

ومكبات النفايات في آرادكوه أو كهريزك، ولم تكن لدينا أي حدود افتراضية للرائحة، وعلى أي مدى يمكن القول هل هي مزعجة أم لا، وفي هذا الصدد تم تحديد هذه الحدود المسموح بها وإعلانها.

وقال جول علي زاده: في الواقع الروائح ناتجة عن انبعاث الغازات المسببة للروائح أو الغازات ذات الرائحة، و لقول أن مقدار معين من الغاز مزعج أم لا يتم تحديده ضمن هذه الحدود المسموح بها، وبناء على ذلك نقوم بمراقبة الصناعة وبعد الوصول إلى النتيجة المرجوة، نبلغهم بكمية انبعاثها حتى لا تكون مزعجة، وفي الواقع تعتبر الرائحة بمثابة تلوث للهواء، ولكنها مزعجة أكثر من كونها مسببة للأمراض.

تحديد مستوى الأصوات (الضوضاء) للسيارات والدراجات النارية وقال: نظراً لأهمية الحد من التلوث الضوضائي، وخاصة في مدينة طهران، فقد بذلت جهود لإعداد حدود لمستويات الصوت للسيارات والدراجات النارية. ووفقاً لقانون الحفاظ على البيئة، كان علينا إعداد الحدود المسموح بها للصوت الخاصة بالمركبات الآلية، بما في ذلك الدراجات النارية وسيارات الركاب الخفيفة والسيارات المتوسطة والثقيلة، وفي البداية قمنا بالتعاون مع بعض الجامعات بتحديد وتبليغ الحدود المسموح بها للصوت في سيارات الركاب الخفيفة والدراجات النارية. ومنذ وقت ليس ببعيد، قمنا بتحديد وإبلاغ حدود الصوت المسموح بها للمركبات الثقيلة والمتوسطة وفيما يتعلق بكيفية تحديد حدود الصوت المسموح بها في المركبات

قضية تلوث الهواء، لأن جميع البنى التحتية والأنشطة في البلاد تتأثر بعواقب التغير المناخي، فإذا لم نكيف البلاد للتوجه نحو اقتصاد أخضر ومنخفض الكربون لتقليل التعرض للخطر، سنواجه أضراراً من الصعب التعامل معها.

وأشار جول علي زاده إلى أن مجلس الشورى الإسلامي وافق على خطة إدارة تغير المناخ في البلاد حتى تتمكن من تكييف البلاد مع عواقب تغير المناخ قائلًا: وبموجب هذا القانون، يتم النظر في الأهداف الأربعة المتمثلة في تعزيز التكيف، والحد من الضعف، وتنمية الاقتصاد الأخضر والصناعة منخفضة الكربون.

وبالتبع فإن الاقتصاد الأخضر والصناعة منخفضة الكربون هما بالضبط الفقرتين ٧ من السياسات المعلنة للريادة في مجال البيئة والتي تم الإعلان عنها في عام ٢٠١٥ وهذا الموضوع مهم جداً، فالفيضانات التي تحدث اليوم سببها تغير المناخ، ويجب أن تكون لدينا خطة لذلك حتى لا تتآكل التربة في تلك المناطق ولا تحدث خسائر بشرية ومالية كبيرة.

وأكد: من عواقب تغير المناخ التغير في شدة زمان ومكان هطول الأمطار، وهو ما لا نخطط له ونفاجأ دائماً بأن ٧٩٤٪ من إنتاج الغذاء في العالم يعتمد على التربة. ولكن بسبب الفيضانات، نفقد التربة الجيدة، وتصبح التربة الزراعية سيئة، ويصبح إنتاج الغذاء صعباً كما أن مستوى الصحاري أخذ في الازدياد، والآن لدينا خطة للتعامل مع التصحر،

وفيما يتعلق بتحسين الوقود، قال أيضاً: بالنظر إلى دور الوقود في تلوث الهواء، تم تحسين جودة الوقود أيضاً بهذه الطريقة، ويتم الآن إنتاج وقود الديزل يورو ٥ في مصفاة أصفهان، وفي الواقع، يحتوي يورو ٥ على الكبريت من حوالي ١٠ أجزاء في المليون (PPM) وهي ذات تلوث منخفض، ويتم إنتاج ١١٤ مليون لتر من الديزل يوميًا، وهي في حالة جيدة من حيث المعايير، في الواقع، يتم إنتاج الديزل بمعايير يورو ٥، ولدينا أيضاً الديزل العادي.

