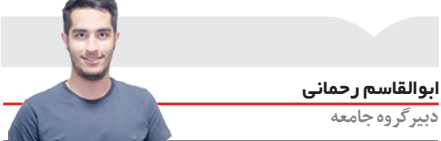


# تهران ۳۰ درصد آلوده‌تر از پارسال



ابوالقاسم رحمانی

دبیر گروه جامعه

احتمالا همه متوجه این مدل حکمرانی در ایران شده باشید که اگر قرار باشد کاری انجام نشود، راهکار اصلی برای انجام

## تا ۲۸ آذر، ۱۳۹۶

پاک ۱۲ روز

قابل قبول ۲۰۰ روز

ناسالم برای گروه‌های حساس ۶۰ روز

ناسالم ۸ روز

## تا ۲۸ آذر، ۱۳۹۷

پاک ۱۵ روز

قابل قبول ۲۱۸ روز

ناسالم برای گروه‌های حساس ۴۱ روز

ناسالم نداشتیم

## تا ۲۸ آذر، ۱۳۹۸

پاک ۲۵ روز

قابل قبول ۱۹۴ روز

ناسالم برای گروه‌های حساس ۵۱ روز

ناسالم ۴ روز

## تا ۲۸ آذر، ۱۳۹۹

پاک ۱۵ روز

قابل قبول ۱۸۵ روز

ناسالم برای گروه‌های حساس ۷۲ روز

ناسالم ۲ روز

## آلودگی هوای سال ۹۹، ۳۰ درصد بیشتر از سال ۹۸ کک فوت سالانه ۴ تا ۵هزار تهرانی بر اثر آلودگی هوا کک ۲میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار، خسارت ناشی از آلودگی هوای تهران کک افزایش ۶۰۰ درصدی مرگ‌ومیر کرونایی‌ها بر اثر آلودگی هوا کک

### حال بد آب و هوای تهران

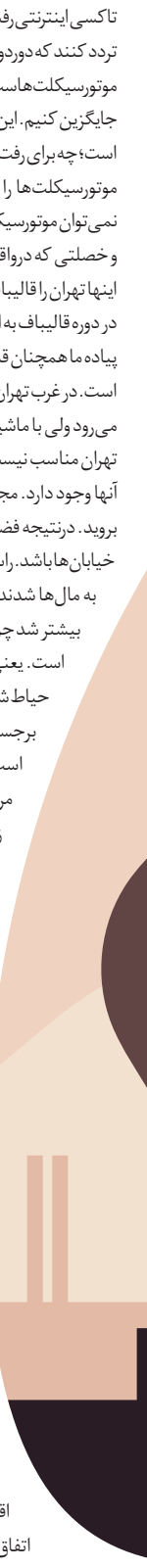
وضعیت، وخیم‌تر از چیزی است که فکرش را هم کنیم. ناوگان حمل‌ونقل عمومی سال هاست به‌روز نشده و اتوبوس‌های فرسوده و از رده خارج شده همچنان در شهر جولان می‌دهند، موتورسیکلت‌ها روزبه‌روز بیشتر می‌شوند و کاربری‌شان هم بیش از وسیله‌ای برای تردد شخصی و رسیدن به خانه یا محل کار است، کیفیت بنزین مصرفی ماشین‌های شخصی و تاکسی‌ها هم که هزار حرف حدیث‌پشتش دارد، طرح‌های ترافیکی هم که بازدارندگی لازم راندارند و تهش اینکه بچه‌پولدارها، پولش را می‌دهند و دودرود می‌کنند، صنایع آلاینده هم که بیخ گوش شهر همچنان دود می‌کنند و نیمچه‌باد باقی‌مانده در هوای تهران هم همان دودها را به داخل شهر می‌کشند، معبر تنفسی شهر و مجرای ورودی باد از غرب هم که به لطف مافیای ساختمان‌سازی و شهرک‌سازی، چنان مسدود شده است که حتی هوای معمولی هم از آن به سختی می‌گذرد، میلمان شهری را هم که هرچه دربار‌اش بنویسم کم است، سازه‌محوری، اتوبان و بزرگراه و تونل محوری، به جای توسعه مسیرهای کوتاه و دوچرخه‌ای و… آتمسفر کلانشهر تهران را به‌هم ریخته است و خلاصه اینکه هیچ چیز سرچایش نیست و درست پیش نمی‌رود و در چنین شرایطی هرکسی هم که همداری بدهد از وضعیت آلودگی هوا در پایتخت، گوش کسی بدهکار نیست و شاید بتوان گفت کاری هم از کسی برنمی‌آید! پیرو همین ماجرا و تکرار تمام حرف‌هایی که سال‌هاست برای آلودگی هوای تهران پشت هم ردیف می‌کنیم، ابتدا با محمد درویش فعال و پژوهشگر محیط‌زیست و بعد هم با امیر خراسانی جامعه‌شناس شهری گفت‌وگویی انجام دادیم که در ادامه می‌خوانید.

