

«جوان» در خصوص تهدیدها و فرصت‌های

مصرف بالای بنزین در کشور گزارش می‌دهد

تبدیل تهدید بنزینی به فرصت محیط‌زیستی و دانش‌بنیان

شده‌است. کشور اکنون در شرایطی بیش از ۲هزار همت برای بنزین هزینه می‌کند که اعتبار ۸۴۰ میلیارد تومانی که در بودجه سال ۱۴۰۲ برای اجرای قانون هوای پاک ۱۴۰۳ به فراوانی سپرده شده‌است. آن هم در حالی که براساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس کل خسارات مرتبط با مرگ‌ومیر ناشی از همه علل منسوب به ذرات معلق PM 2/5 کشور طی فقط سال ۱۴۰۰ با بیش از ۴۱ هزار و ۷۰۰ نفر کشته در کشور بالغ بر ۱۱ میلیارد دلار برآورد شده‌است. یعنی کشور در حالی دارد ۲ هزار همت یا با دلار ۶۰ هزار تومانی بیش از ۳۳ میلیارد دلار در سال هزینه سوخت می‌کند که اگر بتوان روی جان ایرانیان قیمت گذاشت، این هزینه خودش به اندازه یک جنگ کشته و خسارت مالی نیز به ایرانیان وارد می‌کند.

بنزین خوارها

سوالی که اکنون در خصوص هزینه هتگفت بنزین وجود دارد، این است این میزان سوخت کجا مصرف می‌شود؟ جواب البته واضح است، فارغ از حجم قاچاق بنزین که بر خشی آن را تا ۱۰ تا میلیون لیتر در روز نیز تخمین زده‌اند همه هزینه‌ها و خساراتی که برای این سوخت انجام می‌شود، مربوط به خودروهایی است که مردم به شکل معمول برای کارهای روزانه خود از آنها استفاده می‌کنند و البته مرحله قبلی همدفندی پارانها نیز نشان داده قرار نیست این خودروها که بیش از ۹۰ درصد بنزین کشور توسط آنها مصرف می‌شود به صرف سهمیه‌بندی یا گران شدن بنزین مصرف خود را در دراز مدت کاهش دهند، زیرا اصولاً افراد امکان تغییر اساسی در خودرویی که توسط کارخانه با مصرف سوخت بالا ساخته‌شده، ندارند.

مسئله این میزان سوخت اهمیت بیشتری پیدا می‌کند وقتی بدانیم به گفته کارشناسان در شرایط معمول متوسط مصرف خودروهای ما بالای ۱۱ لیتر ۹ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است و در ترافیک و داخل شهر اعداد بالاتر هم می‌رود و به حدود ۱۰۰ الی ۱۰ لیتر ۱۰۰ کیلومتر هم می‌رسد، در صورتی که به طور متوسط در خودروهای غیرهیبریدی روز دنیا برای هر ۱۰۰ کیلومتر چیزی حدود ۵ الی ۶ لیتر در جاده و حدود ۶ الی ۷ لیتر در شهر مصرف بنزین به شکل معمول اتفاق می‌افتد و این یعنی اگر متوسط مصرف بنزین خودروهای داخلی را اصطلاحاً صدی هشت محاسبه کنیم، در مقایسه با خودروهای غیرهیبریدی نزدیک صدی ۳ لیتر بیشتر سوخت مصرف می‌شود که نسبت این ۳ لیتر در ۲ هزار همت حدوداً چیزی نزدیک ۷۵ یا ۷۵ همت یا ۱۲/۵ میلیارد دلار است و این در حالی است که فقط در حال بررسی موتورهای معمولی و غیرهیبریدی هستیم. حال تصور کنید اگر فقط همین بخش از مصرف بنزین کاهش پیدا کند، در کنار سود مالی که برای کشور دارد و نزدیک دو برابر بودجه عمرانی اسمال به درآمدهای خزانه افزوده می‌شود، چه میزان از آلاینده‌ها و ذرات معلق کمتری وارد هوای کشور می‌شود و این کم شدن آلودگی چه مقدار از

