



محسوس است. میزان گرگ در گازوئیلی که مصرف می شد ۷ هزار قسمت در میلیون بود و الان کاهش آشکاری داشته است. از سوی دیگر خودروسازهای ما هشت سال اجرای استاندارد دیورو ۴ را به تأخیر انداختند، اما اکنون این استاندارد را اجرا می کنند و سازمان محیط زیست به طور مستمر ارزیابی های لازم را روی خطوط تولید انجام می دهد. از طریق بازرسی هایی که انجام دادیم نیز دی ۹۳ اعلام کردیم ۵ نوع خودرو با استاندارد ها انطباق ندارند و اجازه شماره گذاری به آن ها را نداریم.

البته مجلسی ها درباره آلوده بودن بنزین به گزارش بازرسی وزارت بهداشت اشاره کرده اند یعنی همان دستگاهی که شما معتقدید در این خصوص با شما هم سو بوده است؟

ببینید، دستگاه مسئول در اندازه گیری کیفیت شاخص های مختلف هوا، سازمان حفاظت محیط زیست است. درباره این موضوع مشخص هم وزارت بهداشت کاملاً نظرات ما را تأیید کرده و می کند. حتی آقای دکتر قاضی زاده هاشمی وزیر بهداشت نامه ای را که به آقای لاریجانی دادیم امضا کردند بنابر این آن ها با نظرات ما موافق هستند. هیچ اختلاف نظر دیگری هم در این خصوص بین دستگاه های دولتی وجود ندارد.

اصلاً بنزین چندمین عامل تأثیر گذار در بحث آلودگی هواست؟

به دلیل آن که میزان مصرف بنزین در شهری مثل تهران روزانه ۱۰ میلیون لیتر است، بنابر این در آلودگی هوا نقش کلیدی دارد. البته فرسودگی و تعداد زیاد خودروها، استفاده نبروگاه ها از سوخت های سنگین مثل مازوت، بحث منابع آلاینده خانگی که حدود ۱/۵ تا ۲ میلیون واحد آلاینده خانگی را شامل می شود، موضوع صنایع اطراف تهران یا شهرهای بزرگ دیگر که می توانند در آلودگی شهرها موثر باشند، همه به این معضل دامن می زنند ضمن آن که مدتی است ما پدیده گردوغبار را هم داریم. البته مسئله گردوغبار داستان مجزایی است.

موضوع دیگری که دارای اهمیت است و به خصوص وقتی شما عضو شورای شهر تهران بودید بر آن تأکید داشتید مسئله پارازیت هاست؟ صراحتاً بگویید آیا تأثیر امواج الکترومغناطیس بر سلامت مردم به صورت علمی تأیید شده است؟

در زمانی که بنده عضو شورای شهر بودم، گزارش هایی داشتیم مبنی بر این که در بخش هایی از دستگاه های صادر کننده امواج به خصوص امواجی که در ماهواره ها ایجاد اختلال می کنند یا جمینگ نظارت کافی وجود ندارد. ابراز نگرانی ما، در شورای شهر این بود که هر جا این امواج الکترومغناطیس ساطع و تولید می شود باید از یک سری ضوابط و استانداردها هم پیروی کند و دستگاه های ناظر باید اجرای آن استاندارد ها را تأیید کنند. به عبارتی کافی

بازسازی کنیم.

موضوعی که در بحث محیط زیست اهمیت دارد مسئله آلودگی بنزین پتروشیمی و بنزین داخلی است. شما معتقد بودید این بنزین ها آلوده است، اما مجلسی ها حرف دیگری می زدند؛ آیا بالاخره درباره این مسئله به نتیجه گیری کلی رسیدید؟

