• عکس: فروغ طاهرخانی، بامگاه خبرنگاران جوان

مسعود تجریشی، معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست در دولت دوازدهم

تبعات پنهان‌کاری در مقابله با آلودگی هوا

آسیه اسحاقی: آلودگی هوای تهران آن‌قدر تکراری شده که دیگر حتی هشدارها، تذکرها و خط‌ونشان‌ها هم برای اجرای قانون هوای پاک، اثرگذار نیست. آخرین قانون جامع در حوزه آلودگی هوا، قانون هوای پاک است که در سال ۱۳۹۶ در مجلس شورای اسلامی تصویب شد. این قانون شامل ۳۴ ماده، ۲۹ تبصره و یک آیین‌نامه فنی است که مجموعه راهکارهای کاهش و کنترل آلودگی هوا را در خود جای داده است. در این قانون، ۲۳ دستگاه به‌طور مستقیم و غیرمستقیم دخیل هستند و ۱۶۷ تکلیف برای این دستگاه‌ها تدوین و تعریف شده است. اما طبق گفته علی سلاجقه، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، کمتر از ۱۰ درصد از این قانون در کشور محقق شده است. این در حالی است که اثربخشی وجود این قانون بر بهبود کیفیت هوا، در گرو اجرای کامل آن است و هرچقدر در اجرای آن توفیقی حاصل شود، به همان میزان می‌توان انتظار حل مسئله آلودگی هوا را داشت. قانون هوای پاک که در ایام آلودگی هوا به پررنگ‌ترین موضوع محیط زیستی کشور تبدیل می‌شود، پس از پنج سال، منتقدانی هم دارد که معتقدند این قانون باید اصلاح یا قانون دیگری تدوین شود. درباره ضرورت اصلاح این قانون با مسعود تجریشی، معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط زیست در دولت دوازدهم و استادتمام دانشکده مهندسی عمران دانشگاه صنعتی شریف، گفت‌وگو کرده‌ایم که در ادامه می‌خوانید.

◆ قانون هوای پاک در سال ۱۳۹۶ به تصویب رسید اما با وجود گذشت پنج سال از تصویب این قانون، هنوز نتوانسته به اهداف خود که مهم‌ترین آن بهبود وضعیت هواست، برسد. درواقع قانون مذکور یا اجرا نشده یا ناقص اجرا می‌شود. از نظر شما چه پشت پرده‌هایی وجود دارد که نمی‌گذارد این قانون به‌درستی اجرا شود؟

وقتی درباره پشت‌پرده صحبت می‌کنیم، یعنی یک نظام سیستماتیکی وجود دارد که شما نمی‌توانید واقعیت را آن‌طورکه هست، ببینید. اگر بخواهیم به مسئله آلودگی هوا و قانون هوای پاک بپردازیم، این دو را باید از هم جدا کنیم؛ یعنی اگر بخواهیم به آلودگی شهرهای مختلف نگاه کنیم، مسائل مرتبط با آن می‌تواند متفاوت باشد و ممکن است برخی از آنها ریشه در سال‌های گذشته داشته باشند. درعین‌حال، پنهان‌کاری را در مقابل شفافیت مطرح می‌کنیم. معتقدیم حکمرانی خوب این است که در آن بتوان پاسخ‌گو بود. اگر بخواهیم به قانون هوای پاک نگاه کنیم، در این قانون تاکید شده سازمان حفاظت محیط زیست، دستگاه ناظر است و وظیفه‌اش هم پایش است؛ بنابراین این وظیفه‌ای بزرگ است که بر عهده سازمان گذاشته شده. بعد از ابلاغ قانون هوای پاک در سال ۹۶، یک سال طول کشید تا آیین‌نامه‌ها تنظیم شد و به دولت رفت. در سال ۹۷ آیین‌نامه‌ها برای عملیاتی‌شدن ابلاغ شد. البته ردپای قانون هوای پاک از اوایل دهه ۹۰ قابل مشاهده است و مسائل برای دستگاه‌های اجرائی و سازمان محیط زیست چندان هم جدید نبود، اما به‌هرحال از سال ۹۷ مقابله با آلودگی هوا جنبه قانونی به خود گرفت و قابلیت نظارت پیدا کرد و دولت به آن متعهد شد. از سال ۹۸ نیز سامانه قانون هوای پاک طراحی شد و در این سامانه، عملکرد دستگاه‌ها نظارت و ارزیابی شد و در دوره‌های بعد سامانه در اختیار دستگاه‌ها قرار گرفت تا طبق شاخص‌ها، اطلاعات مربوطه را پُر کنند. سپس اطلاعات و داده‌ها به‌صورت گزارش‌های ادواری به معاون رئیس‌جمهوری و در مواقعی هم به شخص رئیس‌جمهور داده می‌شد. آخرین باری که گزارش داده شد، اسفند ۱۴۰۰ بود و ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرائی در قبال قانون هوای پاک به دولت ارسال شد. کمیسیون اصل ۹۰ مجلس نیز در سال‌های ۹۶ و ۹۷ گزارش خود را در رابطه با تعهدات دولت در قالب ارزیابی عملکرد انجام داد. سازمان بازرسی و دیوان محاسبات نیز از سال ۹۸ به‌صورت ادواری گزارش‌های مفصلی تهیه کردند که در اختیار دستگاه‌های اجرائی و قانون‌گذار قرار گرفت.

