قصه تکراری آلودگی هوا در کلانشهرها با وجود مدیریت یکپارچه همچنان وجود دارد

بهانه از مازوت هم بیشتر است

زینب مرزوقی
خبرنگار گروه نقد روز

در تاریخ ۲۵ تیر ماه ۹۶ قانون هوای پاک توسط مجلس شورای اسلامی تصویب و به دولت ابلاغ شد. طبق قانون هوای پاک، ۲۳ دستگاه به‌طور مستقیم و غیرمستقیم و ۱۱ دستگاه به صورت مستقیم در مدیریت کاهش آلودگی هوای کلانشهرها نقش دارند. دستگاه‌های مسئول در مدیریت آلودگی هوا شامل وزارت کشور، سازمان حفاظت محیط زیست، شهرداری‌ها، نیروی انتظامی، سازمان ملی استاندارد، وزارت صمت، وزارت نفت، وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی، وزارت نیرو، وزارت راه و شهرسازی، بیمه مرکزی، سازمان اداری و استخدامی، سازمان برنامه و بودجه، وزارت اقتصاد و امور دارایی، وزارت جهاد کشاورزی، سازمان صداوسیما، وزارت علوم و سازمان هواشناسی هستند. اما دستگاه‌هایی که به صورت مستقیم وظیفه مدیریت آلودگی کلانشهرها را برعهده دارند؛ وزارتخانه‌های نفت، نیرو، کشور و شهرداری‌ها، راه و شهرسازی، اقتصادی و امور دارایی، صمت، بهداشت درمان و آموزش پزشکی، آموزش‌وپرورش، ارتباطات و فناوری اطلاعات، سازمان حفاظت محیط زیست، معاونت راهنمایی و رانندگی، نیروی انتظامی و سازمان صداوسیمای جمهوری اسلامی هستند. در قانون هوای پاک به وظایف مستقیم این دستگاه‌ها اشاره شده اما سازمان حفاظت محیط زیست وظیفه نظارت بر اجرای صحیح این قانون را برعهده دارد. متن قانون هوای پاک بسیار صریح و روشن است و وظایف هر دستگاه، مدت زمان اجرا و اقدامات لازم برای اجرا در قانون هوای پاک اشاره شده است. اما پرسش اساسی ما این است؛ چه می‌شود که با وجود ۲۳ نهاد متولی، هر سال آلودگی کلانشهرها نسبت به سال قبل بدتر می‌شود و شهروندان در شهرهای مختلف صنعتی و غیرصنعتی، روزهای پاک کمتری را تجربه می‌کنند؟ مانند روز گذشته که شهروندان تهرانی با شاخص ۱۴۷ کیفیت هوا روبه‌رو بودند و برای دومین روز پیاپی، هوای ناسالمی را تجربه کردند.

محرک‌های آلودگی همان قدیمی‌ها هستند

داریوش گلعلی‌زاده، رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط زیست در گفت‌وگو با «فرهیختگان» تاکید می‌کند که منابع انتشار آلودگی هوا تغییری نکرده است و همان منابع سابق هستند. او می‌گوید: «منابع متحرک سهم بیشتری در این آلودگی هوا دارند. مثلا در تهران نزدیک به ۶۰ درصد است و منابع ساکن سهم کمتری دارند. این منابع تغییری نکرده‌اند. یعنی امر جدیدی نشده که بگوییم مثلا امروز مازوت‌سوزی بیشتر شد و آلودگی هوا نیز بیشتر شده است. روند سال‌های گذشته نیز نشان می‌دهد که اگر شرایط جوی یکسان باشد، از منظر تعداد روزهای پاک تغییری نخواهیم داشت. مثلا در سال ۹۷ شرایط جوی بسیار خوبی داشتیم و وارونگی کمتر بود، از این رو میانگین شاخص ما نیز کمتر بود و درنتیجه روزهای ناسالم کمتر بود. یعنی وضعیت هوا تابع شرایط جوی است. متولی بحث کیفیت هوا، سازمان محیط زیست است.» گلعلی‌زاده توضیح می‌دهد که با توجه به ماده۲ قانون هوای پاک، سازمان محیط زیست ناظر به حسن اجرای قانون هوای پاک است. «۲۳ دستگاه فرعی و اصلی در این قانون نقش دارند که از این عدد ۱۱ دستگاه اصلی با ۷ محور اصلی داریم. وزارتخانه‌های مکلف ذیل این ۱۱ دستگاه مشخص هستند. وزارت نفت، وزارت نیرو، وزارت جهاد کشاورزی، سازمان بودجه، سازمان ملی استاندارد و... این دستگاه‌ها هر کدام تکلیفی داشتند و تکلیف‌شان نیز احصا شده و گزارش عملکردشان نیز مورد ارزیابی واقع شده و باید ارسال شود.»

