هزار وعده خوبان یکی وفا نکند

یادش بخیر! آن روزها که استاد، سر کلاس از آلاینده‌های هوا حرف می‌زد، جسمم در کلاس بود و حواسم جای دیگر! و حال که دلم حتی برای لحظات کسل کننده کلاس هم لک زده حرف‌های استاد در گوشم زنگ می‌زند که می‌گفت: «اولین و مهم‌ترین عامل ایجاد هر نوع آلودگی افزایش جمعیت است.» روزی که استاد این حرف‌ها را می‌زد من مشغول کشیدن شکل یک شکلات روی کاغذ بودم و حالا که حاضرم تمام شکلات‌های دنیا را بدهم تا یک لحظه به آن زمان برگردم، عمیقا درک می‌کنم که افزایش بی‌رویه جمعیت چقدر می‌تواند در بحران آلودگی تاثیر داشته باشد. نیازی به تفکرات عمیق نیست، نمونه بارز افزایش جمعیت، در ترافیک و آلودگی حاصل از آن هویدا است.

قیافه شیک و متالیک خودروها زمانی وحشت‌انگیز می‌شود که بدانیم حدود ۷۰ درصد آلودگی هوای شهرمان را همین اتومبیل‌های خوشرنگ و براق ایجاد می‌کنند. آن وقت است که پی می‌بریم ذرات معلق ناشی از ساییدگی لاستیک ماشین‌هایی که دایم در شهرمان در حال تردد هستند، آسمان آبی‌مان را به رنگ خاکستری در می‌آورد و منواکسید خارج شده از اگزوز آن‌ها نفس‌هایمان را خاکستری می‌کند. همه مردم شهر من با کلمه ترافیک آشنا هستند. جای تعجب نیست که این کلمه انگلیسی به گوش همه مردم آشناست چرا که مردم شهر من سال‌هاست که با ترافیک زندگی کرده‌اند و بی آن‌که تمایل داشته باشند آن را لمس کرده‌اند. اما واقعا ترافیک از چه زمانی به تهران آمد و بلای زندگی مردم شد؟

این سوالی بود که ذهن مرا مشغول کرده بود تا این‌که سرانجام دانستم که آلودگی هوای تهران قبل از انقلاب و پس از افزایش تعداد خودروها حالت جدی به خود گرفت، به حدی که حتی در دهه ۴۰ سمپوزیوم آلودگی هوا تشکیل شد. این مساله نشان می‌دهد که حتی آن زمان هم مساله ترافیک وآلودگی هوای ناشی از آن معضل جدی پایتخت بود. اما بعدها با شروع انقلاب و بعد هم جنگ بحث داغ ترافیک کم کم سرد شد تا این‌که در سال ۷۱-۷۰ مجددا جدی شد و شهرداری تهران را به تکاپو انداخت. حدود سال‌های ۷۰-۷۱ شهرداری تهران خطر جدی آلودگی هوا را حس و مطالعه بزرگی را آغاز کرد که این مطالعات با کمک بانک جهانی محیط زیست و صندوق تسهیلات زیست محیطی «جف» منجر به تدوین برنامه‌ای به نام «برنامه جامع کاهش آلودگی هوای تهران ناشی از حمل و نقل» شد. در حین این مطالعات، همکاری دیگری با مجموعه ژاپنی «جایکا» آغاز شد و قرار شد این مجموعه مسئولیت مدیریتی این برنامه را بر عهده بگیرد و طرحی جهت کاهش آلودگی هوای تهران ارائه کند.

سرانجام بعد از چندین سال تحقیق و تفحص، برنامه‌ریزی این ۲ طرح آماده شد و حاصل آن، چه شده باشد خوب است؟! مطالعات حاصل از این طرح‌ها به صورت بسیار شیک مجلد شدند و خیلی محترمانه در کتابخانه قرار گرفتند و هیچ کس به طور جدی سراغی از آن‌ها نگرفت و همه دنبال کارهای دیگرشان رفتند.

