

پایتخت بی دود می شود؟

۳۱۱ اتوبوس برقی مهمان جدید تهرانی ها



سیدعلیرضا طاهری خبرنگار

سال‌هاست که تهران با معضل آلودگی هوا، تراکم ترافیک و استهلاک بالای ناوگان حمل‌ونقل عمومی دست‌به‌گریبان بوده‌است. اتوبوس‌های فرسوده، مصرف سوخت زیاد و عوامل دیگر همگی ترکیبی شده‌اند تا مشکلات زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی تهران را فرا بگیرد. اما در سال‌های اخیر، با تغییر رویکرد مدیریت شهری نسبت به حمل‌ونقل پاک، تهران قدم به راه برقی شـُـدن گذاشته‌است. یکی از پایه‌های این تحول، واردات و راه‌اندازی اتوبوس‌های برقی بود در چند روز اخیر ۲۰۱ دستگاه اتوبوس جدید برقی در تهران رونمایی شد که قرار است تا پایان ماه مهر در همه خطوط اتوبوسرانی عملیاتی شوند. به علاوه خبرها حاکی از آن است که ۱۱۰ دستگاه اتوبوس برقی دیگر (از محل قرارداد شهرداری تهران با چین) نیز در مسیر ورود به تهران قرار دارد که با در نظر گرفتن آن‌ها، تعداد اتوبوس‌های برقی در تهران به ۵۰۰ دستگاه خواهد رسید. همه اقدامات یک سال گذشته در این خصوص نشان

از ایفای نقش شهرداری در کاهش آلودگی‌های صوتی و هوای تهران دارند مسئله‌ای که سبب شده‌است تا رضایت شهروندان از سیستم حمل‌ونقل عمومی افزایش پیدا کند با این حال اما ایران اولین و آخرین کشور در برقی کردن حمل‌ونقل عمومی خود نیست کشوری مانند چین و کشورهایی در اروپا نیز در برقی کردن صنایع حمل و نقلی عمومی پیشگام بودند همین تجربه‌های جهانی نشان می‌دهد که انتقال از اتوبوس‌های دیزلی و گازوئیلی به اتوبوس‌های برقی یکی از اقدامات مشترک در بین کشورهای توسعه‌یافته تبدیل شده‌است. برقی‌سازی سیستم حمل‌ونقل با هدف تأثیر و بهبود در کیفیت هوا، کاهش آلودگی صوتی، کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و حتی کاهش هزینه‌های نگهداری بلندمدت بوده‌است. در همین خصوص شهروندان، تجربه و روایت‌های خود را از استفاده از سیستم حمل‌ونقل برقی می‌گویند. «من سال‌هاست که برای رفت‌وآمد به محل کار باید از اتوبوس استفاده کنم. مسیر طولانی نیست؛ اما شلوغی و گرمای تهران همیشه این مسیر کوتاه را به عذابی طولانی تبدیل می‌کرد. من در محله جمال‌زاده زندگی می‌کنم و معمولاً هر روز باید در ساعت‌های اوج ترافیک سوار اتوبوس بشم. تا همین چند ماه پیش، وضعیت اتوبوس‌هایی که در

