سازمان‌های مردم‌نهاد می‌توانند در حوزه آلودگی هوا به‌عنوان مدعی‌العموم شکایت کنند

حق شکایت محفوظ است

منصوره محمدی: یک پاییز آلوده دیگر از راه رسید و ریه‌های ساکنان شهرهای صنعتی و کلان‌شهرها، میزبان آلاینده‌های ماده ۱. ذرات معلق به‌عنوان آلاینده شاخص هوا و پدیده اینورژن و منابع متحرک ازجمله خودروهای فرسوده به‌عنوان مهم‌ترین علت آلایندگی هوا معرفی می‌شدند و مسئولان در حال تکذیب مازوت‌سوزی و سوخت بی‌کیفیت سوخت‌های هوا بودند که دی‌اکسید کوکرد هم بار دیگر به جمع آلاینده‌های شاخص هوای تهران بازگشت. این خبر را مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران مطرح کرد. میرزایی‌قره‌قلی با اشاره به افزایش ساعتی غلظت این آلاینده در هوای تهران، به افزایش فراتر از حد استاندارد آن در روزهای ۲۲ تا ۲۵ آذر اشاره کرد.

از همسان روز بود که مذاکرات برای پیداکردن متولی مصرف کوکور بالا گرفت. تقریبا همه مسئولان بر عدم مازوت‌سوزی در نیروگاه‌های تهران تأکید داشتند؛ اما بر سر وجود آن در سوخت و منابع متحرک اختلاف‌نظرهایی وجود داشت. در هر صورت باید مقصری برای دی‌اکسید کوکرد پیدا می‌شد. درحالی‌که کارشناسان آلودگی هوا وجود کوکورد را با توجه به عدد بالای آن، چه در منابع متحرک و چه در سوخت صنایع و نیروگاه‌های صنعتی محتمل می‌دانند، رئیس سازمان محیط زیست، کوکورد را به سوخت خودروها نسبت می‌داد و معاون وزیر نفت. ثرات معلق به‌عنوان آلاینده شاخص هوا و پدیده اینورژن و منابع متحرک ازجمله خودروهای فرسوده به‌عنوان مهم‌ترین علت آلایندگی هوا معرفی می‌شدند و مسئولان در حال تکذیب مازوت‌سوزی و سوخت بی‌کیفیت‌سوخت‌های هوا بودند که دی‌اکسید کوکرد هم بار دیگر به جمع آلاینده‌های شاخص هوای تهران بازگشت. این خبر را مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران مطرح کرد. میرزایی‌قره‌قلی با اشاره به افزایش ساعتی غلظت این آلاینده در هوای تهران، به افزایش فراتر از حد استاندارد آن در روزهای ۲۲ تا ۲۵ آذر اشاره کرد.

از همسان روز بود که مذاکرات برای پیداکردن متولی مصرف کوکور بالا گرفت. تقریبا همه مسئولان بر عدم مازوت‌سوزی در نیروگاه‌های تهران تأکید داشتند؛ اما بر سر وجود آن در سوخت و منابع متحرک اختلاف‌نظرهایی وجود داشت. در هر صورت باید مقصری برای دی‌اکسید کوکور پیدا می‌شد. درحالی‌که کارشناسان آلودگی هوا وجود کوکورد را با توجه به عدد بالای آن، چه در منابع متحرک و چه در سوخت ضعف‌های اساسی در این گزارش اشاره کرد: «پس از بررسی این گزارش موارد زیادی مورد توجه قرار گرفت و همه این موارد، ضعف اساسی این گزارش و گزارش‌های مشابه دیگر را نمایان می‌کند که چگونه با صفر هزینه بالا نتایجی به دست آمده است که می‌تواند با واقعیت فاصله زیادی داشته باشد. به عبارت دیگر در حدود چهار سال مطالعه و پژوهش بر روی سیاه انتشار کلان‌شهر تهران، انجام کار دقیق برای دست‌یافتن به مقادیر انتشار درست‌تر در اولویت اصلی قرار نداشته و صرفا به محاسبه انتشار با ضرایب انتشار موجود بسنده شده است.

تفاوت این اعداد و اظهارنظرها چه معنایی برای شهروندان دارد؟ سیدجعفر تشکری‌هاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، درباره این پژوهش و کم‌نمایی در اعداد و ارقام اعلامی آلاینده‌ها درباره ایستگاه‌های سنجش کیفت هوای تهران می‌گوید: اینکه اندازه‌گیری‌ها دقیق نباشد، طبیعی است و شرایط نقطه‌ای که بررسی می‌شود، در هر ایستگاه سنجش نسبت به ایستگاه دیگر ممکن است متفاوت باشد؛ اما روش اندازه‌گیری از طریق میانگین‌گیری است. اگر منابع بیشتری داشته باشیم و بتوانیم ایستگاه‌های سنجش بیشتری را در سطح شهر نصب و مورد بهره‌برداری قرار دهیم، شاید داده‌ها به صورت دقیق‌تری در دسترس قرار گیرند.