پرسشی که مطرح است، این است که چرا ما در نیمه دوم سال شاهد روزهای آلوده بیشتری هستیم؟ گلعلی‌زاده می‌گوید که تکالیفی که برای دستگاه‌ها در نظر گرفته شده، انباشت تکالیف انجام نشده در دو الی سه دهه اخیر است. مثلا قانون توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی و مدیریت سوخت، قانون توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، تکالیفی را متوجه دستگاه‌ها کرده بود که انجام نشده است و اکنون یکی از مهم‌ترین راهکارهای کاهش آلودگی هوا در کشور، توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی است. اکنون در این حوزه با تراکمی از کمبودها مواجه هستیم. اکنون در تهران کمتر از دوهزار خودروی فعال داریم که اکثرشان نیز فرسوده است. این دستگاه‌ها هم پوشش کامل برای سفرهای درون شهری ندارند. ما در این حوزه عقب‌ماندگی شدیدی داریم. هم از منظر تعداد و هم کیفیت مشکل داریم. یعنی از منظر کیفیت، ناوگان‌ها فرسوده هستند. توسعه مترو مورد تاکید ما قرار دارد تا بخش اعظم آلودگی هوا را حل کند که در این باره نیز مشکل داریم.»

در ۶ ماهه نخست سال روزانه ۱۱۶ میلیون لیتر مصرف بنزین داشتیم

رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط زیست همچنین بیان می‌کند که کاهش وابستگی‌های سوخت‌های فسیلی از الزامات اجرای قانون هوای پاک است. او می‌گوید: «حدود ۹۴ درصد تولید برق و انرژی کشور، مبتنی بر سوخت‌های فسیلی است. انتشار این همه سوخت فسیلی، آثار تجمعی دارد و در شهرهایی مانند تهران باعث آلودگی هوا می‌شود. مساله دیگر ارتقای کیفیت سوخت است؛ هرچند کیفیت سوخت ما اکنون توزیع سراسری ندارد. در کلانشهرها سوخت تقریبا استاندارد توزیع می‌شود اما مصرف بهینه سوخت نداریم. از منظر مصرف سوخت بنزین، تنها در نیمه اول امسال ۱۱۶ میلیون لیتر روزانه مصرف سوخت داشتیم. باید به فکر بهبود تقاضا بود. یعنی اقدامات ما بیشتر تقاضامحور بود و به دنبال اقدامات مصرف سوخت نرفتیم، علی‌رغم اینکه قانون اصلاح مصرف سوخت مصوبه سال ۸۹ وجود دارد. باید اقداماتی انجام می‌دادیم اما انجام ندادیم و اکنون با یک لجام‌گسیختگی عجیب در حوزه مصرف انرژی روبه‌رو هستیم.» گلعلی‌زاده می‌گوید که از مسائل دیگر در حل مساله آلودگی هوا، ارتقای راندمان نیروگاه‌ها و صنایع کشور است. «نیروگاه‌های حرارتی ما راندمان پایینی دارند. یعنی انرژی زیادی مصرف می‌کنند و راندمان‌شان زیر ۳۸ درصد است. این عدد باید تبدیل به حداقل ۵۵ درصد شود. همچنین مساله دیگر که بسیار مهم است، طراحی سفرهای شهری است. ما باید برای سفرهای شهری برنامه‌ریزی دقیق‌تری داشته باشیم. باید خدمات الکترونیکی را افزایش می‌دادیم تا تعداد سفرهای درون‌شهری مردم کمتر شود. اگر کاری نیاز به مراجعه حضوری نداشته باشد، باید از طریق اینترنت آن کار پیش می‌رفت. اگر این امر صورت می‌گرفت، سفرهای درون‌شهری نیز کمتر می‌شد و به همان میزان نیز مساله ترافیک تا حدودی حل می‌شد. همچنین میزان انتشار آلاینده‌ها کاهش پیدا می‌کرد و به همان نسبت نیز بهبود وضعیت هوا را در پی خواهیم داشت. اینها اقدامات نوشته‌شده در قانون هوای پاک بودند که تا به الان انجام نشده است.»