واقیعت سوزاندن روزی ۱۳۵ میلیون لیتر بنزین

برای اینکه بهتر متوجه شویم سوزاندن ۱۳۵ میلیون لیتر بنزین در روز فقط از نظر مالی چقدر بزرگ است، بهتر است آن را به تومان تبدیل کنیم. اگر قیمت هر دلار را بدون توجه به نرخ تسعیر همان حدود ۶۰ هزار تومان بازار بدانیم و فروش هر لیتر بنزین را همانطور که گفته شد ۷۰ سنت محاسبه کنیم، ۷۰ سنت دلار ۶۰ هزار تومانی است که رئیس‌جمهور برای واردات هر لیتر بنزین اعلام کرده بودند. حالا اگر ۱۳۵ میلیون لیتر را ضربدر لیتری ۴۲ هزار تومان کنیم ۵۶۷ هزار میلیارد تومان یا ۵۶۷ همت به دست می‌آید که هزینه روزانه بنزینی است که در کشور سوخته می‌شود و این عدد ۵۶۷ ضربدر ۳۶۵ روز سال ۲ هزار و ۶۹ همت می‌شود.

موضوع وقتی جالب‌تر می‌شود که بدانیم این بیش از ۲ هزار همت هزینه بنزین کشور در حالی است که کل بودجه عمرانی کشور در بودجه مصوب سال ۱۴۰۳ در صورت تحقق حدود ۴۰۰ همت و مجموع درآمدهای مالیاتی در سال ۱۴۰۳ طبق داده‌های مرکز پژوهش‌های مجلس، برابر هزار و ۲۹۰ همت است. این مسئله نشان می‌دهد بنزینی که سالانه در کشور سوخت می‌شود و به هوا می‌رود، نه‌تنها بیشتر از تمام هزینه‌هایی است که طی یکسال برای ساخت کشور انجام می‌شود، بلکه از کل در آمدی که به واسطه مالیات برای کشور پیش‌بینی شده نیز بیشتر است.

خسارت ۱۱ میلیاردی مرگ و میر بنزینی

چالش سوزاندن این ۲ هزار همت فقط هزینه مالی کشور را افزایش نداده، بلکه روی مسائل محیط‌زیستی کشور نیز سایه انداخته و بنزین به عنوان یکی از متهمان اصلی آلودگی هوای کلانشهرها مانی بر رف آلودگی هوانیز

جامعه

سرویس اجتماعی ۰۶۰۰۳۳۸۵

مرگ‌ومیرهای مربوط به این پدیده را کاهش می‌دهد.

شاه‌کلید حمل‌ونقل عمومی

مشخص است که برای کاهش مصرف سوخت در کشور تنها یک راه‌حل وجود ندارد و ضرورت دارد در این خصوص مجموعه‌ای از سیاست‌های قیمتی و غیرقیمتی لحاظ شود، ولی در این میان شاه‌کلیدی که به نظر می‌رسد توسعه حمل‌ونقل عمومی مخصوصاً در شهرهاست، اما طی سالیان گذشته حمل‌ونقل عمومی کشور محدود شده و جایگزینی نیز انجام نشده‌است، به همین دلیل ضرورت دارد برای سروسامان دادن به وضعیت مصرف بنزین در کشور توسعه ناوگان ترافیکی‌ها و مهم‌تر از آن اتوبوس‌ها و واگن‌ها را مورد توجه فوری قرار دهیم. یعنی ابتدا راهکاری پیش پای مردم باز شود که اگر نخواهند از ماشین استفاده کنند، بتوانند جایگزینی داشته‌باشند.

با وجود این ضرورت‌ها، اما به واسطه اینکه حجم وسایل حمل‌ونقل عمومی طی سال‌های گذشته کاهش پیدا کرده میزان استفاده از آنها نیز نسبت به سال‌های گذشته کمتر و از طرف دیگر سرانه مصرف بنزین نیز افزایش پیدا کرده‌است.

پس در کل اکنون اولین ضرورت کشور برای کاهش مصرف سوخت، موضوع توسعه حمل‌ونقل عمومی است، چون حتی اگر قرار باشد تغییری در شیوه مصرف خودروهای داخلی اتفاق بیفتد، به معنای این است که ما باید مصرف ۲۵ میلیون خودرو را کاهش دهیم، ولی زمانی که در مورد حمل‌ونقل عمومی صحبت می‌شود، به معنای این است که همین خودروهایی که آلان وجود دارد به پارکینگ برود و مردم با وسایل عمومی جابه‌جا شوند. در اینجا حتی می‌شود از حمل‌ونقل عمومی برقی و مدل‌های دیگر نیز استفاده کرد و مدل‌ها را متنوع کردیم.

