

دریچه

افزایش واکنش‌ها به بورسیه‌های غیرقانونی

اعتراض اساتید

- شرق:** دامنه واکنش‌ها به بورسیه‌های غیرقانونی

در دولت‌های نهم و دهم که هفته گذشته از سوی وزارت علوم خبری شد رو به افزایش است. همزمان رییس کمیتهٔ آموزش عالی مجلس با تأکید بر ضرورت ورود دستگاه قضا به موضوع تخلف دولت قبال در پذیرش سه هزار دانشجوی بورسیه گفت: اتمام دوره مسوولیت مسوولان قبال مائعی برای پاسخگوبودن آنها نخواهد بود. همچنین عضو هیات علمی دانشگاه امیرکبیر در واکنش به پذیرش بدون آزمون سه‌هزار دانشجوی بورسیه در دولت گذشته که حدود نیمی از آنها فاقد شرایط علمی بودند، با بیان اینکه به حال و احوال دانشگاه و علم و پژوهش باید گریست، گفت: ربودن فرصت دریافت بورس دکترا از هزاران جوان فارغ‌التحصیل و ذی‌صلاح کمتر از فساد اختلاس سه‌هزارمیلیاردی نیست. با این حال اوضاع در کمیسیون آموزش و تحقیقات مجلس شورای اسلامی متفاوت است به‌طوری‌که دامنه واکنش‌های اعضای هیات علمی و سایر نمایندگان در مقایسه با واکنش‌های اعضای کمیسیون آموزش مجلس که پیگیر اصلی این مساله هستند، بسیار بالاتر است. روز گذشته‌حجت‌الاسلام‌علیرضاصلیمی، عضو‌کمیسیون آموزش و تحقیقات مجلس درخصوص سه‌هزار بورسیه دوره قبل که برخی از آنان خراج از روال پذیرش شده‌اند، گفت: گزارش‌هایی که وزارت علوم درخصوص این دانشجویان ارائه کرده، کاملا غیرشفاف و ابهام‌آلود است و به نظر می‌رسد باید به صورت مصداقی، روشن و شفاف گزارشی به مجلس ارائه شود. با این حال جواد هروی، رییس کمیته آموزش عالی مجلس‌نظر ارایه‌شده از سوی وزارت علوم مبنی بر تخلف دولت گذشته در بورسیه سه‌هزار دانشجوی دکترا بدون نظر گرفتن ضوابط نیست، گفت: برای شفاف‌سازی انهام انعموی قوقف‌قاییه باید هرچه سریع‌تر برای بررسی این موضوع ورود کند. نماینده قائنات در مجلس شورای اسلامی با تأکید بر مستندبودن آمارهای ارایه‌شده از سوی وزارت علوم مبنی بر تخلف دولت قبل در پذیرش دانشجویان بورسیه بدون نظر گرفتن قانون، افزود: گزارش معاون وزیر و رییس امور دانشجویی از دانشجویان بورسیه‌شده در دولت قبل گزارشی مستند و مبتنی بر آمار موجود در پایگانی وزارت علوم است. این نماینده مجلس نهم تأکید کرد: آنچه در ارزیابی وزارت علوم از عملکرد دولت قبل راجع به بحث بورسیه‌ها مطرح‌شده قابلیت پیگیری از سوی قوه‌قضاییه و دستگاه‌های ذی‌صلاح را دارد. وی با تأکید بر اینکه کمیسیون آموزش مجلس به جد پیگیر روشن‌شدن وضعیت دانشجویان بورسیه در دولت قبل است، تصریح کرد: خوشحال می‌شویم که قوقف‌قاییه و دستگاه‌های ذی‌ربط وظیفه خود را در راستای برقراری عدالت انجام دهند. هروی ادامه داد: با توجه به اینکه هر بورسیه یکمیلیارد هزینه برای کشور در بردار پس نمی‌توان به‌سادگی از کنار تخلف دولت قبل در بورسیه سه‌هزار دانشجو و استفاده از بیت‌المال گذشت. عضو کمیسیون آموزش و تحقیقات مجلس با بیان اینکه آمارهای ارایه‌شده از سوی معاون وزیر علوم درخصوص سه‌هزار دانشجوی بورسیه صحت دارد، گفت: نمی‌توانیم بگوییم آماری که ارائه شده مخدوش بوده و از جانب فردی ناآگاه یا غیر مطلع داده شده است. وی ادامه داد: آمارهای مذکور کاملا مستند بوده و از سوی شخصیتی که کمالا بر امور و مسایل وقف دارد ارائه شده بنابراین قابلیت پیگیری دارد؛ از این رو لازم است سازمانها نیز نسبت به این موضوع متوجه بوده و بی‌تفاوت نباشند. وی با تأکید بر اینکه اتمام زمان مسوولیت مسوولان قبال دلیلی بر پاسخگوبودن آنها درخصوص سه‌هزار دانشجوی بورسیه نخواهد بود، گفت: مسوولان دولت قبل باید هنوز هم پاسخگو باشند؛ مدیریت جهادی امروز می‌تلفیک که وزارت علوم در قبال این موضوع به قدرت و شفافیت عمل کرده و این موضوع را روشن کند. از سوی دیگر، مهدی سالاری‌راد عضو هیات علمی دانشگاه امیرکبیر می‌گوید: آنچه وزارت علوم اعلام کرده است به معنی این نیست که تمامی سه‌هزارنفر پذیرفته‌شده فاقد صلاحیت علمی هستند، بلکه روش پذیرش آنها را غیرعادی و بدون آزمون عمومی و مواردی فاقد شرایط همان دستورالعمل‌های مصوب دوره قبل اعلام کرده است. به عبارتی عدم اعلان عمومی و عدم برگزاری آزمون و فراهم‌نکردن «فرصت برابر برای رقابتی عادلانه» برای هزاران فارغ‌التحصیل کارشناسی ارشد علاقمند به ادامه تحصیل و اخذ بورس دکتری مورد اشاره وزارت علوم علت اصلی اعتراض جامعه دانشگاهی کشور است.

