

تاریخچه و جایگاه اتوبوس گازسوز در سیستم حمل و نقل درون شهری کشور

اطلاعات ذیل بر مبنای دیدارها و شرکت در جلسات مربوطه و اتوبوسهای تحویلی به اتوبوسرانیها در چند سال گذشته تا به امروز است که اینجانب بعنوان یک مسئول کوچک حضور داشته ام. امیدوارم این گزارش نقش کوچک در برنامه ریزی و تصمیم گیری درخصوص روشن سازی جایگاه بهره برداری از اتوبوسهای گازسوز در سیستم حمل و نقل شهری کشور داشته باشد.

الف - حدوداً از سال ۱۳۷۲ فکر وارد نمودن اتوبوس گازسوز به داخل شبکه حمل و نقل شهری تهران با تبدیل موتور ۳۶۰ اتوبوس بنز ۳۰۲ از طریق شرکت واحد تهران اقدام گردید که در تیرماه ۱۳۷۳ در زمان برگزاری دومین گردهمائی مدیران عامل اتوبوسرانیهای کشور با حضور در محل یکی از تعمیرگاههای شرکت واحد که پروژه تبدیل موتور بنز ۳۶۰ دیزل به گازسوز در آن اجراء می گردید مورد بازدید و توسط جناب آقای ترفع مدیرعامل محترم وقت شرکت واحد تهران گزارشی از چگونگی اجرای طرح و نتیجه آن ایراد گردید که برای حاضرین جالب و آموزنده بود و در سال ۱۳۸۴ اولین سری از اتوبوسهای گازسوز با موتور مان ساخت کشور آلمان و با شاسی و اتاق اتوبوس بنز O۴۵۷ دیزل و با تمامی نواقص فنی و ایمنی وارد شبکه حمل و نقل شهری کشور گردید و در همان سال شرکت شهاب خودرو اتوبوس رنو با موتور گازسوز و اتاق و شاسی اتوبوس دیزل تحویل و وارد شبکه گردید و در سال ۱۳۸۵ موتور دیزل OM۴۵۷ توسط ایران خودرو تبدیل به گازسوز شد و با شاسی و اتاق ۳۵۵ ، با تمامی نواقص فنی و ایمنی وارد شبکه حمل و نقل شهری کشور گردید و باز در سال ۱۳۸۶ توسط ایران خودرو اتوبوس گازسوز با موتور اسکانیا و اتاق و شاسی اتوبوس ۳۵۵ تحویل و در اواخر سال ۱۳۸۷ وارد شبکه حمل و نقل شهری گردید و در سال ۱۳۸۷ اتوبوس پیشرو یدک با موتور کمنز گازسوز با اتاق و شاسی استاندارد تحویل و وارد شبکه حمل و شهری گردید و نیز بعضی از

کارخانه های طرف قرارداد ساخت اتوبوس در حال ساخت و تحویل اتوبوس گازسوز می باشند که تا این تاریخ اطلاع از تحویل یا عدم تحویل آنها به شبکه را اینجانب ندارم.

در نتیجه تا اینجا مشخص گردید که استفاده از اتوبوس با سوخت گاز طبیعی ۱۷ سال می باشد که در دستور کار مسئولین مربوط و دولت محترم جمهوری اسلامی قرار گرفته است. لذا جهت روشن شدن اثرات فنی، ایمنی، پاک سازی هوا، اقتصادی، فناوری و رفاهی شهروندان عزیز لازم است :

اولاً: ایراد کلی این فناوری و تکنولوژی را در جایگاه حمل و نقل و ترافیکی و زیرساختهای کشور مورد ارزیابی قرار دهیم.

ثانیاً: توانمندی های فنی و تولیدی وارداتی اتوبوسهای گازسوز در کشور مورد مطالعه قرار گیرد.

