

سپهرغرب، گروه زیست‌بوم –
پاهره ترابی‌مهوش، به گفته معاون محیط زیست انسانی اداره کل حفاظت محیط زیست استان همدان تنها در سه جایگاه سوخت استان طرح کهاب به طور کامل انجام شده این در حالی است که به گفته این مقام مسئول بر ۱۰۰ جایگاه سوخت در استان وجود دارد که تنها مرحله نخست طرح در آن‌ها به اجرا درآمده است.

انتشار بخارات بنزین از جایگاه‌های عرضه سوخت یکی از مهم‌ترین عوامل آلودگی هواس‏ت و این عامل جزو آن دسته از منابع آلاینده هواس‏ت که علاوه بر ضرر و زیان ناشی از ایجاد آلودگی هوا، زیان اقتصادی دیگری از منظر اتلاف سوخت در کشور ایجاد می‌کند. بنابراین کنترل و جلوگیری از این تبخیر اهمیت دوچندان پیدا می‌کند.

در ایران اقدامات مربوط به جلوگیری از تبخیر بنزین از سال ۱۳۸۵ و همزمان با پیمان کیوتو شروع و نخستین مصوبه در این خصوص در سال ۱۳۸۷ تصویب شد که مطابق آن وزارت نفت مکلف شد طرح کهاب (کاهش، هدایت، انتقال و بازیافت بخار بنزین) را در همه مسیر انبارش تا مصرف بنزین در کشور اجرا کند. حال آنکه طبق آمار مرکز مطالعات مجلس شورای اسلامی در اسفندماه سال ۱۴۰۰ از مجموع بیش از ۳۰ انبار سوخت در کشور کمتر از ۱۰ عدد از آن‌ها در حال اجرای طرح کهاب هستند. در حدود ۱۲ هزار تانکر حمل سوخت در کشور نیز حدود ۷۰ درصد هنوز به الزامات طرح کهاب مجهز نشده‌اند. در جایگاه‌های توزیع سوخت نیز بخش دوم این طرح که تجهیز نازل‌هاست به هیچ وجه عملیاتی نشده به این ترتیب می‌توان گفت درصد زیادی از طرح کهاب در کشور پس از ۱۳ سال هنوز به اجرا در نیامده است.

بنابراین با توجه به اهمیت موضوع برآن شدیم تا در این ارتباط با یوسف رشیدی، کارشناس آلودگی هوا و عادل عربی، معاون محیط زیست انسانی اداره کل حفاظت محیط زیست استان همدان گفت‌وگویی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید:

کارشناس آلودگی هوا بیان اینکه طرح کهاب طرحی است که در تمامی نقاط جهان در راستای کاهش آلودگی متأثر از انتشار بخارات بنزین مورد استفاده قرار می‌گیرد، گفت: لزوم توجه به اجرایی شدن این طرح را می‌توان در سه بخش مورد بررسی قرار داد.

یوسف رشیدی با تأکید بر اینکه نخستین

موضوع در لزوم اجرایی شدن این طرح، به جلوگیری از هدررفت بنزین به‌عنوان یک سرمایه ملی بازمی‌گردد گفت: اجرای این طرح در مراحل بارگیری کامیون‌ها، تخلیه بنزین در مخازن پمپ بنزین‌ها و سوختگیری توسط کاربران و شهروندان در خودروها از اهمیت بالایی برخوردار است.

وی با اشاره به اینکه از طریق اجرای این طرح بخارات بنزین جمع‌آوری شده و دوباره این مواد به بنزین و سوخت بدل می‌شوند، اذعان کرد: دومین دلیل اهمیت اجرای این طرح به این موضوع بازمی‌گردد که بخارات بنزین حاوی ترکیبات بعضاً بیماری‌زایی هستند که ازجمله این مواد می‌توان به بنزن و تونوان و برخی کربوهیدرات‌ها که بعضاً سرطان‌زا هستند اشاره کرد.

