شهرام جباری‌زادگان
کارشناس برنامه‌ریزی شهری

انبوه موتورسیکلت‌ها مرکز تهران را شبیه شهرهای ویتنام کرده‌اند

در ابتدا باید یک موضوع روشن شود و آن این است که به نظر می‌رسد مسئولان مربوطه برای توجیه ناتوانی در کنترل موتورسیکلت‌ها در تهران با بغرنج نشان‌دادن صورت‌مسئله از طریق بزرگ‌نمایی تعداد آنها اغراق می‌کنند.

واقعیت این است که کلان‌شهر ۹ میلیون‌نفری تهران که نیمی از جمعیت آن را خانوارها تشکیل می‌دهند، با بیش از یک میلیون دانش‌آموز و نیم میلیون کودک زیر سن تحصیل و همچنین با بیش از یک میلیون سالمند و نیم میلیون شهروند دارای نوعی از معلولیت و ناتوانی، هرگز دو تا چهار میلیون نفر از جمعیت آن نمی‌تواند راکب موتورسیکلت باشند و به‌این‌ترتیب، تعداد راکبان موتورسیکلت در پایتخت کمتر از یک میلیون نفر است. اگر آمار شماره‌گذاری موتورسیکلت‌ها در تهران نیز به تعداد مورد ادعا باشد، بخش اعظم آنها بعد از پلاک‌گذاری به اقصاننقاط کشور ارسال می‌شوند و لزوما همه موتورسیکلت‌هایی که در تهران شماره می‌شوند، وارد شبکه معابر تهران نمی‌شوند. بسیاری از اپلیکیشن‌های خدماتی از طریق ناوگان موتوری خود فعالیت می‌کنند و یک موتوری برای حمل‌ونقل بار و کالا، ارسال غذا و حتی جابه‌جایی مسافران، امروز یکی از مشاغل اصلی و پرطرفدار پایتخت محسوب می‌شوند و می‌توانیم بگوییم تهران به شهر پیک‌های موتوری تبدیل شده است و انبوه موتورسیکلت‌ها مرکز تهران را شبیه شهرهای ویتنام کرده‌اند. این به معنای آن نیست که از نقش موتورسیکلت‌ها به‌عنوان یکی از پرکاربردترین وسایل نقلیه در زندگی شهری که چالش جدی برای شهر و شهروندان ایجاد کرده است، غفلت کنیم و به‌سادگی از کنار این پدیده که امروز نقش پررنگی در پایتخت و زندگی ساکنان آن دارد، عبور کنیم.

ناگفته نماند، دلایل و عوامل مختلفی باعث شده است که امروز موتورسیکلت به وسیله نقلیه ایدئال برای بخشی از جوانان تهران به‌ویژه در نیمه جنوبی شهر تبدیل شود که از جمله می‌توان به قیمت نسبتا مناسب آن در مقایسه با قیمت خودرو و مؤلفه‌هایی مانند مصرف پایین سوخت، سرعت بالای تردد، صرفه‌جویی در وقت، نیاز به فضای محدود، فرصت پارک سریع، امکان دورزدن ترافیک، امکان دورزدن قانون و عبور از معابر ورود ممنوع و عبور ممنوع و خطوط ویژه اشاره کرد.

بیش از یک ماه است که دیگر از کفی‌های مستقر در میدان‌ها و تقاطع‌های پرتردد تهران که نسبت به توقیف موتورسیکلت‌های متخلف اقدام می‌کردند، خبری نیست و دیگر تکانشگران کلاه ایمنی، نداشتن گواهینامه و بیمنامه و تولید سروصدا و آلودگی، هیچ‌کدام مانع حلوان موتورسیکلت‌ها در هر جایی که اراده می‌کنند، نمی‌شود و کوبی راکبان این وسایل نقلیه به حاکمان بلامانع بیادروها و خطوط ویژه تهران تبدیل شده‌اند و کسی هم کاری به کار آنها ندارد.

البته انفعال دستگاه‌های مسئول در قبال موتورسیکلت‌ها و نادیده‌گرفتن آنها در معادلات ترافیکی و محدودیت‌های این حوزه، موجب افسارگسیختگی و رهاشدگی هرچه بیشتر این وسایل نقلیه شده و در نتیجه، بخش‌هایی از معابر و محلات مرکزی و جنوبی شهر مانند محدوده بازار بزرگ تهران را تحت تأثیر قرار داده است.

واقعیت این است که تجویز هیچ نسخه ترافیکی‌ای برای تهران، بدون توجه به موضوع سهم موتورسیکلت‌ها از ابعاد و زوایای مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، ایمنی و محیط‌زیستی و نقشی که آنها می‌توانند در ساماندهی یا ناسامانی ترافیک تهران داشته باشند، مؤثر نخواهد بود.

