



صور تجلسه

تاریخ: ۹۷/۱۲/۲۵
 کارگروه: کنترل و کاهش آلودگی ناوگان موتورسیکلت
 شماره جلسه: ۴۳
 صفحه ۱ از ۲

مکان: شرکت کنترل کیفیت هوای تهران

موضوع جلسه: کمیته تخصصی کنترل و کاهش آلاینده‌های ناوگان موتورسیکلت

حاضرین:

نام و نام خانوادگی	آقای وحید حسینی	آقای حسین شهیدزاده	آقای میرزایی قمی	آقای سیدنواب حسینی	آقای زمانی
سمت	دبیر کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا	مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران	سرپرست دفتر ملی هوا و تغییر اقلیم	مدیرعامل ستاد معاینه فنی تهران	کارشناس سازمان برنامه و بودجه کشور
نام و نام خانوادگی	آقای حاتمی	آقای هاشمی	آقای احمدی	آقای ایزانلو	آقای دهقان آزاد
سمت	شرکت بهینه سازی مصرف سوخت	بهینه سازی انرژی در بخش حمل و نقل	ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت	شرکت گسترش انرژی نوین	کارشناس سازمان ملی استاندارد
نام و نام خانوادگی	آقای داود عرب	آقای آریافرد	آقای مقدم	آقای مجاهد	خانم احدی
سمت	مشاور کنترل کیفیت هوا	سازمان ملی استاندارد	انجمن صنعت موتورسیکلت ایران	انجمن صنعت موتورسیکلت ایران	کارشناس شرکت کنترل کیفیت هوای تهران
نام و نام خانوادگی	آقای روشنی	خانم صفی	آقای اشجعی	خانم گرابی	
سمت	کارشناس شرکت کنترل کیفیت هوای تهران	کارشناس دبیرخانه کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا	کارشناس دبیرخانه کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا	کارشناس دبیرخانه کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا	

خلاصه جلسه:

این جلسه به عنوان کارگاه تدوین نقشه راه و برنامه عملیاتی ناوگان موتورسیکلت در تاریخ ۹۷/۱۲/۲۵ در شرکت کنترل کیفیت هوا برگزار شد. در ابتدای جلسه بنا بر توضیحات دکتر عرب، در رابطه با بحث حکمرانی خوب به ۸ اصل مهم اشاره کردند؛ مشارکت، شفافیت، قانون گرایی، مسئولیت پذیری، پاسخ‌گویی، ایجاد عدالت و ایجاد وفاق و کارآمدی. در این جلسه دو اصل وفاق و مشارکت مورد توجه قرار گرفته است و از متدولوژی (برنامه‌ریزی) مهندسی ارزش در آن استفاده شده است. ایده‌های مطرحی از جنبه‌های مختلف مانند اجرایی بودن، هزینه و زمان و کارآمد بودن قبلاً مورد بررسی قرار گرفته است و در این جلسه راهکارها از نظر متخصصین از دستگاه‌های مختلف بررسی می‌شود.

در ادامه مهندس شهیدزاده تاکید کردند، این کار مقدمه‌ای برای ایجاد برنامه در جهت کاهش آلودگی است که قدم‌های مختلفی داشته است و در این قدم ذی‌نفعان باید اعمال نظر کنند تا از اعمال نظر تک بعدی که اکثر منجر به نتیجه مطلوب نخواهد شد، جلوگیری شود.

جناب مهندس توکلی، توضیحات کلی در خصوص آمار و ارقام مربوط به آلودگی هوای شهر تهران توسط ناوگان موتورسیکلت، آمار بانک جهانی در خصوص خسارات ناشی از این ناوگان و اهمیت ذرات معلق کمتر از ۲٫۵ میکرون (PM2.5) منتشر شده از این ناوگان ارائه دادند. در راستای آسیب شناسی این حوزه به نبود سازوکار مناسب در بحث قانون گذاری، عدم توجه به موانع اجرایی نشدن، در نظر نگرفتن ملاحظات اجتماعی، هرم هزینه ناصحیح و هدف گذاری بزرگ اشاره شد. در این جلسه تمهیدات جهانی در راستای اجرای طرح موتورسیکلت برقی در نظر گرفته شد. موانع موجود در جهان شامل محدودیت ایستگاه‌های شارژ، بحث ایمنی، پیمایش محدود و... مطرح گردید.

