



خودروی داخلی مقرر تصادفات

احمد کرمی اسد، رئیس پلیس راه راهور فرایا تا کید بر ضرورت راه اندازی مرکز تست سلامت و ایمنی خودرو اعلام کرد که بیش از ۹۰ درصد تصادفات جاده‌ای کشور با خودروهای داخلی مرتبط است. به گزارش ایسنا او گفت: «اگر چه عامل انسانی بیشترین سهم را در حوادث ترافیکی دارد، اما اگر فرض کنیم نقش عامل انسانی را کنار بگذاریم، بیشترین مسئولیت با خودرویی است که باید شرایط ایمنی کافی برای راننده و سرنشینان ایجاد کند. خودرو باید توانایی کاهش شدت صدمات، حداقل خسارت و ایمنی حداکثری در برخوردها را داشته باشد.» او گفت: «در بسیاری از کشورهای جهان، ایمنی خودرو یک معیار کلیدی در بازار فروش محسوب می‌شود و خودروها بر اساس ستاره‌ای که میزان ایمنی آنها تعیین می‌کند، رتبه‌بندی می‌شوند. این اقدام، هم به کاربران کمک می‌کند تا خودروهای ایمن‌تری انتخاب کنند، هم به خودروسازان فرصت رقابت در تولید محصولات با کیفیت بالاتر را می‌دهد.»



توزیع ۲ هزار آمبولانس

جعفر میعادفر، رئیس سازمان اورژانس کشور گفت: «دو هزار دستگاه آمبولانس بین دانشگاه‌های علوم پزشکی کشور تا یک سال و نیم توزیع می‌شود.» به گزارش ایسنا او گفت: «تمام تلاش وزارت بهداشت در این حوزه جلب شده و از روش‌های مختلف برای رفع مشکل آمبولانس استفاده می‌شود. تلاش می‌شود که از ظرفیت مناطق آزاد، استاندارد و اعتبارات مربوط به کرونا، همچنین اعتبارات مشترک بین درمان بهره بگیریم تا این مشکل مرتفع شود.» میعادفر به وسعت جغرافیایی کشور اشاره کرد و گفت: «باید همه کشور را در نظر بگیریم و ناوگان را به صورت ملی اصلاح کنیم. اگر چه مشکلات مالی برطرف شده، اما با چالش‌های تامین پلتفرم و تحریم‌ها مواجه هستیم.» رئیس سازمان اورژانس کشور ادامه داد: «تلاش می‌شود تا پایان سال آینده، دو هزار دستگاه آمبولانس وارد ناوگان شود و برای تحقق این هدف از تمام ظرفیت‌ها استفاده خواهد شد.»



آب، فرونشست و آلودگی

مهدی معتی، استاد مرکز علوم تحقیقات زمین دانشگاه لایپنیتز هانوفر آلمان تأکید می‌کند که «انتقال آب، نه راه حل است و نه حتی مسکن»؛ مگر آن‌که در کنار آن مجموعه‌ای از سیاست‌های سختگیرانه مدیریت مصرف اجرا شود. او در گفت‌وگو با خبرنگاران، وضعیت فرونشست در ایران را «تهدیدی فراگیر برای زیرساخت‌های حیاتی» توصیف می‌کند و هشدار می‌دهد که این پدیده دیگر محدود به مناطق کشاورزی نیست و اکنون شهرهایی چون تهران، اصفهان، مشهد و کرج را هم تحت تأثیر قرار داده است: «قسمت زیادی از موضوع بی‌آبی به مسئله برداشت آب‌های زیرزمینی ربط پیدا می‌کند؛ بدین جهت که بارها، نه فقط از طرف من بلکه توسط بسیاری از کارشناسان و حتی سازمان‌های داخل ایران هم گفته شده و این هشدارها داده شده است.» به گفته او، بحران‌های هم‌زمان کشور، از کمبود آب تا آلودگی هوا و فرونشست، ریشه در «مدیریت ناپایدار، سیاست‌گذاری ناپوسته و بی‌اعتنایی طولانی‌مدت به هشدارهای کارشناسان» دارد؛ روندی که ایران را با یکی از پیچیده‌ترین چالش‌های محیط‌زیستی تاریخ خود روبرو کرده است.