به فصل آلودگی هوا و تعطیلی‌های مکرر رسیدیم

در انتظار گزارش‌های بالادستی برای انتشار گاز متان

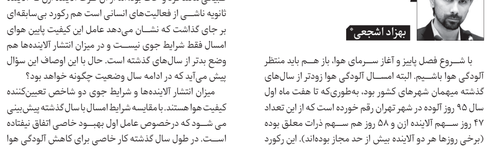
شرق: تهران به فصل آلودگی هوا و تعطیلی‌های مکرر نزدیک شده و این روزها شاخص آلودگی هوا روند صعودی را تجربه می‌کند. در همین هفته گذشته درحالی‌که شاخص کیفیت هوا در محدوده عدد ۸۸ قرار گرفته و کیفیت هوای تهران قابل قبول بود، در پایان هفته به عدد ۱۰۸ رسید و این یعنی در روزهای آینده که قرار است دما هم کاهش داشته باشد، شرایط آلودگی هوا ممکن است دوباره افزایش درخورتوجه داشته باشد. نکته درخورتوجه در این روند تکراری و هراسناک این است که دیگر وقوع آلودگی هوا در این ایام از سال و حتی تعطیلی‌های یکباره آن عادی شده است. براساس این گزارش، تهران از ابتدای سال دو روز هوای پاک، ۱۲۴ روز هوای قابل قبول، ۸۳ روز هوای ناسالم برای افراد حساس جامعه، هشت روز ناسالم برای همه افراد، دو روز بسیار ناسالم و دو روز هوای خطرناک داشته است. موضوع کاهش آلودگی هوا و اجرای قوانین مختلف در راستای کنترل آلاینده‌های مختلف به‌ویژه در دو فصل پاییز و زمستان همواره در دستور کار دولت‌های مختلف و مدیریت‌های شهری قرار داشته‌اند. این صورت در هر دوره به نحوی نیمه‌کاره مانده. در اولویت نبوده یا به طور کل مغفول بوده است. از اجرای قانون هوای پاک گرفته تا الزام به استفاده‌نکردن از سوخت مازوت در نیروگاه‌ها با خروج بسیاری از صنایع آلاینده از تهران و حومه آن. همه و همه در حداقل یک دهه گذشته متوقف شده یا نصفه‌ونیمه باقی مانده است. هوای تهران هم در سال‌های گذشته مانند بسیاری از مقوله‌های معمول و ساده شهری که تبدیل به موضوعات سیاسی شده‌اند، تبدیل به مقوله‌های سیاسی شده و بسیاری اجرای قوانین و رسیدگی به تخلفات احتمالی را نوعی کنش سیاسی قلمداد کرده و حتی از باسخ‌گویی پرهیز می‌کنند. در چند سال گذشته که با شروع روزهای سرد در پاییز تهران‌ها با بوی نامطبوع مانددگاری در کل فضای شهری مواجه بودند که در نهایت بعد از حدود سه سال هم به طور دقیق و مشخص اعلام نشد که این بو ناشی از چه بود و چه مجموعه یا ارگانی مسئول انتشار آن بود. البته مهم این بود که بو تمام شده و فعلا دیگر نیست؛ اما آن زمان هر وقت سراغ عامل بو را از مسئولان می‌گرفتیم، جوابی نداشت و از یک جایی به بعد هم سؤال از بو سیاسی شده بود؛ حالا هم یک مرجع علمی بین‌المللی مثل ناسا دوباره انتشار گسترده گاز متان در بخشی از جنوب شهر تهران اطلاع‌رسانی و اظهار نگرانی کرده است. صفحه رسمی «ناسا» با انتشار گزارشی از مناطق ارتانتسار گاز متان در کره زمین، نقطه‌ای در جنوب تهران را به‌عنوان یکی از سه نقطه اصلی تولید این گاز آلاینده بسیار مخرب معرفی کرده است؛ جایی از تهران که «زباله‌های تولیدشده در شهر تهران، در آنجا انباشت و بارفاف می‌شود». آدرس ناسا از «متان» در تهران، مجتمع پردازش و بازیافت زباله (یسماند)، در اطراف فرودگاه امام، مدت‌هاست محل انتشار بوی نامطبوع است؛ به‌طوری‌که براساس تحقیق شده بو به قدری است که مسافران فرودگاه در انتوان تهران- قمِ آن را احساس می‌کنند. براساس گزارشی که «ناسا» به‌تازگی منتشر کرده است، داده‌های ایجاد از زمان نصب در ایستگاه فضایی در ماه جولای، بیش از ۵۰ ایستگاه‌کننده را در آسیای مرکزی، خاورمیانه و جنوب غربی آمریکا شناسایی کرده است. ایستگاه‌کننده‌ها، تأسیسات و تجهیزاتی هستند که در سطح بالایی متان منتشر می‌کنند و معمولا در بخش سوخت‌های فسیلی، زباله یا کشاورزی فعالیت می‌کنند. کاهش انتشار متان برای محدودکردن گرمایش زمین بسیار کلیدی است. در نقشه‌برداری ناسا، متان نور مادون قرمز را در الگویی منحصربه‌فرد جذب می‌کند و طیف‌سنج تصویربرداری ایست قادر است با دقت بالا آن را تشخیص دهد.