**از ربه مردم‌به‌عنوان انبار مازوت استفاده‌می‌کنیم! اگر پول نداریم چطور هزاران میلیارد هزینه طرح‌های انتقال و سدسازی می‌شود؟/ هیچ چیز خطرناک‌تر از جو بی‌تفاوتی که در مردم ایجاد شده، نیست/ از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۸، ایران تنها کشوری در منطقه خاورمیانه است که در آن میزان استفاده مردم از وسایل حمل‌ونقل عمومی کمتر شده**
درویش در رابطه با معضل آلودگی هوا در پایتخت به «فرهیختگان» گفت: «آلایندگی ناشی از مازوت میزان مرگ‌ومیر ناشی از کرونا را تا ۶ برابر افزایش می‌دهد؛ این حرف را رئیس سازمان محیط‌زیست، معاون رئیس‌جمهور بیان می‌کند. یک فرد عادی نیست. ایشان براساس پژوهش‌ها و گزارش‌هایی که انجام شده این حرف را بیان می‌کند. ستاد ملی کرونا که شعار شکست کرونا را دارد، چرانسبت به این مساله بی‌تفاوت است؟ یا باید اعلام کند حرف کلاتری مستند علمی ندارد یا اگر دارد آن هم باید فشار بیاورد. الان ستاد ملی کرونا حرف آخر را می‌زند. می‌تواند به رئیس‌جمهور بگوید که به مجلس نروید برای اینکه لایحه بودجه را بدهید. از این قدرت استفاده کنند و اجازه ندهند این مازوت‌ها وارد نیروگاه‌ها شوند و چنین فاجعه‌ای را به بار بیاورند. نکته مهم‌تری که آقای کلاتری در حرف‌های خود بیان کرد این بود که چون ظرفیت پالایشگاه‌ها از مازوت پر شده و کسی خریدارشان نیست، مجبور هستیم تن بدیم این مازوت‌ها را در شهرها بسوزانند. به جای اینکه تن به این بدهیم که انبارهایی را بسازیم برای اینکه مازوت‌های اضافه را آنجا نگهداری کنیم، از ربه‌های مردم خود به‌عنوان انبار استفاده می‌کنیم. این واقعا وحشتناک است. مرگ یک انسان، هزینه‌های درمانی که بر دوش ملت و دولت تحمیل می‌شود، تخت‌های بیمارستانی و سختگی نیروهای امدادی و مداوای هموطنانی که دچار کروناشده‌اند، هزینه‌های اینهار احساب کنید! آبیابشتر از هزینه‌های تحمیل‌شده به پالایشگاه‌ها برای ساختن چند انبار ذخیره جدید برای مازوت نیست؟ واقعا این را به هر کسی بگویید که قدری حساب دودوتا چهار