او معتقد است عدد آلاینده چندان مهم نیست و جنس آلودگی را باید بشناسیم: بیشتر از اینکه نگران این باشیم که عدد 148ppm دقیق‌تر است یا 170ppm، باید جنس آلودگی را بشناسیم و بدانیم آلوده‌کننده‌های غالب کدام هستند و به هر شکل ممکن بتوانیم اینها را کاهش دهیم. تشکری‌هاشمی در واکنش به اینکه اعداد بر مواجه بودیم، حتی اوایل آبان‌ماه سال گذشته نیز جنین اتفاقی در کیفیت هوای تهران افتاد و غلظت ساکس برای چند روز افزایش پیدا کرد. بنابراین انتشار دی‌اکسید کوکور مسبوق به سابقه است و چیز جدیدی نیست. ضمن اینکه تازه‌وارد هم نیست و قبلا شاخص غلظت دی‌اکسید کوکور بالای صد هم می‌رفت و اتفاقا نسبت به سال‌های گذشته وضع‌مان بهتر شده است. اگر گزارش‌های شرکت کنترل کیفیت هوا را ببینید و نمودار غلظت دی‌اکسید کوکور را مشاهده کنید، از سال ۹۲ به بعد غلظت میانگین آن کاهش پیدا کرده است. در سال ۹۲ و ۹۳ غلظت میانگین دی‌اکسید کوکور در شهر تهران به‌طور سالانه ۳۵ ppb بود، در سال ۹۷ و ۹۸ نیز این میانگین به ۷ ppb رسید و یک‌پنجم شد. بنابراین این‌طور نیست که این آلاینده میهمان جدیدی باشد. قبلا هم وجود داشته و اتفاقا خیلی هم بیشتر بوده است اما اکنون حساسیت‌ها بر روی آن خیلی زیاد شده است؛ چون بحث مازوت‌سوزی مطرح می‌شود و یکی از شاخص‌هایی که می‌توان مازوت‌سوزی را حدس زد، همین شاخص دی‌اکسید کوکور است و روی آن حساسیت ایجاد شده است. این آلاینده از قبل هم وجود داشته و دقیقا به کیفیت سوخت برمی‌گردد؛ چون قبلا کیفیت سوخت به‌شدت پایین بوده و سوختی که در حمل‌ونقل و همچنین منابع ساکن مصرف می‌شد، کیفیت خیلی خوبی نداشت و به‌همین خاطر هم غلظت دی‌اکسید کوکور در آن سال‌ها بسیار بالا بود. ولی به‌تدریج کیفیت سوخت بهتر شد و بنزینی که اکنون مصرف می‌شود، در مقایسه با بنزین‌های مصرفی در سال ۹۲ کیفیت متفاوتی دارد و خیلی بهتر شده است. کیفیت گازوئیلی که در خودروها مصرف می‌شود نیز ارتقا پیدا می‌کرده است.

◆ طبق قانون آیا استفاده از سوخت سنگین دارای کوکور مجاز است یا خیر؟

◆ با توجه به اینکه در روزهای اخیر شاخص آلاینده دی‌اکسید کوکور در هوای تهران افزایش داشته به‌طوری‌که در روزهای ۲۲ و ۲۵ آذرماه سال جاری با افزایش سه تا پنج برابری روبه‌رو بوده است، بفرمایید انتشار این آلاینده ناشی از چیست و منبع انتشار آن کدام است؟

درابین‌باره باید به اطلاعات سیاهه انتشار رجوع کرد. آخرین سیاهه انتشار در شهر تهران نیز در سال ۹۶ منتشر شده است. در این سیاهه انتشار درباره SOx (اکسید کوکور) به‌طور کلی آماری که منتشر شده می‌گوید بالای ۹۰ درصد آن به منابع ساکن یعنی نیروگاه‌ها و صنعت پتروشیمی، پالایشگاه و صنایع دیگر مربوط می‌شود. منابع متحرک هم درصد کمی را تشکیل می‌دهند؛ برعکس آلاینده‌های دیگر ازجمله ثرات معلق و آلاینده‌های گازی که بیشترین عامل انتشار از منابع متحرک هستند. بنابراین در آلاینده ساکس منشا اصلی، منابع ساکن است و عمده‌ترین دلیل هم می‌تواند کیفیت سوخت در منابع ساکن که در بالا اشاره شد، باشد. به‌عبارتی یعنی کیفیت سوختی که در خودروها استفاده می‌شود، به‌مراتب بهتر از کیفیت سوختی است که در نیروگاه‌ها و صنایع و پالایشگاه استفاده می‌شود.