با توجه به ضرورتی که در خصوص بحث توسعه حمل‌ونقل عمومی گفته شد به نظر می‌رسد حتی

اگر قیمت هر دلار را بدون توجه به نرخ تسعیر همان حدود ۶۰ هزار تومان بازار بدانیم و فروش هر لیتر بنزین را همانطور که گفته شد ۷۰ سنت محاسبه کنیم، ۷۰ سنت دلار ۶۰ هزار تومان ۴۲ هزار تومانی می‌شود که نزدیک به همان قیمت ۴۰ هزار تومانی است که رئیس‌جمهور برای واردات هر لیتر بنزین بنزین اعلام کرده بودند. حالا اگر ۱۳۵ میلیون لیتر را ضربدر لیتری ۴۲ هزار تومان کنیم ۵۶۷ هزار میلیارد تومان یا ۵۶۷ همت به دست می‌آید که هزینه روزانه بنزینی است که در کشور سوخته می‌شود و این عدد ۵۶۷ ضربدر ۳۶۵ روز سال ۲ هزار و ۶۹ همت می‌شود



تولید در این بخش نیز برای کشور در وهله اول اصالت نداشته‌باشد و در شرایطی که قرارداد شهرداری تهران با خودروسازان داخلی نشان داد فعلاً تولید انبوه اتوبوس داخلی در کشور اجزایی نیست، اگر بتوانیم کل حمل‌ونقل عمومی مورد نیاز را هم وارد کنیم، از ظرفیت تولید داخل هم استفاده شود، ولی نیاز است که این خریدها پایهای برای تولید داخل باشد و از ظرفیت تولید داخل هم استفاده شود، ولی نیاز امروز کشور آنقدر حاد است که ضرورت دارد به سمتی برویم که زودتر وسایل نقلیه عمومی نو و کم مصرف به ناوگان‌های شهری تزریق شود.

با وجود این می‌توان حجم وسایل نقلیه عمومی را که در سال اول می‌خواهیم وارد ناوگان کنیم، واردات اتوبوس‌های متون به سرعت قابل طی شدن است و توسعه خودروسازی سطح فناوری خودروسازان کشور با خودروسازان برتر دنیا اختلاف دارد، ولی سطح اختلاف در خودروهای اقتصادی به ویژه در حوزه‌های مانند موتور به سرعت قابل طی شدن است و البته می‌توان مدل‌های مختلفی نیز برای این کار داشت. در شرایطی که هم شرکت‌های تولید موتور و هم شرکت‌های طراحی موتور در کنار شرکت‌های خودروسازی داریم، می‌شود با هر کدام از آنها به نحوی مشارکت کرد، وارد تولید شد و از آنها خدمات دریافت کرد، ولی مهم این است که ما بتوانیم چنین کاری را انجام دهیم.

ضرورت تولید خودروی ملی

در موضوع موتور خودرو معمولاً خودروسازان دنیا از یک خانواده شروع می‌کنند و برای خودروسازان استفاده می‌کنند، مسیری که البته یکبار در کشور ما نیز در موتور E۲7 نیز تجربه شده بود. این مسیر در دنیا اینگونه است که یک موتور را طراحی می‌کنند، ولی طراحی آن به نحوی است که به آنها یک خانواده موتور می‌دهد مثلاً یک موتور با حجم بالا، یک موتور با حجم متوسط و یک موتور با حجم پایین در اختیار آنها قرار می‌دهند که با هر کدام از آنها نیز امکان توربو شدن دارند و در نتیجه یک رنج محصول را بدین وسیله پوشش می‌دهند که خودروسازان می‌توانند از خودروی سدان متوسط تا خودروی کراس‌اوور و یک خودروی کوچک را با این نوع موتور پوشش دهند.

