

هاجس التخلص من أكبر مقبرة إطارات في العالم يورق الكويت

التدوير يحول نفايات العجلات من كارثة بيئية إلى مواد صالحة للاستعمال



العجلات لا تموت



مراقب المطاط تخفّن البلد الصغير

الإطارات، ودعوة شركات النقل الكبرى وشركات المعدات الثقيلة للمساهمة ضمن المسؤولية الاجتماعية للإسراع في وتيرة نقل الإطارات.

الموجودة أقل بكثير من التحدي الكبير من ضخامة عدد الإطارات. ودعا العنزي "لفتح المجال أمام المجتمع للتطوع للمساهمة في نقل

مهمة، فخلال مارس الماضي وافقت الإدارة العامة للمجاري على طلب لإحدى الشركات بتصدير 5 ملايين إطار مستعمل بموقع أرحية خلال موعد أقصاه 9 أشهر. كما بادرت بإنشاء 5 مصانع على مراحل، تبدأ بمصنعين ينضمّان إلى مصنع قائم حالياً، لتقطيع الإطارات وتصديرها والاستفادة منها في التدوير. وسبق أن أعلن المدير العام للهيئة العامة للصناعة الكويتية عبدالكريم تقي تقطيع 48 مليون إطار من أصل 57 مليوناً في منطقة أرحية. وتستمر الجهود الحكومية في نقل ما تبقى من الإطارات إلى الموقع الجديد، المخصص لجميع الإطارات التالفة والمستعملة في "السالمى". وقال عضو المجلس البلدي الكويتي حسن كمال إنه تم "تخصيص مساحة مليوني متر مربع كمخزنة تابعة للهيئة العامة للصناعة، لإنشاء 3 مصانع لإعادة تدوير الإطارات في السالمى". وأضاف أن "الموقع الذي تم تخصيصه من المفترض أن يضم ما يقارب 52 مصنعا لإعادة التدوير سواء إطارات أو أوراكا أو البلاستيك، وغير ذلك". وقال محمود العنزي رئيس لجنة الجهره في المجلس البلدي "هناك جهود تبذل لنقل الإطارات، لكن الإمكانيات

استغرق وقتا طويلا لإخماده، ثم حصل حريق آخر في أكتوبر 2020 مخلفا خسائر مادية جسيمة. وقال مدير عام الهيئة العامة للبيئة الشيخ عبدالله الأحمد إن حادث حريق إطارات أرحية هو حريق بفعل فاعل. وأضاف أن من يقوم بهذه الأفعال لا يعلم القيمة التي تخلفها مثل هذه الاعتداءات على البيئة وعلى كمية الأموال المهترئة جراء هذه الأفعال. وسبق أن حظيت قضية الإطارات المستعملة في الكويت باهتمام عالمي واسع، بعد قيام صحيفة "ديلي ميل" البريطانية عام 2013 بتسليط الضوء عليها، وإطلاق اسم "مقبرة للإطارات في العالم" على منطقة أرحية. وقالت الصحيفة "من المعتقد أن الإطارات من الكويت ومن الدول المجاورة التي دفعت أموالا لأجل التخلص منها"، مضيفاً أن "المقبرة ضخمة بطريقة خيالية، لدرجة أنه يمكن التقاط صور لها من الفضاء لا يمكن تصديقها، وتعتبر عن المساحة الشاسعة لهذه المقبرة". وللحد من أضرار الإطارات، تتخذ الحكومة الكويتية إجراءات

تعتبر نفايات الإطارات المطاطية المستعملة والتي يتم التخلص منها من بين أكثر النفايات التي تسبب مشاكل بيئية، وذلك بسبب كثافة تصنيعها وأعدادها الهائلة، لذلك تعيش الكويت صاحبة أكبر مقبرة لهذه العجلات هاجس صعوبة التخلص منها، رغم إمكانية تدويرها والاستفادة منها.