این مسیر کار می‌کردند، واقعاً غیرقابل تحمل بود. شاید کسی باورش نشه، اما وسط تابستان وقتی سوار اتوبوس‌های قدیمی می‌شدیم، کابین مثل سسونا بود. کولرها یا خراب بودند یا اصلاً وجود نداشتند. اگر هم پنجره‌ها باز می‌شد، فقط هوای داغ و آلوده خیابان وارد کابین می‌کرد. هیچ فرقی نمی‌کرد شیشه باز یا بسته باشه در هر صورت مسافرها خیس عرق بودند یا در بعضی اوقات حالشان بد می‌شد. من بارها شاهد بودم که آدم‌ها وسط راه به خاطر گرما به شدت عصبانی و ناراحت بودند. از سسر ظهرها که بگذریم، حتی صبح‌های زود هم اتوبوس‌ها آرامش نداشتند. صدای موتورهای دیزلی قدیمی بلند بود. این‌گونه این شهروند تجربه به خود را از سیستم حمل‌ونقل برقی این‌گونه روایت می‌کنند: «نزدیک یک‌سال است که اتوبوس‌های برقی در خطی که من بیشتر از آن استفاده می‌کنم فعال شده‌اند و تفاوتشان به‌نظرم خیلی ملموس است. در همان هوای داغ مرداد و شهریور ماه، داخل کابین بر خلاف قبل، خنک و مطبوع بود. کولرها به‌خوبی کار می‌کردند و تهویه به شکلی بود که حتی وقتی شلوغ هم می‌شد، باز هم نفس‌کشیدن سخت نبود.» مصطفی که دانشجوی دانشگاه تهران است در این رابطه می‌گوید:

۲۰۱ اتوبوس برقی تا آخر مهر عملیاتی می‌شوند

در همین خصوص میثاق اختر، مدیر روابط عمومی شرکت واحد درگفت‌وگو با «فرهنگیختگان» در خصوص وضعیت برقی‌سازی حمل‌ونقل عمومی در شهر تهران نکات و اطلاعات جدیدی را بیان کرده‌است. او درباره فرایند الحاق ۲۰۱ اتوبوس برقی جدید به خطوط اتوبوسرانی شهر تهران می‌گوید: «این اتوبوس‌ها در دو فاز وارد خطوط می‌شوند. در ابتدای مهر ماه در ۷ خط حدود ۶۷ اتوبوس شروع به کار می‌کنند و وارد خط ۷ می‌شوند. مابقی اتوبوس‌های جدید برقی نیز حدوداً تا پایان مهر ماه وارد خطوط می‌شوند که مجموعاً می‌شود فعال شدن این اتوبوس‌ها در ۱۷ خط. بنابراین حدود ۶۷ اتوبوس برقی جدید در هفت خط، اول مهر ماه عملیاتی شده و مابقی هم در ۱۰ خط تا پایان مهر ماه عملیاتی می‌شوند که سر جمع تا پایان مهر ماه تمام ۲۰۱ اتوبوس برقی جدید در خطوط اتوبوسرانی تهران عملیاتی می‌شوند علت این اختلاف در عملیاتی شدن اتوبوس‌های جدید برقی امری طبیعی بوده و باید برای شروع به کار اتوبوس‌های برقی در خطوط برنامه‌ریزی شود. این اختلاف به دلیل همین موضوع است و مسئله خاصی وجود ندارد. شش یا هفت خطی که قرار است اتوبوس‌های برقی جدید وارد آن‌ها شوند، به شرح زیر است: مترو دولت‌آباد-راه‌آهن، میدان رسالت-پیچ شمرن، پایانه شهید افشار-میدان هفت تیر، پایانه ۱۷ شهریور-سروری-فیاض بخش، هاشم‌آباد-ناصر خسرو، پایانه شهید براری، میدان ولعصر البته ممکن است این خطوط تغییر کنند.»