◆ گفته می‌شود آلاینده کوکور میهمان نازوارد تهران است؛ در گذشته هم این آلاینده را در هوای پایتخت داشتیم؟

به‌طور معمول سال‌های گذشته هم چیزی شبیه این را داشتیم و این آلاینده در اواسط پاییز یا زمستان در مقاطع زمانی مختلف وجود داشته و غلظت ساکس در تهران افزایش پیدا می‌کرده است؛ بنابراین در روزهای آلوده‌ای که داشتیم بعضا در چند باره زمانی اتفاق افتاد و یک‌دفعه نبود و چیز جدیدی نیست. قبلا هم با آن مواجه بودیم. حتی اوایل آبان‌ماه سال گذشته نیز جنین اتفاقی در کیفیت هوای تهران افتاد و غلظت ساکس برای چند روز افزایش پیدا کرد. بنابراین انتشار دی‌اکسید کوکور مسبوق به سابقه است و چیز جدیدی نیست. ضمن اینکه تازه‌وارد هم نیست و قبلا شاخص غلظت دی‌اکسید کوکور بالای صد هم می‌رفت و اتفاقا نسبت به سال‌های گذشته وضع‌مان بهتر شده است. اگر گزارش‌های شرکت کنترل کیفیت هوا را ببینید و نمودار غلظت دی‌اکسید کوکور را مشاهده کنید، از سال ۹۲ به بعد غلظت میانگین آن کاهش پیدا کرده است. در سال ۹۲ و ۹۳ غلظت میانگین دی‌اکسید کوکور در شهر تهران به‌طور سالانه ۳۵ ppb بود، در سال ۹۷ و ۹۸ نیز این میانگین به ۷ ppb رسید و یک‌پنجم شد. بنابراین این‌طور نیست که این آلاینده میهمان جدیدی باشد. قبلا هم وجود داشته و اتفاقا خیلی هم بیشتر بوده است اما اکنون حساسیت‌ها بر روی آن خیلی زیاد شده است؛ چون بحث مازوت‌سوزی مطرح می‌شود و یکی از شاخص‌هایی که می‌توان مازوت‌سوزی را حدس زد، همین شاخص دی‌اکسید کوکور است و روی آن حساسیت ایجاد شده است. این آلاینده از قبل هم وجود داشته و دقیقا به کیفیت سوخت برمی‌گردد؛ چون قبلا کیفیت سوخت به‌شدت پایین بوده و سوختی که در حمل‌ونقل و همچنین منابع ساکن مصرف می‌شد، کیفیت خیلی خوبی نداشت و به‌همین خاطر هم غلظت دی‌اکسید کوکور در آن سال‌ها بسیار بالا بود. ولی به‌تدریج کیفیت سوخت بهتر شد و بنزینی که اکنون مصرف می‌شود، در مقایسه با بنزین‌های مصرفی در سال ۹۲ کیفیت متفاوتی دارد و خیلی بهتر شده است. کیفیت گازوئیلی که در خودروها مصرف می‌شود نیز ارتقا پیدا می‌کرده است.

◆ طبق قانون آیا استفاده از سوخت سنگین دارای کوکور مجاز است یا خیر؟

موضوعی که در اینجا مطرح می‌شود، استاندارد انواع سوخت است؛ از بنزین گرفته تا گاز، گازوئیل و مازوت. در این زمینه استاندارد ملی وجود دارد. البته استانداردهای بین‌المللی نیز وجود دارد که استاندارد ملی کشور ما از استانداردهای بین‌المللی گرفته شده است. درعین‌حال در ماده ۱۸ قانون هوای پاک هم تأکید شده است که انواع سوختی که در کشور تولید و وارد می‌شود، باید منطبق بر استاندارد ملی سوخت باشد. این تنها حکم در این زمینه است و حکمی وجود ندارد که بگوید در نیروگاه نباید گازوئیل سوزانده شود. آنچه داریم این است که سوخت تولیدی باید منطبق با استاندارد ملی باشد. حالا باید بروبم ببینیم استاندارد ملی چیست. برای سوخت مازوت استاندارد ملی یک درصد است، یعنی ۱۰ هزار ppm تعیین شده است؛ درحالی‌که کوکور موجود در مازوتی که در پالایشگاه‌ها تولید می‌شود، بالای سه، چهار درصد است و این یعنی مازوتی که تولید می‌شود، ۳۰ تا ۴۰ هزار ppm است که منطبق با استانداردهای ملی نیستند. گازوئیل هم همین‌طور؛ گازوئیلی که توزیع از استان تهران نیز جندان تاثیر خاصی بر کیفیت هوای تهران ندارند و درواقع نیروگاه‌هایی که داخل استان تهران هستند، بر روی کیفیت هوای تهران تاثیرگذار هستند.