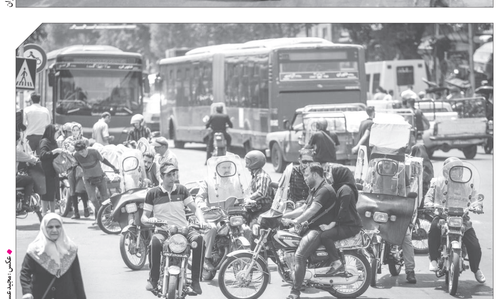
این گزارش از سوی مدیرعامل پسماند شهرداری تهران به نوعی رد شده؛ چون او به گزارش مرجع بالادستی خود اهمیت می‌دهد، نه گزارش ناسا! محمدمهدی عزیزی، مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند تهران، گفته است که «هنوز گزارش مکتوبی از سوی نهادهای بالادستی محیط زیست درخصوص صحت این خبر نداشته‌ایم». او تصریح کرد: این موضوع صرفا در حد یک گزارش خبری منتشر شده و پرسش ما از دانشکده محیط زیست دانشگاه تهران و محیط زیست تهران با این پاسخ مواجه شد که هنوز به صورت مکتوب از دستگاه‌های بالادستی در این خصوص چیزی منتشر نشده و این مسئله تنها در حد یک خبر است که نیاز به بررسی دارد. او افزود: ما اقدامی که در کهریزک موجب تولید گاز متان شود، انجام نداده‌ایم. البته بحث پسماند در مجموعه آراده‌کوه وجود دارد که هوادهی برای آن انجام می‌شود؛ اما اقدامی که گاز متان در این مجموعه تولید کند، نداشته‌ایم. مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند تهران ادامه داد: محل‌های مختلفی در کهریزک وجود دارد که می‌تواند در این مسئله عامل باشد. البته اگر اصل موضوع تأیید شود؛ ولی فعلا گزارشی در این زمینه به صورت مکتوب نداشته‌ایم. عزیزی درخصوص انتشار بوی نامطبوع در اطراف مجموعه آراده‌کوه نیز گفت: ظرف یک سال گذشته گزارشی در این زمینه نداشته‌ایم. اقدامات مؤثری در این راستا انجام شده؛ ولی اگر ادعا کنیم به صورت کلی بو وجود ندارد، نادرست است. ما مدیریت پسماند را در این مجموعه انجام می‌دهیم، به شکلی که نیمی از زباله‌های ورودی دفن می‌شود، بخشی تفکیک و بخشی نیز برای زباله‌سوز مورد استفاده قرار می‌گیرد.

موتور سیکلت‌ها در آلوده‌کردن هوای پایتخت چقدر سهم دارند

همهمه دود

تعداد روزهایی که تهرانی‌ها هوای ناسالم تنفس می‌کنند، در نیمه دوم سال افزایش پیدا می‌کند. متهمان آلودگی هوا مشخص هستند. راهکارها نیز بارها اعلام شده؛ اما همچنان هر سال تنفس در پاییز و زمستان برای تهرانی‌ها دشوار می‌شود. هرچند کردوغباز خارجی در این سال‌ها هوای بهار و تابستان را هم آلوده کرده است. براساس آمارهای منتشرشده، حدود ۶۵ درصد آلودگی هوا ناشی از منابع متحرک و باقی آن ناشی از منابع ثابت است که فرودگاه ۰۲، درصد، راه‌آهن ۰۲، پایانه‌های اتوبوس حدود ۲ درصد، مصارف سوخت خانگی و تجاری حدود ۲.۵ درصد، نیروگاه‌ها ۱۲ درصد، پالایشگاه‌ها ۴.۵ درصد و صنایع در حدود ۱۸ درصد در آلودگی هوا نقش دارند.





عکس: مجید سیدکردی، مهر

سهم موتورسیکلت‌ها از آلودگی تهران

به‌تازگی مسئولان شهری نسبت به سهم موتورسیکلت‌ها در آلوده‌نشدن هوای پایتخت هشدار دادهاند. به گفته آنها در سال ۹۶ یک‌میلیون و ۵۰۰ هزار موتورسیکلت فرسوده وجود داشت که درحال‌حاضر به دو میلیون دستگاه افزایش پیدا کرده و پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۴۰۲ به حدود دومیلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه برسد. موتورسیکلت‌های فرسوده بین ۵ تا ۷ برابر خودروها آلایندگی دارند. به اعتقاد کارشناسان حوزه شهری، اگر برای موتورسیکلت‌ها و خودروهای فرسوده کاری نکنیم، به مرحله بحرانی در تهران خواهیم رسید. در واقع می‌توان گفت با شیب فرسودگی وسایل نقلیه، یک بحران جدی پیش‌روی تهران است.