ثالثاً: بررسی و تامین اعتبارات مورد نیاز جهت خرید قطعات و تعمیر و نگهداری و انجام سرویس های دوره ای بمنظور کالیبره نمودن سیستم های اتوبوس های گازسوز که حدوداً بین چهل تا پنجاه درصد نسبت به اتوبوسهای دیزل باید هزینه بیشتری پرداخت نموده اقدام گردد.
رابعاً: چون هزینه تمام شده سفر با اتوبوسهای گازسوز نسبت به اتوبوس دیزل گرانتر می باشد باید صرفه و صلاح کشور و رفاه شهروندان در این خصوص مورد توجه قرار گیرد.

ب- بررسی شود که آیا این اعتبارات ارزی و ریالی که کشور تاکنون بابت استفاده از اتوبوسهای گازسوز پرداخت نموده به چه درصدی از موارد مثبت که از اجرای طرح در نظر داشته رسیده است و از مزایای آن شهروندان عزیز بهره مند گردیده اند یا خیر.

به نظر اینجانب با عنایت به نحوه برنامه ریزی و انتقال فناوری و عدم مطالعات کافی و هماهنگ نبودن ارگانهای مسئول در امر برنامه ریزی و اجرای تمهیدات فنی و سرمایه ای

در این خصوص بار مثبت طرح بسیار بسیار اندک بوده و اکنون کشور با توقف بیش از حد استاندارد اتوبوسهای گازسوز مواجه می باشد و بعضی از کارخانه های سازنده اکنون بابت اتوبوسهای تولیدی به لحاظ شرایط ایجاد شده که ناشی از عدم توجه به تذکرات و مشخصات فنی که در این سیستم بوجود آمده پاسخگو نمی باشند (دلیل نامه های پیوست که توسط اتوبوسرانیهای دارای اتوبوسهای گازسوز ارسال گردیده است) لیست اتوبوسرانیهایی که تا این تاریخ بطور مکتوب نظرات و ایرادات فنی و مشکلات تامین قطعات و عدم پاسخگویی کارخانجات دولتی که اتوبوسهای گازسوز تحویل داده اند به شرح ذیل اعلام و تصویر مدارک به پیوست می باشد.

۱- اعلام ایرادات فنی در خصوص شاسی ، اتاق و سیستم موتور اتوبوسهای گازسوز رنو

بطور کلی (در ۳ برگ)

۲- اعلام ایرادات فنی در خصوص اتوبوسهای گازسوز با موتور مان تحویلی ایران خودرو دیزل

پیرامون ساخت اتاق ، امکانات جانبی موتور و نرم افزار (در ۲ برگ)

۳- گزارش اعلام نتیجه تست و بکارگیری میدانی اتوبوس ها با موتور تبدیلی دیزلی OM۴۵۷

به گازسوز توسط ایران خودرو که ضمن طرح ایرادات فنی و رد طرح و توصیه به عدم ساخت و پیشنهاد بکارگیری موتور با پایه گازسوز که توجه نگردید و سرمایه ملی نابود گردیده است ، دلیل آن عدم استفاده از اتوبوسهای فوق یا با درصد کارآئی بسیار پائین در شبکه

۴- گزارش اعلام نتیجه و تست و آزمایش میدانی اتوبوس ۳۵۵ گازسوز با موتور اسکانیا ، ضمن

طرح ایرادات کلی موتور ، شاسی ، اتاق و رد طرح و توصیه به عدم ساخت و پیشنهاد بکارگیری موتور با پایه گازسوز که مورد توجه قرار نگرفته و سرمایه ملی نابود گردیده است. (در ۱ برگ) گزارشی از

سوی محمدعلی کیانی مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی نجف آباد

۵- اعلام ایرادات و نواقص فنی و پرهزینه بودن اتوبوس گازسوز بعلاوه میزان آلاینده‌گی و عدم توجه به زیرساختهای لازم قبل و بعد از ورود اتوبوسهای گازسوز به شبکه و توجه لازم جهت روشن گری مقامات و کارشناسان مربوطه ارسالی توسط مدیرعامل اتوبوسرانی تهران (گزارش در ۱۶ برگ)