تابداند از منظر اقتصادی، بهترین کار را این می‌داند که انبارهای ذخیره بیشتری بسازیم تا اینکه بخواهیم این روزی دوش ملت بگذاریم، افسردگی‌ها را بیشتر کنیم و چنین فضایی را ایجاد کنیم. الان دانشگاه‌ها تعطیل است، مدارس تعطیل است، تمام ماهیش‌ها تعطیل است، سینماها و تئاترها تعطیل است. تمام فعالیت‌ها مختل است. وقتی این چنین است و چنین هوای آلوده‌ای است، اگر تمام این فعالیت‌ها باشد باید تهران را خالی می‌کردیم و فاجعه بزرگ انسانی رخ می‌داد. یعنی آقایان این مسائل را نمی‌دانند؟ من این حرف را که پول وجود ندارد و چون پول وجود ندارد این وضعیت را داریم، قبول ندارم چون اگر پول وجود ندارد چگونه الان ۳هزار میلیارد تومان برای اینکه طرح انتقال آب خزر انجام شود، تأمین‌شود؟ چگونه ۲۱۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌وجود دارد و طرح انتقال آب به خراسان را اجرا می‌کنند؟ میلیاردها تومان هزینه‌هایی که انجام می‌شود و در ردیف بودجه امسال هم شاهد هستیم. پول هست و شرکت نفت و پالایشگاه‌ها که خود تولیدکننده پول هستند به‌راحتی می‌توانستند این مشکل را مدیریت کنند و اجازه ندهند این اتفاق رخ بدهد. نکته غم‌انگیزتر ماجرا این اتفاق و بی‌تفاوتی حاکم بر همه ماست؛ از رسانه‌ها تا مجلس و مردم و… است. دود و آلودگی‌های زندگی مردم را متاثر می‌کند. چرا هیچ صدایی در مجلس برای این ماجرا بلند نمی‌شود؟ واقعا تعجب می‌کنم برخی بحث‌هایی که در مجلس می‌شود اصلا شأنیت و اولویت ندارد نسبت به اتفاقاتی که با جان مردم بازی می‌کند و اینها نشان دهنده این است که خیلی‌ها اشتباهی در جاهایی قرار گرفتند که متامفانه سزوار آن نبودند. این جوی بی‌تفاوتی که در جامعه ایجاد شده که برای مردم هیچ چیز مهم نیست، از همه چیز خطرناک‌تر است. کلاتری می‌گوید نمی‌شود مردم را از خودرو جدا کرد. کلاتری به‌جای اینکه مثل شهردار تهران نمایان یک روز در هفته با دوچرخه به پرديسان بیاید تا مردم ببینند

و عکس آن را منتشر کنند، حتی دستور داد مسیر سنگفرش جلوی ساختمان پردیسان را آسفالت کنند تا ایشان با خودروی شاسی بلند که می‌آید آب در دلش تکان نخورد. این مسائل ربطی به آمریکا و تحریم ندارد. اینها نشان دهنده این است که عزمی وجود ندارد. درباره میلمان شهری بسیار عقب هستیم. در دوره‌ای که قالیباف شهرداری تهران را تحویل داد، میزان اتوبان‌ها و پل‌هایی که ساخته شده بود بیشتر از آن چیزی بود که باید در افاق ۱۴۰۴ در تهران ساخته می‌شد. این هزینه هنگفتی که ما خرج اتوبان سازی، تونل‌سازی، پل سازی و

می‌کرد. اگر دوبار نیروی انتظامی موتورسیکلتی که وارد مسیر ویژه دوچرخه‌سواری می‌شود را جریمه کند و رسانه‌ای شود هرگز چنین اتفاقی تکرار نمی‌شود. متاسفانه هرکسی در این شهر دنبال حکمرانی خود است و هیچ وحدت‌رویه‌ای هم اینجا وجود ندارد. این نکته را هم بیان کنم که از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۸، ایران تنها کشوری در منطقه آسیای جنوب‌شرقی و خاورمیانه است که میزان استفاده مردم از وسایل حمل‌ونقل عمومی یعنی اتوبوس و مینی‌بوس و تاکسی کمتر شده است. این نشان دهنده این است که اصولا سازمان