اکنون برای کاهش صرف سوخت از طریق بهبود وضعیت موتورهای داخلی مسئله‌ای که ضرورت دارد در مورد آن اندیشیده شود، تولید موتوری بهینه است که باید در مورد آن اقدام شود و البته چه بخواهیم به سراغ طراحی برویم یا خط مونتاژ ایجاد کنیم تا خودروی اقتصادی با موتور بهینه تولید شود، مهم‌تر از همه این است که موتوری که می‌خواهیم ارانه دهیم چگونه قرار است بین ایران خودرو و سایپا به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکنندگان خودروی کشور توزیع و تولید شود که بتوانند در میان خودروهای اقتصادی استفاده شود.

سخن پایانی

همانطور که در بالا توضیح داده شد، اکنون وضعیت مصرف بنزین در کشور به شرایط بحرانی وارد شده که در کنار سوزاندن سرمایه ملی در حال وارد کردن خسارات سنگین زیست‌محیطی به کشور نیز هست و به همین دلیل ضرورت دارد در سرعت در مورد آن چاره‌اندیشی شود. در کنار اینکه چاره‌اندیشی در خصوص بخشی از این مشکل می‌تواند راهکاری سریع داشته‌باشد که با واردات گسترده وسایل حمل‌ونقل عمومی قابل انجام خواهدبود، ولی اختصاص بخشی از هزینه‌های هتگفت بنزین به بخش دانش بنیان کشور می‌تواند فرصت شگفت‌انگیزی را برای توسعه مسیر روح دانش به صنعت کشور و راهکاری پایدار برای حل مشکلات کشور در این زمینه در پی داشته‌باشد. این نبود حمایت مالی اکنون به نظر مهم‌ترین چالشی است که بحث بخش تحقیق و توسعه در کشور با آن روبه‌رو است، اینکه بنگاه‌های خودروسازی آنقدر در زمان هستند که اصلاً بولی برای تحقیق و توسعه ندارد، واقعیتی انکارناپذیر است، البته پاسخ به این سؤال که اگر پول داشته‌باشند نیز وارد تحقیق و توسعه می‌شود یا نه نیز مشخصاً پاسخ آن خبر است و دلیل آن نیز این است که سیاست‌های صنعتی که در صنعت خودروی کشور حاکم است، برانگیزاننده بنگاه‌ها برای تحقیق و توسعه به شکل جدی نیست و ما باید در مورد آن هم تغییر ایجاد کنیم، ولی تا زمانی که بنگاه در زیان خالص باشد، بهترین سیاست‌های صنعتی نیز امکان تحقیق و توسعه در بنگار ا ایجاد نخواهد کرد، چون پولی برای آن ندارد. در این شرایط اولین ضرورت در صنعت خودروسازی کشور سوده شدن بنگاه‌است.

بلکه می‌توانیم با شرکت‌های داخلی تولیدکننده خودرو و مخصوصاً شرکت‌های دانش‌بنیان نیز همکاری کنیم و مدل‌های مختلف مشارکت را پیش ببریم.

البته مشخص است که اگر شرکت‌های خودروسازی بخواهد فقط خودروی اقتصادی تولید کند، منطقاً نباید خیلی با فناوری روز سروکار داشته باشد، ولی اگر برنامه‌ریزی‌ها برای تولید خودروی گران قیمت باشد برای اینکه بتواند قیمت خودرو را بالاتر ببرند، الزاماً سطح فناوری خود را نیز بالا ببرند، در اینجا هر چند با توجه به عدم سرمایه‌گذاری لازم در بخش تحقیق و توسعه خودروسازی سطح فناوری خودروسازان کشور با خودروسازان برتر دنیا اختلاف دارد، ولی سطح اختلاف در خودروهای اقتصادی به ویژه در حوزه‌های مانند موتور به سرعت قابل طی شدن است و البته می‌توان مدل‌های مختلفی نیز برای این کار داشت. در شرایطی که هم شرکت‌های تولید موتور و هم شرکت‌های طراحی موتور در کنار شرکت‌های خودروسازی داریم، می‌شود با هر کدام از آنها به نحوی مشارکت کرد، وارد تولید شد و از آنها خدمات دریافت کرد، ولی مهم این است که ما بتوانیم چنین کاری را انجام دهیم.