دکتر مانی محسن منصوری، استاد‌ار تهران، در پایان جلسه کارگروه کاهش آلودگی هوا به خبرنگاران گفته است: از اواسط پاییز تا اواخر زمستان با تشدید پدیده آلودگی هوا و افزایش آلایندگی مواجه هستیم که البته پدیده‌های طبیعی مانند کردوغبار نیز روی این موضوع تأثیرگذار است. به‌تازگی موضوع آلودگی هوا در تهران بیشتر ناشی از ورود ریزگردها از غرب کشور اعلام شده است؛ اما به طور کلی، مسئله آلودگی هوا در تهران ناشی از دو موضوع منابع آلاینده در زمستان مانند خودروها و موضوع پدیده‌های طبیعی مانند کردوغبار است که در دیگر فصول سال نیز رخ می‌دهد.

او ادامه داد: ۳۰ تا ۳۲ درصد آلایندگی مربوط به منابع ثابت مانند کارخانه‌ها و ۶۷ تا ۸۰ درصد آلودگی تهران، سهم منابع متحرک مانند اتوبوس، تاکسی و موتورسیکلت است که درایین‌میان موتورسیکلت‌ها سهم زیادی را به خود اختصاص می‌دهند؛ چراکه اگر موتورسیکلتی استاندارد لازم را نداشته باشد، چهار تا پنج برابر یک خودرو آلایندگی ایجاد می‌کند. در تهران به ازای هر نفر تقریبا یک خودرو داریم؛ بنابراین باید در این حوزه برنامه‌ریزی دقیقی انجام دهیم. در برنامه‌ها تأکید شده که موتورسیکلت‌های برقی، با وسایل کاربراتوری جایگزین شوند و امیدواریم در برنامه‌ای دو تا سه‌ساله این مشکل را حل کنیم.

طرح جدید شهرداری برای موتور برقی

جلال بهرامی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری هم معتقد است موتورسیکلت یکی از چالش‌های عمده حوزه آلودگی هوا و ترافیک است. او از طرح برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها به‌عنوان یکی از راهکارهای اساسی برای کاهش و حل معضلات خبر داد.

علیرضا زاکانی، شهردار تهران هم به‌تازگی درباره طرح جدید شهرداری تهران برای ساماندهی موتورسیکلت‌ها و توسعه موتورهای برقی گفته است: طرح تصمیم‌گیری برای ساماندهی موتورسیکلت‌ها تنها با هدف کاهش آلودگی هوا نیست و تأکید مدیریت شهری بیشتر بر انضباط ترافیکی است. او به خبرگزاری تسنیم گفته است: حدود چهار تا پنج ماه است که شهرداری تهران روی مسئله موتورسیکلت‌ها تمرکز کرده است؛ چراکه موتورسیکلت می‌تواند هم برای برای جوانانمان و هم برای شهروندان خطرآفرین و آسیب‌زا باشد و ما باید از مواهب موتور استفاده کنیم؛ اما از آسیب‌هایی که از این حوزه وارد می‌شود، مصون باشیم.

شهردار تهران تا تأکید بر اهمیت ساماندهی موتورسیکلت‌ها از سوی مدیریت شهری گفت: براساس‌این یکی از شرکت‌های شهرداری که متولی ایجاد ساماندهی شهر است. در سال ۱۴۰۰ موفق شد که میزان مرگ شهروندان تهرانی در تصادفات شهری نسبت به سال ۹۹ را با همکاری پلیس راهور به حدود هشت درصد کاهش دهد و همان مجموعه مأمور شد که ساماندهی موتورسیکلت‌ها در شهر تهران را در دستور کار خود قرار دهد.

زاکانی با ابراز اینکه تاکسی و اتوبوس در شهر متولی داشتند؛ اما موتورسیکلت‌ها نداشتند، متذکر شد: با برنامه‌ریزی انجام‌شده، نظام‌بخشی موتورسیکلت‌ها در دستور کار قرار گرفته است و درباره پارک موتورسیکلت‌ها در سطح شهر و برخی از معابر و خط‌کشی، امکان‌گذاری شده است؛ همچنین در پیادروها با ایجاد موانع منطقی و زیبا از ورود موتورسیکلت‌ها جلوگیری خواهد شد تا شهروندان نیز از خطرات احتمالی تردد موتورسوارها در پیادروها مصون بمانند. او به مسئله مهم برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها در کلان‌شهر تهران اشاره کرد و گفت: ناظر به برقی‌سازی و عبور از موتورهای کاربراتوری در یکی از شنبه‌های امید و افتخار در آینده نزدیک اتفاق مهمی رقم خواهد خورد که در قالب یک همکاری مشترک بین شهرداری تهران و پست، هزار دستگاه موتور برقی در شهر مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

زاکانی یادآور شد: اکنون ۳۰۰ هزار موتورسیکلت در تهران وجود دارد که در مسائل مختلف به صورت رسمی فعالیت می‌کنند و هدف اولیه ما این است که این بخش از موتورها را با ارائه تسهیلات مناسب، برقی‌سازی کنیم؛ چراکه بیشترین تردد را این موتورها در سطح شهر دارند؛ به‌طوری‌که یک موتورسیکلت کاربراتوری، هفت برابر یک پراید تولید آلایندگی می‌کند.

