

فرسوده‌ها؛ بمب‌های متحرک آلودگی هوای مشهد

خودروهای فرسوده با ۹ برابر آلایندگی بیشتر، عامل اصلی آلودگی هوا هستند

اما سازوکار اسقاط در عمل نتوانسته از انبوه آن‌ها بکاهد

گزارش روز

فرمانده

سعیده آل‌ابراهیم

از خودروهای فرسوده به عنوان بمب‌های متحرک آلودگی هوا یاد می‌شود؛ بمب‌هایی که معمولاً بیش از پانزده تا بیست سال عمر دارند و به دلایلی نظیر کاهش کیفیت سوخت سوزی، فرسودگی موتور و سیستم اگزوز، میزان قابل توجهی از آلاینده‌ها را بدون فیلتراسیون مناسب، وارد هوای می‌کنند که این امر به صورت مستقیم با سلامت شهروندان در ارتباط است. البته این تمام ماجرا نیست و رد پای فرسودگی ناوگان حمل و نقل را می‌توان در میزان مصرف سوخت هم دید. احمد طاهری، رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست، پیش‌تر اعلام کرده بود که خودرو فرسوده به طور متوسط حدود ۹ برابر خودرو نو آلایندگی و حدود دو برابر آن مصرف سوخت دارد؛ مسئله‌ای که نشان می‌دهد ماجرای اسقاط، صرفاً خرج چند خودرو قدیمی از رده نیست و به طور مستقیم به دو مسئله هم زمان، یعنی آلودگی هوا و مصرف سوخت، گره خورده است. این ماجرا در حالی نزدیک به دوده‌هاست در کشور ما دنبال می‌شود که طی این مدت، تنها حدود ۲ میلیون و ۵۶۰ هزار دستگاه خودرو از چرخه تردد خارج شده اند و در مقابل، برآوردها از وجود حدود ۲۲ میلیون خودرو فرسوده در کشور حکایت دارد. محمد صادق حاتمی، رئیس ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده، نیز اخیراً اعلام کرده است که طی سه سال گذشته حدود ۶۸۰ هزار خودرو فرسوده اسقاط شده و این اقدام به صرفه جویی حدود ۲ میلیارد لیتر سوخت، منجر شده است. اعداد، از فاصله‌ای بزرگ میان آنچه تاکنون اسقاط شده است و آنچه همچنان در خیابان‌ها تردد می‌کنند، حکایت دارد، با این حال آن طور که رئیس سازمان حفاظت محیط زیست کشور هجدهم شهریور امسال اعلام کرده، نام مشهد در کنار تهران و اصفهان، به عنوان یکی از سه کلان شهر اولویت دار برنامه نوسازی ناوگان فرسوده قرار گرفته است؛ تصمیمی که شینا انصاری، دلیل آن را اثر اسقاط بر کاهش مصرف سوخت، ناترازی انرژی و آلودگی هوا بیان کرده است. اما هنوز گویا این موضوع به مشهد و استان ابلاغ نشده است. با این حال، سازوکار فعلی اسقاط نه تنها گره فرسودگی را باز نمی‌کند، بلکه خود به چرخه‌ای معیوب تبدیل شده است؛ جایی که اسقاط واقعی در برابر انبوه خودروهای فرسوده و موانع اقتصادی مالکان، عملاً به حاشیه رانده شده و اعداد موجود از تداوم این شکاف حکایت دارند.

فعالیت ۱۱ مرکز اسقاط در مشهد

رئیس پلیس راهور استان، با اشاره به اینکه خراسان رضوی با بیش از ۲ میلیون و ۳۳۰ هزار خودرو، معمولاً در اولویت کشور و سازمان‌های متولی قرار دارد، اظهار می‌کند؛ اما درباره برنامه نوسازی ناوگان که اخیراً اعلام شده، هنوز مکاتیب یا ابلاغیه‌ای به پلیس راهور استان ارسال نشده است. «در حال حاضر خراسان رضوی بیست مرکز اسقاط در اختیار دارد که یازده مرکز آن در مشهد قرار دارد». این جمله را سرهنگ محسن موسی‌آبادی می‌گوید و به این موضوع اشاره می‌کند که استان با آمادگی کامل، ظرفیت اجرای برنامه در حوزه اسقاط را دارد. به گفته او، طبق آخرین ابلاغیه، سن فرسودگی برای کامیون‌ها، ۲۵ سال و برای خودروهای سواری ۲۰ سال است. همچنین تا کسی‌ها، مینی بوس‌ها و ون‌ها بعد از ۱۲ سال، وانت‌ها بعد از ۱۵ سال و موتورسیکلت‌ها بعد از ۶ سال، فرسوده محسوب می‌شوند.