◆ با این اوصاف، آیا مازوت‌سوزی دلیلی برای انتشار دی‌اکسید کوکور است؟

یکی از عوامل افزایش غلظت دی‌اکسید کوکور می‌تواند مصرف مازوت باشد. اینکه می‌گویم سوخت بی‌کیفیت یعنی در درجه اول سوخت سایع مناسب و ممکن است گازوئیل یا مازوت منظورمان باشد؛ زیرا کیفیت گازوئیل و مازوت نیز با یکدیگر فرق می‌کند. ممکن است مازوت یا گازوئیل کم‌کوکورد داشته باشیم یا گازوئیل پرکوکورد داشته باشیم؛ مثل همین سوختی که اکنون کامیون‌ها از آن استفاده می‌کنند. اما گازوئیلی که ماشین‌های سنگین استفاده می‌کنند کجا و گازوئیلی که نیروگاه‌ها مصرف می‌کنند کجا. اگر محتوای کوکور در گازوئیلی را که کامیون‌ها مصرف می‌کنند در نظر بگیریم، در تهران به‌طور میانگین ۵۰ ppm است؛ اما غلظت محتوای کوکوری که در گازوئیل نیروگاه‌ها است بعضا تا پنج هزار ppm نیز بالا می‌رود و این نشان می‌دهد که کیفیت گازوئیل نیز با سوختی که در خودرو مصرف می‌شود و آنچه در نیروگاه‌ها مصرف می‌شود، خیلی فرق می‌کند. بنابراین باید گفت قطعا کیفیت سوخت عامل اصلی این قضیه است و کیفیت سوختی که در نیروگاه‌ها و صنایع مصرف می‌شود، به‌شدت پایین است و منجر به افزایش غلظت آلاینده ساکس می‌شود.

◆ مسئولان محیط‌زیست می‌گویند مازوت‌سوزی در تهران ممنوع است؛ اما از آنجا که مازوت‌سوزی یکی از دلایل انتشار آلاینده ساکس است، آیا می‌توان گفت در تهران مازوت‌سوزی انجام می‌شود؟

باید دید مطلورخان از تهران چیست. آیا شهر تهران است یا استان؟ اگر منظور شهر تهران است، درست است. نیروگاهی در شهر به‌جز نیروگاه طرشت نداریم. اما اگر منظور استان تهران باشد، همه نیروگاه‌هایی که وجود دارند، به نوعی بر روی کیفیت هوای تهران تاثیرگذار هستند. نیروگاه‌های خارج از استان تهران نیز جندان تاثیر خاصی بر کیفیت هوای تهران ندارند و درواقع نیروگاه‌هایی که داخل استان تهران هستند، بر روی کیفیت هوای تهران تاثیرگذار هستند.

◆ طبق آمار از ابتدای سال تاکنون ۲۳ جلسه کمیته اضطرار آلودگی هوا در استان تهران تشکیل شده است. به نظرشما برگزاری این جلسات و مصوبات آن، درکاهش آلودگی هوا اثرگذار است یا خیر؟

برگزاری جلسه به خودی خود تاثیری در کاهش آلودگی هوا نـدارد. مصوبات آن هم به روی سیاست‌گذاری‌ها اثرگذار هستند. می‌گوید: ممکن است هر ایستگاه سنجش عدد مختلفی را نشان دهد و در علم ریاضی نمی‌گویند چون داده‌ها در هر نقطه با هم متفاوت هستند پس مورد اعتماد نیستند، بلکه داده‌ها را در یک مدل ریاضی تحلیل می‌کنند و در نمودارهای خطی یا غیرخطی ترسیم و بر اساس آن اعداد ارائه می‌شود. الان مسئله این نیست که آیا عدد ۱۴۰ درست‌تر است یا ۱۶۰، مهم این است که آلاینده غالب ذرات معلق هستند و هیچ اقدام موثری برای اینکه آلودگی را به حد استاندارد برساند، مشاهده نمی‌کنیم.

