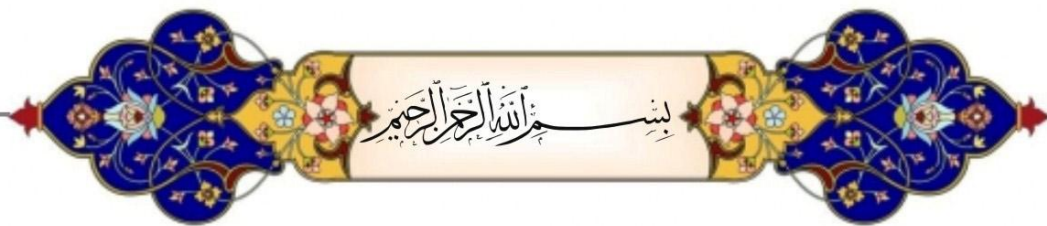


سه شنبه ۱۶ آذر ۹۵



استاندارد

در آینه رسانه‌ها



تعمیرت تولیدی
اقتصاد و مشعل
اقتصاد و مشعل
نمونه کار
مهر آذری
سال ۱۳۹۵

۱۶ آذر ۱۳۹۵

۶ ربیع الاول ۱۴۳۸
۶ دسامبر ۲۰۱۶

فهرست

۲..... اخبار ملی

توقف ۲ ساله جداسازی آب شرب و بهداشتی در مرحله تدوین استانداردها / تسنیم

۴..... اخبار استانی

صلاحیت ۱۰ آزمایشگاه همکار در همدان تمدید شد / فارس
خط تولید نمک با نشان جعلی استاندارد در استان لرستان پلمب شد / تسنیم

۶..... سایر اخبار

معاون استاندار: طرح‌های نیمه‌تمام آموزشی به بخش خصوصی واگذار شود / ایرنا
جلو ساخت و سازهای غیراستاندارد در شیراز گرفته شود / ایرنا
سیستم گرمایشی هیچ مدرسه‌ای در همدان غیراستاندارد نیست / تسنیم

۹..... روزنامه‌ها

دوچرخ جوان‌گش / شرق



۹۵/۹/۱۶

۰۸:۴۱

تسنیم

اخبار ملی

تسنیم گزارش می دهد

توقف ۲ ساله جداسازی آب شرب و بهداشتی در مرحله تدوین استانداردها

طرح جداسازی آب شرب و بهداشتی در کلانشهرهای کشور ۲ سال است که در مرحله تدوین استانداردهای مرتبط با آب بهداشتی است که قرار است با حذف آب شرب از شبکه لوله کشی منازل، در این شبکه جریان یابد و پیش بینی شده تا پایان سال جاری این استاندارد تدوین و ابلاغ شود. به گزارش خبرنگار اقتصادی خبرگزاری تسنیم، جداسازی شبکه آب بهداشتی و آب شرب در کشور به منظور صرفه‌جویی در هزینه‌های تصفیه آب، ارتقای کیفی آب شرب با جداسازی مصارف غیرشرب از شرب و ارتقای تصفیه خانه‌های آب شرب با محدودسازی حجم تصفیه و همچنین صرفه‌جویی در مصرف آب با حذف مصارف شرب از سیستم لوله‌کشی خانگی (هدررفت‌های تجمعی بازگذاشتن شیر آب در زمان مصرف شرب و خوراکی) و به خصوص به منظور به مدار آوردن چاههای آبی که امکان بهره برداری از آنها برای آب شرب به لحاظ استانداردهای میزان نیترات و سختی نیست، در برنامه وزارت نیرو قرار گرفت.

سه سال پیش، اولین نقطه کشور که برای اجرای پایلوت جداسازی شبکه آب بهداشتی و آشامیدنی مورد توجه قرار گرفت، بخشی از شهر مشهد به نام منطقه ثامن بود که قرار بود با جداسازی شبکه آب بهداشتی و تأمین آب بسته‌بندی برای شرب در این منطقه این پروژه آغاز شود، اما با وجود بسترسازی‌های سخت‌افزاری این طرح، خبری از اجرای آن نشد.

در سال ۹۳، سازمان استاندارد به علت نبود استاندارد مشخص برای آب بهداشتی که قرار بود با جداسازی شبکه آب شرب و بهداشتی، در شبکه لوله کشی منازل جریان یابد، جلوی اجرای این طرح را گرفت. بعد از آن با جلساتی که بین مجموعه شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور و سازمان استاندارد برگزار شد، مقرر شد تا با همکاری دانشگاه‌های کشور، برای اولین بار استاندارد برای آب بهداشتی تهیه و تنظیم شود. با وجود اینکه دو سال از این زمان می گذرد، هنوز اجرای پایلوت کشوری جداسازی شبکه آب شرب و بهداشتی متوقف است. «حمیدرضا جانباز» مدیرعامل شرکت مهندسی آب و فاضلاب کشور در خصوص آخرین وضعیت این طرح به تسنیم گفت: "تدوین استاندارد آب بهداشتی هنوز صورت نگرفته و تا زمانی که این استاندارد تدوین و ابلاغ نشود، نمی توانیم طرح جداسازی شبکه آب شرب و آب بهداشتی را در کلانشهرهای کشور اجرایی کنیم.