این کارشناس محیط زیست با بیان اینکه سومین دلیل اهمیت اجرای این طرح به این مسئله بازمی‌گردد که یکی از عوامل آلاینده ثانویه هوا در شهرهای صنعتی ترکیب اکسیدهای ازت و هیدروکربن‌های نسوخته است، تشریح کرد: اگر هیدروکربن‌های نسوخته را وارد اتمسفر کنیم ممکن است تشکیل لایه ازن داده و منجر به آلاینده‌گی‌های ثانویه شود.

رشیدی ادامه داد: بنده به این امر واقف نیستم که در کشور چند جایگاه سوخت به تجهیزات مورد نیاز اجرای طرح کهاب مجهز شده‌اند اما نکته اصلی این است که این قانون مصوب سال ۱۳۸۷ بوده و در دولت‌های مختلف از آن به‌عنوان یک ضرورت یاد شده اما در خصوص چرایی اجرایی نشدن آن باید بگویم صرفاً نمی‌توان سازمان محیط زیست را مقصر قلمداد کرد زیرا امروز با کوهی از قوانین و مقررات در این حوزه مواجهیم که اجرایی نشده‌اند.

وی با تأکید بر اینکه در این موضوع که مورد غفلت واقع شده سازمان حفاظت از محیط زیست و وزارت نفت باید عزم جدی‌تری را در اجرای آن به‌کار گیرند، اظهار کرد: نتیجه مطلوب اجرایی شدن این طرح فواید زیست‌محیطی و صرفه‌جویی‌های اقتصادی را به‌دنبال خواهد داشت.

در ادامه معاون محیط زیست انسانی اداره کل حفاظت محیط زیست استان همدان نیز در ادامه با بیان اینکه منشأ قانونی طرح کهاب به ماده ۱۶ آیین‌نامه فنی ماده دو قانون هوای پاک بازمی‌گردد، گفت: طبق این ماده قانونی وزارت

اجرای نیم‌بند طرح کهاب در همدان

نفت از طریق شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران موظف است با استفاده از ظرفیت بخش خصوصی و با رعایت قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور و حمایت از کالای ایرانی– مصوب ۱۳۹۸– نسبت به تکمیل طرح کهاب (کاهش، هدایت، انتقال و بازیافت بخارات بنزین) در کلیه مبادی مربوط، اعم از انبارهای نفت، جایگاه‌های عرضه سوخت بنزین و نفتکش‌ها اقدام کند.

عادل عربی افزود: طبق این قانون قرار بود کلیه جایگاه‌های بنزین نسبت به نصب تجهیزات و بهره‌برداری کامل از طرح کهاب بر اساس زمان‌بندی خاص یعنی جایگاه‌های تازه‌تأسیس در زمان بهره‌برداری از ابتدای مهرماه سال ۱۳۹۹، جایگاه‌های داخل، محدوده شهری کلان‌شهرها و مراکز استان‌ها تا پایان سال ۱۴۰۰ و سایر جایگاه‌ها تا پایان سال ۱۴۰۱ اقدام کنند.

وی با تأکید بر اینکه طبق تبصره یک این قانون، جایگاه‌های داخل محدوده شهری (خصوصاً جایگاه‌های مجاور مناطق مسکونی، مراکز آموزشی، مراکز درمانی، اداری، نظامی و مانند آن) و همچنین جایگاه‌های دارای بالاترین میزان فروش روزانه، در اولویت اجرای طرح خواهند بود اظهار کرد: با توجه به اتمام مهلت تعیین‌شده در بند (۱) ماده (۱۶) آیین‌نامه اجرایی ماده (۲) قانون هوای پاک، مبنی بر موظف کردن همه جایگاه‌های بنزین برای نصب تجهیزات و بهره‌برداری از طرح کهاب تا پایان سال ۱۴۰۱ و اعلام وزارت نفت مبنی بر عدم امکان اجرای طرح مذکور تا پایان مهلت تعیین‌شده به‌دلیل مشکلات اجرایی خارج از اختیارات شرکت مجری، هیئت وزیران با تمدید مهلت تعیین‌شده موافقت کرد.