شهرداری‌ها که زیر نظر وزارت کشور است، به مساله گسترش

حمل‌ونقل عمومی، نوسازی ناوگان اتوبوس‌ها، مینی‌بوس‌ها، ون‌ها و تاکسی‌ها توجهی نکرده است. این یک فاجعه بزرگی است که از دولت آقای احمدی‌نژاد و زمان آقای قالیباف شروع شده و تا الان ادامه داشته است. در این ۱۰سال این‌طور نبوده که تحت شدید تحریم باشیم و پول نداشته باشیم. اتفاقا در یک دوره‌هایی حساسی پول داشتیم ولی آن پول‌ها را صرف ساخت اتوبان و تونل کردیم به‌جای اینکه ناوگان اتوبوس‌رانی را به‌روز کنیم.»

**در عبور و مرور شهری، ژیان سوار با بنزسوار فرقی ندارد!/ سال‌هاست که ساماندهی موتورسیکلت‌هایی نتیجه‌مانده است/ از کرباسچی تا قالیباف تهران را شهر اتومبیل‌ها کردند نه آدم‌ها/ مساله اصلی گفتمان توسعه و مدل پیاده‌سازی آن در کشورهاست/ دولت‌ها عمر کوتاهی دارند ولی تغییرات اقلیمی زمان بر هستند و دولت‌ها زربار کار اثرگذار نمی‌روند/ توسعه پیچیدگی‌های زیادی دارد**

در ادامه امیر خراسانی، جامعه‌شناس شهری در رابطه با معضل آلودگی هوای تهران و پیوند این ماجرا با مساله توسعه به «فرهیختگان» گفت: «یک بخش اثرگذار در ماجرای آلودگی هوای تهران مشکل حمل‌ونقل عمومی است که به آن توجه نمی‌شود. یک بخش دیگر مدیریت خودروهاست. در ایران ژیان داشته‌باشید، پیکان مدل ۴۲ داشته‌باشید، الگاسن داشته‌باشید نه در بحث بنزین تفاوتی می‌کند نه در عوارض. نکته‌ای که اجازه ندهد در داد این است که در کنار گسترش حمل‌ونقل عمومی حتما باید جلوی خودروهای لوکس را بگیریم یعنی تردد آنها را محدودتر کنیم. خودروهای لوکس عموما خودروهای شخصی هستند و اگر این خودروهای شخصی تردد نداشته باشند مشکلی ایجاد نمی‌شود و فرد با

شنبه ۲۹ آذر ۱۳۹۹ شماره ۳۲۱۱

# جامعه

# ۱۹

برف و باران تنها تدبیر دولت و شهرداری

# تهران ۳۰ درصد آلوده‌تر از پارسال

درست و درمان اجرایی می‌شوند و خلاصه اینکه دوهرم در این شرایط فرنج کرونایی، دوده‌ی خوریم و به‌حال این نوع مواجهه و مدیریت ناسف می‌خوریم. آن ۱۶-۱۵ نهاد و سازمان هم یکی در میان انتقادات و مطالبات را گردن همدیگر می‌اندازند تا آن سناریوی نمی‌خواهیم کاری کنیم، به‌بهترین شکل و با کمترین هزینه برای مدیران و مسئولان اجرایی شود.

<p><b>تا ۲۸ آذر، ۱۳۹۹</b></p> <p>پاک ۱۵ روز</p> <p>قابل قبول ۱۸۵ روز</p> <p>ناسالم برای گروه‌های حساس ۷۲ روز</p> <p>ناسالم ۲ روز</p>
--

## آلودگی هوای سال ۹۹، ۳۰ درصد بیشتر از سال ۹۸ کک فوت سالانه ۴ تا ۵هزار تهرانی بر اثر آلودگی هوا کک ۲میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار، خسارت ناشی از آلودگی هوای تهران کک افزایش ۶۰۰ درصدی مرگ‌ومیر کرونایی‌ها بر اثر آلودگی هوا کک