الكويت - في سباق مع الزمن، تبذل الكويت جهوداً لوضع نهاية لمشكلة أكبر مقبرة للإطارات المطاطية التالفة في العالم، والتي تراكمت في هذه الدولة صغيرة المساحة منذ سنوات، وظلت تشكل خطراً على البيئة والصحة العامة. المقبرة الواقعة في منطقة "أرحية" وتبعد 5 كيلومترات جنوب مدينة الجهره (شمال غرب الكويت)، كانت تحتوي 50 مليون إطار بحسب تصريحات سابقة للناشط الكويتي عبدالله البنيان. وتعود خطورة الإطارات التي تجمعت خلال أكثر من عقدين لتسببها بمشاكل بيئية، جراء أعدادها الهائلة نظراً لتكديسها وعدم تدويرها والاستفادة منها كما فعلت دول أخرى طيلة السنوات الماضية.

السلطات في الكويت تخصص مساحة مليوني متر مربع لإنشاء 3 مصانع لإعادة تدوير الإطارات التالفة في السالمى

وعادة ما ينتج عن حرائق الإطارات مقدار كبير من الدخان الذي يكون مصحوباً بمواد كيميائية سامة ناتجة عن تفكك المركبات المكونة للمطاط أثناء الاحتراق.

وأخر فصول الضرر، كان حريقاً هائلاً تمت السيطرة عليه على طريق السالمى (جنوب) هذا العام، حيث عملت فرق الإطفاء على عزل الحريق عن باقي الإطارات وحصره في مساحة 200 متر مربع. وتساءل كثيرون عن الحكمة من تخزين مثل هذه المواد القابلة للاحتراق في بلد تصل فيه درجات الحرارة إلى 50 درجة مئوية. وتعود أزمة ملف إطارات أرحية إلى أبريل 2012، عندما



هولندا بلد الدراجات ومحطات شحن المركبات الكهربائية

السيارة الكهربائية التي يصل مداها إلى 300 كيلومتر عن سحر السيارة التي تعمل بالوقود الأحفوري بحلول عام 2024، وفقاً لتوقعات الشركة. وتضمّ هولندا قرابة 30 في المئة من مواقع الشحن في أوروبا، فيما تحل فرنسا وألمانيا في المرتبتين الثانية والثالثة مع حوالي 20 في المئة لكل منهما، علماً أنهما أكبر من هولندا بكثير. وتنتشر نصف مواقع الشحن العامة في مناطق أمستردام ولاهاي وروتردام، حيث يعيش ثلث سكان البلد. وفي أغلبية المناطق، تخضع إدارة المحطات لشركة تتمتع بحقوق امتياز، ما يسهل استخدامها، إذ يمكن استعمال البطاقة عنها في كل المحطات. وفي المدينة، توفر محطة شحن في محيط 200 متر على أقصى تقدير لكل مواطن. وفي الأرياف، يملك الأفراد أجهزة شحن خاصة و75 في المئة منهم يستمنون الكهرباء من الواهم الشمسية.

وتستمتع أجهزة الشحن التقليدية بـ"تزويد السيارة بالكامل بالكهرباء" ليلاً أو في خلال بضع ساعات. أما تلك السريعة المتوفرة في المحطات على الطرقات السريعة، فهي قادرة على شحن السيارة في خلال ثلاثين دقيقة. ورغم كل ذلك، ما من محطات شحن كافية في روتردام، على ما تقول نينكه بيرغسما التي تشحن سيارتها كل أربع ليال. وهي قد تضطر أحياناً إلى انتظار دورها لبعض الوقت، حتى لو أنها تتفادى ساعة الذروة في السادسة مساءً. وأحرزت البلدية تقدماً من خلال توفير المزيد من محطات الشحن لكن ذلك غير كاف في نظر الطالبة.

من بين كل خمس سيارات في هولندا ستعمل بالطاقة الكهربائية. وفي وسع سيارة نيكه بيرغسما، وهي من طراز فولفو، أن تقطع حوالي 400 كيلومتر، عندما تكون مشحونة بالكامل، وهي مسافة نادراً ما تقطعها دفعة واحدة هذه الطالبة التي تدرس العلوم الطبيعية والبيئية. ويكشف مارتن فان بيزن الذي يدير جمعية السيارات الكهربائية أن المسافات القصيرة ونوعية شبكة الطرقات عاملان "يدفعان الناس على خوض غمار المركبات الكهربائية".