شرکت‌های داخلی ظرف یک سال گذشته

۱۴۱۹ دستگاه اتوبوس جدید را وارد ناوگان کرده‌اند

همواره در کنار واردات اتوبوس‌های خارجی به شهر تهران مسئله خرید و حمایت از شرکت‌های داخلی یکی از مباحث مطرح شده بوده‌است، اختر با تأکید بر حمایت شهرداری از شرکت‌های داخلی بیان می‌کند: «خریداری از شرکت‌های داخلی به‌تدریج انجام می‌شود. هر کدام که تحویل داده می‌شود، در فاصله کوتاهی وارد خطوط می‌شوند. تاکنون ۱۸۰۹ دستگاه اتوبوس جدید وارد شده‌است. از این تعداد، ۳۹۰ دستگاه برقی (وارداتی) هستند و حدود ۱۴۱۹ اتوبوس دیزل نو وارد خطوط شده که توسط شرکت‌های داخلی تولید شده‌اند. شرکت‌های داخلی ظرف یک سال گذشته ۱۴۱۹ دستگاه اتوبوس جدید وارد ناوگان کرده‌اند. از این تعداد ۳۹۰ دستگاه برقی (وارداتی) و باقی دیزل نو است که توسط شرکت‌های داخلی ساخته شده‌اند. در خصوص اینکه چه تعداد اتوبوس تولید شده توسط شرکت‌های داخلی تا پایان سال تحویل داده می‌شود به توان شرکت‌ها بستگی دارد. پیش‌بینی دقیق از سوی ما امکان‌پذیر نیست و به توان تولیدکنندگان مربوط است.»

تهران به ۷۵۰۰ اتوبوس احتیاج دارد

اختر با اشاره بر این نکته تا امروز حدود ۳۱۰۰ اتوبوس در شهر تهران عملیاتی هستند و باید این تعداد به دو برابر برسد تا تعادلی در زمینه حمل‌نقل شهری صورت بگیرد می‌گوید: «حدود ۳۱۰۰ دستگاه اتوبوس در خطوط اتوبوسرانی تهران فعال است. طبق آن چیزی که در سند چشم‌انداز آمده، تهران برای رسیدن به شرایط پایدار و نرمال به ۷۵۰۰ دستگاه اتوبوس نیاز دارد.» وی بیان می‌کند روند برقی‌سازی ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران شروع شده‌است و اتفاقات مثبتی پس از آن روی داده و می‌گوید: «روند برقی‌سازی اتوبوسرانی در شهر تهران آغاز شده‌است. اکنون خط جمهوری-بهارستان که حدود ۴ کیلومتر است به‌طور کامل برقی است. در سایر خطوط نیز اتوبوس‌های برقی و دیزل هم‌زمان فعال هستند. در فاز اول ۱۸۹ دستگاه و در فاز دوم ۲۱۰ دستگاه وارد شده‌اند. به این ترتیب حدود ۱۰ درصد از ناوگان اتوبوسرانی شهر تهران برقی شده‌است. اتوبوس‌های برقی عمدتاً در مرکز و جنوب تهران به کار گرفته شده‌اند که همین امر باعث شده تاکنون حدود ۵۰ درصد خطوط منتهی به مرکز تهران برقی شوند.»

تا انتهای مهر ۵۰۰ اتوبوس برقی در تهران خواهیم داشت

اختر در خصوص اینکه در روزها و ماه‌های آینده، شهر تهران شاهد ورود ناوگان جدیدی از اتوبوس‌های برقی خواهد بود می‌گوید: «یک محموله ۱۱۰ دستگاهی از اتوبوس‌های برقی در مسیر بندرعباس قرار دارند که احتمالاً تا پایان مهر ماه به تهران می‌رسند که با ورود این ناوگان مجموعاً تعداد اتوبوس برقی‌ها در شهر تهران به ۵۰۰ دستگاه می‌رسد. در حال حاضر ۳۹۰ دستگاه اتوبوس برقی در شهر تهران داریم که این ۳۹۰ دستگاه اکنون در شهر تهران فعال هستند. برآورد ما این است که تا پایان مهر ماه با ورود ۱۱۰ دستگاه دیگر تعداد ناوگان فعال اتوبوس‌های برقی به ۵۰۰ دستگاه خواهد رسید.» اختر در خصوص اینکه وضعیت ورود اتوبوس‌های جدید تا پایان سال به چه ترتیب خواهد بود می‌افزاید: «پیش‌بینی ما این است که حدود ۴۰۰ دستگاه اتوبوس دو کابین BRT احتمالاً به ناوگان اتوبوسرانی تهران اضافه می‌شود. همچنین باید گفت در خصوص اتوبوس برقی‌های جدید ممکن است در آینده نیز تعداد دیگری اضافه شود که این مربوط به قرارداد ۲۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی است. در مورد زمان‌بندی ورود قطعی این تعداد، نمی‌توان پیش‌بینی دقیقی داشت اما در ماه‌های آینده شاهد اضافه‌شدن اتوبوس‌های جدید خواهیم بود.»