تاکسی اینترنتی رفت‌وآمد می‌کند. مهم این است سهمیه بنزین آنها را قطع کنند یا به‌نحوی تردد کنند که دودرود کردن یا خودروهای لوکس در هر جایی نباشد. بحث دیگر ساماندهی موتورسیکلت‌هاست. طرح نیمه‌کاره فشرلی یک زمانی مطرح شد که موتورسیکلت‌ها را جایگزین کنیم. این موتورسیکلت به‌زندگی بسیاری از اقشار پایین‌دست جامعه گره خورده است؛ چه برای رفت‌وآمد و چه برای کار کردن. درنتیجه این را باید جدی گرفت. بهینه‌سازی موتورسیکلت‌ها را باید جدی گرفت. حجم زیادی از آلودگی را موتورسیکلت‌ها دارند. نمی‌توان موتورسیکلت را از تهران حذف کرد. به‌دلیل همین وابستگی‌ای که به معاش دارد و خصلتی که درواقع برای طبقات پایین‌دست و تنها وسیله حمل‌ونقل آنهاست. علاوه‌بر اینها تهران را قالیباف تبدیل به شهر اتومبیل‌ها کرده است. از دوره کرباسچی شروع شد و در دوره قالیباف به اوج رسید. فضای پیاده‌را از تهران تا جای ممکن از تهران گرفت. فضای پیاده‌ما همچنان قدیمی است، همچنان انقلاب ولیعصر خیابان‌های قدیمی مرکز شهر است. در غرب تهران فضای پیاده‌برای استفاده‌های کاربردی نداردید. فرد به دریاچه چیتگر می‌رود ولی با ماشین به آنجا می‌رود. برای استفاده‌های کاربردی طراحی فضای شهری تهران مناسب نیست. خیابان‌های بسیار پهن و بزرگ برای ماشین و اتوبان و دسترسی به آنها وجود دارد. مجتمع گوش را فرض کنید، راهی نداردید جز اینکه با اتومبیل شخصی بروید. درنتیجه فضاهای تجاری تهران در مال‌ها و پاساژها رفت به‌جای اینکه در راستای خیابان‌ها باشد. راسته‌های تجاری داشتیم، راسته‌های بازار داشتیم. اینها جمع و تبدیل به مال‌ها شدند و با این کار کاربرد اتومبیل یعنی اتومبیل سالاری در تهران به‌مراتب بیشتر شد چون فضای پیاده‌را گرفته بود. این به‌لحاظ سیاسی و اجتماعی هم مهم است. یعنی حذف خیابان‌ا شهر اتفاق افتاد که خیابان تنها جایی است که از حیاط شهری کنش متقابل شکل می‌گیرد، می‌روید و می‌آیید. هنوز نمونه‌های برجسته‌ای در تهران داریم. مثلا مجیدیه، ۱۶ متری دوم، خیابانی درخشان است یا اینکه خیابانی کوچک است. عملا حذف خیابان از شهر حذف مردم از شهر است، تبدیل مردم به اتومبیل است. برای این اتومبیل هم زیرساخت ساخته‌اند. بعد دوستان می‌گویند ما شهر را توسعه دادیم. این چه توسعه‌ای است؟ مفهوم توسعه را ساختن پل و اتوبان می‌دانند. با بودجه‌ای عجیب پل‌صدر را ساختند که هیچ توجیهی ندارد. این درجه از اتوبان کنشی توجیهی ندارد. شهرک غرب مدل شهرهای کوچک آمریکاست که خیابان‌های بزرگ هستند و تراکم آنها باید پایین باشد، وقتی خیابان بزرگ احداث می‌کنید باید تراکم آن پایین باشد. فضای سبز باید بالا باشد و نوع سکونت عموما تک‌واحدی دوبلکس است. با دوچرخه و پیاده هم می‌توانید راه بروید، خلوت است ولی برای کلانشهری مثل اینجاساخت چنین جایی حتما