ضرورت تولید خودروی ملی

در موضوع موتور خودرو معمولاً خودروسازان دنیا از یک خانواده شروع می‌کنند و برای خودروسازان استفاده می‌کنند، مسیری که البته یکبار در کشور ما نیز در موتور E۲7 نیز تجربه شده بود. این مسیر در دنیا اینگونه است که یک موتور را طراحی می‌کنند، ولی طراحی آن به نحوی است که به آنها یک خانواده موتور می‌دهد مثلاً یک موتور با حجم بالا، یک موتور با حجم متوسط و یک موتور با حجم پایین در اختیار آنها قرار می‌دهند که با هر کدام از آنها نیز امکان توربو شدن دارند و در نتیجه یک رنج محصول را بدین وسیله پوشش می‌دهند که خودروسازان می‌توانند از خودروی سدان متوسط تا خودروی کراس‌اوور و یک خودروی کوچک را با این نوع موتور پوشش دهند.

اکنون برای کاهش صرف سوخت از طریق بهبود وضعیت موتورهای داخلی مسئله‌ای که ضرورت دارد در مورد آن اندیشیده شود، تولید موتوری بهینه است که باید در مورد آن اقدام شود و البته چه بخواهیم به سراغ طراحی برویم یا خط مونتاژ ایجاد کنیم تا خودروی اقتصادی با موتور بهینه تولید شود، مهم‌تر از همه این است که موتوری که می‌خواهیم ارانه دهیم چگونه قرار است بین ایران خودرو و سایپا به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکنندگان خودروی کشور توزیع و تولید شود که بتوانند در میان خودروهای اقتصادی استفاده شود.

سخن پایانی

همانطور که در بالا توضیح داده شد، اکنون وضعیت مصرف بنزین در کشور به شرایط بحرانی وارد شده که در کنار سوزاندن سرمایه ملی در حال وارد کردن خسارات سنگین زیست‌محیطی به کشور نیز هست و به همین دلیل ضرورت دارد در سرعت در مورد آن چاره‌اندیشی شود. در کنار اینکه چاره‌اندیشی در خصوص بخشی از این مشکل می‌تواند راهکاری سریع داشته‌باشد که با واردات گسترده وسایل حمل‌ونقل عمومی قابل انجام خواهدبود، ولی اختصاص بخشی از هزینه‌های هتگفت بنزین به بخش دانش بنیان کشور می‌تواند فرصت شگفت‌انگیزی را برای توسعه مسیر روح دانش به صنعت کشور و راهکاری پایدار برای حل مشکلات کشور در این زمینه در پی داشته‌باشد. این نبود حمایت مالی اکنون به نظر مهم‌ترین چالشی است که بحث بخش تحقیق و توسعه در کشور با آن روبه‌رو است، اینکه بنگاه‌های خودروسازی آنقدر در زمان هستند که اصلاً بولی برای تحقیق و توسعه ندارد، واقعیتی انکارناپذیر است، البته پاسخ به این سؤال که اگر پول داشته‌باشند نیز وارد تحقیق و توسعه می‌شود یا نه نیز مشخصاً پاسخ آن خبر است و دلیل آن نیز این است که سیاست‌های صنعتی که در صنعت خودروی کشور حاکم است، برانگیزاننده بنگاه‌ها برای تحقیق و توسعه به شکل جدی نیست و ما باید در مورد آن هم تغییر ایجاد کنیم، ولی تا زمانی که بنگاه در زیان خالص باشد، بهترین سیاست‌های صنعتی نیز امکان تحقیق و توسعه در بنگار ا ایجاد نخواهد کرد، چون پولی برای آن ندارد. در این شرایط اولین ضرورت در صنعت خودروسازی کشور سوده شدن بنگاه‌است.