از دیگر اقدامات مهم انجام‌نشده در قانون هوای پاک، از رده خارج کردن خودروهای فرسوده است. گلعلی‌زاده می‌گوید که اکنون ما نزدیک به ۷ میلیون خودرو و ۱۰ میلیون موتورسیکلت فرسوده داریم. «تا سال ۹۲ و ۹۳ بالاترین میزان اسقاط خودرو، ۳۳۰ هزار دستگاه بود. در آن زمان قیمت یک خودروی نو مانند پراید ۷ میلیون تومان بود. دولت ۵ میلیون وام و تسهیلات می‌داد. لاشه خودروی فرسوده هم ۲ میلیون قیمت داشت و خرید خودروی نو امکان‌پذیر بود. اما اکنون برای نوسازی یک خودروی فرسوده یا خرید یک خودروی نو به ۲۵۰ الی ۳۰۰ میلیون تومان نیاز دارید. قشر اصلی دارنده خودروی فرسوده، قشر آسیب‌پذیر جامعه هستند و از نظر اقتصادی در مضیقه هستند. همین امر باعث اختلال در روند اسقاط خودرو شد. همچنین واردات خودرو نیز ممنوع شده بود و گواهی اسقاط خودروی ساخت داخل کشور هم صادر نمی‌شد. این شرایط چند سال گذشته ما بود.»

حل مشکل آلودگی هوا در آینده دور؟

او درباره اقداماتی که باید برای کاهش آلودگی هوا ایجاد شود نیز می‌گوید: «برای حوزه توسعه حمل‌ونقل عمومی، وزارت کشور برنامه‌ریزی‌های خوبی داشته است. برای ون، اتوبوس برقی و مترو هرکدام به‌صورت جداگانه برنامه دارد. برای نیروگاه‌های تجدیدپذیر نیز تا پایان سال ۱۴۰۴ وزارت نیرو برنامه دارد که ۱۰ هزار مگاوات نیروگاه تجدیدپذیر ایجاد شود. اکنون ۸۷۰ مگاوات است و این یعنی کمتر از یک درصد سهم انرژی ما از نیروگاه‌های تجدیدپذیر است. در مساله از رده خارج کردن خودروهای فرسوده برای صادر کردن گواهی اسقاط برنامه‌ریزی کرده‌ایم که افراد ۱,۵ درصد پول فروش خودرو را به یک صندوق واریز کنند و پولی که در آنجا جمع‌آوری می‌شود صرف اعطای تسهیلات برای دارندگان خودروهای فرسوده با اولویت ناوگان‌های حمل‌ونقل عمومی و موتورسیکلت شود. آیین‌نامه‌اش نیز تا پایان ماه نهایی می‌شود.»

