

## هوای این هوا را داشته باشیم / از سال ۹۲ وضعیت تهران به شرایط اضطرار نرسیده است/ تعطیلی مدارس و محدود کردن خودروها راه حل نیست

هوای تهران آلوده است. این گزاره‌ای نیست که پایتخت‌نشینان با آن ناآشنا باشند. آلودگی هوای تهران در نیمه دوم آذرماه - به دلیل پدیده اینورژن یا همان وارونگی هوا - همواره تشدید می‌شود و شرایط این کلان‌شهر را بیش از پیش در محدوده بحرانی قرار می‌دهد.

به گزارش ایسکانیوز و به نقل از آستان در دو سال اخیر با حذف تولید بنزین در پتروشیمی‌ها و محدود کردن آن به پالایشگاه‌ها و همچنین واردات بنزین با سطح استاندارد یورو ۴ به کشور، بویژه برای مصرف تهران و چند شهر آلوده دیگر، تعداد روزهای سالم تهران افزایش یافت اما این تنها راهکار حل معضل آلودگی هوای پایتخت چندین میلیونی‌مان نیست. درباره راهکارهای مختلف حل بحران آلودگی هوای تهران با چند مسئول و کارشناس این حوزه گفت‌وگو کرده است.

معصومه ابتکار : از سال ۹۲ وضعیت تهران به شرایط اضطرار نرسیده است

معصومه ابتکار ، رییس سازمان حفاظت محیط زیست با بیان این مطلب که از سال ۹۲ وضعیت تهران به شرایط اضطرار نرسیده است گفت : کمیته اجرایی کاهش آلودگی هوا پس از مدت‌ها تعطیلی دوباره فعال شد و از سال ۹۲ به صورت جدی با پایش شاخص‌های آلودگی هوا، آلودگی را کنترل می‌کنند به طوری که از سال ۹۲ وضعیت هوا در شهر تهران به شرایط اضطرار نرسیده البته روزهای ناسالم هم داشته‌ایم. متأسفانه خودروسازی کشور هم ۸ سال عقب مانده. همان یورو ۲ باقی مانده بود وقتی آمدیم برای خودرو سازها شرط گذاشتیم که مهر ۹۳ باید به یورو چهار مجهز شوید و اکنون در تمامی شهرهای بزرگ کشور سوخت با استاندارد یورو ۴ عرضه می‌شود و اهواز به عنوان جدیدترین شهر عضو این گروه شد. البته باید همچنان کیفیت سوخت در کشور ارتقا پیدا کند و در کنار این وضعیت تولید خودروها نیز باید مورد پایش قرار گیرد این درست که دولت و محیط زیست کاری با آنها نداشت، اما خودشان که می‌دانستند شرایط آنها باعث عقب ماندگی می‌شود. از سال گذشته خودروسازان کشور تولیدات خود را با استاندارد یورو ۴ عرضه می‌کنند و در این امر نیز سازمان حفاظت محیط زیست نظارت مناسبی بر خطوط تولید خودرو در کشور دارد و به صورت مداوم با بازرسی انطباق تولیدات با استانداردهای یورو ۴ را مورد بررسی قرار می‌دهد. مواردی وجود داشته که استانداردها انطباق لازم را نداشته که سازمان حفاظت محیط زیست این موارد را به نیروی انتظامی اعلام کرده تا شماره‌گذاری انجام نشود ولی به صورت کلی در تولید وضعیت مناسبی داریم. درباره معضلاتی که موتورسیکلت‌ها برای آلودگی هوا ایجاد می‌کنند - که فراوان هم هست - با هماهنگی‌های انجام شده با وزارت صنعت، استاندارد یورو ۳ برای تولید موتورسیکلت‌ها اجباری شد و امیدواریم در آینده‌ای نزدیک با همکاری شهرداری تهران و وزارت صنعت بتوانیم در حوزه موتورسیکلت‌ها هم ساماندهی مناسبی را انجام دهیم.

صدیقه ببران: کماکان از سوخت غیر استاندارد استفاده می‌کنیم

صدیقه ببران مدیر سابق گروه مطالعات توسعه پایدار و محیط زیست مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام در این

مورد گفت: در مورد خودروهای تک‌سرنشین، فرهنگ‌سازی شود. یکی از مشکلات ما این است که ما کماکان از سوخت غیر استاندارد استفاده می‌کنیم. استفاده از خودروهای تک‌سرنشین نیز در این بحث جای مهمی دارد. باید در این زمینه فرهنگ‌سازی کنیم که افراد از خودروهای شخص استفاده نکنند و البته اگر فرهنگ‌سازی شود اما دولت نیز برای گسترش حمل و نقل عمومی کاری انجام ندهد، باز هم ما موفق نخواهیم بود. ما هرسال بحث وارونگی هوا را در آذر و دی داریم و امر جدیدی نیست زیرا شهر تهران در یک گودی قرار دارد و هوادر آن حبس می‌شود و این مشکل فقط با باد حل می‌شود.