◆ شما می‌گویید همه متولیان در موضوع قانون هوای پاک، شفافیت را سرلوحه اقدامات خود قرار داده بودند. پس چرا این قانون به‌درستی اجرا نمی‌شود و طبق گفته رئیس سازمان محیط زیست، تاکنون ۱۰ درصد از این قانون از سوی دستگاه‌ها اجرا شده است.

بله؛ درواقع در بدنه سه قوه کسی نبود که دنبال شفافیت نباشد. در سال‌های ۹۶، ۹۷ و ۹۸ احساس نمی‌کردیم مسئله محرمانه‌ای وجود دارد و همه مسائل شفاف بود. به این لحاظ که عملکرد دستگاه‌ها قابل ارزیابی بود و سازمان محیط زیست هم به‌واسطه وظایفی که داشت، نظارت را انجام می‌داد. پارامترهای گوگرد، آروماتیک و پارامترهای زیست‌محیطی در پمپ‌بنزین‌ها و ایستگاه‌های پخش و پالایشگاه‌ها علی‌رغم محدودیت‌هایی که وجود داشت، رصد و اندازه‌گیری می‌شد و گزارش آن تهیه و برای وزیر مربوطه ارسال می‌شد. برخی پارامترها نیز از سوی سازمان ملی استاندارد انجام می‌شد. علاوه‌براین، اندازه‌گیری در نیروگاه‌ها انجام می‌شد و مشخص بود چقدر مازوت مصرف می‌شود و کیفیت گوگرد چقدر است و این موارد به‌صورت فصلی ارزیابی و در سایت قرار می‌گرفت و عموم مردم می‌توانستند مشاهده کنند. حالا نمی‌دانم این اقدامات اتفاق می‌افتد یا نه که حتما باید پرسیده شود و اطلاعات هم باید در اختیار مردم قرار بگیرد. شفافیت، اطلاع‌رسانی و پاسخ‌گویی چیزی است که هم دولت مطرح می‌کند و هم اینکه لازمه یک حکمرانی خوب است و باید انجام شود.