گلعلی‌زاده همچنین به مساله ارتقای کیفیت سوخت و برنامه دولت برای این موضوع اشاره می‌کند و می‌گوید: «وزارت نفت برنامه داده است و امیدواریم این برنامه تا پایان سال ۱۴۰۶ محقق شود. قرار است کیفیت سوخت کشور منطبق بر استاندارد ملی باشد و این استاندارد منطبق بر کیفیت یورو۴ و یورو۵ است، همچنین قرار است تولید مازوت برای مصرف در داخل با استاندارد ۸ دهم باشد و شرایط بهبود می‌یابد. ارتقای راندمان کیفی نیروگاه‌ها اتفاق بیفتد. مصوباتی وجود دارد که براساس سیکل ترکیبی، راندمان به بالای ۵۰ درصد برسد.»

برنامه کوتاه‌مدت پاسخگو نیست

رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط زیست در پاسخ به سوال «فرهیختگان» در رابطه با برنامه کوتاه‌مدت جهت کنترل کیفیت هوا می‌گوید: «برنامه کوتاه‌مدت پاسخگو نیست. مساله آلودگی هوا این‌گونه نیست که بخواهیم امروز کاری انجام دهیم و بگوییم که به‌به! فردا مشکل آلودگی هوا حل شد؛ چراکه در ابتدا باید تکالیف انجام‌نشده را انجام دهیم. در مرحله بعدی باید بدانیم این تکالیف مستمر است، یعنی ما همیشه باید پیگیر توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی باشیم؛ چراکه سال به سال خودروهای فرسوده باید نوسازی یا از رده خارج شوند و همزمان به بحث نیاز به انرژی بیشتر هم، این نیاز را از طریق انرژی‌های تجدیدپذیر تامین کنیم، همچنین فناوری‌های صنعتی‌مان را باید به‌روز کنیم. این صنایع مصرف انرژی‌مان را بیشتر می‌کند و مصرف زیاد انرژی، یعنی انتشار آلاینده را بیشتر می‌کند. به جز این موارد باید به نبایدها توجه کنیم، یعنی چه کارهایی نباید انجام دهیم تا شرایط بدتر نشود.» گلعلی‌زاده در ادامه تاکید می‌کند که آلودگی هوا چالش کشور نیست، بلکه مساله‌ای است که راه‌حل آن مشخص است و در عرض یک تا دو برنامه پنج‌ساله به‌طور کامل و به سادگی می‌شود آن را حل کرد. او می‌گوید: «مهم‌ترین موضوع در مساله آلودگی هوا انتشار منابع است. اگر منابع را کنترل کنیم، موضوع قابل حل است. با توجه به تحریم‌ها، منابع مالی کشور محدود شده است، باید براساس تکالیف اثربخش هدف‌گذاری و همچنین برای ورود بخش خصوصی به موضوع سیاستگذاری کنیم، مثلا در مساله انرژی‌های تجدیدپذیر یا ناوگان حمل‌ونقل عمومی، بخش خصوصی را می‌توان به‌راحتی ورود داد. نیاز نیست دولت هزینه کند. باید یک برنامه‌گذاری درستی ارائه شود که سرمایه سایر حوزه‌ها به‌سمت مساله آلودگی هوا سوق داده شود.»

