

خودرو و سوخت، دو متهم اصلی آلودگی هوا



«آلودگی هوا در تهران یک معضل زیست‌محیطی است، نه یک بحران زیست‌محیطی.»

همشهری آنلاین- اسدالله افلاکی: «آلودگی هوا در تهران یک معضل زیست‌محیطی است، نه یک بحران زیست‌محیطی.»

این عبارت کوتاه مقدمه‌ای بود تا مدیرکل حفاظت محیط‌زیست استان تهران در پی آن گله‌ای را بر زبان بیاورد؛ «متأسفانه برخی دوستان اعلام می‌کنند که آلودگی هوای تهران یک بحران زیست‌محیطی است و رکورد جهانی زده است، در حالی که این نه یک بحران است و نه آلودگی هوای تهران رکورد جهانی زده است. اینها همه حرف‌های غیراصولی و خارج از چارچوب مهندسی است. آلودگی هوا یک معضل زیست‌محیطی است که باید جدی گرفته شود. خوشبختانه جمهوری اسلامی از قبل تاکنون به‌طور جدی به این معضل پرداخته و طی یک دهه گذشته اقدامات خوبی در این زمینه صورت داده است؛ این اقدامات از حذف سرب تا ارتقای کیفیت خودروهای تولید داخل را شامل می‌شود. یک زمانی خودروهای تولید داخل حتی کف استاندارد زیست‌محیطی را هم نداشت اما از سال 85 به بعد رعایت استاندارد یورو 2 در دستور کار خودروسازان داخل قرار گرفت و به نحو شایسته‌ای عملی شد. همچنان‌که از سال 85 به بعد طرح از رده خارج کردن خودروهای فرسوده مورد توجه قرار گرفت به‌طوری که امروز ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت کشور برنامه‌ای مشخص برای این طرح دارد.»

2 قطعه کار ساز

رسول علی اشرفی‌پور در واکنش به این پرسش که خودروهای تولید داخل از استانداردهای لازم برخوردار نیستند، تصریح کرد: «اینکه گفته می‌شود خودروهای تولید داخل استاندارد لازم را ندارند، ادعای درستی نیست؛ زیرا همانطور که اشاره شد در حال حاضر هر دو خودروساز، استاندارد یورو 2 را رعایت می‌کنند اما مسئله‌ای که وجود دارد اینکه 2 قطعه زیست‌محیطی در خودروهای تولیدی وجود دارد که بسیار اهمیت دارند. این 2 قطعه عبارتند از: کنیستر (برای جذب بخارات بنزین) و کاتالیز کانورتور (که گازها و ذرات خروجی از آگزوز را کنترل می‌کند). متأسفانه با وجود آنکه هر دو خودروساز این 2 قطعه را در خودروهای تولیدی نصب می‌کنند اما تا به حال خدمات پس از فروش این قطعات بسیار ضعیف بوده است. البته بنا به تفاهماتی که طی یکسال گذشته میان سازمان حفاظت محیط‌زیست و وزارت صنایع و معادن و خودروسازان صورت گرفته، در حال حاضر این موضوع به میزان قابل توجهی برطرف شده است.»

اشرفی‌پور با اشاره به اینکه عمر یک قطعه کنیستر 2 سال است، گفت: «اگر این قطعه بعد از 2 سال عوض نشود، استاندارد خودرویی که در سطح شهر در حال تردد است از یورو 2 هم پایین‌تر می‌آید. همچنان‌که قطعه کاتالیز اگر بعد از 80 هزار کیلومتر تعویض نشود، مشکل‌ساز می‌شود. مشکلی که وجود دارد اینکه در حال حاضر با وجود آنکه خودروهای تولیدی، سطح استاندارد یورو 2 را دارند ولی به دلیل ضعف خدمات بعد از فروش این قطعات و نیز به دلیل آنکه در مراکز معاینه فنی به این موضوع دقت لازم نمی‌شود، عمدتاً از سطح استاندارد خودروها کاسته شده است. پس این ربطی به خودرو ندارد و به خدمات پس از فروش مربوط می‌شود که از آن غفلت شده است.»