◆ منتقدان قانون هوای پاک معتقدند این قانون باید آسیب‌شناسی و بازنگری شود. از نظر شما قانون مذکور چه ایرادهایی دارد و چگونه می‌توان آنها را اصلاح کرد؟

در گزارش‌هایی که به مسئولان می‌دهیم، قانون را آسیب‌شناسی می‌کنیم. یکی از موارد آسیب‌شناسی این است که چرا اجرای این قانون دچار مشکل شده است؟ آیا وضعیت اقتصادی کشور و تحریم‌ها باعث شده تا این قانون اجرا نشود یا دلیل دیگری دارد؟ البته تناقض و هم‌پوشانی هم در قانون وجود دارد. در قانون هوای پاک درباره تالاب‌ها و حقابه صحبت شده، درحالی‌که در قانون تالاب‌ها نیز همین موارد ذکر شده که اینها باهم در تناقض است. برخی‌ها می‌گویند سازمان محیط زیست به وظیفه خود عمل نکرده است؛ درصورتی‌که این سازمان یک دستگاه اجرائی نیست و دستگاهی نظارتی است، اما با وظایفی که بر عهده سازمان محیط زیست است، تقویت نشده است. برای مثال درباره پایش صحبت شده اما باید منابع مالی در اختیار سازمان گذاشته شود؛ درحالی‌که هیچ‌کدام از اینها در قانون دیده نشده و معتقدیم هر قانونی را باید بازنگری کرد. کشورهایی مانند انگلستان، هلند و فرانسه از سال ۱۹۲۰ قانون هوای پاک را پایه‌گذاری کردند اما قدمت قانون ما پنج سال است و به‌جای اینکه قوانین را نگاه و مشکل را برطرف کنیم، دنبال مقصر می‌گردیم. دستگاه‌های نظارتی هم دنبال این هستند که در دو ماه آذر و دی مقصر را پیدا و به مردم معرفی کنند و بعد هم موضوع تا سال آینده فراموش می‌شود. در چالش‌های بزرگ نیاز داریم اراده سیاسی در بالاترین سطح داشته باشیم تا در سیاست‌گذاری‌ها و قانون‌گذاری‌ها ابعاد اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و امنیتی آن دیده شود و این اراده فقط برای ۴۵ روز یا دو ماه نباشد. آلودگی هوا ۵۰ سال است که وجود دارد؛ با این تفاوت که در آن زمان جمعیت کمتر بوده و خودرو هم محدود به پیکان بوده است اما به حل مسائل ساده نگاه می‌شود و عزمی هم برای حل‌کردن آنها وجود ندارد.

◆ حساسیت نسبت به آلودگی هوا و اجرای قانون هوای پاک به دستگاه قضا رسیده است و اخیرا علی صالحی، دادستان تهران، گفته اقدامات دستگاهی که در اجرای قانون هوای پاک ترک فعل کرده باشد، در شعبه ویژه کارکنان دولت بررسی خواهد شد. آیا در روند اجرای قانون هوای پاک و سیاست‌های ضد آلودگی هوا، دستگاه‌هایی هستند که شفافیت لازم را نداشته باشند؟

قوه قضائیه از گذشته نسبت به برخی مسائل زیست‌محیطی ازجمله آلودگی هوا حساسیت نشان داده است و همیشه هم از این جدیت تشکر می‌کردیم؛ به‌ویژه معاونت حقوق عامه خیلی در قبال مسائل حساس بود. اما به نظر می‌رسد برخی دستگاه‌ها ازجمله شهرداری‌ها باید به‌عنوان یک نهاد عمومی که در کنار محیط زیست اقدام به اندازه‌گیری پارامترهای هوا می‌کنند، شفافیت را داشته باشند. هرچند پنهان‌کاری در داده‌های ایستگاه‌های سنجش کیفیت هوا قابلیت انجام ندارد اما شاید این سؤال برای مردم مطرح است که امسال چه اتفاقی افتاده که نسبت به سال گذشته و سال‌های قبل از آن، تعداد روزهای آلوده ۵۰ روز بیشتر شده است؟ در شش سال اخیر شاخص خطرناک نداشتیم اما امسال چهار روز خطرناک و ناسالم داشته‌ایم. شفافیت و اطلاع‌رسانی در این مسئله بر عهده شهرداری، وزارت بهداشت و سازمان محیط زیست است که اگر همه اینها وظایف خود را انجام ندهند و نگویند چرا این اتفاق افتاده است، می‌توان گفت حتما چیزی وجود دارد که کسی نمی‌خواهد درباره آن صحبت کند. این امر پنهان‌کاری را تقویت می‌کند که چرا کسی حاضر نیست درباره این موضوع مهم که در سطح سران مطرح شده است، صحبت کند. پنهان‌کاری می‌تواند تلنگری باشد از بابت اینکه به وظایف‌مان از لحاظ حاکمیت عمل نکرده‌ایم.