باید با فضای خدماتی بالا و مهیا کردن فضای پیاده، آن‌هم پیاده‌روی کاربردی باشد، مثلا بتوانیم پیاده به مدرسه برویم، پیاده به درمانگاه برویم، پیاده بتوانیم به پلیس + ۱۰ برویم. آنها تنها جایی که می‌توانند الان پیاده بروند سوپرمارکت است. رصدکردن این سخت نیست. برنامه‌هایی در دنیا وجود دارد که رصد می‌کند میزان تراکم و چگالی ترافیکی چقدر است. حتی می‌توانند مشخص کنند چه ماشین‌هایی هستند. این کار را انجام نمی‌دهند چون برای آنها اهمیتی ندارد. نکته آخر اینکه دولت اساسا مفهوم کوتاه‌مدتی است. یکی از معضلات نظریه توسعه در دنیا این است که دولت کوتاه‌مدت است یعنی ۴ ساله یا ۶ساله یا ۸ساله. علت این است که پدیده‌های اجتماعی و حتی پدیده‌های اقلیمی شما کوتاه‌مدت نیستند. یعنی ۱۵-۱۰ سال طول می‌کشد تا این اتفاق بیفتد. آب را از اینجا به فلان مکان انتقال می‌دهم؛ اینجا خشک‌شود یا نه، بعد فکر می‌کنم. در نهایت به دولت بعدی می‌رسد. درنتیجه دولت همیشه در بازه ۴ساله یا نهایتا ۸ساله فکر می‌کند. زمان تغییرات اقلیمی زمان بلندی است. این مساله ما نیست بلکه مساله دنیا هم هست. امروز گزارشی درآمد که تا ۸سال آینده چه شهرهایی در دنیا زیر آب می‌روند. دولت‌ها اصلا به این توجهی نمی‌کنند. فیلیپین زیر آب می‌رود، کل کشور مالدیو زیر آب می‌رود، شهر ونیز و بخشی از آلمان و انگلستان و میامی زیر آب می‌روند. این ارزیابی برای ۸۰سال آینده است. میلیون‌ها جمعیت آواره می‌شوند ولی هیچ دولتی به آن فکر نمی‌کند چون ساخت دولت، ساخت کوتاه‌مدتی است. این معضلی است که مسائل بلندمدت به آن دچار هستند. شما به این دولت بگویید یک کاری برای مسائل بلندمدت کند، می‌گوید این کار ۱۰سال زمان می‌برد و در دولت من انجام‌شدنی نیست. چرا من انجام دهم؟ چرا در این حوزه سرمایه‌گذاری کنم؟ یک نگرشی وجود دارد که فکر می‌کنند توسعه به این معنی است که چه بکنند و چه بسازند. اصلا در شهرها و کشورهای توسعه‌یافته این‌طور نیست که به شهر به‌سادگی دست بزنند. سال‌ها کار می‌کنند تا قسمتی از شهر را دست بزنند. این‌طور نیست که ساختمان را بکوبند و دوباره بسازند. این کار سخت و زمانبری است و تصمیم‌گیری درباره آن خیلی پیچیدگی دارد. استدلال این است که هر شکلی از توسعه زندگی را به‌هم می‌ریزد. اتوبان نواب کلی مصیبت داشت، اتوبان امام علی ۱۰۰ برابر بتر از آن مصیبت داشت. این نگاه سازه‌گرا هم کوتاه‌مدت و هم نگاه انتخاباتی است. اینکه سد بسازیم و رقت‌جانی، امیرکبیر ایران شود درست نیست. در مسائلی از این‌دست در حیات شهری، در مسائل محیط‌زیست همانند انتقال آب و سد و… بسیار حساس است که در بازه‌های بسیار بلند ممکن است انجام شود و ممکن است انجام نشود. مثال من مثال توسعه است و نمی‌خواهم بحث انزری کنیم. می‌خواهم بیان کنم توسعه چه پیچیدگی‌هایی دارد.»