این مقام مسئول پیش از این در میانه مهرماه سال جاری (دو ماه پیش) در خصوص آخرین وضعیت اجرای این طرح به تسنیم گفته بود: "کار تدوین و تهیه استاندارد مشخص برای آب بهداشتی، برای اولین بار در کشور در حال انجام است و پیش بینی می کنیم که این استاندارد جدید، تا پایان سال تدوین و ابلاغ شود. بلافاصله بعد از ابلاغ این استاندارد، کار جداسازی شبکه آب شرب و آشامیدنی در مرحله پایلوت آغاز می شود."



۹۵/۹/۱۵

۱۲:۵۰

فارس

اخبار استانی

امسال

صلاحیت ۱۰ آزمایشگاه همکار در همدان تمدید شد

مدیرکل استاندارد استان همدان گفت: امسال صلاحیت ۱۰ آزمایشگاه همکار در استان همدان تمدید شد. محمد مددی امروز در گفت‌وگو با خبرنگار فارس در همدان اظهار داشت: از ابتدای سال جاری تاکنون صلاحیت یک آزمایشگاه همکار جدید در استان تایید و صلاحیت ۱۰ آزمایشگاه همکار نیز تمدید شد. وی گفت: آزمایشگاه‌های همکار مستقر در استان همدان با توجه به توانمندی‌های علمی، فنی و تخصصی به منظور ارائه خدمات آزمایشگاهی در دامنه‌های شمول فعالیت‌های خود در انجام آزمون‌های مورد نیاز و مرتبط با مأموریت‌های محوله اداره استاندارد از اهمیت ویژه‌ای برخوردار هستند. مدیرکل استاندارد استان همدان بیان داشت: یکی از وظایف مهم استاندارد در اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و برون‌سپاری فعالیت‌های تصدی‌گری تأیید صلاحیت آزمایشگاه‌هایی است که توان و پتانسیل انجام آزمون کالاها را بر اساس استانداردهای ملی مربوطه دارند. وی ادامه داد: آزمایشگاه‌هایی که به این شکل تأیید صلاحیت می‌شوند همکار سازمان ملی استاندارد تلقی شده و نظر و رای آنها همان ارزش نظر و رای آزمایشگاه‌های سازمان استاندارد را دارد. مددی با بیان اینکه در حال حاضر ۲۰ آزمایشگاه همکار تأیید صلاحیت شده در استان همدان وجود دارد، خاطرنشان کرد: این آزمایشگاه‌ها در زمینه‌های مختلف صنایع ساختمانی، غذایی و کشاورزی، برق و الکترونیک، صنایع شیمیایی، مکانیک و فلزشناسی و اوزان و مقیاس‌ها فعالیت دارند. وی در پایان سخنانش با اشاره به اینکه فعالیت‌های آزمایشگاه‌های همکار به طور مستمر تحت نظارت و پایش قرار می‌گیرند، افزود: این آزمایشگاه‌ها در صورت تامین شرایط کیفی، در مقاطع زمانی یک ساله تمدید اعتبار می‌شوند.

۹۵/۹/۱۵

۱۱:۵۸

تسنیم

اخبار استانی

خط تولید نمک با نشان جعلی استاندارد در استان لرستان پلمب شد

رئیس اداره استاندارد شهرستان بروجرد گفت: خط تولید نمک با نشان جعلی استاندارد در اشترینان توقیف و پلمب شد. به گزارش خبرگزاری تسنیم از خرم‌آباد، عنایت شرفی رئیس اداره استاندارد شهرستان بروجرد از توقیف بیش از ۱۷ تن نمک با نشان جعلی استاندارد در اشترینان خبر داد. وی افزود: در راستای اجرای نظارت بر واحدهای تولیدی، توزیعی و عرضه شهرستان چهاردهم آذرماه امسال، محل بسته‌بندی یک نمونه نمک با نشان جعلی استاندارد در شهر اشترینان شناسایی و پلمب شد. رئیس اداره استاندارد شهرستان بروجرد عنوان کرد: این بازرسی در قالب گشت مشترک اداره استاندارد با اداره تعزیرات حکومتی بروجرد، اداره صنعت، معدن و تجارت شهرستان، و نیروی انتظامی صورت گرفت و تعداد ۱۲ هزار و ۵۰۰ بسته نمک هرکدام به وزن ۷۰۰ گرم و ۸۰ کیسه هرکدام به وزن ۴۰ کیلوگرم در محل توقیف و تجهیزات بسته‌بندی نیز پلمب شد. وی بیان کرد: دو نفر از متهمان به دستور قاضی تعزیرات تا انجام مراحل قانونی پرونده، بازداشت و به مراجع قضایی معرفی شدند.