اما ترافیک ول کن نبود و روز به روز بیشتر و بیشتر می‌شد و با بزرگتر شدنش ما را از آسمان آبی دورتر می‌کرد. حتما همه بچه‌های بیزار از مدرسه، تعطیلات قبل سال ۷۹ را به یاد دارند و می‌دانند که آلودگی هوا چه خدمت بزرگی به آن‌ها کرد و مدارس را چندین روز به تعطیلی کشاند.

اما این بحران آلودگی واقعا فاجعه بود و متاسفانه به خاطره‌ها هم نپیوست چون امسال هم این بحران تکرار شد و باز هم مدارس تعطیل شدند و تعطیلی مدارس به خاطر آلودگی هوا تبدیل به یک اتفاق مداوم هر ساله شده است.

سال ۷۹ پس از وضعیت بحران و چندین

مرجان حاج حسنی
کارشناس محیط زیست، روزنامه نگار

بـار تعطیلی مدارس، مسـئولین به فکر افتادند که مطالعـات ژاپنی‌ها و سـوئدی‌ها را از کتابخانـه خارج کنند و با مطالعات فرهنگسـتان علوم جمهوری اسلامی ادغام کنند این کار بر عهده کمیته تلفیق قرار گرفت. در این برنامه نمایندگان محیط زیست، شهرداری، وزارت نفت، وزارت صنایع و سایر ارگان‌های ذی‌ربط شرکت داشتند و سرانجام حاصل این همکاری‌ها برنامه‌ای شد به نام «برنامه کاهش آلودگی هوای تهران».

طبق این برنامه قرار شـد طی ۱۰ سـال و در ۷ محور هوای تهران به حد استاندارد سازمان جهانی بهداشت برسد. اما به طور حتم این برنامه به درسـتی اجرا نشـده و گرنه از سـال ۷۹ تاکنون ما حدود ۱۷ سال را پشـت سر گذاشـته‌ایم و از ۱۰ سال پیش‌بینی شده در برنامه هم عبور کرده‌ایم با این حال نه تنها به وضعیت استاندارد نزدیک نشده‌ایم بلکه هر روز از آن دورتر و دورتر می‌شویم. محورهای برنامه کاهش آلودگی هوا به این شکل است:

۱- به استاندارد رساندن خودروهای نو
۲- از رده خارج کردن خودروهای فرسوده
۳- بهبود سوخت
۴- ارتقای حمل و نقل عمومی
۵- معاینه فنی خودروها
۶- مدیریت ترافیک
۷- آموزش

نیازی نیست خیلی روی این محورها تامل کنیم .با یک نگاه اجمالی می‌توان دریافت که طی این چند سال کدام یک از این محورها به نحو احسـن به مرحله اجرا در آمده و در اجرای کدام یک از آن‌ها کوتاهی شـده اسـت؟!! تمام مردمی که در شهرهای بزرگ زندگی می‌کننـد می‌تواننـد در مورد اجراشـدن یا نشـدن هر کـدام از این محورها اظهار نظر کنند.

آیا مسئولین به وظیفه خود عمل می‌کنند؟

متاسفانه مانند بسیاری از موضوعات از این دست همچون زلزله، ایمن نبودن ساخت و سازها و مشکلات بسیار گسترده‌ای که فراروی شرایط اکولوژیک کشـور ما اسـت (بحران‌های مربوط به نابودی اقلیم طبیعی ایران) به موضوع آلودگی هوا نیز از گذشـته تاکنون آن‌طور که باید و شـاید و به صورت برنامه‌ای راهبردی پرداخته نشـده است. به عبارت دیگر هر از گاهی و پس از بروز برخی مشـکلات حاد عکس‌العمل‌ها و واکنش‌هایی دیده شـده است، اما به صورت فرایندی و به صورت یک پروسه، کمتر مورد توجه قرار گرفته است.