◆ بسیاری از این پنهان‌کاری‌ها در عرصه سیاست‌گذاری مرتبط با کاهش آلودگی هوا می‌تواند به دلیل مصلحت‌اندیشی سیاسی باشد. چقدر این مصلحت‌اندیشی‌ها می‌تواند آسیب‌زا و خطرناک باشد؟

خطرناک‌بودن پنهان‌کاری در سیاست‌گذاری‌ها می‌تواند چند علت داشته باشد. اگر اطلاعات صحیح به مردم داده نشود، اطلاعات را از منابع دیگر که ممکن است اطلاعاتی غلط باشند، دریافت می‌کنند. هیچ سالی سابقه نداشته این تعداد روز مدارس تعطیل شود و تبعات این تعطیلی‌ها می‌تواند خطرناک باشد. در عین حال، بیماری‌های قلبی که می‌تواند از اثرات مخرب آلودگی هوا باشد، بیشتر شده و حتی وقتی رئیس کمیسیون بهداشت درباره آلودگی هوا نامه می‌زند، نشان‌دهنده خطرناک‌بودن وضعیت است. خطرناکی پنهان‌کاری در مقابله با آلودگی هوا، از قرمزشدن شاخص کیفیت هوا شروع می‌شود تا تعطیلی مدارس. مطالعات زیادی در دنیا داریم که ارتباط بسیار مستقیمی بین مرگ‌ومیر ناشی از کووید و آلودگی هوا دارند که نشان می‌دهد افرادی که در مراکز صنعتی و هوای آلوده زندگی می‌کنند، تعداد مرگشان بر اثر کووید۱۹ بیشتر بوده است. بنابراین اگر راجع به آن صحبت نشود، وضعیت بدتر می‌شود و نتیجه‌ای ندارد جز اینکه ظرفیت اجتماعی و مقبولیت اجتماعی از بین می‌رود و این پروسه باعث می‌شود اعتماد مردم به محیط زیست از بین برود. چندان نباید به مردم فشار آورد. بحث مقبولیت اجتماعی بسیار مهم است. اگر مسیر به‌گونه‌ای باشد که فرد از منزل تا محل کار بتواند با ۳۰۰ متر پیاده‌روی سوار اتوبوس یا مترو شود، امکان ندارد برای تردد روزانه از ماشین شخصی استفاده کند. مردم تابعی از سیاست‌های کلان هستند؛ بنابراین در برنامه‌ریزی‌ها باید مشارکت کنند. مردم همراه هستند و تجربه نشان داده هرکجا صادقانه با مردم صحبت کرده‌ایم، توانسته‌ایم حقیقت را بگوییم و اگر مردم احساس کنند که قرار است چه کاری انجام شود، حتما همراهی می‌کنند اما در موضوع آلودگی هوا به نحوی وارد موضوع شدیم که همه داریم زجر می‌کشیم.

◆ بااین‌حال می‌توان گفت که مسئولان ادوار گذشته نیز در اجرانشدن کامل قوانین مرتبط با آلودگی هوا سهیم هستند. از نظر شما سهم مسئولان گذشته در اتخاذ سیاست‌ها و تصمیم‌های اشتباه مربوط به آلودگی هوا چقدر بوده است؟