درسلک آفتاب

مهدی مولایی



چشم‌امت بر آستین شیعه

در شرایطی که در یک سده اخیر سرویس‌های اطلاعاتی غربی و عبری میلیون‌ها دلار صرف اختلاف‌افکنی میان دو مذهب شیعه و سنی نموده‌اند تا از پیشروی اهداف خیزش‌ها و نهضت‌های اسلامی علیه سیاست‌های خود جلوگیری کنند و در شرایطی که علما و فقهای صحیح‌العقیده فریقین جد و جهد فراوان خود را برای ایجاد اتحاد و همدلی میان مذاهب اسلامی به کار گرفته‌اند، گاه اراده خداوند بر این قرار می‌گیرد که دسیسه‌های اراذل و دشمنان اسلام وارونه جلوه کرده و به‌رغم عزم و اراده آنها برای فتنه‌انگیزی، کنش‌هایشان منجر به وحدت و اتحاد مذاهب شود.

عرف‌الله سبحانه بفسخ العزائم. ترور همدفند مرحوم شهید اسماعیل هنیه از این دست ورق گردانی‌های دست غیبی خداوند بود که به‌رغم عزم و تصور طراحان این عملیات، نه‌تنها باعث اختلاف و تفرق در میان جبهه اسلام نشده، بلکه به طرز ی باور نگردنی موجبات همدلی و وفاق و اتحاد بیش از پیش مسلمان، از هر دو مذهب را فراهم ساخته است.

از نماز مشترک شیعیان و اهل سنت بر پیکر شهید و انعکاس تصویر این اتحاد در رسانه‌ها تا تشییع باشکوه یک رهبر اهل سنت جبهه مقاومت بر شانه‌های عموم شیعیان تهران در حالی که چفیه‌های فلسطینی بر دوش و پرچم‌های عربی در دست داشتند.

تهران، شهر مدرن فارسی‌زبان، که پیش‌تر در جهان عرب به عنوان یک شهر ملی گرای ضدعربی شناخته می‌شد، حالا میزان پیکر یک رهبر عرب بر دستان هزاران هزار شهروند ایرانی شد. این یعنی مخابره پیام برادری و اتحاد میان عرب و عجم، از قلب تهران به جهان عرب. شاید در شرایط عادی میلیون‌ها دلار هزینه و مدت‌ها زمان نیاز بود تا این تصویر اشتباه و مخدوش از تهران‌وندها و ایرانیان در جهان عرب اصلاح و بازتعریف شود. در هفته اخیر این همدلی و اتحاد میان شیعیان ایرانی و اهل سنت در محور مقاومت، در فضای مجازی و تأیید میان جهان اسلام هم بروز و ظهور یافته و دهها هزار توییט از کاربران عرب درباره لزوم همدلی و همراهی تشیع و تسنن منتشر شده؛ فرزندان شهید هنیه با تمام توان از نقش ایران در جبهه مقاومت دفاع کرده و به تبیین مسئله پرداخته‌اند و هشتک‌های متعددی درباره اتحاد شیعه و سنی در شبکه‌های مجازی ترند شده‌است.

حالا ۴۵ سال پس از پیروزی انقلاب اسلامی، نه‌تنها تشیع به عنوانی مذهبی رسمی از اسلام در میان قاطبه نخبگان و عموم مسلمانین جهان بدرفته‌شده، بلکه در شرایط حساس و پر تنش فعلی در منطقه، میلیارد‌ها چشم از امت اسلامی منظر است تا دست انتقام خداوند از آستین شیعه خارج شود به خونخواهی شیخ شهید اهل سنت در محور مقاومت. دشمنان خواستار اختلاف‌افکنی و کینه‌توزی میان مذاهب بودند و با خیالی خام، تصور می‌کردند که ترور یک عرب اهل سنت در پایتخت شیعیان ایران، باعث ایجاد تنش و شکاف‌های مذهبی در منطقه خواهد شد؛ دست اراده خداوند اما فراتر از دست‌ها، این تهدید بالقوه را به فرصتی بالفعل برای تقرب مذاهب و اعتدالی تشیع در جهان اسلام قرار داد و مسلمانین جهان را حامیان و مطالبه‌گران انتقام شهید توسط قوای نظامی شیعه کرد؛ اکنون این ذوالفقار شیعه است که در میان خیل حمایتگران و چشم‌انتظاران اهل سنت از نیام جمهوری اسلامی خارج‌شده و عن‌قرب به انتقامی کوبنده تمام پلن‌های صهیونیسم را بر هم خواهد ریخت. یُریدون لِیُطْفَؤْا نَورَ الله بِأَفْوَاجِهِمْ وَاللهُ مَیَّمٌ نَورُهُ وَلَوْ كَرِهَ الْكَافِرُونَ!