البتـه نبایـد نادیـده گرفت کـه نخسـتین برنامه‌ریزی‌هـای جدی و غیرشعاری برای مواجه با موضوع آلودگی هوا در دوره ریاست جمهوری آقـای خاتمـی مورد توجه قرار گرفـت. در ایـن دوره اقداماتی همچون انتقـال مراکـز آلاینده هوا از محدوده شـهرها به شـعاع دورتـر و پاکیزه کردن سوخت خودروها و به خصوص اصلاح سیستم سوخت خودروها (انژکتوری کردن سیسـتم سوخت) برای نخسـتین بار صورت گرفت. به رغم آن‌که در آن سـال‌ها با همکاری نسـبی مجموعه‌ای از ارگان‌ها و نهادها و حساسیت‌هایی که در جامعه مدنی نسبت به این موضوع به وجود آمده بود گام‌هایی برداشته شد، اما متاسفانه در دوره هشت سال بعـد همچون خیلـی از موضوعات دیگر این موضوع نیـز دچار وقفه‌ای جدی شد؛ به صورتی که مهم‌ترین عامل جایگزین برای سیستم حمل و نقل که مترو بود دست‌مایه تسویه حساب‌های شخصی و کودکانه میان دولت و شهرداری تهران قرار گرفت و مدت‌ها اعتبارات و بودجه مربوط به این بخش تخصیص داده نشد.

به هیچ وجه سودمند نیست که به موضوع آلودگی هوا صرفا به عنوان یک مسأله حاد شبیه اپیدمی آنفولانزا نگاه شود. این نگاه هیچ خاصیتی نـدارد. تعطیل کردن مدارس و حتی محدود کـردن تردد خودروها در محدوده شهری صرف نظر از این‌که نوعی تضییع حق شهروندان است و بایـد بـه جای خود مورد بحث حقوقی قرار بگیرد، بیش از آن‌که آثار ریشه‌ای، جدی و ماندگار داشته باشد نوعی مُسکّن کوتاه مدت خواهد بود. باید در این شـرایط یک کمپین گسـترده ملی فارغ از گرایشـات و سـلایق سیاسـی و فرهنگی و با اتکا به همدلی و مشارکت جامعه مدنی برای مبارزه با آلودگی هوا تشکیل و آغاز به کار کند.

یک دلیل آن این اسـت که مسـأله آلودگی هوا یک مسـأله جدی و واقعی اسـت که راه حل‌های ملموس و کوتاه مدت ندارد و لذا دولت‌ها کمتـر می‌توانند روی نتیجه اقدامات خود مانور تبلیغاتی کنند. بنابراین

دولت‌ها ترجیح می‌دهند کمتر سـراغ چنین موضوعی بروند. به عبارت دیگر اگر امـروز دولت تصمیم بگیرد نفری ۵ هزار تومـان به مردم هدیه دهد این موضوع کاملا برای مردم ملموس خواهد بود، اما دولت نمی‌تواند عنوان کند از فردا اکسیژن درب منازل توزیع خواهد کرد.

دلیل دیگر، تدبیرهای نادرست و با نگاه امنیتی به مسائل زیستی است. حتی وقتی در بخش‌های خبری یا حتی بخش‌های تولیدی و تحلیل محتوایی برنامه‌ای در زمینه آلودگی هوا ارائه می‌شـود از سـوی مقامات مختلف در رده‌های بالا واکنش منفی نشان داده می‌شد که چرا مردم را نگران می‌کنید؟! این مقامات عنوان می‌کردند چـرا وقتـی نمی‌توانید برای این موضوع راه حل فوری پیدا کنید دل مردم را خالی می‌کنیـد و باعـث ایجاد نوعی نارضایتـی و بی اعتمادی و تلقی ناتوانی نسـبت به مدیریت کشور در جامعه می‌شوید؟!