قانون هوای پاک از سوی مجلس تنظیم و تصویب شد و در یک فرایند طولانی به دولت ارسال شد و این فرایند خسته‌کننده بود و همه می‌خواستند یک چیزی تصویب شود. شاید می‌توانست مباحث مطرح‌شده در قانون، بهتر تنظیم شود. قانون خوب قانونی است که با توجه به شرایط اقتصادی کشور و توان فنی و مقبولیت اجتماعی جامعه تعریف شود. شرایط و توان اقتصادی بر اساس GDP سنجیده می‌شود. حتی شاهد بودیم ترامپ هم در معاهده پاریس اعلام کرد اگر بخواهد برخی از تعهدات را قبول کند، فشار اقتصادی زیادی به صنعت آمریکا وارد می‌شود و رقابت را از دست می‌دهد. بنابراین قانون‌گذاری‌ها و سیاست‌گذاری‌ها با توجه به شرایط اقتصادی کشورها لحاظ می‌شود. در کشور ما نیز تحریم در حوزه انرژی بسیار جدی بوده و از سال ۹۹ که تحریم‌ها شدت گرفت، در حوزه انرژی هیچ کشوری نه کمک و نه سرمایه‌گذاری کرد و تحریم هم باعث شد نتوانیم اقدامات را آن‌گونه که باید انجام دهیم و این مسئله مورد توجه قانون‌گذارها قرار گرفت. اکنون بیش از ۹ میلیون موتورسیکلت کاربراتوری داریم که وقتی قوانین را سفت و سخت می‌کنیم، باید حواسمان به مقبولیت اجتماعی هم باشد. چگونه می‌توانیم در سیاست‌گذاری‌ها به فردی که موتورسیکلت کاربراتوری دارد و معیشت زندگی را تأمین می‌کند، بدون حمایت از او بگوییم موتورسیکلتش را بفروشد و موتورسیکلت گران‌تری خریداری کند. آن‌موقع که قانون هوای پاک را نوشتیم، متأسفانه به این عامل اصلا توجه نکردیم و به لحاظ قانون‌گذاری می‌توان گفت ما این ضعف را در آنجا داشتیم. زمانی که قوانین را گذاشتیم و آیین‌نامه‌ها تهیه شد، باید برنامه داده می‌شد اما اصلا در داخل کشور در رابطه با اینکه چطور می‌خواهیم آلودگی هوای شهرها را بهبود ببخشیم، برنامه نداشتیم. یا اینکه برنامه اجرائی در افق هر سال چگونه است تا در بودجه‌های سالانه دیده شود. درباره سهم مسئولان این را باید اضافه کرد که همه مسئولان نقش داشتند و دارند، اما چیزی که امسال اتفاق افتاده و جای تعجب دارد، این است که دادستان قبول کرده مازوت‌سوزی انجام شود که عجیب است و متأسفانه ممکن است در آینده مشکلاتی را ایجاد کند. خاطرم هست مازوت‌سوزی را از حدود ۴۰ درصد به ۱۷ درصد در نیروگاه‌ها رسانده بودیم و خیلی کم شد. سال گذشته در اصفهان اجازه مازوت‌سوزی داده نشد. در تهران هم نمی‌توانند مازوت بسوزانند. درعین‌حال باید پرسید آیا صداوسیما که وظیفه آگاهی‌بخشی و اطلاع‌رسانی دارد، وظیفه خود را انجام داده است؟ احساس من این است که اصلا وظیفه خود را انجام نداده است و باید موضوعات را برای مردم تبیین کرد و اگر قرار است مازوت سوزانده شود، باید دلیل آن گفته شد. از طرفی در اسناد بالادستی هم بر کاهش مصرف انرژی تأکید شده است اما افزایش مصرف انرژی مشکلات بسیار زیادی را می‌تواند در آینده برای ما ایجاد کند و ممکن است چراغ سبزی به خودروساز برای تولید بیشتر خودرو باشد. اکنون خودروهایی که تولید می‌شود، حدود هشت تا ۹ لیتر در هر صد کیلومتر سوخت مصرف می‌کنند؛ درحالی‌که خودروهای تولیدی در کشور ترکیه پنج لیتر در هر صد کیلومتر مصرف دارند. بسیاری از کشورهای دنیا در ۱۵ سال اخیر حداقل ۲۰ درصد مصرف سوخت را کاهش داده‌اند اما در کشور ما ۲۰ درصد افزایش داشته است. اکنون با پدیده‌ای روبه‌رو هستیم که هم مصرف گاز نسبت به سال گذشته ۱۰ درصد افزایش یافته و هم مصرف سوخت افزایش داشته که این یک تلنگر است و اگر به‌عنوان فرصت استفاده نشود، تداوم این فرایند باعث می‌شود کسی در تکنولوژی کاهش مصرف سرمایه‌گذاری نکند و روز به روز فقیرتر می‌شویم. این نیست که فقط بحث آلودگی هوا مطرح باشد بلکه سهم مسئولان در قسمت‌های دیگر می‌تواند اثرات جبران‌ناپذیری بگذارد و کشور را در فضایی قرار دهد که نتواند به لحاظ اقتصادی منابع مالی داشته باشد و روی پروژه‌های عمرانی سرمایه‌گذاری کند.