مسائل اقتصادی؛ دلیل بی میلی به اسقاط

بی میلی به اسقاط خودروهای فرسوده پیش از هر چیز ریشه اقتصادی دارد؛ فاصله زیاد میان ارزش خودروی فرسوده و قیمت خودروی جایگزین، به ویژه برای خودروهایی که وسیله امرار معاش صاحبانشان هستند، انگیزه نوسازی را از میان می‌برد. موسی‌آبادی مهم ترین علتی را که موجب استقبال نکردن از طرح اسقاط وسایل نقلیه و نوسازی آن می‌شود، مربوط به مسائل اقتصادی می‌داند و اضافه می‌کند: معمولاً فاصله زیادی بین مبلغ خودرو فرسوده و جایگزینی آن با خودروهای نو وجود دارد که موجب عدم تمایل مالکان به نوسازی می‌شود؛ به خصوص برای خودروهایی که وسیله امرار معاش صاحبان آن هستند. البته موسی‌آبادی به این نکته هم اشاره می‌کند که: «کسانی که خودرو آن‌ها وسیله امرار معاششان است، ضرورت دارد که اگر وسیله نقلیه را تحویل می‌دهند، به سرعت خودرو بعدی برای آن‌ها جایگزین شود.» او موتورسیکلت‌ها را یکی از مهم ترین منابع آلایندگی اعلام می‌کند و ادامه می‌دهد: از مالکان موتورسیکلت‌ها تقاضا می‌کنیم که بعد از ثبت نام در سامانه مراکز اسقاط، برای تحویل وسیله نقلیه فرسوده خود اقدام کنند.

کاهش ۲۵ درصدی اسقاط در استان

آماری که رئیس پلیس راهور استان اعلام می‌کند، نشان از کاهش ۲۵ درصدی اسقاط طی سال گذشته دارد، با این حال موسی‌آبادی معتقد است که در پنج ماهه سال جاری، نسبت به مدت مشابه سال گذشته، در همین حوزه حدود ۴۰ درصد رشد داشته‌ایم. بنابراین امیداست که اسقاط وسایل نقلیه فرسوده و طرح جایگزینی آن، با قدرت و سرعت بیشتری با تدبیر مسئولان در سطح استان انجام شود. او بیان می‌کند: اگر این طرح به درستی اجرا شود، ابعثی عبور و مرور نیز افزایش پیدا می‌کند؛ زیرا تردد وسایل نقلیه فرسوده بر تصادفات اثرگذار است، ضمن اینکه وجود این وسایل نقلیه اسقاطی، موجب بروز آلودگی هوا به خصوص در نیمه دوم سال می‌شود.

کاهش روزهای پاک و افزایش روزهای قابل قبول

طبق آماري که مسئول امور پایش آلاینده‌های زیست محیطی شهرداری مشهد در اختیار ما قرار می‌دهد، در ۱۸۴ روز گذشته از ابتدای سال جاری، چهار روز هوای پاک و ۱۳۴ روز هوای قابل قبول داشته‌ایم و مابقی شمار این روزها با ۴۲ روز ناسالم برای گروه‌های حساس و چهار روز ناسالم برای تمام افراد، سپری شده است. بر طبق شاخص‌های کیفیت هوا در مدت مشابه سال گذشته، تعداد روزهای با هوای پاک، هفت روز و شمار روزهای قابل قبول ۹۰ روز ثبت شده است. همچنین در این مدت، ۷۱ روز ناسالم برای گروه‌های حساس و ۱۶ روز ناسالم برای همه گروه‌ها داشته‌ایم. مقایسه این آمار به زعم رضا اسماعیلی، نشان می‌دهد که در روزهای سپری شده سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل، کیفیت هوا بهبود پیدا کرده است؛ درست است که تعداد روزهای پاک، اندکی کاهش پیدا کرده است، اما تعداد روزهای ناسالم برای گروه‌های حساس و ناسالم برای همه افراد، نسبت به سال ۱۴۰۴ به طرز معناداری کاهش یافته است. او این نکته را بیان می‌کند که همچنان، ذرات معلق و به خصوص ذرات معلق کوچک‌تر از ۵/۲ میکرون جزو آلاینده‌های اصلی هوای شهر مشهد است و پاسخ به این پرسش را که آیا امسال شاهد کاهش یا افزایشی در میزان آلودگی هوای شهر ناشی از سهم منابع متحرک بوده‌ایم یا خیر، منوط به محاسبه و مقایسه سیاهه انتشار سال گذشته و امسال می‌داند.