هر اتوبوس با هر بار شارژ ۲۵۰ کیلومتر حرکت می‌کند

اختر با توضیح نحوه عملکرد اتوبوس‌های برقی در فصل گرم و سرد سال به چه نحوه بوده است بیان می‌کند: «اتوبوس‌های برقی جدید کمتر از پنج ماه است که عملیاتی شده‌اند و برای پیمایش یک مدت زمان یک‌ساله نیاز است تا بتوان ارزیابی قطعی ارائه داد. اما آن چیزی که به صورت اسمی گفته می‌شود این است که هر اتوبوس برقی برای شارژ شدن کامل به سه ساعت زمان احتیاج دارد. هر بار شارژ اتوبوس برقی امکان یک روز خدمت‌رسانی تا پایان ساعت کاری را فراهم می‌کند. آن چیزی که گفته شده این است که هر اتوبوس با هر بار شارژ باید ۲۵۰ کیلومتر حرکت داشته باشد. اما طبیعتاً در فصل سرد، استفاده از بخاری بر میزان عملکرد هر اتوبوس تأثیر خواهد داشت. با این حال این اعداد اسمی است و میزان دقیق آن پس از یک سال فعالیت مشخص می‌شود.»

اختر با اشاره به دودی که در مواقع سرد سال از این اتوبوس‌ها خارج شده و در پاسخ به برخی گمانه‌زنی‌ها که بنزینی بودن این اتوبوس‌ها را مطرح می‌کنند، می‌افزاید: «دودی که در برخی گزارش‌ها در باره این اتوبوس‌ها مطرح شده مربوط به بخاری اتوبوس است که با گازوئیل کار می‌کند و تنها در ماه‌های بسیار پائین (مثلاً منفی ۵ درجه و کمتر) مورد استفاده قرار می‌گیرد. استفاده از آن در شرایط عادی هیچ ضرورتی ندارد.»

۴۰۰ اتوبوس دو کابین وارد خطوط می‌شوند

وی در ادامه و در پاسخ به این سؤال پرتکرار مردمی که آیا برقی‌سازی ناوگان شهری بر کاهش آلودگی هوا تأثیر گذاشته‌است یا خیر می‌گوید: «پایش کیفیت هوا بر عهده سازمان‌های مرتبط است و آمار رسمی را آن‌ها باید بگویند اما به‌طور طبیعی اتوبوسی که فاقد آلودگی صوتی و هوایی است و جایگزین اتوبوس دیزلی شود حتماً تأثیر مثبت خواهد داشت. همچنین هر ساله برخی از اتوبوس‌های قدیمی دیزلی اسقاط می‌شوند و اتوبوس‌های برقی جایگزین آن‌ها می‌شوند.»

او در آخر با بیان اینکه حدود ۱۲ سال از ورود اتوبوس‌های دو کابین (BRT) می‌گذرد و این اتوبوس‌ها فرسوده‌شده‌اند خبر از الحاق اتوبوس‌های دو کابین جدید در شهر تهران داده و می‌گوید: «حدود ۴۰۰ دستگاه اتوبوس دو کابین (BRT) قرار است تا پایان سال وارد خطوط تهران شوند، بخشی از آن‌ها احتمالاً ۶۰ دستگاه تا پایان مهر ماه می‌رسند و مابقی در ماه‌های آینده، همچنین قرار است این اتوبوس‌ها در خطوط ۹ گانه تندرو به کار گرفته شوند. عمر ناوگان فعلی (BRT) حدود ۱۰ تا ۱۲ سال است و این اتوبوس‌ها فرسوده شده‌اند.»