شهروندان جطور می‌توانند از حق طبیعی خود که تنفس هوای سالم در شهر است، دفاع کنند؟ حجت نظری، عضو کمیسیون حقوقی و نظارت دوره پنجم شورای شهر تهران، معتقد است نبود یکپارچگی مدیریت در مسئله آلودگی چالش جدی مسئله آلودگی هوا است. او می‌گوید: آلودگی هوا در کشور ما با یک چالش جدی به نام نبود یکپارچگی مدیریت مواجه است. در متن قوانین، به‌ویژه قانون هوای پاک، بیش از ۱۸ دستگاه در این حوزه مسئولیت دارند؛ اما این مسئولیت‌ها آن‌چنان که باید، با اختیارات آنها همخوانی ندارد. او ادامه می‌دهد: برای نمونه، اولین دستگاهی که در حوزه آلودگی هوا به‌عنوان مسئول به ذهن شهروندان خطور می‌کند، سازمان محیط زیست است؛ اما وقتی از مدیران این سازمان درباره جرایی آلودگی هوای کلان‌شهرها سؤال می‌پرسید، جواب قانع‌کننده‌ای داده نمی‌شود. ناگفته نماند که این سازمان هم حق دارد. برای نمونه، یکی از دلایل آلودگی هـوای این روزهای کلان‌شهرها و بعضا شهرهای کوچک‌تر، مصرف بنزین غیراستاندارد است. آیا سازمان محیط زیست می‌تواند جلوی تولید یا توزیع بنزین غیراستاندارد را بگیرد و وزارت نفت را ملزم به رعایت استانداردهای خود کند؟ به نظر پاسخ منفی است. یکی دیگر از دلایل این آلودگی هوا، تردد خودروهای غیراستاندارد در معابر است. خودروهایی که عمدتا تولید داخل یا وارداتی با عمر زیاد هستند. آیا سازمان محیط زیست اختیار لازم را دارد که وزارت صمت را ملزم کند که بر اساس استانداردهای آن سازمان، خودرو تولید کنند؟ به نظر می‌رسد باز هم پاسخ منفی است. با یکی دیگـر از دلایل وضع موجود آلودگی هوا، سوزاندن مازوت در برخی نیروگاه‌ها و تولید برق است. آیا سـازمان محیط زیسـت اختیار دارد به وزارت نیرو تحکم کند که مازوت نسـوزاند؟ بنابراین باید سازمان برای جرایی وضع موجود غیرقانونی‌گرفته شده است؛ درعین‌حال منطقی هم هست و نمی‌توان به آنها خرده گرفت؛ چون نمی‌شود کسـی را بدون اختیار لازم، مسئول دانسـت. تقریبا تمام دستگاه‌هایی که در شمول قانون هوای پاک مسـئول شـناخته می‌شـوند، از چنین وضعیتی برخوردار هستند. نظری به پاسخ‌گویی شهرداری‌ها در این زمینه اشاره می‌کند و ادامه می‌دهد: در شهر تهران، اکثر شـهروندان، مدیریت شـهری اعم از شـورا و شهرداری را مسـئول آلودگی هوا می‌دانند؛ درحالی‌که مدیریت شـهری هم مثل سـازمان محیط زیست کار خاصی نمی‌تواند انجام دهد. وقتی دسـتگاه‌ها این انـگشـتی‌ها را می‌بینند، به‌طور قطعی برای اینکه خودشـان کمتر در معرض اتهام باشند، احتمالا بخواهند آن را در آمار و ارقامی که در زمینه آلوگی هوا اعلام می‌کنند، جیران کنند. عضو کمیسـیون حقوقی شـورای پنجم شهر تهران می‌افزاید: بنابراین وقتی دسـتگاه‌ها نمی‌توانند پاسخ دهند که چرا در رفع آلودگی هوا، وظایف خود را انجام نداده‌اند، سعی می‌کنند از مدیریت آمار و ارقام کمک بگیرند. مدیریت شـهری عمـلا نمی‌تواند در این بخش ورود کند؛ چراکـه او هم اختیارات لازم را ندارد؛ اما به هر حال باید به افکار عمومی پاسـخ‌گو باشد. وقتی نمی‌تواند پاسخ بدهد، لاجرم شاهد آمارسازی‌ها و تفاوت آمارها خواهیم بود. مثلا مدیریت شـهری حتی در تعیین محدوده طرح ترافیک هم مختار نیسـت و این تعیین محدوده، جزء اختیارات شورای ترافیک است که مدیریت شهری هم در آن نماینده دارد؛ اما غلبه با دبیرخانه‌هاسـت. او در واکنش به اینکه از نظر حقوقی چـه راهکاری پیش پای مـردم برای جلوگیری از این آمارسـازی‌ها و دسـتیابی به اطلاعات شـفاف و درسـت اسـت، می‌گوید: طبق ماده ۶۶ قانون آیین دادرسـی کیفری، سـازمان‌های مردم‌نهاد می‌توانند در مواردی ازجمله موارد محیط‌زیستی، به‌عنوان مدعی‌العموم از رویدادی که منافع عمومی را تهدید می‌کند، به دادگاه شکایت کنند و در تمام مراحل دادرسـی نیز حضور داشته باشند. اینکه قانون برای آحاد مردم این حق را قائل باشد پیش‌بینی نشده. ولی NGOها این امکان را دارند که علیه اقدامات این‌چنینی شـکایت کنند؛ اما در عمل شاهدیم که سـازمان‌های مردم‌نهاد به‌جز در موارد معدودی از این حق خود اسـتفاده نکرده‌اند و دادگاه‌ها هم تا امروز چندان این حـق و اختیار NGOها را جدی نگرفته‌اند. طبیعتا ورود NGOها با ورود دادسـتانی که قانون هر دو را مدعی‌العموم دانسـته، از نظر دادگاه شان متفاوتی دارد؛ بنابراین با وجود اینکه باید از این حقوق اسـتفاده شـود، از این راه هم نمی‌توان انتظار اتفاق ویژه‌ای داشت.