شهردار تهران ضمن تأکید بر لزوم جدی ساماندهی، هوشمندسازی و برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها در پایتخت گفت: هم دولت و هم شهرداری درخصوص موتورسیکلت‌های برقی «تسهیلاتی مناسب» را به خریداران موتورسیکلت‌های برقی پرداخت خواهند کرد. اما به جز منابع متحرک و موتورسیکلت‌ها عوامل دیگری هم بر تشدید آلودگی هوا در پایتخت نقش دارند. ایرج حشمتی، سرپرست معاونت محیط‌زیست شهرداری تهران و نقش آن در تشدید آلودگی هوا اشاره کرده و پیشنهاد داده در این زمینه گشت‌های پایش مشترک ایجاد شود.

حشمتی با اشاره به جمعیت ساکن ۹.۸ میلیونی و جمعیت شناور ۲.۸ میلیونی در تهران، مصرف بالای انرژی در تهران را نگران‌کننده دانست و گفت: با توجه به ارتباط مصرف بالای انرژی در تشدید آلودگی هوا، ضرورت برنامه‌ریزی برای بهینه‌سازی مصرف انرژی و توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر یکی از راهکارهای مؤثر در کاهش آلودگی هواست.

او افزود: فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران از اصلی‌ترین منابع انتشار آلاینده‌های هوای تهران است و شهرداری تهران، باید توسعه و نوسازی حمل‌ونقل عمومی را با اولویت حمل‌ونقل بار در دستور کار خود قرار دهد.

مهلت ۲ هفته‌ای به دستگاه‌ها برای بررسی موانع تحقق قانون هوای پاک

با وجود داشتن قوانین کافی برای مهار آلودگی هوا و هشدارهای بی‌دریغ کارشناسان و ابراز تشخیص‌پذیری به مسئولان، چرا وضعیت آلودگی هوا هر سال بدتر از سال گذشته می‌شود؟ چرا قانون هوای پاک نتوانسته در این انضباط ترافیکی اثر بگذارد؟

مهدی جعالی‌نژاد، معاون عمرانی وزیر کشور و رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، به‌تازگی گفته است که در جلسه هماهنگی قانون هوای پاک مقرر شد دستگاه‌های مرتبط با این موضوع، ظرف دو هفته ضمن اعلام آخرین اقدامات صورت‌گرفته، ارزیابی‌های دقیق و کارشناسی در زمینه موانع پیش‌روی این قانون را به عمل آورند.

به گفته او باید نتیجه بررسی‌های کارشناسی صورت‌گرفته درخصوص قانون هوای پاک در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور و قانون برنامه هفتم توسعه گنجانده شود. تحقق احکام قانون هوای پاک، با توجه به حساسیت افکار عمومی نسبت به آن، نیازمند اختصاص کامل اعتبارات، بهره‌گیری از ایده‌های خلاقانه جدید و دانش‌بنیان، نگاه غیرادواری و رسمی به موضوع و جلب مؤثر مشارکت‌های مردمی است و ضرورت دارد برای پیگیری تحقق بخش‌هایی از این قانون، با ارائه تشویق‌ها و تسهیلات، زمینه حضور بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران فراهم شود.

برای تحقق تکالیفی که قانون هوای پاک به مدیریت شهری نیز واگذار کرده، در یک سال اخیر اقداماتی در وزارت کشور برای تأمین ناوگان مورد نیاز حمل‌ونقل عمومی شهری در حوزه‌های اتوبوس، ون و تاکسی با کمک‌های دولتی صورت گرفته؛ ولی موفقیت در این حوزه نیازمند حساس‌شدن مضاعف شوراهای شهرها و شهرداری‌ها به‌ویژه در کلان‌شهرها و شهرهای بزرگ و داشتن نقشه راه مشخص در همکاری و هم‌فکری مستمر با دستگاه‌های ملی و استانی و محلی است.