سایر اخبار

سایر اخبار

ایرنا

۹۵/۹/۱۵
۱۶:۳۴**معاون استاندار: طرح‌های نیمه‌تمام آموزشی به بخش خصوصی واگذار شود**

یزد - ایرنا- معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار یزد گفت: آموزش و پرورش طرح‌های نیمه تمام دولتی خود را به بخش خصوصی واگذار کند زیرا اعتبارات موجود برای تکمیل پروژه‌ها کافی نیست.

به گزارش ایرنا سیدمحمدرضا سیدحسینی روز دوشنبه در مراسم تودیع و معارفه مدیر کل نوسازی، تجهیز و توسعه مدارس استان افزود: البته این امر باید فارغ از مشارکت خیرین صورت گیرد. وی با بیان اینکه دولت شرایط واگذاری امور به بخش خصوصی را تسهیل کرده است اظهار کرد: اگر پروژه‌های نیمه‌تمام به حال خود رها شوند و برای تکمیل آن اقدامی صورت نگیرد به سرعت مستهلک شده و سرمایه‌های ملی هدر می‌رود.

سید حسینی در ادامه تعداد طرح‌های نیمه‌تمام دولتی استان را بیش از یک‌هزار و ۴۰۰ مورد بیان کرد و گفت: با وجود اعتبارات فعلی تا ۳۰ سال آینده این طرح‌ها تکمیل نمی‌شوند.

***ناایمن بودن ۳۵ درصد فضاهای آموزشی یزد

مدیر کل آموزش و پرورش استان یزد در این مراسم با بیان اینکه افزون بر ۳۵ درصد فضاهای آموزشی استان از ایمنی لازم برخوردار نیستند گفت: برای رفع این مشکل نیازمند اعتبارات ملی هستیم. احمد شیرزاد با بیان اینکه استان یزد در مقایسه با سایر استان‌ها از فضاهای آموزشی خوبی برخوردار نیست اظهار کرد: علاوه بر کمک‌های خیرین در این زمینه اما مشکلات فضاهای آموزشی استان همچنان پرجاست.

وی خاطر نشان کرد: به علت نایمن بودن مدارس، در بسیاری از مواقع دانش‌آموزان در سایر مدارس ادغام و یا به صورت شیفت اداره می‌شوند.

***غیر استاندارد بودن سه هزار و ۳۰۰ کلاس درس

رییس هیات مدیره مجمع خیرین مدرسه ساز یزد هم مجموع تعداد کلاس‌های درس استان را هشت هزار مورد بیان کرد و گفت: سه هزار و ۳۰۰ کلاس از این تعداد، غیر استاندارد و فرسوده بوده و نیاز به مقاوم سازی دارند. امیرحسین رادمنش با بیان اینکه برای بازسازی این تعداد کلاس به ۱۵۰ میلیارد ریال اعتبار نیاز است افزود: همچنین به ۶۰ مدرسه جدید در استان نیاز است. رادمنش با اشاره به اینکه ماهانه یک و نیم مدرسه در استان ساخته می‌شود گفت: در سالجاری ۳۲ طرح خیری با اعتبار ۳۰۰ میلیارد ریال در دست اجرا داریم.

تعداد خیرین مدرسه ساز استان را دو هزار و یکصد نفر اعلام شده است، همچنین ۳۵ درصد کلاس‌های درس مدارس استان خیری است.

سایر اخبار

ایرنا

۹۵/۹/۱۵
۲۲:۲۱**جلو ساخت و سازه‌های غیراستاندارد در شیراز گرفته شود**

شیراز- ایرنا- عضو شورای اسلامی شهر شیراز گفت: جلو ساخت و سازه‌های غیر استاندارد و نامناسب درون و اطراف کلانشهر شیراز گرفته شود. به گزارش ایرنا، علی راستگو، عصر دوشنبه در یکصد و هشتاد و هشتمین جلسه این شورا افزود: در این ساخت و سازه‌ها نه اصول شهرسازی رعایت و نه فرهنگ شهرنشینی در ساخت آنها لحاظ می‌شود که این امر باعث رقم خوردن ترکیب نامناسب در شهر شده است.

وی ادامه داد: ساخت و سازه‌های غیرمجازی که هر روز در شیراز انجام می‌شود باعث وارد آمدن آسیب‌های جدی به این کلانشهر می‌شود که جا دارد شهرداران مناطق نگاه ویژه‌ای به این مساله داشته و با جدیت اینگونه ساخت و سازه‌ها را متوقف کنند.

او اظهار کرد: شهرداری شیراز باید در خصوص مشخص شدن حریم شهر اطلاع‌رسانی دقیق به شهروندان داشته باشد تا ضمن جلوگیری از ساخت و سازه‌های غیرمجاز از بروز مشکلات و آسیب‌های بعدی نیز پیشگیری شود.