گزارش هم‌میهن از آخرین وضعیت اجرای قانون هوای پاک

قانونی روی هوا

کارشناس مرکز پژوهش‌های مجلس: ۳۰ درصد قانون هوای پاک اجرا شده است



تکس، ایرنا

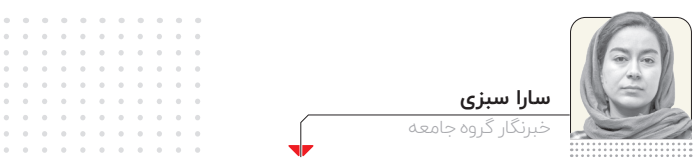
بخش نسبت به سال گذشته ارتقا پیدا کرد. ما اصلاح حدود مجاز معاینه فنی را نیز در دست اصلاح داریم و تا دو هفته آینده، حدود مجاز جدید ابلاغ می‌شود. علاوه بر این، اصلاح آیین‌نامه معاینه فنی نیز انجام خواهد شد. در بحث تولید سوخت استاندارد نیز وزارت نفت موظف بود که این اقدام را انجام دهد و در کلانشهرها، این موضوع از سوی سازمان استاندارد دنبال می‌شود. در سال‌های گذشته مازوت با سولفور ۳/۵ تا ۵ درصد در اختیار نیروگاه‌ها قرار می‌گرفت اما امسال با پیگیری‌های انجام‌شده، بیش از ۳۰۰ میلیون لیتر مازوت کم‌سولفور، که میزان کمتری نسبت به استاندارد ملی دارد، تولید شده و در اختیار نیروگاه‌ها قرار گرفته تا در شرایط اضطرار مصرف کنند. علاوه بر این، امسال اقداماتی در بحث تاکسی‌های برقی رخ داد و اضافه‌شدن موتورسیکلت‌های برقی با پیگیری‌های کارگروه کاهش آلودگی هوا در حال رقم‌خوردن است.»

او تأکید می‌کند که دستگاه‌ها باید بودجه مورد نیاز اجرای تکالیف قانونی خود را از مجلس پیگیری کنند: «از سمت سازمان نیز پیگیری‌هایی انجام‌شده تا نحوه هزینه برای اجرای مواد این قانون بررسی شود. ما موارد اصلی قانون را از سال گذشته تا امروز در ۱۲ جلسه کارگروه آلودگی هوا در سطح ملی و کلانشهرها به صورت مجزا پیگیری کردیم و موارد خاص هر کلانشهر را در نظر گرفتیم؛ مواردی مثل اسقاط، سوخت نیروگاه‌ها و معاینه‌فنی خودروها از جمله موارد کشوری بود که در کارگروه مطرح شده و برای کلانشهرهای تهران، مشهد، اهواز، اصفهان و تبریز به صورت جداگانه مسائل مطرح و مصوبات خاص آنها اخذ شده است.» به گفته او بسته به نوع مصوبات، بازه زمانی خاصی برای اجرای آنها در نظر گرفته شده است؛ برخی از آنها بازه زمانی کوتاه‌مدت دارد، برخی از آنها اقدام بلندمدت داشته و در بعضی از آنها افزایش نظارت سازمان برای صنایع خاص مصوب شده که از سال گذشته در حال انجام است: «یکی از موارد این بود که برای تأمین سوخت منابع آلاینده متحرک و ساکن، برنامه‌ریزی انجام شود تا ذخیره‌سازی مناسبی برای این فصل سال صورت گیرد. وزارت نفت نیز باید توزیع سوخت استاندارد را برای کلانشهرها انجام دهد و نیروگاه‌های مجاور این مناطق نیز نفت‌گاز (گازوئیل) استاندارد ذخیره کنند. علاوه بر این باید ۳۰۰ میلیون لیتر نفت‌کوره ذخیره‌سازی شود. یکی دیگر از این مصوبات، افزایش نظارت بر پسماندسازی مزارع نیشکر در خوزستان است. در مجموع این مصوبات باید امسال در

درصد با غلظتی بیش از ۲۵، ۵۰ درصد با غلظتی بیش از ۳۰ و ۱۰ درصد نیز با غلظتی بیش از ۳۵ مواجه‌اند. خسارات اقتصادی ناشی از مرگ‌های منتسب به آلودگی هوا در سال ۱۴۰۳، حدود ۱۷/۲ میلیارد دلار برآورد شده است. این خسارات معادل ۴۷ میلیون دلار در روز یا حدود یک‌هزار و ۳۹۴ همت با احتساب نرخ ارز نیمایی از مرکز مبادله ارز و طلاست.