تخلف از قانون هوای پاک زیاد است

با وجود مهلت دوهفته‌ای معاون وزیر، به نظر می‌رسد موانع اجرای این قانون روشن باشد. مریم زارع، عضو هیئت علمی گروه محیط زیست دانشگاه صنعتی خواجه نصیر، معتقد است: تخلف از «قانون هوای پاک» بسیار زیاد است. طبق مطالعات انجام‌شده در سال ۱۴۰۰، عملکرد همه دستگاه‌های اجرایی در بحث اجرای قانون هوای پاک ضعیف و متوسط بوده است. او افزود: عملکرد کلی ۵۷ درصد از دستگاه‌های مکلف در اجرای قانون هوای پاک ضعیف بوده و ۱۷ درصد هم عملکرد متوسط داشتند؛ بنابراین فقط بخشی جزئی از تبصره و مواد قانون هوای پاک به صورت مطلوب و باکیفیت اجرائی شده‌اند. او ادامه داد: طبق ماده ۱۱ قانون هوای پاک به ازای هر موتوری که اسقاط می‌شود، یک موتور جدید می‌تواند پلاک شود؛ اما الان شرکت‌های تولید موتور، به جای موتورهای اسقاطی کواهی اسقاط خودرو می‌دهند.

زارع از تعارض منافع بین دولت و دستگاه‌های اجرائی و قشر ضعیف مردم در این زمینه سخن گفت و افزود: از انجایی که وسایل نقلیه دودزا بیشتر متعلق به اقشار متوسط و ضعیف جامعه هستند؛ دستگاه‌ها نیز باید درباره اجرای این قانون با هم کفت‌وگو و مشکلات قانون از جمله این لایه پنهان را آنالیز کنند. او درمورد کیفیت خودروهای داخلی و تأثیر آن بر آلودگی هوا اظهار کرد: خودروهای خارجی قیمت نسبتا مشابه اما کیفیت قابل‌قبول‌تری نسبت به خودروهای داخلی دارند؛ زاایی‌رو ضرورت دارد که حداقل استانداردهای آلایندگی درمورد خودروهای داخلی رعایت شود و حتی از تولید شاخص‌های نیز به خودرو ورود کند.

عضو هیئت علمی گروه محیط زیست دانشگاه صنعتی خواجه‌نصیر با اذعان به کمبود مطالعه مشترک و متناسبانی در زمینه آلایندها گفت: در حال حاضر سازمان محیط زیست و مطالعات متناسبانی را در شهرهای تهران و اصفهان و کرج کلید زده اما نکته مهم این است که مطالعات در بازه یک‌ساله انجام می‌شوند و بسیار هم پرهزینه هستند و به همین دلیل بحث آنالیز قانون انجام نمی‌شود. زارع مدیریت متمرکز در حوزه آلودگی هوا را ضروری خواند و تاکید کرد: سازمان محیط زیست موظف به مدیریت یکپارچه همه ارگان‌های مسئول است و بخشی از این چرخه مدیریت هم بخش پژوهشی است که مسئولان باید مشکلات آن را رفع کنند.

تاریخچه یک قانون

مسعود رضایی، پژوهشگر گروه محیط زیست مرکز پژوهش‌های مجلس، درمورد قانون هوای پاک هم با اشاره به تاریخچه‌ای از رسیدن به «قانون هوای پاک» گفت: سال ۵۴ بود که آیین‌نامه جلوگیری از آلودگی هوا تصویب شد. او افزود: تحقق توجه جلوگیری از آلودگی هوا؛ در سال ۷۴ به تصویب رسید و قرار بود اصلاحیه «قانون جلوگیری از آلودگی هوا» مصوب سال ۷۴ به قانون هوای پاک تبدیل شود. او افزود: قانون هوای پاک ابتدا به صورت لایحه از سوی دولت ارائه شد اما در مرحله بعد، لایحه تکمیل و اصلاح شد و به شکل جامع‌تر و به صورت طرح از سوی مجلس ارائه شد و به تصویب رسید.

پژوهشگر گروه محیط زیست مرکز پژوهش‌های مجلس با بیان اینکه قانون هوای پاک شامل ۳۴ ماده و ۲۹ تبصره و چندین آیین‌نامه است، اظهار کرد: یا اشاره به سهم ۴۰ درصدی خودروهای فرسوده به عنوان منابع متحرک در انتشار آلودگی هوا و مهم‌ترین منابع آلودگی هوا گفت: در کل کشور حدود ۲۵ میلیون خودرو شمارهگذاری‌شده وجود دارد که از این تعداد ۶.۵ میلیون خودرو فرسوده است.

سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط زیست یادآور شد: بر اساس ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو مصوب ۱۶ اردیبهشت ۱۴۰۱ تردد، حمل مسافر و بار توسط خودروهایی که به سن فرسودگی رسیده‌اند، در کلان‌شهرها ممنوع است و باید بلیس از تردد این خودروها جلوگیری کند. با توجه به افزایش قیمت خودرو و وجود فاصله قیمت زیاد خودرو برای نوسازی و اینکه در حال حاضر برای یک لاشه خودرو فرسوده حدود ۲۰ میلیون تومان در اختیار مالک قرار می‌گیرد و قرار برای نوسازی خودرو فرسوده به حدود ۲۰۰ میلیون نیاز دارد، قرار بود از منابع ماده ۱۲ صرف‌جویی و کمکی به مالکان خودروهای فرسوده شود که این امر محقق نشده است. کلعلیزاده بر ضرورت تسهیل چرخه اسقاط خودرو و رفع موانع آن تأکید کرد و گفت: براساس قوانین تولید و واردات خودرو به ایران تولید هر چهار خودرو و موتورسیکلت باید یک خودرو نوسازی شود، یعنی معادل ۲۵ درصد میزان تولید داخلی خودرو، باید نوسازی انجام شود.