این عضو شورای شهر شیراز همچنین از شهردار شیراز تقاضا کرد که با توجه به نزدیک شدن به پایان سال و آغاز تعطیلات نوروزی و حضور تعداد قابل توجه میهمانان نوروزی، پروژه‌های نیمه تمام این شهر به سرعت اجرا و بهره‌برداری شوند.

راستگو، وضعیت محور کمربندی شیراز را نیز نامطلوب توصیف کرد و گفت: به رغم برخی اقدامات انجام شده هر ساله شاهد وقوع حوادث ناگواری در این کمربندی هستیم که ناشی از مشکلاتی از جمله نبود شانه چاده، روکش آسفالت مناسب و علائم هشدار دهنده است که جا دارد با همکاری دستگاه‌های ذیربط این محور ساماندهی شود.

شورای اسلامی شهر شیراز دارای ۲۱ عضو اصلی و هشت عضو علی‌البدل است.

بر اساس قانون جدید شوراهای اسلامی مصوب مجلس شورای اسلامی، تعداد اعضای اصلی شوراهای اسلامی شهرهای با جمعیت بیش از یک میلیون نفر تا دو میلیون نفر از ۲۱ نفر به ۱۳ نفر کاهش یافت.

کلانشهر شیراز حدود ۱.۵ میلیون نفر جمعیت دارد.

۹۵/۹/۱۶

۰۱:۰۰

تسنیم

سایر اخبار

مدیرکل نوسازی مدارس همدان در گفت‌وگو با تسنیم:

سیستم گرمایشی هیچ مدرسه‌ای در همدان غیراستاندارد نیست

مدیرکل نوسازی مدارس استان همدان با تأکید بر اینکه در حال حاضر در هیچ یک از مدارس استان بخاری نفتی چک‌های غیراستاندارد وجود ندارد، گفت: امسال بخاری‌های کاربراتوری نفتی استاندارد تمام مدارس استان همدان به گازی تبدیل می‌شود.

فرزاد تیموری در گفت‌وگو با خبرنگار تسنیم در همدان با اشاره به استانداردسازی سیستم گرمایشی مدارس استان اظهار داشت: در بودجه امسال اعتباری برای استانداردسازی سیستم گرمایشی مدارس پیش‌بینی شده است در این راستا از ابتدای امسال تاکنون ۵۶۲ کلاس درس استانداردسازی شدند و سیستم گرمایشی آنها به شوفاژ و رادیاتور تبدیل شده است.

وی افزود: ۱۵۶ مدرسه در سطح استان وجود دارد که جمعیت دانش‌آموزی آنها کمتر از ۲۰ نفر است که سیستم گرمایشی این مدارس نفت‌سوز و بخاری‌های کاربراتور نفتی استاندارد است که این مدارس بیشتر شامل روستاهای دورافتاده می‌شود.

مدیرکل نوسازی مدارس استان همدان بیان کرد: پیمانکاران در حال گازرسانی به این مدارس هستند تا گرمایش آنها تبدیل به بخاری گازی شود. وی گفت: ۹۳ مدرسه نیز در طرح داریم جمعیت دانش‌آموزی آنها بیشتر از ۲۰ نفر است که در حال حاضر سیستم گرمایشی این مدارس نیز بخاری‌های کاربراتور نفتی استاندارد است.

تیموری تصریح کرد: براساس توافقی که با کارخانه بخاری فعال در شهرستان رزن انجام شده این واحد تولیدی قرار است بخاری‌های جدیدی ویژه مدارس تولید کند اما تاکنون موفق به دریافت تاییدیه استاندارد نشده که در صورت تحقق بخاری ۹۳ مدرسه از این طریق نوسازی می‌شود. وی افزود: تا پایان امسال بخاری‌های کاربراتوری استاندارد تمام مدارس استان همدان به گازی تبدیل می‌شود که عملیات اجرایی آن در حال انجام است.

مدیرکل نوسازی مدارس استان همدان اظهار داشت: در سطح استان همدان سیستم گرمایشی ۱۵۶۰ مدرسه معادل ۶۵ درصد مدارس شوفاژ، ۲۴۹ مدرسه حدود ۱۰ درصد کل مدارس سیستم نفت‌سوز و بخاری کاربراتور استاندارد و ۴۸۰ مدرسه معادل ۲۵ درصد مدارس با بخاری گازی گرمایش می‌شود.

وی عنوان کرد: امسال براساس برنامه پیش‌بینی شده سیستم گرمایشی ۲۴۹ مدرسه نفت‌سوز تبدیل به شوفاژ یا بخاری گازی می‌شود و دیگر در هیچ مدرسه‌ای بخاری نفتی استفاده نشود.