البته در مجلس هم افراد خاصی پیگیر این موضوع بودند و گر نه کلیت مجلس با نظر ما موافق بودند. گزارش های ما به طور کامل مستند بود. در بین دولت هم، ما به عنوان سازمان حفاظت از محیط زیست با وزارت بهداشت، سازمان ملی استاندارد و وزارت نفت کاملاً همسو بودیم. حتی ما نامه مشترکی به آقای لاریجانی رئیس مجلس ارائه دادیم و در آن اشاره کردیم که متأسفانه در سال های ۸۹، ۹۰، ۹۱ و حتی ۹۲ میزان آلاینده های آروماتیک مانند بنزین که بسیار خطرناک و سرطان زاست در شهرهای بزرگ بسیار بالا بوده است. اندازه گیری ها این را نشان داد. این اندازه گیری ها توسط شهرداری و سازمان حفاظت محیط زیست انجام شد، منتهی گزارش سازمان به جایی ارجاع نشد و این گزارش در داخل سازمان ماند. علاوه بر آن، این اندازه گیری در کیفیت خود بنزین هم انجام شد و نشان داد در بنزین میزان آروماتیک و بنزین بسیار بالاتر از حد مجاز بوده است. این بررسی را دانشگاه ها که مراکز مستقلی هستند هم تأیید کردند. تمام این آمار و اطلاعات به صورت دقیق و علمی و کاملاً کارشناسی شده، در اختیار مجلس و تمام مراجعی که خواستار این اطلاعات بودند قرار گرفت. به نظر من جای شبهه ای نیست. البته عده ای از نمایندگان کمی نگرانی سیاسی داشتند در حالی که این مسئله اصلاً مسئله سیاسی نیست. درست است در چنین موقعیتی کشور در شرایط دشواری قرار گرفت ولی در آن شرایط باید بهترین تصمیم را اتخاذ می کردند. البته به دلیل عوارض و آثار بلندمدت روی مردم لزوماً تصمیمی که گرفته شد بهترین تصمیم نبود. به خصوص آن که سازمان حفاظت از محیط زیست و دولت یازدهم قرار است با مردم روبرو است باشد. ما نمی توانیم این حقایق را از مردم پنهان یا کتمان کنیم. این ها واقعیت است و به همین دلیل هم دولت تصمیم درستی را مبنی بر حذف بنزین پتروشیمی از خرجه مصرف و کاهش میزان بنزین در بنزین عرضه شده در جایگاه ها اتخاذ کرد و نتیجه آن مصوبه دولت در تاریخ ۹۳/۱۱/۲ بود. ما برای رسیدن به برنامه ای که داشتیم با برنامه خروج بنزین غیر استاندارد از چرخه و وارد کردن بنزین یورو ۴ هدف گذاری کردیم. خوشبختانه تا الان این کار خیلی بهتر از برنامه مصوب انجام شده است. به عبارتی در شهرهایی مثل تهران، کرج، اراک، تبریز، مشهد، اصفهان و اهواز به تدریج بنزین یورو ۴ عرضه می شود و با این اقدام کاهش آلودگی هوا و کاهش آلاینده هایی چون بنزین و گوگرد کاملاً

بی رویه عمل شد. به عنوان مثال حفاظت از منابع آب و جلوگیری از آلودگی و برداشت های بی رویه، برنامه های بسیار جدی ما بود، اما متأسفانه برداشت بی رویه از منابع آبی که اکنون به بیلان منفی آب رسیده است به دوران گذشته بر می گردد. اگر اکنون بگوییم ۱۲۰ میلیارد متر مکعب برداشت آب مابیلان منفی دارد، به اعتقاد کارشناسان نزدیک به ۸۰ میلیارد متر مکعب برداشت این آب متعلق به ۸ سال گذشته است. یعنی شرایط بدتر شده است. طی این مدت سفرها افت کرد و تالاب ها خشک شد. دریاچه ارومیه به این وضعیت رسید. رسیدن دریاچه ارومیه به این شرایط، حاصل بی توجهی جدی بود. زیاده خواهی های مادر باره دریاچه ای که خودش حبابه و ۱۲ میلیارد متر مکعب آب داشت، آن هم با حفر چاه های غیر مجاز، فقدان نظارت، احداث سد، توسعه بی رویه کشاورزی، آبیاری غرقابی، تغییر الگوی کشت از انگور به سیب و چغندر که مصرف آب آن با این تغییر الگوی کشت ۵ تا ۸ برابر شد همگی باعث ناگوار شدن وضعیت شد.