گزارش

مهسا گریندی

تراموادر پایتخت

ادامه از صفحه اول

چمران ادامه داد: «تا زمانی که تراما به تصویب نرسد، نمی‌توان به عنوان یک پروژه از آن نام برد.»

به گفته چمران، شورای عالی ترافیک موضوع تراموا را تصویب کرده ولی مصوبه شورای شهر کنونی را ندارد.

رئیس شورای شهر تهران همچنین نظر خود را در رابطه با راه‌اندازی تراموا در پایتخت اینگونه مطرح کرد: «با ایجاد تراموای ریلی وسط خیابان تهران به لحاظ شهرسازی و ترافیکی موافق نیستیم، ولی با تراموای چرخ لاستیکی مشکلی ندارم. صلاح نیست در این شرایط تهران در خیابان‌های باریک ریل گذاری کرد.»

در انتظار تأیید وزارت کشور

اخبار دو روز گذشته در رابطه با راه‌اندازی تراموا در تهران سوالات زیادی را ایجاد کرده‌است، اینکه بالاخره این قطار سبک شهری، مجوز دارد یا نه؟ و اینکه نوع و ویژگی تراموایی که قرار است در پایتخت به کار گرفته شود، چگونه است؟

عبدالمطهر محمدخانی، رئیس مرکز ارتباطات و امور بین‌الملل شهرداری تهران در رابطه با ایجاد آخرین وضعیت احداث خط تراموا در تهران یادآوری به این نکته که تراموا در بسیاری از کشورهای جهان به عنوان یک وسیله حمل و نقل عمومی محبوب و کارآمد مورد استفاده قرار می‌گیرد، و بسیاری از شهرهای پیشرفته جهان از بارسلونا، مادرید تا پکن و شانگهای از تراموا استفاده می‌کنند، به «جوان» گفت: «در این دوره مدیریت شهری تصمیم گرفته‌شد برای مدیریت ترافیک و توسعه حمل و نقل عمومی از مدهای حمل و نقلی متنوع و دوستاند محیط‌زیست از جمله تراموا استفاده شود تا به کاهش بار ترافیکی و افزایش زیست‌پذیری تهران کمک کند.»

او با اشاره به مذاکراتی که هیئت‌اعزامی مدیریت شهری تهران به چین در این خصوص داشته‌اند، اظهار داشت: «برای واردات تراموای چرخ لاستیکی چینی یا (LRT) که یکی از ابداعات کارشناسان این کشور است، قرارداد واردات دو رام تراموا به امضا رسید و این تراموا قرار است به زودی وارد کشور شود.»

محمدخانی ادامه داد: «تراموای چرخ لاستیکی ادعای چینی‌ها برای استفاده هر چه بهتر از این نوع حمل و نقل انبوه‌بسر بوده که نیازمند زیرساخت پیچیده در محیط شهری برای راه‌اندازی نیست.» رئیس مرکز ارتباطات و امور بین‌الملل شهرداری تهران افزود: «تراموای چرخ لاستیکی نیازی به ریل گذاری و تأمین برق بالاسری ندارد و بدون زیرساخت‌های متعارف دیگر انواع تراموا وارد خط می‌شود.» او با بیان اینکه طراحی «تراموا» در تهران تمام شده‌است، اظهار داشت: «طرح جامع احداث و راه‌اندازی خط تراموا در تهران برای بررسی و تصویب و اختیار وزارت کشور و شورای عالی ترافیک کشور قرار گرفته‌است.»

محمدخانی تأکید کرد: «دوام تراموای چینی تا اوایل مهرماه به ترتیب به صورت آزمایشی وارد تهران و در خط آزمایشی فعال خواهد شد و بعد از گذران مرحله فعالیت آزمایشی آنها برای فعالیتی در تهران از سوی نهادهای مسئول تصمیم‌گیری می‌شود.»

او افزود: «تراموای چینی در مسیر امام حسین – آزادی با ظرفیت ۲۵۰ نفری به صورت آزمایشی مورد استفاده قرار خواهد گرفت.»