دلیل سـوم این اسـت که مردم ما متاسـفانه حتی نسـبت به مشـکلات کاملا

انجام شد و حاکی از این بود که سهم ون و تاکسی در آلودگی هوا، به رغم این‌که ۸۰ درصد سهم تردد را به خود اختصاص داده‌اند سه درصد است، همچنین ۱۲ درصـد از تولیـدات ذرات معلق مربوط به موتورسـیکلت‌ها اسـت و در این میان بیشـترین سـهم مربوط به اتوبوس‌ها و کامیون‌ها با ۸۵ درصد اسـت. ۳۰ درصد ناوگان وسـایل نقلیه سـنگین در تهران بالا ۲۰ سال و ۶۰ درصد مینی‌بوس‌ها نیز بالای ۲۰ سال عمر دارند.

خودروسازان داخلی سود می‌کنند

در این میان باز هم انگشت اتهام به سوی خودروسازهای داخلی گرفته می‌شود؛ خودروسازهایی که به واسطه افزایش تعرفه خودروهای وارداتی -که استانداردهای جهانی بر آن‌ها مهر تایید می‌زند- نبض بازار خودروی ایران را در دست گرفته‌اند. خودروسازهای داخلی با افزایش تعرفه خودروهای خارجی تنها از نظر قیمت با این خودروها رقابت می‌کنند و در کیفیت بازی را به رقیبشان باخته‌اند.

هر چه بگندد نمکش می‌زنند

هر وقت صحبت از آلودگی هوا پیش می‌آید مسـئولین از مردم می‌خواهد که برای تردد از وسایل نقلیه عمومی‌استفاده کنند. این‌که آیا خود مسئولین هم چنین کاری می‌کنند یا نه بماند!

می‌رسیم به وسایل نقلیه عمومی

اگر در ساعات پیک روز گذرتان به مترو بیفتد قطعا از به دنیا آمدنتان پشیمان خواهید شد. از اتوبوس و انتظار و شلوغی و لای در ماندن و حاشیه‌هایش هم که بگذریم می‌رسـیم به یک مسـاله مهم‌تر و آن این اسـت که خود اتوبوس‌ها چقدر

غیرسیاسـی و مربوط به زندگی معمولی خود به تدریج عادت می‌کنند و واکنش خاصی نشان نمی‌دهند. اگر شرایط خفه کننده زیستی که در تهران وجود دارد در هر جامعه دیگری وجود داشت منجر به این می‌شد که هر روز مسئولان مختلف در پیشـگاه افکار عمومی‌پاسخگو باشـند و اگر مشکلاتی وجود دارد که نمی‌توانند اقدامی‌کنند آن مشکلات را بیان کنند.

خودروها چقدر در آلودگی تهران نقش دارند؟

وقتی صحبت از آلودگی هوا می‌شود انشگت اتهام به سمت خودروهای سواری نشـانه گرفته می‌شـود و نتیجه این می‌شود که مسئولین به جای یک فکر اساسی سـریعا طرح زوج و فرد را اجرایی می‌کنند، غافل از مطالعه‌ای که در سـال ۱۳۹۵

موجب آلودگی هوای شهر می‌شوند؟

شـاید بـد نباشـد بدانیم هفت هـزار و ۹۸۸ اتوبـوس در تهران وجـود دارد که با سـن فرسـودگی هشـت سـال، ۹۷ درصدآن‌ها فرسـوده‌اند، همچنین ۲۹ هزار و ۱۱۷ کامیون با سـن ۱۵ سـال وجود دارد که ۳۴ درصد آن‌ها فرسـوده هسـتند، موتورسـیکلت‌ها با سـن پنج سـال ۸۰ درصد فرسـوده‌اند و هشـت هـزار و ۳۳۵ مینی‌بوس با سـن فرسودگی هشت سال نیز ۹۰ درصد فرسودگی دارند. حال حالا ما مانده‌ایم با نمک‌هایی که خودشان گندیده‌اند و وسایل نقلیه‌ای با وجود مشکلات فراوان خودشـان عامل آلودگی هوا هسـتند. از همه این‌ها که بگذریم می‌رسـیم به مسـئولینی که همه پشت تریبون سخنرانان قابلی هسـتند اما زمان راندمان کاری و نتیجـه عینـی که می‌رسـد فقط می‌توان گفـت: هزار وعده خوبـان یکی وفا نکند.