در گفت‌وگو با بهزاد اشجعی، عضو سابق کارگروه ملی کاهش آلودگی هوای کلان‌شهرها مطرح شد

ردپای مازوت در آسمان پایتخت

آسـیه اسـحاقی: بیش از ۱۰ روز است که شهر تهران در تاریکی پنهان شده است. هرچند شاخص کیفیت هوا به‌طور موقت در وضعیت مطلوب قرار گرفته، اما بنا بر پیش‌بینی‌های سـازمان هواشناسی، روزهای آلوده همچنان پیش‌روی پایتخت‌نشینان است. ما هنوز به‌دنبال یافتن مقصر این تاریکی هستیم و مسئولان نیز مانند مهتم‌ورن یکدیگر در کوتاهی انجام ناکیفایشان، گفته می‌شود بعد از هفت سال دی‌اکسید کوکور دوباره وارد آسمان پایتخت شده که ارتباط زیادی با کیفیت سوخت مصرفی در کلان‌شهرهای کشور به‌ویژه تهران دارد؛ موضوعی که در این سال‌ها نیز کمتر به‌صورت شفاف به آن پاسـخ داده شـده اسـت. موضوعی که هر بار با تکذیب و تائیدهای زیادی همراه بوده و هیچ مرجعی به‌صورت شفاف و دقیق درباره آن توضیحی نمی‌دهد. موضوع کیفیت سوخت مصرفی و همچنین منابع ثابت آلودگی که در این سال‌ها تاثیرزیادی بر کیفیت هوای کلان‌شهرها داشته‌اند. همواره محل مناقشه میان شهروندان و دولت بوده است. به گفته سیدمحمدمهدی میرزایی‌قمی، مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران، در حد فاصل روزهای ۲۲ تا ۲۵ آذرماه افزایش غلظت آلاینده دی‌اکسیدکوکور به‌خصوص در ساعات میانی روز، بسیار فراتر از حد استاندارد بوده است. در بین انواع آلاینده‌های گازی هوا، دی‌اکسید کوکور جزء مواردی است که محرک مجاری تنفسی بوده و می‌تواند باعث بروز آثار مخربی در سلامت انسان شود. منشا انتشار این آلاینده در هوا اکنون به‌طور کلی آماری که منتشر شده می‌گوید بالای ۹۰ درصد آن به منابع ساکن یعنی نیروگاه‌ها و صنعت پتروشیمی، پالایشگاه و صنایع مربوط می‌شود. منابع متحرک هم درصد کمی را تشکیل می‌دهند؛ برعکس آلاینده‌های دیگر ازجمله ثرات معلق و آلاینده‌های گازی که بیشترین عامل انتشار از منابع متحرک هستند. بنابراین در آلاینده ساکس منشا اصلی، منابع ساکن است و عمده‌ترین دلیل هم می‌تواند کیفیت سوخت در منابع ساکن که در بالا اشاره شد، باشد. به‌عبارتی یعنی کیفیت سوختی که در خودروها استفاده می‌شود، به‌مراتب بهتر از کیفیت سوختی است که در نیروگاه‌ها و صنایع و پالایشگاه استفاده می‌شود.

◆ گفته می‌شود آلاینده کوکور میهمان نازوارد تهران است؛ در گذشته هم این آلاینده را در هوای پایتخت داشتیم؟

به‌طور معمول سال‌های گذشته هم چیزی شبیه این را داشتیم و این آلاینده در اواسط پاییز یا زمستان در مقاطع زمانی مختلف وجود داشته و غلظت ساکس در تهران افزایش پیدا می‌کرده است؛ بنابراین در روزهای آلوده‌ای که داشـتیم بعضا در چند باره زمانی اتفاق افتاد و یک‌دفعه نبود و چیز جدیدی نیست. قبلا هم با آن مواجه بودیم. حتی اوایل آبان‌ماه سال گذشته نیز جنین اتفاقی در کیفیت هوای تهران افتاد و غلظت ساکس برای چند روز افزایش پیدا کرد. بنابراین انتشار دی‌اکسید کوکور مسبوق به سابقه است و چیز جدیدی نیست. ضمن اینکه تازه‌وارد هم نیست و قبلا شاخص غلظت دی‌اکسید کوکور بالای صد هم می‌رفت و اتفاقا نسبت به سال‌های گذشته وضع‌مان بهتر شده است. اگر گزارش‌های شـرکت کنترل کیفیت هوا را ببینید و نمودار غلظت دی‌اکسـید کوکور را مشاهده کنید، از سال ۹۲ به بعد غلظت میانگین آن کاهش پیدا کرده اسـت. در سال ۹۲ و ۹۳ غلظت میانگین دی‌اکسید کوکور در شهر تهران به‌طور سالانه ۳۵ ppb بود، در سال ۹۷ و ۹۸ نیز این میانگین به ۷ ppb رسـید و یک‌پنجم شد. بنابراین این‌طور نیست که این آلاینده میهمان جدیدی باشد. قبلا هم وجود داشـته و اتفاقا خیلی هم بیشـتر بوده است اما اکنون حساسیت‌ها بر روی آن خیلی زیاد شده اسـت؛ چون بحث مازوت‌سوزی مطرح می‌شود و یکی از شـاخص‌هایی که می‌توان مازوت‌سوزی را حدس زد، همین شاخص دی‌اکسید کوکور است و روی آن حساسیت ایجاد شده است. این آلاینده از قبل هم وجود داشـته و دقیقا به کیفیت سـوخت برمی‌گردد؛ چون قبلا کیفیت سوخت به‌شدت پایین بوده و سوختی که در حمل‌ونقل و همچنین منابع سـاکن مصرف می‌شـد، کیفیت خیلی خوبی نداشت و به‌همین خاطر هم غلظت دی‌اکسید کوکور در آن سال‌ها بسیار بالا بود. ولی به‌تدریج کیفیت سوخت بهتر شد و بنزینی که اکنون مصرف می‌شـود، در مقایسـه با بنزین‌های مصرفی در سال ۹۲ کیفیت متفاوتی دارد و خیلی بهتر شده است. کیفیت گازوئیلی که در خودروها مصرف می‌شود نیز ارتقا پیدا می‌کرده است.