نظم فاحش

عضو هیات علمی دانشگاه امیرکبیر با تأکید بر اینکه ربودن فرصت دریافت بورس دکترا از هزاران جوان فارغ‌التحصیل و ذی‌صلاح کمتر از فساد اختلاس سه‌هزارمیلیاردی نیست، افزود: فراهم کردن «فرصت‌های برابر» فقط شامل حوزه‌های اقتصادی و مزایدها و مناقصات نمی‌شود، اینکه به همکارشان در ستاد وزارت علوم، به یک تشکل دانشجویی و نیز خود آقای مدیر کل سابق سهمیه‌های فراوان معرفی افراد برای بورس دکترا را «هبه» کنند یا به ررسی دانشگاه‌ها سهمیه ویژه اختصاص دهند و آنان نیز بدون کسب نظر از دانشکده‌ها و گروه‌های آموزشی به افراد مورد نظر خود واگذار کنند، مصداق عدالت است؟ به راستی آیا امکان پاسخگویی در روز جزا وجود دارد؟ آنگاه دانشجویان و فارغ‌التحصیلان، انگیزه و اعتماد خود را از دست خواهند داد.

جامعه

سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست در گفت‌وگو با «شرق»:

هوای تهران در دوماه گذشته هیچ روز ناسالمی نداشت

صدرا محقق: این‌روزها بحث‌وجدل‌ها

پیرامون وضعیت آلودگی هوای تهران و به‌خصوص نوع بنزینی که عامل اصلی این آلودگی بوده داغ است. مساله آلودگی هوای تهران مربوط به امروز و دیروز نیست، دست‌کم این قضیه از اواسط دهه ۷۰ خورشیدی به‌صورت جدی به یکی از مشکلات اصلی پایتخت بدل شد. در سه‌سال گذشته (۹۰ تا ۹۲) اما به‌دلیل بارهای مشکلات مدیریتی و اعمال تحریم‌ها علیه کشورمان به‌خصوص تحریم واردات بنزین و تلاش دولت وقت برای جبران نیاز کشور با تولید و عرضه بنزین پتروشیمی آلودگی هوا شدت بیشتری پیدا کرد. از ابتدای سال‌جاری تولید و عرضه بنزین در تهران متوقف شد و تأثیرات آن را در بهبود کیفیت هوای این شهر می‌توان به‌وضوح دید. علاوه بر این مخالفان این بنزین از سرطاناتر بودن آن نیز خبر