سپیده عابدی: مقابله با آلودگی فقط به حوزه حمل و نقل عمومی بر نمی‌گردد

سپیده عابدی دبیر کمیته امنیت و مدیریت بحران شورای شهر تهران گفت: کیفیت خودروها بالا برود و صنایع اطراف شهرها سامان‌دهی شود. بحث مقابله با آلودگی فقط به حوزه حمل و نقل عمومی بر نمی‌گردد بلکه شامل بالا بردن کیفیت خودروها و سامان دادن به صنایع اطراف شهرها نیز بر می‌گردد. متأسفانه خودروهای ما یک یورو دارند و سوخت مان یک یورو دیگر دارد. ما حتی در بحث فیلتر خودروها نیز دچار مشکل هستیم. حتی اگر حمل و نقل را نیز گسترش دهیم در خود همین حمل و نقل نیز آلاینده‌های زیادی داریم و باید ما سوخت خودروهایمان را به سمت سوخت پاک ببریم. البته ما باید در بحث شهرسازی نیز به آلودگی هوا دقت کنیم. مثلاً ورزش باد تهران از غرب به شرق است و صنایع در تهران نیز در قسمت غرب تهران هستند و مسیر باد به این موضوع دامن می‌زند نمی‌توانیم شهر را جابجا کنیم ولی می‌توانیم این صنایع را کنترل کنیم.

محمد رضا تابش: مجلس باید لایحه‌ها را سریع‌تر بررسی کند

به گفته محمد رضا تابش نماینده اردکان در مجلس، گسترش حمل‌ونقل عمومی و استانداردسازی سوخت خودروها از جمله راهکارهاست. گسترش حمل و نقل عمومی، توسعه مترو و بیرون بردن صنایع آلاینده از سطح شهرها و استانداردسازی سوخت خودروها و همچنین موتور آنها راهکارهایی است که باید برای کاهش آلودگی آنها را اجرایی کنیم. در حال حاضر دولت چهار لایحه در بحث کاهش آلودگی هوا به مجلس داده است و مجلس نیز باید سریع آنها را بررسی کند. هم مجلس و هم قوه قضاییه و هم دولت در این موضوع باید وارد شوند و همه چیز متوجه دولت نیست.

رسول خضری: مشکلات قلبی و ریوی و آلرژی از عوارض جدی آلودگی هواست

رسول خضری، عضو فراکسیون اهل سنت مجلس شورای اسلامی گفت: مشکلات قلبی و ریوی و آلرژی از عوارض جدی آلودگی هواست. در همه‌جای دنیا بحث وارونگی هوا وجود دارد و در مناطقی که آلودگی وجود دارد این وارونگی باعث ایستایی هوا می‌شود و آلودگی تشدید می‌شود. یکی از عوارض جدی آلودگی هوا مشکلات ریوی، آلرژی و حساسیت‌های چشمی و پوستی و مشکلات قلبی ایجاد می‌کند و ابتلا به سرطان را نیز تشدید می‌کند با ایجاد مشکلات تنفسی در سالمندان ایجاد عارضه‌ها و خیم می‌کند. مادران باردار کودکان و سالمندان در معرض خطر ابتلا به این بیماری‌ها که نتیجه آلودگی هوا هستند، قرار دارند.

حسین آقا جانی: تعطیلی مدارس و محدود کردن خودروها راه حل نیست

حسین آخانی، کارشناس محیط زیست و استاد دانشگاه تصریح کرد: با یک برنامه منظم و عملی می‌توان تهران را طی یک سال نجات داد. اگر اراده وجود داشته باشد، با یک برنامه منظم و عملی و با هماهنگی می‌توان شهر تهران را در عرض یک سال از شر آلودگی نجات داد.

داد. تعطیلی مدارس و محدود کردن خودروها راه حل نیست؛ که اگر نخواهیم بگوییم بی فایده است دست کم باید بگوییم حکم یک مسکن را دارد. اما اراده ای برای کاهش آلودگی هوای شهر وجود نداشته و ندارد و متأسفانه در تمام ارگان‌های ما از دولت تا مجلس و... اراده ای دیده نمی شود. بهترین راه حل در کوتاه و بلندمدت، گسترش حمل و نقل عمومی است. متأسفانه بخش زیادی از مسئولین ما فرصت این را نداشته‌اند تا در شهرهایی که زندگی سبز در آن‌ها جاری است زندگی کنند و ببینند کشورهایمانند آلمان و سوئد چگونه با گسترش حمل و نقل عمومی آلودگی هوا را کنترل کرده‌اند. شاید اگر مسئولین ما چنین شناخت و تجربه‌هایی داشتند نگاهشان متفاوت بود. ما باید بیاییم و بخشی از افزایش قیمت بنزین را به مالیات حمل و نقل عمومی اختصاص دهیم و پولی که از این راه جمع آوری خواهد شد را در اختیار بخش خصوصی یا عمومی بگذاریم تا حمل و نقل عمومی در قالب مترو و اتوبوس افزایش پیدا کند.