سالانه ۱ میلیون به خودروهای اسقاطی اضافه می‌شود

رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط زیست همچنین در ادامه می‌گوید که سازمان محیط زیست، گزارش سالانه عملکرد دستگاه‌ها را تهیه می‌کند. «گزارش عملکرد نهادهای مرتبط با قانون هوای پاک را به دولت ارائه می‌دهیم. چند تن از مسئولان وقت را برای ترک فعل معرفی کردم. دستگاه‌های نفت، استاندارد، سازمان محیط زیست و وزارت نیرو در بررسی اولیه به مراجع قضایی معرفی شدند و درنهایت تصمیم با مرجع قضایی است. اینکه قصور بود یا ترک فعل. ما گزارش تهیه می‌کنیم و ارائه می‌دهیم اما واقعیت این است که تکالیف اصلی، انجام نشده است. دستگاه‌ها بعضا دلایل خودشان را داشتند و برخی از آنها گفته‌اند که اعتبار نداریم. اما این مساله حاصل یک تا پنج سال اخیر نیست. در هر برهه‌ای، تکالیفی در قانون پیش‌بینی شده بود و این وظایف انجام نشده است، مثلا در قانون برنامه هفتم گفته شده که سالانه ۵۰۰ هزار خودرو باید اسقاط شود. آیا زیرساخت لازم برای اسقاط این ۵۰۰ هزار خودرو فراهم است؟ آیا خودرو برای تحویل به این ۵۰۰ هزار نفر موجود است؟ اگر سالی ۵۰۰ هزار خودرو اسقاط شود، یعنی ۱۴ سال طول می‌کشد که ما به هفت میلیون فعلی برسیم. از طرفی دیگر سالانه یک میلیون خودرو به عدد خودروهای اسقاط شده اضافه می‌شود، یعنی اگر امسال خودروهای سال ۸۳ باید اسقاط شوند، سال بعد خودروهای سال ۸۴ هم اضافه می‌شوند. ما آنقدر عقب هستیم که باید با سیاستگذاری درست به وضعیت مدنظرمان برسیم. خیلی از کشورها وضعیتی بدتر از ما داشتند. کشورهایی وجود داشتند که ذغال‌سنگ می‌سوزاندند و وضعیت آلودگی هوایشان بسیار بدتر از ما بود. اما برنامه‌ریزی کردند و حول این برنامه سیاست‌ها تنظیم شد.»

چرا دستگاه‌ها همکاری لازم برای حل مشکل آلودگی کشور ندارند؟

در دولت قبل آنچه مورد نقد بود، ناهماهنگی دستگاه‌های دولتی با شورای شهر و شهرداری تهران بود. در دولت سیزدهم اما امروز تمام مسئولان دولتی، شهرداری و شورای شهر از یک طیف سیاسی و هم‌سوی هم هستند اما چرا همچنان و آن‌گونه که باید همکاری لازم برای اجرایی کردن قانون هوای پاک وجود ندارد؟

البته آنچه در این بین نیز بدیهی است، این است که اجرای قانون هوای پاک طولانی‌مدت است اما پرسش اصلی این است که از مدت زمان تصویب این قانون تا امروز چرا اقدامات لازم صورت نگرفته است که امروز شاهد چنین وضعیتی در کلانشهرهای کشور خصوصا تهران نباشیم؟ آیا این‌طور نیست که هنوز عزم جدی برای حل این مساله وجود ندارد؟

روز گذشته ۵ کلانشهر کشورمان یعنی تهران، کرج، مشهد، اهواز و اراک در وضعیت ناسالم برای گروه‌های حساس قرار داشتند و شاخص این ۵ کلانشهر بالای ۱۰۰ بود. باوجود تمام تلاش‌ها برای اجرای قانون هوای پاک اما آنچه که در کف میدان مشهود است، همچنان دود و آلودگی است.