می‌دهند؛ موضوعی که مسوولان دولت سابق آن را رد می‌کنند. برای بررسی جزئیات بیشتر همین موضوع به سراغ یوسف رشیدی، سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست رفتیم. رشیدی کارشناسی (گرایش پتروشیمی)، کارشناسی ارشد و دکتری خود در رشته مهندسی شیمی را از دانشگاه صنعتی امیرکبیر (پلی‌تکنیک تهران) گرفته است. او همچنین از سال ۱۳۷۵ تا آذرماه سال گذشته در شرکت کنترل کیفیت هوای تهران مشغول به کار بود که از اسفند ۱۳۸۲ عنوان مدیرعاملی این شرکت را داشت. پس از آن و در پاییز سال قبل از سوی مصومعه ابتکار به‌عنوان سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست مشغول به کار شد. بر همین اساس و با توجه به تحصیلات و سابقه کاری و سمت کنونی می‌توان او را یکی از افراد ذی‌صلاح برای اظهارنظر در رابطه با موضوع آلودگی هوای تهران و آلاینده‌های آن به حساب آورد. در ادامه منسروح گفت‌وگوی «شرق» با رشیدی پیرامون همین موضوع و به‌صورت مشخص تر بنزین پتروشیمی و تأثیرات آن بر کیفیت هوای تهران آمده است.

۴ در دوماه گذشته از ابتدای اس ۹۳ هم شواهد ظاهری و هم آمارهای شرکت کنترل کیفیت هوا و سازمان محیط‌زیست ایران حاکی از آن است که کیفیت هوای تهران تغییرات ملموسی داشته و بهبود پیدا کرده است. آیا واقعا کیفیت هوا بهتر شده است و اگر جواب مثبت است علت آن چیست، باد و باران یا تغییر در کیفیت سوخت مصرفی؟

اگر بر اساس آمار به کیفیت هوای تهران در سال‌های گذشته نگاه کنیم متوجه می‌شویم که حتی در ماه‌های فروردین و اردیبهشت هم، حتی با وجود بارش باران و وزش باد چندین روز هوای شهر ناسالم بوده است. اما اسمال از اول فروردین تا امروز که دهم خردادماه است حتی یک‌روز ناسالم هم در تهران تجربه نشده است. در این ۷۲ روز، شش‌روز هوای پاک داشتیم و بقیه روزها هم کیفیت هوا سالم گزارش شده است. در حالی که در کل ۳۶۵ روز سال ۹۲ تهرانی‌ها تنها سه‌روز هوای پاک را تجربه کردند. این قضیه نشان می‌دهد این تغییر ملموس در کیفیت هوای شهر تنها به وضعیت طبیعی و وزش باد و باران مربوط نیست. **۴ پیش‌بینی شما برای ادامه سال و به‌خصوص در فصل اصلی آلودگی هوا یعنی پاییز و زمستان چگونه است، آیا این احتمال وجود دارد که در آن فصل هم شاهد کاهش آلودگی هوا باشیم؟** متاسفانه ما قطعا در پاییز باز هم آلودگی هوا را خواهیم داشت، به‌خاطر اینکه هنوز همه اقدامات لازم برای حل مشکل آلودگی هوا را انجام ندادهایم، هنوز انبوهی از موتورسیکلت‌های فرسوده، خودروهای غیراستاندارد و… را داریم که در حال تردد در شهر هستند و آلودگی ایجاد می‌کنند. اصلا نمی‌شود خیال کرد که مساله حل شده است. اما پیش‌بینی من این است که از شدت آلودگی به‌نسبت قبل کاسته خواهد شد چون به‌مرور قیبه اقدامات ما برای بهبود کیفیت هوا هم در کنار ارتقای استانداردهای سوخت در حال انجام است. از ابتدای شهریورماه‌قرار است تولید خودرو در کشور به استاندارد یورو۴ اجباری شود. بحث از رده‌خارج کردن خودروهای فرسوده در دستور کار است و… مجموعه این عوامل اگر اجرایی شود – که من امیدوار هستم بشود – تا سه یا چهارسال آینده باعث خواهد شد موضوع آلودگی هوا در کلاشهرها تا حد بسیار زیادی بهبود پیدا کند.