دکتر حسینی منش در نقد به مطالب ارائه شده توسط مهندس توکلی به موضوعات عدم توجه به آلاینده HC در خصوص موتورسیکلت‌ها که منجر به تولید ذرات ثانویه می‌شوند اشاره نمود. ارائه سهم شهرها از ناوگان موتورسیکلت و دوچرخه به صورت تلفیقی درست نیست. بحث تصادفات و ایمنی موتورسیکلت باید در نظر گرفته شود. در مرور بر ادبیات موضوعی این طرح باید کشورهایی مانند اندونزی و فیلیپین که از نظر درآمد سرانه و فرهنگ اجتماعی به ایران بیشتر شباهت دارند در نظر گرفته شود و کشورهای اروپایی به لحاظ تفاوت، ارزش مطالعه ندارند.

مهندس توکلی اشاره کرد، علت در نظر گرفتن کشورهای اروپایی به دلیل مطالعات بیشتری است که در این کشورها وجود دارد، مبحث آلاینده‌های ثانویه به دلیل فقدان اطلاعات در نظر نگرفته شده است و در صورت به دست آمدن اطلاعات در این خصوص آمادگی برای تغییر وجود دارد. راهکارهای کاهش آلاینده‌های ناوگان موتورسیکلت از طریق بهبود تکنولوژی و سیاست گذاری صورت خواهد گرفت که تمرکز طرح‌های ارائه شده با سه محوریت اسقاط، جایگزینی و تبدیل قوای محرکه با کاربری شغلی و غیر شغلی بیان شده است.



صور تجلسه

تاریخ: ۹۷/۱۲/۲۵
کارگروه: کنترل و کاهش آلودگی ناوگان موتورسیکلت
شماره جلسه: ۴۳
صفحه ۲ از ۲

در بحث و تبادل نظر میان متخصصان بیان شد: آمار مربوط به تعداد ناوگان موتورسیکلت از نظر کاربری شغلی و غیر شغلی نامشخص است اگر تعداد مربوط به نوع غیر شغلی بسیار ناچیز است میتواند در ارزش گذاری لحاظ نشود. در طرح اسقاط موتورسیکلت کاربراتوری فرسوده و جایگزینی با نوع برقی دو مورد موتورسیکلت برقی با باتری غیر مالک و باتری مالک اضافه شد. طرح تبدیل و جایگزینی موتورسیکلت گازسوز به لحاظ موارد ایمنی قابلیت اجرا ندارد. سیاست‌های تنبیهی در خصوص طرح‌های ارائه شده در نظر گرفته نشده است. در رابطه با نوع موتورسیکلت‌های برقی تمرکز بر روی ۳ کیلووات نادرست و محدود کننده است و باید این موضوع بر عهده سازندگان گذاشته شود. در خصوص آلاینده‌گی باید در مهندسی ارزش وزن آلاینده‌گی خودروهای فرسوده (۲۰٪ خودروها مسئول ۸۰٪ آلاینده‌گی) دیده شود. هزینه‌های اقتصادی مربوط به طرح‌های بیان شده به گفته دکتر عرب در مخرج کسر شاخص ارزش در نظر گرفته شده است.

در ادامه جلسه، توافقاتی در خصوص وزن‌دهی معیارهای ارزش گذاری انجام گرفت و راهکارهای پیشنهادی بر اساس این معیارها ارزش گذاری شدند. در نهایت با اعمال نظر متخصصان، معیارهای ارزش گذاری شامل: سرعت و سهولت اجرا سهولت بهره‌برداری و نگهداری، رضایتمندی بهره‌برداری، سازگاری با محیط زیست، استفاده بهینه از زیرساخت‌های موجود، جذابیت برای سرمایه‌گذار، مشارکت و رضایت ذی‌ربطان، پایداری (دوام، عمر مفید و...)، استطاعت برای بهره‌برداران (توان دستیابی برای عموم) و اثربخشی برای کاهش آلاینده‌گی است.

در جلسات کارگاه‌های بعدی به موضوعات مربوط به راهکارهای دیزل و سیاست‌های مالی و قانون گذاری پرداخته خواهد شد.

شرح اقدامات و مصوبات

ردیف	شرح اقدام	مسئول اقدام	موعد
۱	مقرر شد آمار ناوگان موتورسیکلت با کاربری شغلی و غیر شغلی تدقیق شود.	دکتر عرب	در اسرع وقت
۲	مقرر شد جهت برآورد قیمت از انجمن صنعت موتورسیکلت، سازمان برنامه و بودجه و آقای ایزانلو استعلام بعمل آید.	دکتر عرب	در اسرع وقت
۳	مقرر شد در طرح نهایی، علاوه بر عوامل تشویقی در حوزه مالی، موارد تنبیهی و محدود کننده نیز لحاظ گردد.	دکتر عرب	در اسرع وقت
۴	مقرر شد مجموعه نظرات حضار جمع‌بندی و در طرح نهایی لحاظ شود.	دکتر عرب	در اسرع وقت