تیموری با تأکید بر اینکه در حال حاضر در هیچ یک از مدارس استان بخاری نفتی چک‌های غیراستاندارد وجود ندارد، گفت: سال ۹۳ از تمام مناطق ۱۹ گانه آموزشی استان استعلام شد و براساس نیازسنجی انجام شده به تمام مدارس بخاری کاربراتور استاندارد تحویل داده شد. وی در رابطه با وضعیت مدرسه روستای «وراینه» نهاوند بیان کرد: در این روستا دو مدرسه وجود دارد که مهندسان ناظر این سازمان بازدیدهایی از وضعیت بنا و سیستم گرمایشی این مدارس به عمل آوردند.

مدیرکل نوسازی مدارس استان همدان افزود: در یکی از مدارس سیستم گرمایشی بخاری گازی است که نصب شده اما در مدرسه دوم اهالی روستا به صورت غیرمجاز اقدام به لوله‌کشی گاز به مدرسه کردند و شرکت گاز این انشعاب غیرمجاز را قطع کرده است.

وی تصریح کرد: این مدرسه در حال حاضر از نظر گرمایش مشکلی ندارد و پیمانکار اجرای سیستم شوفاژ در این مدرسه را در دستور کار دارد.



۹۵/۹/۱۶

شرق

روزنامه‌ها

صفحه ۱۶

بررسی «شرق» درباره نقش موتورسیکلت‌ها در تعداد کشته‌های آلودگی و تصادفات

دوچرخ جوان‌کش

صدرا محقق: رانندگان آن را بهترین وسیله نقلیه برای شهر پرتراffیکی مثل تهران می‌دانند؛ دلیلش هم مشخص است؛ چون سوار آنها که باشی، به راحتی می‌توان بیخیال همه قوانین شد؛ از خط ویژه یا وسط پیاده‌رو عبور کرد، به اندازه یک وانت با آن بار جابه‌جا کرد، خلاف جهت رفت، چراغ قرمز را رد کرد و هر خلاف دیگری که به ذهنتان بیاید. نتیجه‌اش هم می‌شود فرار از ترافیک و زودتر رسیدن به مقصد. اما این فقط یک سکه این وسیله نقلیه دو چرخ است؛ در آن روی دیگر سکه، فقط آمار دود است و مرگ؛ تولید ۲۶ تا ۳۰ درصد کل آلودگی هوای تهران و اصلی‌ترین علت مرگ و میر جوانان در کشور (به گفته وزیر بهداشت). براساس آمار موجود، فقط در سال ۸۹، پنج‌هزارو ۹۷۷ نفر را به کشتن داده یا در سال ۹۳، عامل ۲۲،۳ درصد کل کشته‌های تصادفات بود که برابر با سه‌هزارو ۷۶۸ نفر است. آنچه گفته شد، همه درباره موتورسیکلت است.

محمد حقانی، رئیس کمیته محیط زیست شورای شهر در رابطه با ابعاد دیگر فاجعه‌ای که این وسیله نقلیه مرگ‌زا با خود به همراه دارد، آمار دیگری هم دارد. او در گفت‌وگو با «شرق»، در این باره می‌گوید: «طبق آمار که شرکت کنترل کیفیت هوای تهران به ما داده است، روزانه حدود ۶۰۰ هزار موتورسیکلت فقط به منطقه ۱۲ شهر تهران وارد می‌شود و علاوه بر این، پیمایش سالانه موتورسیکلت‌ها در تهران، در مجموع چهارهزارو ۷۰۰ میلیون کیلومتر است که برابر با ۱۳ درصد کل پیمایش وسایل نقلیه پایتخت است. براین اساس، می‌توان گفت سهم موتورسیکلت بیشتر از پیمایش همه وسایل نقلیه دیگر شهر است. حالا اگر در کنار این میزان پیمایش، این امر را که موتورسیکلت‌ها در هر کیلومتر، ۱۵ گرم دوده به حلق مردم می‌دهند، قرار دهیم، می‌توان خطر وحشتناک این وسیله نقلیه را برای سلامتی شهر و مردم محاسبه کرد».

طبق گفته این عضو شورای شهر، آمارها نشان می‌دهد ۲۶ تا ۳۰ درصد آلودگی کل تهران، مربوط به موتورسیکلت‌هاست و به عبارتی دیگر، آلوده‌های تولیدشده این وسیله نقلیه، ۱۶،۲ درصد از کل منابع آلوده متحرک شهر است. حقانی در رابطه با تعداد موتورسیکلت‌های شهر تهران هم آمار جالبی دارد. او البته تأکید می‌کند: «هنوز هیچ منبعی آمار دقیقی در این باره نداده است، یا از اساس چنین آماری وجود ندارد؛ اما آنچه موجود است، به این شرح است: «تعداد موتورسیکلت‌های شهر تهران در سال ۱۳۸۹، ۷۵۰ هزار بوده که سال ۹۲ گفته شد به بالای یک میلیون رسیده است. از طرفی، اعلام شده است تعداد موتورسیکلت‌هایی که در تهران شماره‌گذاری شده و البته طبق اسناد هیچ‌کدام هنوز از رده خارج نشده است، سه میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه بوده است که البته شاید تعدادی از اینها در تهران شماره‌گذاری شده و به شهرهای دیگر رفته باشند. اما در این باره هرکس آماری می‌دهد، نیروی انتظامی تا سه میلیون هم آمار می‌دهد».