◆ طبق قانون آیا استفاده از سوخت سنگین دارای کوکور مجاز است یا خیر؟

موضوعی که در اینجا مطرح می‌شـود، اسـتاندارد انواع سـوخت اسـت؛ از بنزین گرفته تا گاز، گازوئیل و مازوت. در این زمینه اسـتاندارد ملی وجود دارد. البته اسـتانداردهای بین‌المللی نیز وجود دارد که استاندارد ملی کشـور ما از اسـتانداردهای بین‌المللی گرفته شده اسـت. درعین‌حال در ماده ۱۸ قانون هوای پاک هم تأکید شـده اسـت که انواع سوختی که در کشـور تولید و وارد می‌شود، باید منطبق بر استاندارد ملی سوخت باشد. این تنها حکم در این زمینه اسـت و حکمی وجود ندارد که بگوید در نیروگاه نباید گازوئیل سوزانده شود. آنچه داریم این اسـت که سوخت تولیدی باید منطبق با استاندارد ملی باشد. حالا باید بروبم ببینیم استاندارد ملی چیسـت. برای سوخت مازوت استاندارد ملی یک درصد است، یعنی ۱۰ هزار ppm تعیین شده است؛ درحالی‌که کوکورد موجود در مازوتی که در پالایشگاه‌ها تولید می‌شـود، بالای سـه، چهار درصد است و این یعنی مازوتی که تولید می‌شـود، ۳۰ تا ۴۰ هزار ppm است که منطبق با استانداردهای ملی نیستند. گازوئیل هم همین‌طور؛ گازوئیلی که تولید می‌شود، منطبق با اسـتانداردهای ملی نیسـت و تخلف در اینجا صورت می‌گیرد نه اینکه مثلا تولید گازوئیل یا مازوت ممنوع باشد.

◆ با این اوصاف، آیا مازوت‌سوزی دلیلی برای انتشار دی‌اکسید کوکور است؟

یکی از عوامل افزایش غلظت دی‌اکسید کوکور می‌تواند مصرف مازوت باشـد. اینکه می‌گویم سوخت بی‌کیفیت یعنی در درجه اول سوخت سایع منظور اسـت و ممکن اسـت گازوئیل یا مازوت منظورمان باشد؛ زیرا کیفیت گازوئیل و مازوت نیز با یکدیگر فرق می‌کند. ممکن اسـت مازوت یا گازوئیل کم‌کوکورد داشته باشیم یا گازوئیل پرکوکورد داشته باشیم؛ مثل همین سوختی که اکنون کامیون‌ها از آن استفاده می‌کنند. اما گازوئیلی که ماشین‌های سنگین استفاده می‌کنند کجا و گازوئیلی که نیروگاه‌ها مصرف می‌کنند کجا. اگر محتوای کوکور در گازوئیلی را که کامیون‌ها مصرف می‌کنند در نظر بگیریم، در تهران به‌طور میانگین ۵۰ ppm است؛ اما غلظت محتوای کوکوری که در گازوئیل نیروگاه‌ها اسـت بعضا تا پنج هزار ppm نیز بالا می‌رود و این نشـان می‌دهد که کیفیت گازوئیل نیز با سـوختی که در خودرو مصرف می‌شود و آنچه در نیروگاه‌ها مصرف می‌شود، خیلی فرق می‌کند. بنابراین باید گفت قطعا کیفیت سـوخت عامل اصلی این قضیه اسـت و کیفیت سوختی که در نیروگاه‌ها و صنایع مصرف می‌شود، به‌شدت پایین اسـت و منجر به افزایش غلظت آلاینده ساکس می‌شود.