۶- گزارش مدیرعامل محترم اتوبوسرانی تبریز ضمن طرح ایرادات فنی قسمتهای مختلف از جمله شارژ در دو نوبت در روز بعلت فشار کم گاز و تاسیسات جایگاه و خرابی لوازمات الکترونیکی، خرابی زود هنگام سوپرشارژرها، شاسی، زیربند و عدم آموزش تعمیرکاران و عدم تحویل لوازمات و ابزارآلات استاندارد و گزارش هزینه های تعمیر و نگهداری اتوبوسهای گازسوز در نتیجه کارانی پائین (گزارش در یک برگ)

۷- گزارش مدیرعامل محترم اتوبوسرانی کرمان ضمن طرح بعضی از ایرادات فنی، اعلام توقف اکثر اتوبوسها برائش مشکلات فنی و عدم توجه شرکت گواه به خدمات پس از فروش (گزارش در یک برگ)

۸- گزارش مدیرعامل محترم اتوبوسرانی ارومیه ضمن طرح بعضی از ایرادات فنی اعلام کسری روغن و افت فشار هنگام شارژ گاز (گزارش در یک برگ)

۹- گزارش مدیرعامل محترم اتوبوسرانی مشهد ضمن طرح گرانی قطعات و توقف زیاد در زمان گارنتی (گزارش در یک برگ)

با عنایت به مدارک و موارد ذکر شده در گزارشات پیوست به صرفه و صلاح شبکه حمل و نقل شهری کشور و سرمایه ملی، استفاده از اتوبوسهای گازسوز مناسب می باشد یا لازم است طرح مذکور مورد بازنگری با دقت بالا و استفاده از این تجربه گرانبه‌گیمی که در طول ۱۶ سال گذشته از سرمایه کشور پرداخت گردیده و آموزشهای علمی و عملی اتوبوسرانها و کارخانه های سازنده و مقامات دولتی کسب نموده اند استفاده و از به هدر رفتن سرمایه جلوگیری گردد.

لذا پیشنهاد می گردد:

۱- خرید جدید اتوبوس گازسوز انجام نگردد.

۲- از طریق وزارت کشور پیگیری گردد که کارخانه های سازنده نسبت به برنامه ریزی لازم فنی ، مدیریتی و کارشناسانه و انجام عملیات میدانی در جهت تامین قطعات ، نرم افزار ، آموزش پرسنل ، تدارکات و پشتیبانی و به تعهدات خود جهت اتوبوسهای تحویلی اقدام نمایند. تا قبل از آغاز سال تحصیلی اتوبوسهای متوقفی وارد شبکه گردد.

۳- کمیته ای جهت شناسائی تحمل ظرفیت شبکه حمل و نقل کشور از اتوبوسهای گازسوز تشکیل گردد و با توجه به شناخته شدن ایرادات ساختاری فنی ، مهندسی جایگزین اتوبوس گازسوز با دیزل از جمله شناسائی موتور پایه گازسوز ، پیشنهاد اصلاح تاسیسات جایگاههای شارژ سوخت از نظر آلایندگی (پاک بودن گاز تحویلی) ، افزایش قدرت شارژ با توان اتوبوس ، مشخص شدن استاندارد لازم و تعریف آن جهت عمر مفید قطعات سیستم موتورهای گازسوز و کالیبره نمودن و شستشو و بازدید فنی کپسولهای گاز آنها و ساخت جایگاه با استانداردهای فنی ، ایمنی و نصب تاسیسات پیش گیرانه جهت نشست یابی گاز هنگام ورود و خروج از جایگاه شارژ گاز.

ضمناً با توجه به اینکه مدت بیش از دو سال از کالیبره نمودن کپسول ها گذشته و خطرساز بودن آن جدی است ، تعیین موسسه یا ارگانی که مسئولیت انجام کالیبره نمودن کپسول ها و سیستم اتوبوسهای گازسوز را پذیرا باشد. ۲۰۵

با تشکر - محمدعلی کیانی

مدیر عامل سازمان