موتورسیکلت وسیله نقلیه محبوب کشورهای فقیر و کم‌تر توسعه یافته است. در ایران هم اگرچه طبق قانون باید از ابتدای مهرماه امسال، شماره‌گذاری نوع کاربراتوری این وسیله نقلیه ممنوع می‌شد؛ اما شواهد حکایت از چیز دیگری دارد؛ حتی با وجود آنکه سازمان حفاظت محیط زیست، پلیس، وزیر بهداشت و بسیاری دیگر از مسئولان به این موضوع انتقاد کرده‌اند. حقانی در این باره هم می‌گوید: «مشکل این است که رانت‌خواری همه جا هست و در صنعت موتورسیکلت‌سازی هم چون سود سرشاری دارد، همین رانت مانع از اجرای قانون می‌شود. تولید این وسیله درآمد بسیار بالایی برای تولیدکننده دارد و کار خیلی آسانی هم هست؛ یعنی تولیدکننده می‌تواند با اجاره یک اتاق ۱۲ متری، موتورسیکلت‌ها را مونتاژ و سرهم‌بندی کند و به بازار بفرستد».

مصوبه دولت و نظر پلیس

«هیأت دولت در تیرماه ۹۵ مصوبه‌ای تصویب کرد که براساس آن، از یکم مهرماه ۹۵، تولید و شماره‌گذاری موتورسیکلت کاربراتوری ممنوع اعلام شد. پلیس راهور نیز براساس این مصوبه، از اول مهرماه ۹۵ از شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری ممانعت کرد و تاکنون هیچ موتورسیکلت کاربراتوری شماره‌گذاری نشده است». این موضوعی است که روز گذشته سرهنگ سعید روحی، معاون فنی و مهندسی پلیس راهور نیروی انتظامی، در همین رابطه به ایرنا گفت.

او همچنین افزود: «پلیس در راستای کاهش آلودگی هوا، موافق شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری نیست. آلودگی ناشی از موتورسیکلت بیش از خودرو است که البته درباره این مسئله، همواره مناقشه بوده است؛ به گونه‌ای که عده‌ای می‌گویند، یک موتورسیکلت پنج برابر پنج خودرو آلودگی ایجاد می‌کند؛ اما نکته حائز اهمیت این است که موتورسیکلت نسبت به خودرو آلودگی بیشتری در شهری مانند تهران ایجاد می‌کند. وی همچنین این اعداد را در رابطه با آمار این وسیله نقلیه، اعلام کرده است: «حدود ۱۱ میلیون موتورسیکلت در کشور وجود دارد که حدود سه میلیون موتورسیکلت در شهر تهران، آن هم بیشتر در هسته مرکزی، تردد می‌کنند».

معاون فنی و مهندسی پلیس راهور نیروی انتظامی گفت: «این در حالی است که قبل از این مصوبه، تعدادی موتورسیکلت ام‌جی وارد کشور شد و اکنون صحبت این است که این تعداد از مصوبه مطرح‌شده، مستثنا شوند و شرکت‌های تولیدکننده اجازه داشته باشند این موتورسیکلت‌ها را شماره‌گذاری کنند؛ اما در حال حاضر از اول مهرماه ۹۵ پلیس هیچ یک از موتورهای کاربراتوری را شماره‌گذاری نکرده است و با توجه به آلودگی هوا،

وظیفه پلیس این است که این مصوبه را اجرا کند. پلیس مجری قانون است و چنانچه هیأت دولت تصمیم بگیرد حق این تولیدکننده حفظ شود، مصوبه هیأت دولت را اجرا می‌کند».

موضوعی که این مقام پلیس راهور به آن اشاره می‌کند همان موضوعی است که در یکی از جلسات هفته گذشته شورای شهر تهران رئیس کمیته محیط زیست شورا درباره آن تذکر داد. محمد حقانی در تذکر پیش از دستور خود در سیدوهشتمین جلسه علنی شورای شهر با بیان اینکه متأسفانه باخبر شدیم که با وجود مصوبه هیأت دولت مبنی بر توقف تولید و شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری، وزیر صنعت به وزیر کشور نامه زده است که حدود ۶۰۰ هزار موتورسیکلت کاربراتوری ثبت سفارش شده است و تا پایان سال ۹۵ شماره‌گذاری نکردن متوقف شود، گفت: جای سؤال است که هنگامی که این مصوبه در هیأت وزیران بررسی شد، این دو وزیر چرا امضا کردند که حالا در زمان اجرا خبر از ثبت سفارش ۶۰۰ هزار موتورسیکلت کاربراتوری می‌رسد و این مسئله سبب شود که وزیر صنعت تقاضای متوقف‌نکردن تولید را داشته باشد. از وزرای صنعت و کشور درخواست می‌شود که به مصوبات هیأت دولت پایبند باشند.