منابع متحرک؛ آلاینده اصلی هوای شهر

اسماعیلی ادامه می‌دهد: اما چنین چیزی علاما امکان پذیر نبوده است و دست کم در کشور ما معمول نیست، بنابراین نمی‌توانیم در مورد افزایش یا کاهش آن نظر بدهیم، با این حال آنچه می‌توانیم با اطمینان بگوییم، این است که کمالات منابع متحرک، آلاینده اصلی در هوای شهر مشهد هستند. او در توضیح بیشتر سهم این آلاینده اصلی در هوای شهر، بیان می‌کند: براساس آخرین سیاهه انتشار آلودگی هوای مشهد که در سال ۱۳۹۷ ارائه شده است، ۶۴ درصد از آلودگی هوای شهر، ناشی از منابع متحرک است و انتظار داریم در نسخه به روز شده سیاهه انتشار نیز، با اندکی تغییر (کمتر یا بیشتر) شاهد آن باشیم.

یک سوم از آلودگی شهر، ناشی از تردد خودروهاست

«یک سوم از آلودگی شهرمان، ناشی از رفت و آمد خودروها به ویژه خودروهای شخصی است.» این آمار را مسئول امور پایش آلاینده‌های زیست محیطی شهرداری مشهد اعلام می‌کند و ادامه می‌دهد: تقریباً بالغ بر ۱/۲ میلیون پلاک با شماره شهر مشهد داریم که باید به این تعداد، خودروهای زائران و مسافران را نیز اضافه کنیم. بعد از خودروها، کامیون‌ها سبب آلودگی شهر می‌شوند؛ به دلیل اینکه اغلب فرسوده هستند و نوع سوخت و احتراقی که دارند، آلودگی زیادی ایجاد می‌کند. او بیان می‌کند: موتورسیکلت‌ها سومین وسایل نقلیه‌ای هستند که در این زمینه نقش پررنگی دارند و با توجه به اینکه در سال‌های اخیر تعداد آن‌ها بیشتر هم شده است، انتظار داریم در نسخه جدید سیاهه انتشار، سهم آن‌ها بیشتر باشد. در آخر نیز توبوس‌ها و مینی بوس‌ها، آلودگی را وارد شهر می‌کنند که البته سرجمع میزان آلودگی شان به سهم موتورسیکلت‌ها نمی‌رسد. اسماعیلی نقش خودروها را در آلودگی هوای شهر بسیار بسیار پررنگ می‌داند و در مقابل، معتقد است که تا کسی‌ها سهم چندانی در این زمینه ندارند؛ چرا که تعدادشان زیاد نیست و از طرفی، درصد فرسودگی شان نیز قابل توجه نیست. او اضافه می‌کند: اما موتورسیکلت‌ها به خصوص در سال‌های اخیر به دلیل گرانی خودرو و تعمیرات، سهم زیادی در آلودگی هوا دارند و موتورها به خصوص از نوع دست دوم در سطح مشهد زیاد شده‌اند.

کاهش چشمگیر آلودگی؛ صرفاً با اجرای نوسازی ناوگان

برنامه اسقاط ناوگان فرسوده همان نقطه‌ای است که به نظر اسماعیلی، می‌تواند برای مشهد راه‌گشا باشد؛ زیرا ناوگان فرسوده، عامل اصلی انتشار آلودگی هواست، بنابراین اگر ناوگان خوبی داشته باشیم، بر مقادیر انتظار آلودگی نیز تأثیر دارد. او در پاسخ به اینکه آیا می‌توانیم بگوییم با اجرای این برنامه دقیقاً چقدر از آلایندگی سطح شهر کاهش پیدا خواهد کرد، می‌گوید: اگر بخواهیم به طور مصداقی بیان کنیم، برخی تحقیقاتی که در این زمینه انجام شده است، نشان می‌دهد که اگر خودرویور ۳ داشته باشیم که جزو ناوگان فرسوده محسوب می‌شود و آن را تبدیل به یورو ۴ کنیم، ۲۵ درصد از آلودگی‌ها کاهش می‌یابد و اگر آن را به سی‌ان‌جی تبدیل کنیم، ۴۶ درصد کاهش آلودگی هوا را شاهد خواهیم بود، بنابراین اعداد قابل توجه است و صرفاً با نوسازی ناوگان، می‌توانیم آلودگی را به نحو چشمگیری کاهش دهیم. اما طبق گفته مسئول امور پایش آلاینده‌های زیست محیطی شهرداری مشهد، نباید این موضوع را نادیده بگیریم که باز هم نوسازی ناوگان، تمام موضوع نیست و باید کیفیت سوخت را نیز ارتقا بدهیم. او در توضیح بیشتر موضوع، بیان می‌کند: اگر خودرو با استاندارد روز دنیا نیز داشته باشیم و سوخت بی‌کیفیتی برای آن استفاده کنیم، علاوه بر اینکه به آن دستگاه آسیب می‌رساند، آلودگی نیز ایجاد می‌کند، بنابراین نوسازی ناوگان و افزایش کیفیت سوخت، لازم و ملزوم یکدیگر هستند.