◆ مسیر سیاست‌گذاری اشتباه در حوزه آلودگی هوا همچنان ادامه دارد؟

اکنون آلودگی هوا موضوع بسیار مهمی است، اما در آنچه مجمع تشخیص مصلحت نظام در برنامه هفتم ابلاغ کرده، اصلا چیزی تحت عنوان محیط زیست و آلودگی هوا وجود ندارد که نشان می‌دهد اگر قانون می‌گذاریم، باید سلسله‌مراتب هم پشت آن دیده شود. نمی‌توان بودجه سالانه داد اما ردیفی در برنامه‌های پنج‌ساله برای آن ایجاد نکرد. بنابراین باید گفت برنامه‌ای درباره اینکه چگونه هدف‌گذاری کنیم و چقدر بودجه تعیین شود تا طبق آن نظارت، پایش و گزارش‌دهی انجام شود، نداشتیم و نداریم. این مسئله در سطح قانون‌گذاری وجود نداشته است. در سطح سیاست‌گذاری مجمع تشخیص مصلحت نیز وجود نداشته و در برنامه‌های وزارتخانه‌ها، سازمان برنامه و بودجه و در تشکیلات محلی که شوراهای شهر هستند، چیزی به نام برنامه و چیزی به نام هدف‌گذاری برای رسیدن به یک‌سری اهداف و تأمین منابع مالی و تنظیم بودجه برای تحقق اهداف نبوده است. در عین حال برنامه‌ای از سوی کنسرسیوم دانشگاه‌های برتر برای بهبود وضعیت هوای ۹ کلان‌شهر طراحی شد و ۱۳ دانشگاه برتر برنامه دادند که چه فعالیتی در کدام فصول، در شهرها آلایندگی ایجاد می‌کند. دی‌ماه سال ۱۴۰۰ این برنامه‌ها در قالب ۱۶ برنامه و هدف در جلسات معاون‌اول رئیس‌جمهوری مطرح شد، اما رئیس سازمان برنامه و بودجه در جلسات شرکت نداشت و بعد هم جلسات تشکیل نشد. قرار بود در انتهای برنامه ششم توسعه، ۷۰ درصد جابه‌جایی‌ها مردم توسط اتوبوس‌های درون‌شهری صورت بگیرد و ۳۰ درصد توسط وسایل نقلیه شخصی اما اکنون برعکس است. به این دلیل است که سرمایه‌گذاری لازم برای توسعه مترو و حمل‌ونقل عمومی انجام نشده و فقط شهر را بزرگ‌تر کرده‌ایم، بدون اینکه به فکر حمل‌ونقل عمومی باشیم. از طرفی قرار بود ۹ هزار اتوبوس در شهر تهران داشته باشیم، اما اکنون شهرداری تهران به سختی می‌تواند دو هزار اتوبوس جابه‌جا کند. پس با سیاست‌گذاری‌های اشتباه، بارگذاری بیشتر شده و استفاده از وسایل نقلیه شخصی نیز افزایش یافته است. از طرفی وزارت صمت یک مدعی بزرگ است تا قوانین هوای پاک دیرتر اجرا شود. راه‌حل وجود دارد و برخی کشورهای آلوده نیز در یک افق پنج‌ساله وضعیت هوا را بهبود بخشیدند. بنابراین حتما راهکار وجود دارد و برنامه‌ای که کنسرسیوم دانشگاه‌ها داده، تبلور تمام تجربیات جهانی بوده است ولی متأسفانه از این برنامه استفاده نمی‌شود.