وی با بیان اینکه طبق تمدید مهلت

اعمال‌شده، مهلت تجهیز به‌منظور اجرای طرح

کهاب برای جایگاه‌های بنزین (به‌جز جایگاه‌های

تازه‌تأسیس)، انبارها (به‌جز انبارهای تازه‌تأسیس)

و نفتکش‌های حمل بنزین به جایگاه‌ها، تا پایان

سال ۱۴۰۳ تمدید شد اذعان کرد: همچنین به

موجب مصوبه دولت، جایجایی سوخت بنزین در

سراسر کشور از ابتدای سال ۱۴۰۴، صرفاً توسط

نفتکش‌های مجهز به تجهیزات طرح کهاب انجام

خواهد شد.

معاون محیط زیست انسانی اداره کل حفاظت

محیط زیست استان همدان با اشاره به اینکه

سازمان حفاظت از محیط زیست با تمدید این

مهلت مخالف بود و مراتب مخالفت خود را نیز

طی نامه به مقامات ارسال کرد، افزود: طبق برآوردهای صورت‌گرفته از سوی سازمان، سالانه بالغ بر ۳۰۰ هزار لیتر بنزین از طریق مبادی مختلف طی فرایند انتقال سوخت‌گیری و نفت‌کش‌های بنزین در کشور بخار می‌شود، به لحاظ رالی به معنای هدررفت سرمایه عظیمی است.

عربی با تأکید بر اینکه علاوه بر مشکلات عدیده این بخارات به لحاظ آلاینده‌گی هوا و سرطان می‌شود، اذعان کرد: در این خصوص و شیمیایی‌خطرناکی است که به لحاظ سلامت برای مردم مشکل‌ساز است زیرا این آلاینده‌گی‌ها در موارد بسیاری منجر به بروز بیماری‌های ریوی و سرطان می‌شود، اذعان کرد: در این خصوص طبق آیین‌نامه، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی موظف به نظارت بر اجرای طرح کهاب و کنترل بهداشت حرفه‌ای و محیطی در جایگاه‌ها است.

وی با تأکید بر اینکه چون نظارت بر اجرای طرح کهاب جز قوانین هوای پاک به حساب می‌آید و بر عهده سازمان حفاظت از محیط زیست است، تشریح کرد: در حال حاضر در استان ۱۰۰ جایگاه بنزین داریم که در همه این جایگاه‌ها فقط مرحله نخست طرح به اجرا درآمده است.

وی در تبیین مرحله نخست اجرای طرح

کهاب، افزود: این مرحله شامل فرایندی است که نفتکش در حال انتقال سوخت به مخازن جایگاه است که در مراحل مختلف انتقال بنزین از مبادی مهم‌ترین منبع انتشار آلاینده‌گی و بخارات است. عربی با تأکید بر اینکه تاکنون تنها سه جایگاه نسبت به اجرای طرح کهاب در استان اقدام کردند که دو جایگاه آن جز جایگاه‌های جدیدالاحداث و دیگری با توجه به قرار گرفتن در نزدیکی منطقه مسکونی جز اولویت‌ها بود تشریح کرد: مجتمع خدماتی رفاهی پارس واقع در اتوبان ساوه، جایگاه دانشگاه به‌دلیل مجاورت با منطقه مسکونی و داشتن نشتی و در پی آن نارضایتی مردم منطقه مبنی بر بوی آزاردهنده به شعاع ۱۰ متری در مجاورت زیرگذر پژوهش و مجتمع خدماتی رفاهی «کهکشان» در مسیر اسدآباد به همدان ازجمله جایگاه‌هایی هستند که در آن‌ها طرح کهاب به طور کامل اجرا شده است.