شجاعت عقلانی؛ درس دفاع مقدس برای امروز

جهانی‌ایستاده‌اند.

رسم الخط امروز ما در جنگ نیز همین شجاعت عقلانی است که ما را سرفراز نگه داشته است. اگرچه صدای اصحاب هیجان بلند است، عقلانیت نظام در سکوت، راه را تا عزت و سربلندی ادامه می‌دهد. شجاعت تصمیم در حد اعلائی است که از جنگ و مذاکره، دو ابزار قدرتمند می‌سازد برای حراست از وطن. همین عقلانیت شجاعانه است که طرح‌های فضایی دشمن را، یک به یک در زمین، خط قرمز می‌کشد. آنان آمده بودند تا در کوتاه‌ترین مدت، زمانی که تقویم چند ورق بیشتر نخورده باشد، کار را تمام کنند اما داریم وارد ماه هشتم می‌شویم و همچنان ایستاده‌ایم.

ما ایستاده‌ایم و آن‌که نشسته مشق می‌کند، دشمنی است که هیچ‌کدام از برنامه‌هایش، عملی و آرزوهایش، محقق نشده است. جنگ به ما ضرورت محاسبه‌گری را آموخت تا نه اسیر توهم شویم و نه ترس، ما را به گرو بردارد. ما فاصله میان «خواستن» و «توانستن»

«نمی‌توانیم» معنا نمی‌شود، بلکه راه را برای محاسبه شرایط برای زمان توانستن فراهم می‌کند، پس این «هنوز نه» اگر از سر عقلانیت باشد، ترس نیست که تدبیر است؛ ترجمه با حساب و کتاب شجاعت.

ما در دفاع مقدس یاد گرفتیم که فرماندهی مؤمنانه و مجاهدانه در برابر هر حادثه، حدیثی دارد و مدیریت در جنگ نیز جایی با رنج و خون و شهادت، شکل می‌گیرد و در جایی دیگر، محاسبه، شناخت میدان، سنجش توان خود و برآورد توان دشمن به برنامه‌ای تبدیل می‌شود که از دل آن، طرح‌های عملیاتی زاده می‌شود. یاد شهید حسن باقری به خیر که همواره تأکید می‌کرد همه چیز باید حساب و کتاب داشته باشد، بی طرح کارشناسی شده، هیچ اقدامی صورت نگیرد و یاد شهید محمد باقری که چون برادر، خط عمل برنامه‌ریزی شده را تا آخرین لحظه چنان پیش برد که امروزه نتایج آن را در میدان نبردی می‌بینیم که آن سوبش، همه قدرت‌های

احمد فاضل! ما به همان اندازه که به شجاعت نیاز داریم، به عقلانیت هم محتاجیم. اصلا این دو باهم معنا پیدا می‌کنند. شجاعت غنی شده به عقلانیت است که حماسه می‌آفریند. عنصر عقلانیت اگر غایب باشد، شاهد ظهور توهم خواهیم بود که مثل تیر مشقی، نقشی نمی‌زند. عقلانیت بدون شجاعت هم حسابگری را تا جایی پررنگ می‌کند که رنگ از چهره مرد میدان می‌زاید. شجاعت و عقلانیت باهم که یگانه شوند، بن بست شکن می‌شوند. این هم درسی بود که در دفاع مقدس هشت ساله خواندیم. جبهه به عنوان یک دانشگاه عملی به ما یاد داد که شجاعت، فقط جلو رفتن نیست؛ گاهی شجاعت، درست دیدن است، درست سنجیدن است.

گفتن «می‌توانیم» وقتی معنای درست دارد که واقعا می‌توانیم گفتن «هنوز نه» وقتی هنوز ابزار و امکانش فراهم نیست، نه تنها

یادداشت