۴ در سه‌سال گذشته موضوع سوخت تنها عامل نیست، به غیر این‌چ سه موارد دیگری در آلوده‌شدن هوا نقش موثری دارند؟

به غیر از سوخت محوره‌های دیگری مانند خودروهای نو، خودروهای در حال حرکت، توسعه سیستم حمل‌ونقل عمومی، ارتقای استانداردها، منابع ثابت، معاينه فنی و… نیز در موضوع آلودگی هوا اهمیت دارد. ما در دولت یازدهم بر اساس هدف‌گذاری‌ای که کردیم به‌خاطر اینکه سوخت پایه اقدامات آتی ماست اولین هدف را روی بحث سوخت و بهبود کیفیت آن قرار دادیم. یعنی حتی اگر قرار باشد استاندارد خودروها ارتقا‌دهد شود یا نصب فیلتر دوده روی همه ماشین‌های دیزلی اجرایی و الزامی شود، ابتدا باید کیفیت سوخت بهبود پیدا کند. وضعیت این‌روزهای هوای تهران هم

نشان می‌دهد این هدف‌گذاری درست بوده، با وجود اینکه هنوز اقدامات در بقیه بخش‌ها شروع نشده یا در مرحله ابتدایی است اما استفاده از سوخت استاندارد و باکیفیت تأثیرات خودش را بر وضعیت هوای شهر گذاشته است. البته اگرچه سوخت در این قضیه اولویت اصلی ما بود اما تنها اولویت نبوده و نیست.

۴ به‌صورت مشخص بنزینی که پیش از این مورد استفاده قرار می‌گرفت و به بنزین پتروشیمی یا بنزین غیراستاندارد مشهور شده چه تفاوتی با بنزین کنونی داشته است که به این میزان اثرات خود را در کیفیت هوای شهر نشان داده، مثلا عمق دید در این ۷۰ روز ابتدایی سال به‌وضوح بیشتر شده است و از همه‌جای شهر می‌توان کوه‌های اطراف را دید، آیا این ناشی از همین تفاوت است؟

بنزینی که پیش از این مصرف می‌شد به صورت میانگین بین ۲۰۰ تا ۲۰۰۰میلیونیوم (ppm) گوگرد داشت، وقتی این بنزین از رده خارج شد و جای آن بنزین با استاندارد یورو۴ در تهران توزیع شد این میزان به زیر ۵۰ ppm رسیده است. به‌صورت واضح‌تر وقتی این میزان گوگرد موجود در بنزین حداقل به یک‌چهارم کاهش پیدا کرد میزان دی‌اکسیدگوگرد تولیدی در هوای تهران هم به یک‌چهارم رسید. طبیعتا وقتی از میزان این آلاینده تا این حد در هوا کم می‌شود عمق و میدان دید شما افزایش پیدا می‌کند. در مجموع می‌توان گفت این اقدام هم پایه‌ای برای ارتقای استانداردهاست و هم کیفیت ه‌و را در حال حاضر افزایش داده است.

۴ یکی دیگر از مباحثی که در رابطه با بنزینی که پیش از این در کشور توزیع می‌شد مطرح بود بحث سرطانبودن آن است. این سرطانتزایی ناشی از چه عواملی در این سوخت بود؟ بعضی از ترکیبات آلاینده هوای موجود در سوخت، اثراتی دارند که می‌توان گفت اثرات برگشت‌پذیرند، مثلاقرار گرفتن در معرض گاز منواکسیدکربن – منقورم غلظت زیاد نیست – فودر را دچار سر درد و سرگیجه می‌کند اما اگر فرد از محیط بیرون بیاید و هوای آزاد تنفس کند حال او بهبود پیدا می‌کند. اما همه اثرات این آلاینده‌ها اینگونه نیست. اما بعضی از تأثیرات این آلاینده‌ها تأثیرات غیرقابل بازگشت هستند،

مثل ترکیبات آروماتیک که به ترکیبات سرطانتزا هم شناخته می‌شوند. شاخص این ترکیبات بنزن است. این ترکیبات یورو۴ گفته شده است مقدار بنزن در سوخت باید زیر یک‌درصد باشد و مقدار آروماتیک‌ها در بنزین زیر ۳۵درصد. اما بنزینی که پیش از این در کشور توزیع می‌شد حتی تا پنج‌درصد هم بنزن داشت. اما الان این میزان به زیر یک‌درصد رسیده است – شخصا هشت‌ه‌م‌درصد – و آروماتیک‌ها هم از ۵۰، ۶۰درصد به زیر ۳۵درصد رسیده است.