وی با تأکید بر اینکه به‌دلیل قرار گرفتن انبارهای نفت استان در خارج از محدوده، طبق قانون لازم نیست در آن‌ها طرح کهاب اجرا شود؛ اظهار کرد: ۴۷ تانکر نفتکش استان نیز برابر همدان ازجمله جایگاه‌هایی هستند که در آن‌ها طرح کهاب به طور کامل اجرا شده است.

وی با تأکید بر اینکه به‌دلیل قرار گرفتن انبارهای نفت استان در خارج از محدوده، طبق قانون لازم نیست در آن‌ها طرح کهاب اجرا شود؛ اظهار کرد: ۴۷ تانکر نفتکش استان نیز برابر همدان ازجمله جایگاه‌هایی هستند که در آن‌ها طرح کهاب به طور کامل اجرا شده است.

صیدی که حیات دریا را به خطر می‌اندازد

منطقه به‌دست می‌آورند، موافقت خود را برای صید در بازه ۳۰ تا ۴۵ روزه صیادان جنوب در خلیج فارس اعلام کرده‌ایم. اما صحبت‌هایی که با سازمان شیلات داشته‌ایم این صید هم باید مدیریت شود.

باید به سمت آبی‌پروری رفت
طالبی‌متین ادامه داد: صید ترال کلاً مخرب هست مخصوصاً کف را که کامل تخریب می‌کند، این جوامع را باید به سمت آبی‌پروری سوق داده شود، باید به دریا فرصت برای بازسازی خودش داده شود وگرنه محیط زیست دریایی نابود می‌شود. وضعیت ذخایر دریایی ما زیاد خوب نیست برای همین باید به سمت آبی‌پروری برویم آن هم نه به‌صورت سنتی که به شکل مدرن، یعنی در کمترین فضا بیشترین ظرفیت را داشته باشیم و بیشترین بازدهی و تولید را داشته باشیم.

وی ادامه داد: یکی از این روش‌ها مدار بسته است که در فضای کم بیشترین بازدهی و تولید را داشته باشد و حتی پساب آن کم‌ترین ضرر را برای محیط‌زیست داشته باشد. به سری از جوامع صیادی هستند که به‌دنبال صید ترال هستند. از سه‌سال‌های قبل ما به سازمان شیلات اعلام کردیم که نباید اجازه دهد که تعداد کشتی‌های ترال زیاد شود چون اگر این کشتی‌ها زیاد شود دشوار را صاحب حق می‌دانند و در آینده چالش برای محیط‌زیست ایجاد خواهند کرد و داشته‌هایی که متعلق به همه است را می‌خواهند کنند، نباید به این سمت رفت که این کشتی‌ها از رده خارج و برای آن‌ها اشتغال جایگزین ایجاد شود.

سرپرست دفتر حفاظت از زیست‌بوم‌ها و سواحل دریایی ادامه داد: باید به سمت آبی‌پروری در دریا برویم در برنامه ششم سازمان شیلات آورده شده که ۲۰۰ هزار تن باید این در سال تولید این‌گونه از آزیبان باشد. سازمان محیط زیست همکاری خوبی در این زمینه انجام داده است و تمام پهنه‌های دریایی و ظرفیت‌های آن‌ها را مشخص کرده‌ایم، تعداد مجوزهای ما بیش از ۲۵۰ هزار تن هم رسیده بود ولی کمتر از ۱۰ درصد حاصل تولید بوده است ما اعتقاد داریم بیش از این نمی‌شود از دریا صید داشت. هر روز تعداد بهره‌برداران زیاد می‌شود اما منابع ما محدود است. اجازه صید بیشتر را نباید بدهیم.

طالبی‌متین گفت: باید به سمت آبی‌پروری برویم، می‌شود در قالب تعاونی‌های صیادی هر کدام یکی از قفس‌های پرورش را داشته باشند و به پرورش ماهی بپردازند.

باید دید با تمام ضررهایی که صید ترال دارد آیا زور افراد ترال‌دار بیشتر است و موفق می‌شوند که این صید پر از ضرر را مجدد راه‌اندازی کنند یا نه؟