متهم صدرنشین

«نقش موتورسیکلت‌های بنزینی در آلودگی هوای تهران چیست؟» شرکت کنترل کیفیت هوای تهران در پاسخ به این سؤال چنین موضوعی را مطرح کرده است: «برخلاف تصور عموم که گمان می‌کنند خودروها نسبت به موتورسیکلت‌ها سهم بیشتری در آلودگی هوا دارند، کارشناسان معتقدند که موتورسیکلت‌ها در جدول متهمان آلودگی هوا صدرنشین هستند و با جثه کوچک بیش از یک‌چهارم آلودگی هوای تهران را تولید می‌کند: در شرایط فعلی که خودروها نیز با استاندارد بسیار پایین و با استاندارد یورو ۲ تولید می‌شوند، باز هم میزان آلودگی هر موتورسیکلت چهار برابر بیشتر از اتومبیل است؛ چراکه به واکنشگر شیمیایی مجهز نیستند و در نتیجه گاز ناشی از احتراق این موتورها وارد هوا می‌شود؛ درحالی‌که اتومبیل‌ها مجهز به واکنشگر شیمیایی هستند و گازهای ناشی از احتراق را به گازهای غیرآلاینده تبدیل می‌کنند. موتورسیکلت‌ها به دلیل اینکه موتور نامناسبی دارند و عمدتاً هم کاربراتوری هستند، با مصرف بالای سوخت و احتراق نامناسب سوخت به شدت باعث افزایش آلودگی هوا می‌شوند. عمده آلودگی تولیدی از موتورسیکلت‌ها منوکسیدکربن و ذرات معلق و هیدروکربن‌های خام هستند که به‌شدت بر سلامت شهروندان تأثیرگذار است. بیش از ۹۵ درصد موتورسیکلت‌ها کاربراتوری هستند و امکان ایجاد پاره‌ای از دست‌کاری‌های سنتی وجود دارد که باعث افزایش مصرف سوخت و آلودگی ناشی از احتراق می‌شود. این در حالی است که موتورهای انژکتوری را نمی‌توان به‌طور دستی تنظیم کرد. موتورسیکلت‌ها در آلودگی صوتی نیز نقش عمده‌ای دارند و متهم ردیف اول در تولید سروصدا در تهران محسوب می‌شوند.

اصلی‌ترین علت مرگ‌ومیر جوانان

موضوع موتورسیکلت‌ها و تبعات خطرناک‌شان برای کشور به حدی رسیده است که ابتدای همین هفته وزیر بهداشت هم به این موضوع اشاره کرد و درباره آن در یک کنگره علمی نکاتی را مطرح کرد. سیدحسین هاشمی که در دومین کنگره ملی تروما (آسیب) در کتابخانه ملی ایران سخنرانی می‌کرد، گفت: «در نظام سلامت میلیاردها تومان برای درمان برخی از بیماری‌ها هزینه می‌شود؛ درحالی‌که به مسئله پیشگیری از سوانح ترومایی که مهم‌ترین آن حوادث جاده‌ای است، توجه چندانی نمی‌شود. در سال حدود ۱۸ هزار نفر بر اثر حوادث ترومایی می‌میرند و ۲۰۰ هزار معلول با گرفتاری روحی شدید تا آخر عمر خود با معلولیت سر می‌کنند؛ بنابراین پیشگیری در زمینه تروما بسیار حائز اهمیت است». وی همچنین افزود: «اگرچه سال‌ها آمار تصادفات ثابت مانده؛ ولی متأسفانه اکنون پنجمین کشور دنیا با بیشترین میزان کشته‌های تصادفات و معلولیت سوانح ترافیکی هستیم؛ همچنین از نظر وجود قربانیان سنین پایین در این زمینه بالاترین رتبه را داریم. سؤال من به‌عنوان وزیر بهداشت این است که ما در کجای این نظام تصمیم‌گیری قرار داریم؟! هیچ‌جا؛ باید آن‌قدر بایستیم که اتومبیلی تصادف کند یا حادثه ترافیکی روی دهد و برویم درمان کنیم. علاوه‌براین موتورسیکلت یکی از مهم‌ترین عوامل مرگ‌ومیر در کشور است؛ اما چرا مسئولان تولید آن را متوقف نمی‌کنند؛ درحالی‌که می‌دانند این وسیله اصلی‌ترین علت مرگ‌ومیر جوانان بوده است. در این زمینه فقط در برخی مباحث از صنعت سؤال می‌شود و این مسئله مطرح نیست که چه کسی اجازه تولید می‌دهد و همه انتظار از حوزه درمان دارند».