همه این اتفاقات بدون هیچ برنامه و سیاست گذاری صحیح، اتفاق افتاد. ما دوره سختی را پشت سر گذاشتیم. در این شرایط اولین کار دولت رویه روشن شدن با واقعیت ارومیه بود. خوشبختانه دکتر روحانی شجاعانه در برنامه هایشان بحث محیط زیست را مطرح کردند. اکنون نیز سخت ترین و دشوارترین کارها برنامه های بلندمدت محیط زیستی است. چون هیچ کدام از این مشکلات راه حل آنی ندارد. هیچ کدام افتتاح پروژه نیست بلکه همه این ها به برنامه های بلندمدت نیاز دارد و با کار و هماهنگی بین بخشی حل می شود. همین الان برای حل معضل ارومیه با کمک مسئولان مرتبط و ستاد نجات و احیای دریاچه ارومیه کارهای خوبی انجام داده ایم. تمام دستگاه ها در حال کار هستند. مکرر جلساتی داریم برای ارزیابی برنامه های محیط زیست، برنامه هایی مثل حفاظت از تالاب ها؛ مقابله با بحث گردوغبار ناشی از دریاچه، آموزش کشاورزان و اصلاح الگوی کشاورزی پایدار؛ این ها کارهای سختی است. هیچ کدام طرح افتتاح و یا رویان بریدن نیست.

آیا اصلاً گزارشی مکتوب از وضعیت محیط زیست ایران وجود دارد؟ از آن جهت این سوال را مطرح می کنم که شاید وجود چنین گزارشی، از خدادهای و خطاهای تکراری جلوگیری کند؟

انجام اقداماتی برای گردآوری اطلاعات و آمار محیط زیست از سال ۸۰ شروع شد و ما اولین گزارش وضعیت محیط زیست ایران را در سال ۸۲ منتشر کردیم. دومین گزارش نیز در سال ۸۳ منتشر شد و بسیار امیدوار بودیم که دولت بعد، این روند را ادامه بدهد، اما متأسفانه هیچ گزارش دیگری منتشر نشد و ما از این موضوع هیچ خروجی نداشتیم که در اختیار سیاست گذاران، مدیران و تصمیم گیران و یا عموم مردم قرار بدهیم و نسبت به آینده به آن ها هشدار بدهیم. اما پیگیر هستیم سومین گزارش وضعیت محیط زیست ایران را که گزارش ۹۰ یا ۱۰ ساله است منتشر کنیم. این گزارش با شاخص های بین المللی از جمله شاخص های پایداری محیط زیست سازمان ملل (ESI) کاملاً همخوانی دارد و قابل مقایسه است و ما می توانیم بر اساس آن خودمان را با کشورهای منطقه و دنیا مقایسه کنیم.

ایران از نظر شرایط زیست محیطی چه جایگاه و رتبه ای دارد؟

در حال حاضر تبه واحدی نحوه و شاخص های رتبه بندی تغییر کرده است. سقوط رتبه ایران در یک دوره کاملاً محرز بود. ضمن آن که در ۲ زمینه آب و انرژی مشکل حادث داشتیم. مادر زمینه الگوی مصرف آب، مدیریت و حفاظت از منابع آب در مقابل آلودگی و بهره برداری های بی رویه، روند صحیحی نداشته ایم و در این موضوعات به بازنگری جدی نیاز داریم. در بحث انرژی هم تقریباً به همین شکل است. مصرف انرژی ما هم بی رویه بوده و همین امر باعث آلودگی شدید هوا در شهرها، اتلاف منابع و غیر اقتصادی شدن آن ها شده، هر دوی این مسائل، جزو موضوعاتی بوده که رتبه ما را پایین آورده است. بنابر این اکنون باید کار و تلاش کنیم و تمام سرمایه هایمان را به میدان بیاوریم تا سرمایه اصلی که طبیعت است را

زیاده خواهی های مادر باره دریاچه ای که خودش حبابه و ۱۲ میلیارد متر مکعب آب داشت، آن هم با حفر چاه های غیر مجاز، فقدان نظارت، احداث سد، توسعه بی رویه کشاورزی، آبیاری غرقابی و تغییر الگوی کشت باعث ناگوار شدن وضعیت شد