وأضاف رئيس المركز الوطني لتغير الهواء والمناخ التابع لمنظمة البيئة حول إنتاج البنزين القياسي: يتم إنتاج حوالي ١٠٨ ملايين لتر من البنزين بمعايير يورو ٤ و٥ يوميًا، لكن من ناحية أخرى، فإن استهلاك البنزين في البلاد مرتفع للغاية، كما أن وقود الديزل والبنزين في حالة جيدة تقريباً في قطاعات النقل، لكن هذا لا يكفي، فكل الوقود الموزع في البلاد يجب أن يكون وفق المعايير الوطنية. وأشار إلى أن جزء من البنزين المنتج هو بنزين محسن قائلًا: في المجمل، حوالي ٣٠٪ من البنزين يتوافق مع المعايير، أي يورو ٤ و٥، والباقي هو بنزين عادي، في حين أنه من الضروري أن يكون هناك توزيع قياسي للوقود على مستوى البلاد. وأكد جول علي زاده: بالطبع يجب أن يكون البنزين والسيارات متوافقين مع بعضهما البعض، فعدد سياراتنا البالية مرتفع جداً، ويجب تجديدها، وجزء من استهلاك الوقود المرتفع في البلاد هو من نصيب السيارات البالية، وجزء منه عدم كفاءة وسائل النقل العام لدرجة أن الناس يضطرون إلى استخدام السيارات الخاصة إذا كان تعزيز وسائل النقل العام، سواء فوق سطح الأرض أو تحتها، سيكون له بالتأكيد تأثير كبير على الحد من استخدام السيارات الخاصة.

وبالتبع فإن تركيزنا ينصب على المترو لأنه سيكون أكثر فعالية في الحد من تلوث الهواء ولأن الطرق الأرضية محدودة، فلنفتقر أن طهران تحتاج إلى ٩ آلاف حافلة الآن، فإذا أضيفت أربعة آلاف حافلة جديدة إلى الأسطول، فلن تتسع الطرق لهذا العدد من الحافلات، لذا علينا استخدام المترو بشكل أكبر.

● تنفيذ خطة جودة الوقود في المصافي

وقال: لم تكن لدينا المعايير الوطنية لجميع أنواع الوقود بما في ذلك البنزين وزيت الغاز وزيت الوقود التي أعدناها وأقربناها في هذه الحكومة من قبل، على سبيل المثال قمنا بزيادة معيار زيت الوقود من ٣,٥ بالمئة بنسبة الحجم الذي كان يعادل ٣٥ ألف جزء في المليون من محتوى الكبريت ppm إلى ٨ أعشار. بالطبع لا يتم إنتاجه في الوقت الحالي، وبحسب الخطة التي قدمتها وزارة النفط بهذا الخصوص، فإنه بنهاية عام ٢٠٢٧ يجب أن تصل جميع أنواع الوقود المنتجة في البلاد إلى المعايير الوطنية. وقد أصدرنا ترخيصاً لخطة تحسين الجودة في عدد من المصافي في أصفهان وشيراز وتبريز وطهران، وقد تمت الموافقة على بعض المصافي، مثل شازند في أصفهان، من قبل مجلس الوزراء ويجب إكمالها وهناك بعض الملاحظات التي يجب حلها من أجل إصدار الترخيص بتنفيذ الخطة.