۴ این‌الان که می‌گویید دقیقا چه تاریخی است؟

از ابتدای اسمال که توزیع بنزین پتروشیمی‌ها متوقف شده و بنزین یورو۴ عرضه می‌شود. تلاش ما مبنی بر این بود که آلاینده‌هایی که از ناحیه سوخت ایجاد می‌شود در تحت کنترل درآوریم، چون به اعتقاد ما هر هزینه‌ای که برای سلامت مردم بشود نتایج مثبت آن را به شکلی دیگر خواهیم دید. سرمایه‌گذاری روی سوخت هم به صورت مستقیم سرمایه‌گذاری روی سلامت مردم است. چون اگر این کار را نکنیم برای سراغ خرید داروهای ضد سرطان و غیره رفت.

۴ با وجود سرطانبز بودن این مواد پورشتی این است که به چه دلیلی از بنزن در بنزین استفاده می‌شد؟

بخشی از محصولات پتروشیمی ترکیباتی هستند

که به آروماتیک‌ها مشهورند. این آروماتیک‌ها محصولاتی هستند که عدد اکنتشان از بنزین بالاتر است در حد ۱۱۰، ۱۱۵ مثل بنزن و تولین

جامعه

سرپرست مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست در گفت‌وگو با «شرق»:

هوای تهران در دوماه گذشته هیچ روز ناسالمی نداشت



و زایلن و… اینها از نظر خواص احتراق خیلی بهتر از بنزین هستند و بهتر می‌سوزند، مثلا بنزین سوپر ما در بهترین حالت عدد اکتانی در حد ۹۵ دارد. همین خاصیت احتراق بالا احتمالا اصلی‌ترین دلیل استفاده از آنهاست اما مشکل اصلی این ترکیبات سرطانبز بودن آنهاست. آروماتیک‌ها بخش مهمی از محصولات پتروشیمی‌ها هستند و در صنایع مختلفی کاربرد دارند. محصولات متنوعی مثل الیاف مصنوعی و… از همین آروماتیک‌ها تولید می‌شود. اما نکته اینجاست که کاربری این مواد با وجود احتراق بسیار خوب، برای سوزاندن نیست، چون سرطانترا هستند. یکی از دلایل تولید ذرات معلق در فضاهای شهری همین ترکیبات آروماتیک هستند. یعنی هر چقدر ترکیبات آروماتیک موجود در بنزین را کم و کمتر بکنیم ذرات معلق تولیدشده در هوا را کاهش دادهایم. علاوه بر این‌چون اینها واکنش‌پذیری زیادی با اوزن دارند، به همین دلیل تولید یکسری آلاینده‌های ثانویه می‌کنند. این آلاینده‌ها علاوه بر این هم میدان دید را کاهش می‌دهند هم سلامتی انسان‌ها را به خطر می‌اننداز.

۴ آیا تحقیق نشان داده است که این نوع بنزین با

این آلاینده‌ها مشخصا چه تأثیری روی انسان‌ها می‌گذارد؟ در دنیا تحقیقات اساسی که روی بحث ترکیباتی از این دست شده است بنزین را در گروه سرطانتزاهای رده ۸قرار داده‌اند، یعنی بیشترین میزان سرطانبز بودن. سرطانی که ایجاد می‌کند هم سرطان خون است. این قضیه برای دیگر آروماتیک‌ها مثل تولن و زایلن هم صدق می‌کند. استاندارد این مواد در هوای محیط باید پنج‌میکروگرم بر مترمکعب باشد (PPM) یعنی قسمت در بیلیون! اما اندازه‌گیری‌هایی که سال گذشته در اطراف پمپ بنزین‌های تهران داشته‌ایم در برخی مواقع میزان این آلاینده‌ها را تا ۲۰۰ برابر حد استاندارد هم نشان داده است.

۴ این بنزین با این کیفیت در خلال چه سال‌هایی توزیع شد و تا کی ادامه داشت؟ درست از همان زمانی که صادرات بنزین به ایران تحریم شد تا اسفند سال گذشته این نوع بنزین در تهران توزیع می‌شد. هنوز هم در برخی شهرها در حال توزیع است.

۴ این بنزین با این کیفیت در خلال چه سال‌هایی توزیع شد و تا کی ادامه داشت؟ درست از همان زمانی که صادرات بنزین به ایران تحریم شد تا اسفند سال گذشته این نوع بنزین در تهران توزیع می‌شد. هنوز هم در برخی شهرها در حال توزیع است.