جدل در تلویزیون

موضوع موتورسیکلت‌ها شنبه‌شب گذشته، به تلویزیون هم کشیده شد و تعدادی از مسئولان روی آنتن زنده در این باره نکات مهمی را مطرح کردند. موضوعی که شبکه خبر آن را با تیتراژ اختلاف نظر جدی بر سر آلاینده‌های موتورسیکلت‌ها پوشش داد. در این برنامه حقانی، رئیس کمیته محیط زیست شورای اسلامی شهر تهران، میرحسین قناتی، مدیرکل دفتر صنایع خودرو و نیرومحرکه وزارت صنعت، معدن و تجارت و حجازی رئیس انجمن صنعت موتورسیکلت صحبت کردند. حجازی، رئیس انجمن صنعت موتورسیکلت، در این باره در صحبت‌هایی گفت: «کسی موتورسیکلت جدیدی وارد نکرده و آنچه تا پیش از مهرماه شماره‌گذاری شده، موتورهایی هستند که قبلاً وارد کشور شده؛ اگرچه از تاریخ اول مهر همین شماره‌گذاری هم لغو شده است. موتورهای انژکتوری را تأیید نوع گرفته‌ایم و امسال دولت ما را موظف به تولید موتورهای انژکتوری کرده است. همه موتورسیکلت‌های تولید داخل، استانداردهای ملی را دارند و هر موتوری هم وارد شود، اگر این استانداردها را نداشته باشد، شماره‌گذاری نمی‌شود». رئیس انجمن صنعت موتورسیکلت گفت: «در زمستان به دلیل سرما کسی از موتورسیکلت استفاده نمی‌کند و بیش از ۸۵ درصد از موتورسیکلت‌ها در روستاها و شهرهای کوچک استفاده می‌شود. موتورسیکلت قدمتی بیش از ۵۰ سال دارد و نمی‌توانیم یک‌شبه آن را نابود کنیم. او افزود: «آمار شماره‌گذاری در شش‌ماهه

نخست سال نسبت به شش ماهه دوم سال پنج به یک است؛ اینکه گفته می‌شود موتورهای هفت برابر اتومبیل‌ها آلودگی دارند، صحیح نیست، موتورهای نوشماره براساس استانداردهای زیست‌محیطی تولید می‌شوند.

حقانی در این برنامه با رد آمارهای اعلام‌شده از سوی رئیس انجمن صنعت موتورسیکلت مبنی بر میزان آلاینده‌ی موتورسیکلت‌های کاربراتوری و تعداد موتورسیکلت‌هایی که در زمستان تردد می‌کنند، گفت: «سالانه ۳۰ میلیارد دلار بابت آلودگی هوا خسارت می‌دهیم و این در حالی است که موتورسیکلت‌های کاربراتوری ۲۵ درصد آلاینده‌ی در منابع متحرک را ایجاد می‌کنند». وی درباره دلیل مخالفت خود برای تمدید شماره‌گذاری موتورسیکلت‌های کاربراتوری افزود: ۹۶ درصد از موتورسیکلت‌های شهر، کاربراتوری هستند و مطابق آمارها، موتورسیکلت‌های کاربراتوری شش تا هشت برابر یک خودرو آلاینده‌ی ایجاد می‌کنند. میرحسین قناتی، مدیرکل دفتر صنایع خودرو و نیرومحرکه وزارت صنعت، معدن و تجارت، هم درباره پایبند نبودن به مصوبه دولت برای شماره‌گذاری نکردن موتورسیکلت‌ها گفت: «ما طبق مصوبه عمل کرده‌ایم و موتورسیکلت‌هایی که قبل از این نامه، تولید یا وارد کشور شده‌اند را مطابق تبصره موجود در این مصوبه تا پایان سال ۹۵ شماره‌گذاری خواهیم کرد. ما باید با توجه به نیاز بازار، موتورسیکلت‌های انژکتوری را ارائه کنیم». براساس آماری که دفتر رئیس کمیته محیط زیست شورای شهر به «شرق» داده است، فرهنگستان علوم پزشکی جمهوری اسلامی شهر یور ۹۵ در یک سند جامع حمایت‌طلبی کنترل آلودگی هوا و تبعات آن بر سلامت آماری درخور توجه از تبعات خطرناک آلودگی هوا برای سلامتی شهروندان داده است. این آمار به این شرح است: «در سال ۹۴ در مجموع پنج هزار و ۸۳۴ مورد مرگ معادل ۱۲,۳۹ درصد از کل مرگ‌های شهر تهران منتسب به آلاینده‌های هوا (آلاینده‌های ۲PM، ۵) بوده است. این آمار حکایت از آن دارد که هر روز در تهران به طور متوسط ۱۵ نفر جان خود را به دلایل مرتبط با آلودگی از دست داده‌اند. با در نظر داشتن این آمار و ارقام و همچنین توجه به نقش بسیار تأثیرگذار موتورسیکلت‌های شهر در تولید آلودگی و جمع کردن آمار تلفات این وسیله نقلیه در تصادفات به نظر می‌رسد باید گفت نام موتورسیکلت چیزی برابر مرگ است، نه کمتر و نه بیشتر.