● إدراج خط ائتماني لتطبيق قانون الحفاظ على البيئة

وأضاف جول علي زاده: هناك أمر آخر جيد جداً حدث لأول مرة في الحكومة الثالثة عشرة وهو تحديد الحد الائتماني لتطبيق قانون الحفاظ على البيئة في ميزانيتها البلاد ٢٠٢٣ و٢٠٢٤، وهو ما لم يكن لدينا من قبل، رغم أن مبلغ الموازنة منخفض جداً. ولكن بما أنه تم إدراجه في القانون لمدة عامين على التوالي، نأمل أن يكون قائماً في السنوات التالية، وسيكون لدينا أيضاً زيادة في الائتمان. ويتم إنتاج حوالي ١٠٨ مليون لتر من البنزين و١١٤ مليون لتر من الديزل بمعايير يورو ٥ و٤ يوميًا في البلاد. وقال: وبناء على ذلك تم تخصيص ٣٢٠ مليار تومان في موازنة ٢٠٢٢ و٨٤٠ مليار تومان في موازنة ٢٠٢٣ لتنفيذ قانون الحفاظ على البيئة، وطبعاً هذه الأرقام منخفضة جداً مقارنة بنطاق العمل، لكن المهم هو أننا تمكنا من ترك بصمة جيدة في هذا المجال في قانون الموازنة وسنحاول زيادتها في السنوات التالية.

● تدوين خطة إدارة تغير المناخ في البلاد لأول مرة

وقال: هناك قضية أخرى تحدث لأول مرة في البلاد وهي صياغة خطة إدارة تغير المناخ في البلاد، وبناءً على قانون البرنامج السابع، تم تجميع المادة الإضافية للملاحظة ١ من المادة ٢١ من قانون برنامج إدارة تغير المناخ في البلاد. من المؤكد أن هذه القضية أهم بكثير من



الآلية قال: للقيام بذلك، نقوم أولاً بإصدار تعميم ومن ثم يتم اختبار الجامعات من خلال تقديم برامجها للبحث والعمل الميداني وبعد ذلك، وفي شكل مشروع بحثي، نقوم بقياس صوت عدد من الدراجات النارية أو السيارات بشكل عشوائي للتوصل إلى رقم حقيقي. أي أننا نتوصل إلى النسبة المئوية للسيارات أو الدراجات النارية الموجودة التي يمكنها تجاوز مستوى الضوضاء ونضع المعايير، أي أننا نحاول التأكد من أن الرقم حقيقي وأن السيارة المعنية يمكنها تجاوزه في الظروف العادية. وقال جول علي زاده: عند إخطار مراكز الفحص الفني بهذه الحدود، فإنها ملزمة بإدراجها في عملية الفحص، وفي حالة عدم تمكن سيارة أو دراجة نارية من تجاوزها، فلا يمكنها تأييد الفحص الفني لتلك المركبة. كما أن الشرطة ملزمة بالتعامل معها قانونياً إذا لوحظ مثل هذا الانتهاك على مستوى المدينة، بحيث يمكننا من خلال تدوين هذه القوانين معاً أن نرى انخفاضاً في التلوث الضوضائي في مدينة طهران والحفاظ على راحة المواطنين.

وإن منظمة التعامل مع الغبار والأثرية تنشط في هذا المجال وتشرح المشكلة للمؤسسات ذات العلاقة، وتؤكد أن مستوى الأراضي المدمرة مرتفع جداً ويحتاج إلى عمل متواصل وجماعي، لذلك لا بد من وجود خطة لذلك للحد من آثار تغير المناخ.

● تعيين الحدود المسموح بها للروائح الصناعية

وقال رئيس المركز الوطني للطقس والتغير المناخي التابع لمنظمة البيئة: ومن الأمور الأخرى التي حدثت هو تحديد الحدود المسموحة للروائح، والذي لم يكن موجوداً من قبل، ولأول مرة في البلاد تم تدوين الحدود المسموحة للروائح واعتمادها وإخطارها. وأوضح: في السابق، كان الناس يشكون من رائحة الفعاليات الصناعية أو غير الصناعية، فتملاً على طريق طهران - قم السريع أو قريباً من مطار الإمام الخميني (ره)، يمكن شم رائحة قوية ومزعجة، وهو ما يرتبط جزئياً بـ الصرف الصحي المهجور ويتعلق جزئياً بمزارع المواشي والجزارات

