

طرح‌های سربه‌هوا!

عطیلی مدارس ارومیه، تداوم وضعیت هوای ناسالم در اراک، تشدید هوای ناپاک در تبریز و البرز؛ اگر پیش از اینها ترکیب ترسناک «آلودگی هوا» مخصوص تهران بود حالا سوء مدیریت رنگ خاکستری را به آسمان اغلب شهرها پاشیده است، آنقدر که حتی روستاهای اطراف ارومیه نیز دیروز از این معضل کشنده در امان نبوده‌اند.



عطیلی مدارس ارومیه، تداوم وضعیت هوای ناسالم در اراک، تشدید هوای ناپاک در تبریز و البرز؛ اگر پیش از اینها ترکیب ترسناک «آلودگی هوا» مخصوص تهران بود حالا سوء مدیریت رنگ خاکستری را به آسمان اغلب شهرها پاشیده است، آنقدر که حتی روستاهای اطراف ارومیه نیز دیروز از این معضل کشنده در امان نبوده‌اند. سال‌هاست که تلاش مدیران برای شکست آلودگی هوا محکوم به شکست است و فقط باد و باران است که گاهی گره این کلاف سر درگم را اندکی باز می‌کند. در واقع کمتر راهکاری در این میان دیده شده که کارساز باشد. طرح‌های اجرایی برای کاهش آلودگی هوا در کلانشهرها کم نبوده و همچنان هم ادامه دارد، از اجرای طرح آب‌پاشی هوا که مدت‌ها باعث شوخی و خنده شد، بگیرد تا طرح‌هایی همچون اجرای طرح ترافیک، معاینه فنی خودروها و تعیین محدوده زوج و فرد که البته در کوتاه مدت تاثیراتی را به همراه داشت. اما در همه این سال‌ها هنوز طرحی که بتواند به عنوان راهکاری موثر برای کاهش آلودگی هوا شناخته شود، مطرح و اجرایی نشده است.

یکی از اولین راهکارها برای کاهش آلودگی هوا مشخص شدن مقصران این آلودگی است. خودروها همچنان در صف اول متهمان آلودگی هوا هستند، کاهش تولید خودرو و پمپاژ آن به خیابان‌ها از یک سو و افزایش کیفیت سوخت مصرفی از سوی دیگر به عنوان راهکارهای کوتاه مدتی است که برای تیرئه شدن نقش منابع متحرک در بحث آلودگی هواست.

هومان لیاقت، رئیس پژوهشکده علوم محیطی دانشگاه شهید بهشتی می‌گوید، باید از همین مسبب اصلی برای کاهش آلودگی هوا بهره برد. او به جامع‌زم توضیح می‌دهد: باید از قیمت سوخت برای رفع آلودگی هوا اعتباراتی به صندوق ملی محیط زیست ایران تخصیص داده شود که در جهت رفع آلودگی هوا در کلانشهرها استفاده شود.

هر چند به گفته لیاقت، اعتبار، تنها مشکل حل این معضل نیست بلکه مدیریت درست این اعتبار است که می‌تواند آسمان آبی را دوباره به شهروندان هدیه کند.

آن‌طور که رئیس پژوهشکده علوم محیطی دانشگاه شهید بهشتی می‌گوید، اعتبار وجود دارد و در واقع مساله نوع مدیریت و هزینه‌کرد بودجه است.

مساله دیگری که کارشناسان به آن اشاره می‌کنند، نبود زیرساخت‌های شهری است.

لیاقت، استفاده از تجربه کشورهای دیگر همچون لهستان را در حل مشکل آلودگی هوای ایران موثر می‌داند.

او می‌گوید: برای ایجاد زیرساخت‌های قوی و حل مشکل آلودگی هوا باید به شهرداری‌ها کمک شود. اما باید ترافیک را در شهری مثل تهران کاهش داده و سیستم حمل و نقل عمومی را در این شهر گسترش بدهیم. برنامه ریزی شهری‌مان را باید مطابق با محیط زیست انجام دهیم. نه این‌که شهرداری‌ها به واسطه برج‌سازی بی رویه و فروش تراکم به درآمد برسند آن هم بدون هیچ توجهی به وضعیت ترافیک شهری.

راهکارهای خیالی

رد لزوم توسعه زیرساخت‌های شهری را می‌شود در راهکارهایی که یوسف رشیدی ارائه می‌کند نیز دید. عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی با انتقاد از برخی راهکارهای اعمال شده در گذشته به جامع‌زم می‌گوید: یک‌سری از راهکارهای پیشنهاد شده مثل آب‌پاشی هوا و باروری ابرها برای حل مشکل آلودگی هوا خیالی است!

او معتقد است در برابر این معضل با دو راهکار مهندسی و مدیریتی روبه‌رو هستیم. به باور او، راهکارهای مدیریتی آنهایی است که به واسطه عقل و برنامه‌ریزی پیشنهاده می‌شوند و راهکارهای مهندسی نیز چیزی نیست جز بهره‌گرفتن از فناوری‌ها.

رشدی ارتقای استاندارد خودروها یا ارتقای کیفیت سوخت و بحث معاینه فنی را جزو راهکارهای مهندسی در حل این معضل می‌داند و می‌گوید: ما نمی‌توانیم فقط با راهکارهای مهندسی به مقابله با مشکل آلودگی هوا برویم و یک‌سری از راهکارهای مدیریتی هم در کنارش لازم داریم. نمی‌توان فقط با راهکارهای مهندسی به مقابله با مشکل آلودگی هوا رفت، زیرا حل این معضل به راهکارهای مدیریتی نیز نیاز دارد.