او با بیان اینکه در نیمه اول امسال بسیاری از شهرها به دلیل بدید گرد و غبار در شرایط ناسالم قرار گرفتند، گفت: در گرمای تابستان با تابش نور خورشید، آلایندگی ثانویه ازن را خواهیم داشت و براساس آمار در سه‌ماهه اخیر مهم‌ترین شاخص آلودگی هوا در تهران آلاینده ازن بوده که یک آلایندگی خطرناک است.

سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط زیست با تأکید بر اینکه دومین منبع آلوده‌کننده هوا سوخت است، بیان داشت: به طور میانگین روزانه در کشور ۹۰ میلیون لیتر بنزین و ۹۵ میلیون لیتر نفتگاز مصرف می‌شود که براساس قوانین هوای پاک در شهرها و کلان‌شهرها باید سوخت منطبق با استانداردهای یورو ۴ تولید و توزیع شود.

وی ادامه داد: روزانه ۳۰۰ هزار لیتر در جایگاه‌های توزیع بنزین بخار می‌شود و ترکیبات عالی قرار را وارد محیط می‌کند که برای سلامت شهروندان بسیار خطرناک است و در همین راستا نیز اجرای طرح کیاب (کنترل، هدایت، انتقال و بازیافت بخارات بنزین) در قانون هوای پاک پیش‌بینی شده است.

کلعلیزاده اضافه کرد: براساس ماده ۲۲ قانون هوای پاک، وزارت بهداشت باید خسارات بهداشتی ناشی از آلودگی هوا را کمی‌سازی کند که در اخرین گزارش منتشرشده مربوط به سال ۱۴۰۰، خسارات بهداشتی برآوردشده ۱۱.۳ میلیارد دلار است.

بر اساس این گزارش کل روی ۲۷ شهر کشور و حومه‌شان ۳۵ میلیون نفری مطالعه شده است. از منظر درات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون، تعداد مرگ منتسب به آلودگی هوا، برای بزرگسالان حدود ۲۱ هزار نفر بوده است. همچنین در تهران شش هزار نفر جان خود را به این علت از دست داده‌اند.

سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط زیست ادامه داد: علاوه بر لیدها و تکنالیفی مانند توزیع سوخت استاندارد توسط وزارت نفت، حقابه آلایندگی‌ها و اینکه دیگر موتورسیکلت‌های کاربراتوری تولید نشوند. اگر اشتباه نکنم مربوط به سال ۹۹ بود. موتورسیکلت‌ساز با فشار بر دولت، از وزیر صنعت مطالبه کردند و با دستور شخص معاون اول به وزیر صنعت، به تولیدکنندگان موتورسیکلت پنج سال دیگر فرصت داده شد موتورهای کاربراتوری را که این میزان آلایندگی در شهرها به وجود می‌آورند، تولید کنند. قرار بود شماره‌گذاری صورت نگیرد اما این تولیدات ادامه پیدا کرد و شماره‌گذاری ادامه یافت. به اعتقاد من این اولین موضوعی است که باید جلوی آن گرفته شود. گام بعدی این است که دستگاه‌های متولی مثل وزارت صنعت و وزارت نفت باید بیایند برای تولید خودروها و موتورسیکلت‌های برقی تلاش کنند. ما تک‌کی باید صرف کنیم تا شاهد ورود موتورسیکلت برقی باشیم؟ ما نمی‌توانیم بگوییم در کشور تکنولوژی و پیشرفت نداریم. ما در زمینه بعضی از محصولات بسیار پیچیده دنیا به فناوری رسیده‌ایم و در حال تولید هستیم. اما چرا موتورسیکلت برقی را هنوز نتوانسته‌ایم بهینه کنیم و قیمتش را متناسب کنیم تا مردم بتوانند از آن استفاده کنند؟ این به اعتقاد من مسئله اصلی است و حتما باید در این خصوص اقدامات لازم صورت بگیرد و با سرعت بیشتری این کار انجام شود. الزام صدور کواهینامه مخصوص برای برعایت حد مجاز خروجی آلوده‌کننده‌های هوا برای هر وسیله نقلیه موتوری و موتورسواری، کامیون‌ها، کامیونت‌ها و اتوبوس‌ها و حتی کارخانه‌ها و مجموعه‌هایی که آلایندگی‌ای از این دست را دارد، باید مشخص شود. نمی‌شود یک‌سری کارخانه‌ها اطراف تهران باشند و میزان آلایندگی‌شان بسیار بالا باشد و در مواقعی که ما دچار بحران انرژی در کشور می‌شویم ممنوع به چرخه آلودگی هوا وارد شود. برای در این روند اصلاح صورت بگیرد. درحال‌حاضر هم درخصوص الزام شماره‌گذاری وسیله‌های نقلیه آلاینده باید یک فرگ کنیم و دولت به این موضوع ورود کند تا اصلاحات لازم را انجام دهد.