سعر السيارة الكهربائية التي يصل مداها إلى 300 كيلومتر سينخفض عن سعر التي تعمل بالوقود بحلول عام 2024

وهو يشير إلى أن 20 إلى 21 في المئة من السيارات الجديدة التي بيعت العام الماضي والمقدر عددها بحوالي 400 ألف كانت كهربائية بالكامل. ومنذ العام 2012، راحت لاهاي تشجّع على اعتماد وسيلة النقل هذه، بحسب فان بيزن. وبالإضافة إلى 75 ألف محطة شحن عامة، تزود 190 ألف مواطن بأجهزة شحن خاصة. يذكر أنه في الوقت الحالي لا تزال السيارات الكهربائية باهظة الثمن بالنسبة إلى العديد من المستهلكين، لكن برغم ذلك سينخفض متوسط سعر

وتطمح الحكومة إلى أن تكون كل السيارات الجديدة التي تباع اعتباراً من 2030 كهربائية بالكامل في هولندا حيث تسبب الحركة المرورية بخمس انبعاثات غازات الدفيئة. وكشفت دراسة أجرتها شبكة برايس ووترهاوس كوبرز (وهي واحدة من أكبر شركات الاستشارات المالية في العالم) أنه سيكون هناك ما يكفي من السيارات الكهربائية بأسعار معقولة في هولندا بحلول عام 2030. وتعدّ هولندا من أكثر البلدان المسببة للتلوث في أوروبا، خصوصاً بسبب قطاعي الصناعة والزراعة. ومتوسط السيارات للفرد الواحد فيها هو أعلى من ذاك في فرنسا أو اليونان أو السويد. وإثر دعوى قضائية مرفوعة من منظمات غير حكومية، اضطرت لاهاي للالتزام بتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بواقع 49 في المئة بحلول 2030، نسبة إلى 1990. وأشارت شبكة برايس ووترهاوس كوبرز، إلى أن الحكومة تسعى إلى تحسين الوصول إلى الشحن وتوفير طاقة خضراء كافية لشحن البطاريات وهو ما يكفي لتحقيق الأهداف المحددة في اتفاقية المناخ. وينص جزء من اتفاقية المناخ على أن تباع السيارات المزودة بمحرك كهربائي فقط في هولندا اعتباراً من عام 2030 فصاعداً، وفقاً للباحثين، لا يوجد ما يعيق تحقيق هذا الهدف في هولندا حتى الآن. وتتوقع شبكة برايس ووترهاوس كوبرز أنه بحلول نهاية العقد ستكون هناك 1.9 مليون سيارة كهربائية على الطرق الهولندية، وهو ما يعني أن واحدة

وواحدة من كل خمس سيارات جديدة تقريباً هي كهربائية بالكامل في هولندا التي تشجّع على اعتماد وسيلة النقل المستدامة هذه من خلال علاوات ومزايا ضريبية. ولا يخفى على السلطات أن البلد الذي تقع ثلث أراضيه تقريباً تحت مستوى البحر عرضة بشكل خاص لنداعات الاحترار المناخي الذي تتسارع وتيرته أكثر من المتوقع، بحسب التقرير الصادر عن الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ في الأمم المتحدة.

حوالي 75 ألفاً، أي ثلث مجموع المحطات في الاتحاد الأوروبي. وبعد فتح أربع محطات شحن في محيط منزل نينكه بيرغسما في وسط روتردام، اقتنعت الطالبة البالغة من العمر 37 عاماً بشراء سيارة كهربائية في مسعى منها إلى "المساهمة في حماية البيئة". وكان من الصعب في بادئ الأمر إيجاد مواقع شحن تتماشى مع تنقلاتها، لكن المشكلة قد حلت وباتت بيرغسما "سعيدة جداً" بقرارها هذا.

روتردام (هولندا) - يُعرف الهولنديون عموماً بشغفهم بالتقل على الدراجات الهوائية، لكن بلدهم يتصدر أيضاً قائمة الدول الأوروبية على صعيد عدد محطات شحن المركبات الكهربائية، في ظل خشية البلاد المنخفضة من تبعات التغير المناخي لناعية ارتفاع مستوى المياه.

وفي كل زاوية من الطريق، تنتشر سيارات "تيسلا" و"فولفو" وغيرها من المركبات الكهربائية الموصولة بأجهزة الشحن في هذه المحطات البالغ عددها



بلد يزيج سيارات الوقود الأحفوري