۴ آیا در تحقیقات خود

آساری از وزارت بهداشت

در رابطه با میزان اثرگذاری

این سوخت غیراستاندارد

بر سلامت مردم گرفته‌اید،

مثلا اینکه اثبات کند ابتدای

به سرطان در این سال‌ها به

نسبت گذشته بیشتر شده

باشد؟

این آلاینده‌ها به این

زودی بر روی بدن افراد

خود را نشان نمی‌دهند،

مثلا اگر کسی در معرض

تنفس آژست باشد ممکن

است ۱۰، ۱۵ سال دیگر

به سرطان ریه مبتلا شود.

در این مورد هم به دلیل

تنفس آلاینده‌های ناشی

از این بنزین در سال‌های

آینده به‌صورت سرطان خون خود را نشان خواهد داد.

۴ پس همه ما به خاطر تنفس حدود سه‌ساله این

بنزین آلوده به صورت بالقوه امکان ابتلا به سرطان

خون در سال‌های آینده را داریم.

بله کاملا همینطور است.

۴ آقای رشیدی! اما مسوولان دولت قبلی که در

زمانشان همین بنزین پتروشیمی و این ویژگی‌ها

توزیع شد می‌گویند در شرایطی که کشور تحریم

بود ما راهی جز تولید و عرضه این بنزین نداشتیم و

کشور را از بحرانی مثل کمبود سوخت نجات دادیم.

لايه به همین دلیل هم بود که آقای احمدی‌نژاد در

قالب مراسمی از آنها قدردانی کرد و جوایزی هم به

آنها داد. نظر شما در این‌باره چیست، آیا واقعا راهی

نبود؟

نمی‌دانم! ولی شاید اگر محدودیت مصرف سوخت

اعمال می‌کردیم بهتر بود. بالاخره ما در برابر حق مردم

و سلامتی‌شان و همینطور خدا مسوولیتی داریم،

اینجا چه می‌شوند؟ کسی که این ایده را داده بود حتما متخصص بوده و از این موضوع خبر نداشته است، کافی است آدم به احتمال ابتدای حتی یک کودک به سرطان به دلیل تنفس این آلاینده‌ها فکر کند، واقعا آیا ارزشش را داشت؟ بار گناه این قضیه به نظرم بزرگ است.

۴ همه بنزین تولیدی کشور که بنزین پتروشیمی نبود این نوع بنزین چنددرصد از کل سوخت توزیعی در کشور را شامل می‌شد؟

در کل کشور ما روزانه ۲۰میلیون لیتر بنزین مصرف می‌کنیم که از این میزان ۶۰ تا ۶۲میلیون لیتر در پالایشگاه‌ها تولید می‌شود و بنزین به نسبت باکیفیتی است، حدود هشت‌درصد مابقی هم بنزین پتروشیمی بود.

۴ موضوع آلودگی هوای تهران دست‌کم از اواخر دهه ۷۰ مورد توجه

واقع شد و کارشناسان نسبت به حل

مشکل آن هشدارهایی داده‌اند، اما چرا با این وجود در

این سال‌ها وضعیت بهبود پیدا نکرد و مشکل حل نشد؟

آلودگی یکی از موضوعاتی است که به اعتقاد من

در این سال‌ها یعنی از سال ۱۳۸۴ تا همین سال

۹۲ ما آن را ول کرده بودیم، بی‌خیالش شده بودیم،

استانداردهای لازم برای ارتقای خودروها، سوخت

و غیره در همان حالت سال‌های قبل از ۸۴ ماند و

ارتقا داده نشد. در صورتی که اگر این بی‌خیالی رخ

نمی‌داد می‌توانستیم آن را حل کنیم، چطور در مساله

هسته‌ای که علم پیچیده و پیشرفته‌ای است ما تا این

حد پیشرفت کردیم اما در موضوع آلودگی مانده‌ایم.

دلیلش این است که برخی مسوولان تصورشان این بود

که موضوع آلودگی موضوع لوکسی است. می‌گفتند تا

حالا که قیسی را نکشتم پس حتما خیلی مهم نیست.

سال ۸۴ و با شروع به کار دولت همه برنامه‌های بهبود

کیفیت هوای تهران متوقف شد. در بحث آلودگی هوا

نمی‌شود کار مقطعی کرد و راه‌ا کرد باید بهبودی

مستمر همیشه در دستور کار باشد. یعنی فاز بعدی

باید ارتقای کیفیت سوخت به استاندارد یورو۵ باشد.