در عین حال، مدیرکل محیط‌زیست استان تهران به برخی تمهیدات برای رفع این معضل اشاره می‌کند: «حین برگزاری جلسات کارگروه کاهش آلودگی هوای تهران، با توجه به ارتباط خوب و منطقی‌ای که بین اداره کل حفاظت محیط‌زیست استان تهران و ستاد مرکزی معاینه فنی خودروی شهرداری تهران وجود دارد 2 گروه نظارتی برای نظارت بر کیفیت کار مراکز معاینه فنی تعیین شد؛ یک تیم نظارتی تیمی است که نمایندگان محیط‌زیست استان تهران و نماینده پلیس راهور تهران بزرگ و نماینده ستاد مرکز معاینه فنی اعضای آن را تشکیل می‌دهند و کار نظارت بر مراکز فنی خودروهای سبک را بر عهده دارند. تیم دیگر، تیمی متشکل از نمایندگان اداره کل محیط‌زیست استان تهران، اداره کل پایانه‌های حمل‌ونقل و پلیس راه است که کار نظارت بر مراکز فنی معاینه خودروهای سنگین را بر عهده دارند. این 2 تیم، 3 ماه است که تشکیل شده‌اند و با جدیت مشغول فعالیت‌اند.»

80 درصد سهم خودروها

اشرفی‌پور درباره سهم خودروها و سایر منابع آلاینده در آلودگی هوای تهران، می‌گوید: «برنامه مدیریت کاهش آلودگی هوای تهران، یک برنامه 10 ساله بود که مهلت آن خرداد سال جاری به پایان رسید.

این برنامه موفقیت‌ها و نقاط ضعفی داشت. ما بازنگری برنامه جامع کاهش آلودگی هوای تهران را از بهار امسال جزو دستور کار، کارگروه کاهش آلودگی هوا قرار دادیم که تا آخر شهریورماه کار بازنگری به طول انجامید و پیش‌نویس آن به کارگروه کاهش آلودگی هوای استان تهران ارائه شد. اعضای کارگروه مذکور هم، نظرات کارشناسی و دستگاهی خودشان را نسبت به این پیش‌نویس ارائه کردند. علاوه بر این، موضوعات مطرح شده طی جلساتی با نمایندگان مجلس شورای اسلامی هم بررسی و ارزیابی شد.

در مرحله نگارش و تدوین برنامه بازنگری کاهش آلودگی هوا کماکان مشخص شد 80 درصد آلودگی هوای تهران ناشی از تردد وسایل نقلیه و به‌طور کلی منابع متحرک است. بر این اساس، ما باز هم نیاز داریم در زمینه ارتقای استاندارد سوخت، خودروهای تولیدی، کارهای اصولی و جامع انجام بدهیم. از این رو، یک بخش قابل توجه و وزن اصلی بازنگری برنامه جامع کاهش آلودگی هوای تهران به بحث استانداردسازی سوخت و ارتقای سطح کیفی خودروها و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده اختصاص یافت. برای نمونه، مطابق تعریف ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت کشور، 400 هزار خودروی فرسوده در سطح شهر تهران وجود دارد که باید از رده خارج بشوند اما محیط‌زیست استان تهران بر این باور است که چون خودروها از سال 82 به بعد انژکتوری شده‌اند، باید برای کل خودروهایی که قبل از سال 82 تولید شده‌اند نیز تصمیم‌گیری شود، با این رویکرد که یا از رده خارج بشوند که در این صورت باید تعداد بیش از یک میلیون و 500 هزار دستگاه از رده خارج شوند یا اینکه ضوابط و قوانینی برای تردد این خودروها در برنامه جامع لحاظ شود مثلاً از یک سال مشخص به بعد، تردد خودروهای تولید قبل از سال 82 در تهران ممنوع شود.

این یکی از پیشنهادهای محیط‌زیست در بازنگری برنامه جامع کاهش آلودگی هواست. توسعه حمل‌ونقل عمومی، گزینه‌ای است که تقریباً همه کارشناسان از آن به‌عنوان یکی از راهکارهای اساسی کاهش آلودگی هوا نام می‌برند. اشرافی‌پور در این باره می‌گوید: «#171; بازنگری برنامه جامع، 11 محور دارد که یکی از مهم‌ترین آنها، توسعه و گسترش حمل‌ونقل عمومی است. در این برنامه سهم مترو، تاکسی، خودروهای شخصی، وانت‌بارها، موتورسیکلت‌ها و سایر وسایل نقلیه و اینکه سهم این وسایل در پایان برنامه چه میزان باید باشد، به تفکیک مشخص شده است.»