◆ در سال‌های اخیر قوه قضائیه برای برخورد با ترک فعل دستگاه‌ها در اجرای قانون هوای پاک ورود کرده است اما در عمل اتفاقی برای برخورد با دستگاه‌های متخلف نیفتاده است. از نظر شما این برخوردها می‌تواند برای حل مشکل آلودگی هوا راهگشا باشد؟

پیام این برخوردها برای مردم می‌تواند این باشد که متخلفان تنبیه شوند. دو سال پیش به معاون سازمان بازرسی گفتم اگر بخواهید جرئت و شجاعت را از مدیران بگیرید تا ریشه برخی اتفاق‌ها را شناسایی کنید، یک مدیر نمی‌تواند هیچ‌وقت راهکار ارائه دهد. معتقدم برای تمام اقدامات باید تشویق و تنبیه در نظر گرفته شود تا ریشه‌ها شناسایی شود. شیوه حل مسئله در آلودگی هوا نیاز به بازنگری دارد. قانون باید عوض شود. در جلسه‌ای به قائم‌مقام وزیر کشور گفته بودم قانون هوای پاک به یک راهبر که وزارت کشور است، نیاز دارد. در استان‌ها نیز استاندار متولی شود که قانون هوای پاک اجرا شود و سازمان محیط زیست نیز گزارش‌دهی کند. در کلان‌موضوع، سامانه‌ای در تهران برای پایش وجود دارد و در استان‌ها نیز استاندارها پیگیر اجرای قانون می‌شوند. قائم‌مقام وزیر کشور قبول کرد و نامه‌ای به تمام استانداران فرستاد و معاونان عمرانی استانداری‌ها موظف شدند نسبت به اجرای بندهای قانون اقدام کنند، اما متأسفانه با تغییر دولت‌ها تمام سوابق از بین می‌رود و وقتی از بین برود و پیوستگی وجود نداشته باشد، شاهد وضعیت موجود هستیم. برای اینکه مسائل کشور را حل کنیم، همت، شجاعت، اهتمام جدی و پیگیری نیاز است و اگر این نباشد، با اتفاقاتی که درباره ترک فعل‌ها صورت می‌گیرد، مدیران همه محافظه‌کار می‌شوند.

> قانون‌گذاری‌ها و سیاست‌گذاری‌ها با توجه به شرایط اقتصادی کشورها لحاظ می‌شود. در کشور ما نیز تحریم در حوزه انرژی بسیار جدی بوده و از سال ۹۹ که تحریم‌ها شدت گرفت، در حوزه انرژی هیچ کشوری نه کمک و نه سرمایه‌گذاری کرد و تحریم هم باعث شد نتوانیم اقدامات را آن‌گونه که باید انجام دهیم و این مسئله مورد توجه قانون‌گذارها قرار گرفت. اکنون بیش از ۹ میلیون موتورسیکلت کاربراتوری داریم که وقتی قوانین را سفت‌وسخت می‌کنیم، باید حواسمان به مقبولیت اجتماعی هم باشد. چگونه می‌توانیم در سیاست‌گذاری‌ها به فردی که موتورسیکلت کاربراتوری دارد و معیشت زندگی را تأمین می‌کند، بدون حمایت از او بگوییم موتورسیکلتش را بفروشد و موتورسیکلت گران‌تری خریداری کند.

• عکس: خبرآنلاین