شاخص کیفیت هوای آبان ماه ۱۴۰۲ در ۷ کلانشهر

تاریخ	تهران	اهواز	مشهد	کرج	شیراز	تبریز	اراک	اصفهان
۱ آبان	۱۴۷	۱۵۳	۱۱۵	۱۲۷	۷۳	۵۶	۱۲۰	۱۶۱
۲ آبان	۸۹	۱۳۸	۷۶	۹۴	۶۶	۷۳	۱۰۶	۱۲۵
۳ آبان	۹۷	۱۱۱	۱۰۶	۱۰۸	۵۵	۶۴	۷۶	۸۸
۴ آبان	۹۹	۷۱	۹۶	۱۰۵	۷۸	۶۹	۷۶	۵۴
۵ آبان	۸۷	۱۳۹	۶۹	۸۴	۶۹	۸۴	۹۷	۱۱۷
۶ آبان	۹۴	۱۰۸	۱۱۵	۸۳	۶۲	۸۲	۸۰	۱۴۹
۷ آبان	۹۰	۱۳۶	۱۲۶	۸۲	۷۹	۷۶	۹۲	۱۴۸
۸ آبان	۸۰	۱۶۸	۱۲۶	۷۲	۷۸	۶۷	۹۹	۱۴۶
۹ آبان	۹۶	۱۵۸	۱۲۴	۸۰	۹۰	۵۲	۱۰۲	۱۰۹
۱۰ آبان	۹۷	۱۶۶	۱۵۷	۹۵	۷۹	۵۴	۸۳	۸۴
۱۱ آبان	۱۲۴	۱۶۵	۱۰۹	۱۳۰	۷۹	۹۱	۹۷	۸۱
۱۲ آبان	۱۰۴	۱۱۷	۱۱۴	۱۱۰	۸۵	۹۲	۸۱	۸۲
۱۳ آبان	۱۱۵	۱۳۵	۱۱۲	۱۱۴	۶۶	۹۷	۷۸	۱۴۲
۱۴ آبان	۱۱۴	۹۵	۱۲۵	۷۹	۷۳	۵۸	۶۸	۱۱۰
۱۵ آبان	۱۲۰	۱۲۲	۱۳۵	۸۷	۶۳	۶۸	۹۴	۱۲۱
۱۶ آبان	۹۴	۱۱۳	۱۳۹	۷۷	۶۶	۸۷	۷۹	۱۵۴
۱۷ آبان	۱۰۷	۱۰۹	۱۱۰	۶۹	۷۳	۵۶	۷۹	۱۲۲
۱۸ آبان	۱۰۵	۱۷۲	۹۳	۱۱۱	۷۳	۶۱	۹۶	۱۲۲
۱۹ آبان	۱۰۱	۱۸۵	۱۳۲	۱۰۷	۹۵	۹۴	۹۱	۱۴۶
۲۰ آبان	۱۰۴	۱۸۳	۱۰۵	۱۰۲	۸۷	۷۵	۹۳	۱۵۸
۲۱ آبان	۱۱۴	۱۶۹	۱۱۴	۱۰۷	۸۹	۹۲	۱۱۵	۱۳۷
۲۲ آبان	۱۱۲	۱۶۴	۱۴۶	۱۱۲	۸۵	۷۸	۱۱۸	۱۶۰
۲۳ آبان	۱۴۵	۱۷۰	۱۱۰	۱۲۶	۹۰	۸۳	۱۱۹	۱۷۰
۲۴ آبان	۱۵۱	۱۶۳	۱۲۴	۱۴۸	۶۹	۹۳	۹۷	۱۷۰
۲۵ آبان	۱۴۳	۱۵۶	۱۳۵	۱۵۲	۷۷	۱۰۰	۱۰۱	۱۱۴
۲۶ آبان	۸۷	۵۹	۱۳۶	۸۳	۵۴	۷۴	۶۵	۷۱
۲۷ آبان	۷۴	۱۰۹	۱۸۲	۶۹	۶۳	۵۵	۷۳	۷۷
۲۸ آبان	۷۸	۱۵۸	۱۶۵	۷۷	۸۰	۵۷	۷۴	۱۳۶
۲۹ آبان	۶۸	۱۵۵	۱۳۷	۸۵	۹۰	۵۳	۸۰	۱۲۹
۳۰ آبان	۶۵	۹۵	۱۴۲	۶۳	۵۷	۲۸	۶۰	۶۲

پاک | قابل قبول | ناسالم برای گروه‌های حساس | ناسالم برای تمامی گروه‌ها