زمان آن مجوزی که دولت به موتورسیکلت‌سازها داده باید کاهش یابد و باید روی این موضوعات کار شود. بعضی از کارگاه‌ها باید تغییر محل پیدا کنند و دولت باید با تسهیلاتی، مسائل بعضی از تا چه حد ضمانت اجرائی دارند.

رضایی معتقد است که قانون هوای پاک باید متناسب با شرایط کشور و عملیاتی‌تر نوشته می‌شد. چون اگر قانون اجرا نشود پیامدهای منفی آن از بی‌قانونی و قانون بد هم بیشتر است. او با اشاره به افزایش ۳.۵ برابری تعداد روزهای ناسالم در سال جاری نسبت به سال ۱۴۰۰ افزود: ما قانون هوای پاک را نوشتیم که هوا بهتر شود اما تعداد روزهای ناسالم برای گروه‌های حساس تا تابستان اصل ۷۹ روز بود و این در حالی است که در سال گذشته ۳۱ روز ناسالم برای گروه‌های حساس داشتیم.

پژوهشگر گروه محیط زیست مرکز پژوهش‌های مجلس، بازنگری قانون هوای پاک را ضروری خواند و گفت: درست است که ما در اجرای این قانون هم مشکل داریم اما در اصل باید قانونی وضع می‌کردیم که واقع‌بینانه و شدنی باشد.

رضایی با تأکید بر اینکه در قانون هوای پاک باید یک اولویت‌بندی صورت می‌گرفت، افزود: هر قانونی برای اجراشدن باید یک سند پشتیبان و مستند اقتصادی داشته باشد و بر اساس تحلیل شرایط موجود و حتی شرایط آینده کشور و تحلیل هزینه فایده نوشته شود.

در اجرای قانون هوای پاک بسیاری از دستگاه‌ها تکالیف اصلی را که می‌توانست اثر مهمی‌ی در کاهش آلودگی هوا داشته باشد، انجام نداده و به میزان محسوس انجام نداده‌اند.

کاهش آلودگی هوا اولویت کشور است

دارسیوش کلعلیزاده، رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست هم معتقد است کاهش آلودگی هوا در اولویت هیچ‌کسی نیست، بنابراین نمی‌توان انتظار هوای بهتری داشت، حتی اگر سوخت و خودروها در کشور استاندارد شود. باز هم وضعیت هوا به‌طور کامل بهتر نمی‌شود، چراکه ۹۴ درصد تولید انرژی کشور بر پایه سوخت‌های فسیلی است. او درباره قانون هوای پاک گفت: این قانون ۳۴ ماده دارد. بالغ بر ۱۴۷ تکلیف دستگاه اجرا شده است. در ۱۰ سازمان اصلی و همچنین با ۳۳ دستگاه همکاری دارد.

کلعلیزاده با بیان اینکه برای کاهش آلودگی هوا در کشور باید به سمت استفاده از نیروگاه‌های با انرژی تجدیدپذیر برویم، گفت: شدت مصرف انرژی در ایران سه برابر دیگر نقاط جهان است. او با اشاره به اینکه تولید موتورهای کاربراتوری ممنوع شده است اما هنوز با استفاده از آنها آلودگی بسیاری تولید می‌شود، گفت: در تهران منابع انتشار آلودگی بسیار به مدیریت یکپارچه همه ارگان‌های مسئول است و بخشی از این چرخه مدیریت هم بخش پژوهشی است که مسئولان باید مشکلات آن را رفع کنند.

تاریخچه یک قانون

مسعود رضایی، پژوهشگر گروه محیط زیست مرکز پژوهش‌های مجلس، درمورد قانون هوای پاک هم با اشاره به تاریخچه‌ای از رسیدن به «قانون هوای پاک» گفت: سال ۵۴ بود که آیین‌نامه جلوگیری از آلودگی هوا تصویب شد. او افزود: تحقق توجه جلوگیری از آلودگی هوا؛ در سال ۷۴ به تصویب رسید و قرار بود اصلاحیه «قانون جلوگیری از آلودگی هوا» مصوب سال ۷۴ به قانون هوای پاک تبدیل شود. او افزود: قانون هوای پاک ابتدا به صورت لایحه از سوی دولت ارائه شد اما در مرحله بعد، لایحه تکمیل و اصلاح شد و به شکل جامع‌تر و به صورت طرح از سوی مجلس ارائه شد