◆ مسئولان محیط‌زیسـت می‌گویند مازوت‌سـوزی در تهران ممنوع اسـت؛ اما از آنجا که مازوت‌سـوزی یکی از دلایل انتشـار آلاینده سـاکس اسـت، آیا می‌توان گفت در تهران مازوت‌سوزی انجام می‌شود؟

باید دید مطلورخـان از تهران چیسـت. آیا شهر تهران است یا استان؟ اگر منظور شهر تهران اسـت، درست اسـت. نیروگاهی در شـهر به‌جز نیروگاه طرشـت نداریم. اما اگر منظور استان تهران باشد، همه نیروگاه‌هایی که وجود دارند، به نوعی بر روی کیفیت هوای تهران تاثیرگذار هسـتند. نیروگاه‌های خارج از اسـتان تهران نیز جندان تاثیر خاصی بر کیفیت هوای تهران ندارند و درواقع نیروگاه‌هایی که داخل اسـتان تهران هستند، بر روی کیفیت هوای تهران تاثیرگذار هستند.

◆ طبق آمار از ابتدای سـال تاکنون ۲۳ جلسـه کمیته اضطرار آلودگی هوا در اسـتان تهران تشـکیل شده است. به نظرشـما برگزاری این جلسات و مصوبات آن، درکاهش آلودگی هوا اثرگذار است یا خیر؟

برگزاری جلسـه به خـودی خود تاثیری در کاهش آلودگی هوا نـدارد. مصوبات آن هم به خودی خود اثربخش نیسـت، بلکه مصوبات وقتی تاثیرگذار است که اجرا شود. قطعا وقتی مصوبه‌ای اجرا نمی‌شود، تاثیرگذار نخواهد بود. البته مصوبه داریم تا مصوبه و فقط نباید بحث تعطیلی مراکز آموزشی را در نظر گرفت؛ زیرا راهکار کاهش آلودگی هوا نیست و صرفا تصمیماتی که در شرایط اضطرار آلودگی هوا گرفته می‌شـود، برای این اسـت که شـهروندان کمتر آسـیب ببینند. مصوباتی که درواقع بر روی کاهش آلودگی هوا اثرگذار باشـد، اگر اجرا شـود، می‌تواند تاثیرگذار باشد اما اصـال فقط ۲۳ جلسه تشکیل شده اسـت. سال قبل چند جلسـه تشکیل شده اسـت. در ۱۰ سـال اخیر چند جلسـه تشکیل شده اسـت؟ سال‌های سـال است که این جلسات تشکیل می‌شود و این فقط یک مدل از جلساتی اسـت که در کشور برای آلودگی هوا تشکیل می‌شود. یک مدت کارگروه ملی آلودگی هوا را داشـتیم که اخیرا هم خـدوم مسـئول آن بودم و تشـکیل جلسـه می‌داد؛ به‌طوری که از سـال ۹۵ تا ۹۹ بیش از ۴۰ جلسـه در این فاصله زمانی تشـکیل شـد. به غیر از آن تعدادزیادی کمیته، جلسـه و کارگروه و زیرگروه در نهادهای مختلف ازجمله نهاد ریاسـت‌جمهوری، مجلس، سازمان بازرسی، سـازمان محیط زیست و وزارت کشور به‌نام آلودگی هوا تشکیل شده است. در این شرایط در مدت شش سال اخیر بالای ۵۰۰ تا ۶۰۰ جلسـه و انواع کارگروه تشکیل شده اسـت. اگر قرار بود این جلسات نتیجه‌بخش باشد، برای اینکه تاثیر آن را می‌دیدیم. برگزاری این جلسات وقتی تاثیرگذار اسـت که اولا مصوبات آن تاثیرگذار باشد و دوما مصوبات اجرا شـود ولی تا وقتی اجرا نشـود هزار جلسـه هم که تشکیل شود، فایده‌ای ندارد و تاثیری هـم در کاهش آلودگی هوا ندارد. معتقدم اگر همان مصوبات سـال‌های قبل را اجرا کنند، خیلی بهتر از این اسـت که دوباره جلسـه تشکیل دهند.

◆ چاره کاهش آلودگی هوا چیسـت؟ به‌ویژه برای آلایندگی دی‌اکسید کوکور چه اقدامات اثربخشی می‌توان انجام داد؟

مشـخص اسـت قانون بالادسـتی هوای پاک را داریم. در قانون هوای پاک هر راهکاری که بخواهید، وجود دارد. منتوع اسـت و راهکارهای آن برای همه منابع مشـخص اسـت و اگر این قانون اجرا شود، طبیعی اسـت که هوای پاک خواهیم داشـت. چیز دیگری نمی‌خواهیم مگر اینکه همـان قانون را به‌طور کامل اجرا کنیم. اگر این‌طور شود، مسئله آلودگی هوا حل می‌شود. اما تا وقتی پاس‌کاری می‌کنیم و هر سال برای حل آلودگی هوا زسـت می‌کریم و سـپس انگار اتفاقی نیفتاده است و تا زمانی که حل معضل آلودگی هوا در حد حرف باشـد و عملی اتفاق نیفتد، طبیعی اسـت که نمی‌شود انتظار خاصی داشت که تغییری در کیفیت هوا ایجاد شـود. بنابراین چاره‌اش همان اجرای قانون هوای پاک اسـت و چاره‌ای دیگر نداریم و همان قانونی را که قبلا نوشـته