کدام احکام محقق شد؟

یکی از گزارش‌های مرکز پژوهش‌های مجلس به دلایل اجرانشدن کامل این قانون پرداخته و دلایل آن را شناسایی کرده است: از جمله این دلایل کمبود منابع مالی، در اولویت‌نبودن مسئله آلودگی هوا، نبود نظارت کافی، ناهماهنگی بین دستگاه‌های مجری و عملکرد ایرادات متن قانون بوده است. طبق این قانون، سازمان محیط‌زیست به‌عنوان دستگاه ناظر بر اجرای احکام این قانون مشخص شده و حالا **احمد طاهری، رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان محیط‌زیست** به هم‌میهن می‌گوید، گزارشی از آخرین وضعیت اجرای احکام قانون هوای پاک در دسترس اجراست که هنوز نتایج آن منتشر نشده است. او توضیح می‌دهد که در طول یک‌سال گذشته، نتایجی از پیگیری این قانون به‌دست آمده است: «در قانون هوای پاک پیش‌بینی شده است که همه ناوگان فرسوده کشور اسقاط شود، اما این موضوع در سال‌های گذشته به‌صورت جدی دنبال نشد. در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰، خودروهایی که اسقاط شد حدود ۱۰ هزار مورد بود که به‌مراتب کمتر از خودروهای تولیدی در کشور بود. این رویه منجر به انباشتی از خودروهای فرسوده در کشور شد؛ تا جایی که این رقم به بیش از ۲۴ میلیون خودروی فرسوده در کشور رسید. سال گذشته این فرآیند تا حدودی اصلاح شد و افزایشی قابل‌ملاحظه در این زمینه به ثبت رسید و ۳۵۰ هزار خودروی فرسوده اسقاط شد که بالاترین نرخ اسقاط سالانه در کشور است.» به گفته او در بحث تولید خودرو با استاندارد ملی نیز این موضوع کاملاً محقق‌شده و امسال خودروهایی که با استاندارد یورو ۵ تولید شوند، از سوی سازمان محیط‌زیست مجوز تولید می‌گیرند و نظارت کاملی روی خودروهای تولیدی کشور وجود دارد: «در بحث معاینه فنی، مشکلاتی در زمینه ارتباط بین ارکان نظارت بر معاینه فنی وجود دارد که از سال گذشته که پیگیری انجام شد، بخش قابل‌ملاحظه‌ای از این مشکلات حل شد و در سال جاری، عملکرد این



سارا سبزی
خبرنگار گروه جامعه

جدیدترین گزارشی که وزارت بهداشت درباره ابعاد مرگ‌ومیر ناشی از آلودگی هوا در سال ۱۴۰۳ اعلام کرده، ابعاد تکان‌دهنده‌ای از این شرایط را نشان می‌دهد؛ برآوردهای انجام‌شده این وزارتخانه نشان می‌دهد که در سال ۱۴۰۳، حدود ۵۸ هزار و ۹۷۵ مورد مرگ در کشور منتسب به مواجهه با ذرات معلق کمتر از ۲/۵ میکرون بوده که معادل ۱۶۱ مرگ در روز و حدود هفت‌مرگ در هر ساعت است. مقایسه آمارهای یک بازه زمانی هفت‌ساله نشان از روند افزایشی مرگ‌ومیر ناشی از آلودگی هوا می‌دهد؛ شهریورماه امسال عباس شاهسونی، معاون مرکز تحقیقات آلودگی هوا و تغییر اقلیم دانشگاه شهید بهشتی به هم‌میهن گفته بود که میزان مرگ منتسب به آلودگی هوا در شهر تهران در بازه زمانی ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۳، حدود پنج‌درصد افزایش داشته و از میانگین کشوری هم بالاتر بوده است.

حالا با وجود گذشت هفت‌سال از تصویب قانون هوای پاک، در هنوز روی همان پاشنه می‌چرخد و تنها حدود ۳۰ درصد از این قانون اجرا شده است؛ آماري که دو مطالعه مرکز پژوهش‌های مجلس و دیوان محاسبات کشور آن را به‌دست آورده‌اند. سازمان محیط‌زیست به‌عنوان دستگاه ناظر بر اجرای این قانون می‌گوید، در یک‌سال گذشته مصوباتی در کارگروه آلودگی هوا به تفکیک رسیده و حالا شرایط اجرای قانون بهتر از سال‌های گذشته است و باید نتایج آن را در طولانی‌مدت شاهد بود.

طبق گزارش اخیر وزارت بهداشت که آبان‌ماه امسال منتشر شد، در سال ۱۴۰۳ کلانشهرهای تهران، اصفهان، کرج، مشهد، اهواز، تبریز، اراک، کرمانشاه، قم و یزد به‌ترتیب در ۳۵۰، ۳۴۸، ۳۴۵، ۳۳۵، ۳۶۲، ۱۸۹، ۳۵۱، ۱۹۳، ۲۶۸ و ۱۶۳ روز از سال، غلظتی بالاتر از مقدار رهنمود ۲۴ ساعته سازمان جهانی بهداشت یعنی ۱۵ میکروگرم در مترمکعب را تجربه کرده‌اند. در مقایسه با استاندارد ملی ۲۴ ساعته نیز این شهرها به‌ترتیب در ۱۲۳ تا ۲۰۰ روز از سال، از حد مجاز فراتر بوده‌اند. در این گزارش همچنین اعلام شده است که ۱۰۰ درصد جمعیت شهری کشور در معرض غلظتی بالاتر از حدود رهنمود سازمان جهانی بهداشت قرار دارند و ۹۶ درصد جمعیت شهری، با غلظتی بیش از استاندارد ملی، ۶۳



احمد طاهری
رئیس مرکز ملی هوا
و تغییر اقلیم سازمان
محیط‌زیست:

در سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰، خودروهایی که اسقاط شد حدود ۱۰ هزار مورد بود. سال گذشته این فرآیند تا حدودی اصلاح شد و افزایشی قابل‌ملاحظه در این زمینه به ثبت رسید و ۳۵۰ هزار خودروی فرسوده اسقاط شد