی جهت سوار شدن) است و مورد استفاده قرار می‌گیرد. این اتوبوس‌ها و ایستگاه مربوطه به گونه‌ای طراحی شده که معلولان به‌راحتی از آن‌ها استفاده کنند

و حتی می‌توانند با ویلچر به داخل اتوبوس بروند. از دیگر عوامل افزایش انگیزه در شهروندان برای استفاده از حمل‌ونقل عمومی، داشتن سیستم همگانی توجیه کرده و حتماً کارت پاک همراه با ایجاد یک فضای آرام و با آسایش شهروندان، داشتن اطمینان به زمان‌بندی اتوبوس، کرایه عادلانه، نوسازی ناوگان اتوبوسرانی و فراهم کردن اتوبوس‌های باکیفیت است. البته اتوبوس‌های جدید خریداری‌شده توسط شهرداری، دارای چک مکانیکی «رِمپ معلولان» برای استفاده افراد توانخواه است.

در شرایط فعلی شیوع کرونا وسایل حمل‌ونقل عمومی باید دارای سیستم تهویه مطلوب باشد. زمان رسیدن از خانه تا ایستگاه اتوبوس، زمان انتظار در ایستگاه اتوبوس، مدت زمان سفر با این

وسيله نقلیه عمومی و زمان پیاده شدن تا مقصد نهایی، این چهار زمان را می‌توان تبدیل به قیمت



شهری با استفاده از خودروی سواری باشد. سوم اینکه این وسایل باید برخوردار از شرایط زیست‌محیطی باشد، قطعاً این فناوری که

شهروند قصد دارد از آن استفاده کند، چنانچه به روز، تمیز، بی سروصدا و جذاب باشد، شهروند رغبت به استفاده از آن‌ها خواهد داشت.

فناوری‌های وسایل حمل‌ونقل همگانی به‌ویژه اتوبوس، باید پاسخگوی نیاز شهروندان ارشد شهر و معلولان نیز باشد و این قشر امکان استفاده از این وسایل را به‌راحتی داشته باشند. از سال‌ها قبل در بیشتر شهرهای دنیا اتوبوس‌ها از نوع «لو فلو» (بدون پلکان ورودی جهت سوار شدن) است و مورد استفاده قرار می‌گیرد. این اتوبوس‌ها و ایستگاه مربوطه به گونه‌ای طراحی شده که معلولان به‌راحتی از آن‌ها استفاده کنند

و حتی می‌توانند با ویلچر به داخل اتوبوس بروند. از دیگر عوامل افزایش انگیزه در شهروندان برای استفاده از حمل‌ونقل عمومی، داشتن سیستم همگانی توجیه کرده و حتماً کارت پاک همراه با ایجاد یک فضای آرام و با آسایش شهروندان، داشتن اطمینان به زمان‌بندی اتوبوس، کرایه عادلانه، نوسازی ناوگان اتوبوسرانی و فراهم کردن اتوبوس‌های باکیفیت است. البته اتوبوس‌های جدید خریداری‌شده توسط شهرداری، دارای چک مکانیکی «رِمپ معلولان» برای استفاده افراد توانخواه است.

در شرایط فعلی شیوع کرونا وسایل حمل‌ونقل عمومی باید یک زمان بندی متناسب با خواسته شهروندان داشته باشد که بتواند در ساعات اوج و غیر اوج برای سفرهای کاری، مدرسه و آموزش، تفریحی، سفرهای خرید یا دیدن مهیا باشد.

شرط دوم این است که هزینه استفاده از این

وسایل مناسب و نرخ‌گذاری کرایه سنجیده شده باشد؛ نباید قیمت فراتر از هزینه انجام سفر درون