تعیین محدوده زوج و فرد و ایجاد طرح ترافیک شاید یکی از راهکارهای مدیریتی باشد، اما به باور یوسف رشیدی، ترویج دولت الکترونیک یکی از این تصمیمات مدیریتی است، این‌که مردم ترغیب شوند به واسطه زیرساخت‌های مناسب برای انجام کارهای بانکی‌شان از اینترنت استفاده کنند.

عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی مثال‌های دیگری هم در این رابطه دارد. او به جام‌جم منطقه‌ای شاهد ترافیک زیادی هستیم، نباید یک مجتمع چندین طبقه احداث کرد تا علاوه بر اضافه کردن بار ترافیکی به آن منطقه، اتوبان‌های اطراف را هم پرتردد کنیم. اینها در کنار مواردی همچون نحوه بارگذاری جمعیت در زیرمجموعه راهکارهای مدیریتی کاهش آلودگی هوا قرار می‌گیرد.

رشیدی با انتقاد از تنزل تصمیمات مدیریتی به تصمیمات محدودیتی می‌گوید: به عنوان مثال ما اول طرح ترافیک را تشکیل می‌دهیم بعد آن را زوج و فرد می‌کنیم و همین‌طور قرار است این روند را ادامه بدهیم! در بحث آلودگی هوا اصلاً نباید دنبال راه عجیب و غریبی برویم. کافی است به دنبال الگوهای موفق در جهان برویم مثل توسعه حمل و نقل عمومی.

او دوباره بحث بارگذاری جمعیتی را پیش می‌کشد و با انتقاد از تمرکز امکانات در شهری مثل تهران می‌گوید: ما نمی‌توانیم همه جای شهر را تبدیل کنیم به ساختمان و آپارتمان و مجتمع تجاری، هیچ کجای دنیا با توسعه مخالف نیستند، اما توسعه‌ای درست است که متوازن باشد، این‌که همه امکانات را متمرکز کنیم در تهران و انتظار داشته باشیم هوا هم آلوده نباشد، انتظار درستی نیست.

هنوز فاصله بسیار است

وضعیت آلودگی هوای تهران برخلاف تصور در این سال‌ها اندکی بهبود داشته. این را می‌توان از بررسی آمار کیفیت هوای تهران دریافت، اما باید تاکید کرد هنوز با شرایط مطلوب فاصله زیادی داریم و روند افزایش آلاینده‌ها در چند روز اخیر نگران‌کننده است.

محمد رستگاری، معاون پایش و نظارت اداره کل حفاظت محیط‌زیست استان تهران در این باره به جام‌جم می‌گوید: در سال 92 حدود 44 درصد از کل سال هوای آلوده تنفس کرده‌ایم. این عدد در سال 93 به حدود 32 درصد رسیده است، در سال 94 به 30 درصد و در سال گذشته به 25 درصد رسیده است.

هر چند بسیاری منتظر کاهش این روند بودند، اما رستگاری می‌گوید: این روند تا مهر امسال هم ادامه داشت اما پدیده نادری که بارش‌ها را کاهش داده باعث تغییر روند این کاهش شده است. معاون پایش و نظارت اداره کل حفاظت محیط‌زیست استان تهران با اشاره به این‌که مفهوم این آمارها مطلوب بودن وضعیت هوای تهران نیست به جام‌جم می‌گوید: این آمارها نشان می‌دهد اقدام‌هایی صورت گرفته است هر چند باید این اقدام‌ها تسریع شود. او با اشاره به مشکلات دیگر پیش‌رو می‌افزاید: بارگذاری جمعیت و صنعت در تهران فراتر از حد توان اکولوژیکی این شهر است و باعث معضلات زیست‌محیطی همچون آلودگی هوا شده است. خیابان‌های تهران توان این حجم از خودرو و موتورسیکلت را ندارند.

معاون پایش و نظارت اداره کل حفاظت محیط‌زیست استان تهران با اشاره به این‌که اقدام‌های صورت گرفته مشکل آلودگی هوای تهران را حل نمی‌کند و فقط باعث کاهش این آلودگی می‌شود، عنوان

می‌کند؛ این‌که بگوییم مشکل آلودگی هوای تهران پنج سال دیگر حل می‌شود، درست نیست؛. متهمان آلودگی هوا در کلانشهرها کم نیستند. شاید هر روز بتوان دلیل تازه‌ای برای آلودگی هوای شهرها پیدا کرد؛ از کمبود بارش‌ها گرفته تا تردد شبانه کامیون‌ها و فعالیت کارخانه‌های فراوان و آتش زدن پسماندهای شهری و حتی جغرافیای شهری مثل تهران! این‌که منابع آلودگی هوا را بشناسیم و بدانیم چه درصدی متعلق به چه منبعی است، کار درستی است اما این‌که به عنوان مثال جغرافیای تهران را هم یکی از دلایل این آلودگی بدانیم پاک‌کردن صورت مساله است. در واقع بسیاری از مدیران کشور به‌خاطر دشوار بودن مدیریت کردن شرایط به سمت راهکارهای مهندسی رفته‌اند به همین خاطر زمام امور بیش از پیش از کنترل خارج شده است.

میثم اسماعیلی

جامعه