خودروها هم همینطور. تجربه دنیا هم این را نشان

می‌دهد همیشه استانداردهای کیفیت هوا در حال

سختگیرانه‌تر شدن است.

۴ شما از سال ۱۳۷۵ در شرکت کنترل کیفیت

هوای تهران مشغول به کار بوده‌اید، در تمام این

سال‌ها بدترین وضعیت هوای تهران به لحاظ شدت

آلودگی چه سال‌هایی بود؟

سال‌های ۸۱ و ۸۲، به دلیل اینکه شاخص‌های

آلودگی به بدترین میزان خود رسید. خودروها بدون

هیچ استاندارد تولید می‌شد، ما پیکان را داشتیم به

ارای هر کیلومتر پیمایش ۶۰گرم آلودگی تولید می‌کرد.

در صورتی که الان خودروهای با استاندارد یورو۴ که

ما حتی قیولشان نداریم به ارای هر کیلومتر ۷/۲گرم

آلودگی ایجاد می‌کنند. علاوه بر این در آن سال‌ها

انبوهی از موتورسیکلت‌های دو زمانه در حال تردد

در شهر بوده‌اند که با سوخت مخلوط بنزین و روغن

حرکت می‌کردند و آلایندگی بسیار زیادی داشتند.

بعد از این با اعمال استانداردهایی مثل توقف تولید

اسکوتر و از رده خارج کردن موتورسیکلت‌های دوزمانه و…

استانداردهای یورو یک و یورو دو شرایط در حال

شدن بود که از سال ۸۴ همه چیز متوقف شد.

۴ بهترین سال چه سالی بود؟

بهترین سال بر اساس داده‌های ما سال ۸۶

بود البته در آن سال هنوز آلاینده‌های پی‌ام ۲/۵ که

اندازه‌گیری نمی‌کردیم، علاوه بر این در آن سال

وضعیت آب‌وهوایی هم خوب بود و این قضیه بی‌تأثیری

نبود. احتمالا اگر بر اساس داده‌های امروزی یعنی

اندازه‌گیری آلاینده‌های بزرگ‌تر از ۲/۵میکرون سال

۸۶ اندازه‌گیری می‌شد این نتیجه به دست نمی‌آمد.

اما بر اساس همین استانداردهای امروزی، سال ۹۳ تا

امروز بهترین سال در همه سال‌های گذشته به لحاظ

کیفیت هوا بوده است.

۴ به نظر تان با همین وضعیت کنونی ایران، یعنی

همین امکانات و همین سطح دانشی که داریم آیا

مشکل آلودگی هوا قابل حل است؟

قطعا حل شدنی است، با توجه به اطلاعاتی که

داریم این موضوع را می‌گوییم. آلودگی زاییده تکنولوژی

و مصرف و مواردی از این دست است، قرار نیست

چیزی را اختراع کنیم، نمی‌خواهد تولید دانش کنیم و

قرار نیست مرزهای دانش را جابه‌جا کنیم. فقط کافی

است تجربیات موفق دنیا در این زمینه را پیاده کنیم.

کافی است به تجربه کشورهای موفقی مثل ژاپن و

انگلستان نگاه کنیم. ما در دهه ۵۰ و ۶۰آب‌پنی‌ها به

شدت با موضوع آلودگی هوا دست به گریبان بودند. در حالی

حدی که پلیس‌های راهنمایی و رانندگی با ماسک‌های

شیمیایی سر چهارراه‌ها می‌ایستادند اما در نهایت

با برنامه‌ریزی بر این قضیه فایز آمدند.

کافی است به تجربه کشورهای موفقی مثل ژاپن و

انگلستان نگاه کنیم. ما در دهه ۵۰ و ۶۰آب‌پنی‌ها به

شدت با موضوع آلودگی هوا دست به گریبان بودند. در حالی

حدی که پلیس‌های راهنمایی و رانندگی با ماسک‌های

شیمیایی سر چهارراه‌ها می‌ایستادند اما در نهایت

با برنامه‌ریزی بر این قضیه فایز آمدند.

کافی است به تجربه کشورهای موفقی مثل ژاپن و

انگلستان نگاه کنیم. ما در دهه ۵۰ و ۶۰آب‌پنی‌ها به