

هوا قفل شد، تنفس تعطیل

آسمان خاکستری بی‌ابر، هوایی که بوی دود می‌دهد و شش‌هایی که جانشان در می‌رود تا دم و بازدمی کنند، فریاد می‌زنند که تهران، این شهر بی‌چشم‌انداز، دیگر جای ماندن نیست.



پلیس: 30 هزار تومان جریمه و فک پلاک درانتظار خودروهای دودزا است هوا قفل شد، تنفس تعطیل

آسمان خاکستری بی‌ابر، هوایی که بوی دود می‌دهد و شش‌هایی که جانشان در می‌رود تا دم و بازدمی کنند، فریاد می‌زنند که تهران، این شهر بی‌چشم‌انداز، دیگر جای ماندن نیست.

آمارهای مرگ و میر ناشی از آلودگی هوا هیچ گاه از سوی وزارت بهداشت تأیید نمی‌شود، شاید برای جلوگیری از مشوش شدن ذهن مردم، اما مجلسی‌ها، شورای شهری‌ها و کارشناسان همواره به 5000 نفری اشاره می‌کنند که چند سال پیش مرگشان از سوی یکی از مدیران کل وزارت بهداشت علنی شد. حالا با این که وزارتخانه زیربار اعلام آمار نمی‌رود، اما مرگ سالانه دست‌کم 5000 نفر بهانه گفت‌وگوها و علت نگرانی مردمی است که روزهای سرد سال برایشان مساوی است با تکرار تراژدی آلودگی هوا.

دیروز هوای پایتخت بازهم ناسالم بود. در برخی نقاط، ناسالم برای همه و در برخی نقاط فقط برای گروه‌های حساس. آلوده‌ترین نقاط نیز مطابق معمول جایی نبود به جز مرکز و جنوب شهر، حوالی پارک شکوفه پیروزی، میدان انقلاب و شهری.

امروز نیز آتش همان آتش است و کاسه همان کاسه، حتی بدتر از دیروز. به استناد گفته‌های علی عابدینی، معاون توسعه و پیش‌بینی سازمان هواشناسی کشور که در گفت‌وگو با ایسنا اعلام کرد، تا اواخر وقت امروز شاخص کیفی هوا افت می‌کند و رقم آلاینده‌گی آن تا عدد 200 نیز بالا می‌رود؛ رقمی که خود بحران است.

مدرسه‌ها تعطیل شد

مدرسه‌های (به علاوه پیش‌دبستانی‌ها و مهدهای کودک) تهران، ری و اسلامشهر امروز تعطیل است، برای همه پایه‌ها و مناطق، چون عدد 200 هرنوع مقاومتی را می‌شکند حتی مقاومت کمیته اضطرار آلودگی هوا که این روزها با تشکیل جلسه نمی‌داد یا اگر می‌داد تصمیمی کاربردی اتخاذ نمی‌کرد.

این کمیته فقط دست به نقد امروز را برای دانش‌آموزان تعطیل اعلام کرده و تصمیم‌گیری درباره فردا را به امروز و رصد وضع هوا در روز دوشنبه موکول کرده است؛ شاید به دلیل پیش‌بینی سازمان هواشناسی کشور و گفته‌های عابدینی که اعلام کرده برای دوشنبه وزش باد را برای تهران انتظار داریم؛ وزیدنی که وضع هوا را به حالت عادی برمی‌گرداند و شاخص کیفی هوا را به عدد 100 می‌رساند. پس به احتمال زیاد فردا می‌توان در تهران نفسی راحت کشید، اما فقط به لطف خدا که باز هم مدیریت هوای پایتخت را از دست مدیران و مسئولان خارج می‌کند و به دست «باد» یکی از عناصر طبیعت می‌سپارد.

خط و نشان پلیس برای متخلفان

80 درصد آلودگی هوای تهران و کلانشهرهای دیگر به وسایل نقلیه موتوری مربوط است؛ به تاکسی‌ها، اتوبوس‌ها، مینی‌بوس‌ها، ون‌ها، خودروهای سواری و موتورسیکلت‌ها؛ این حقیقت بارها و بارها از زبان مسئولان تکرار شده است. اینها منابع متحرک آلاینده هواست که خیلی‌هایشان ککشان نمی‌گزد اگر دود کنند و منواکسیدکربن و ذرات معلق را از خروجی آگروز خود به حلق

مردم بریزند .

اما پلیس گویا برنامه‌ای دارد که متخلفان را از این لاک بی‌اعتنایی خارج می‌کند؛ برنامه‌ای که اگر سفت و سخت اجرا شود نتیجه خوبی خواهد داشت. برنامه پلیس که سرهنگ مراد مرادی، رئیس مرکز اطلاع‌رسانی پلیس راهور فاتب (فرماندهی انتظامی تهران بزرگ) در گفت‌وگو با فارس آن را تشریح کرد، این است که برای رانندگان خودروهای بدون معاینه فنی برگه جریمه 20 هزار تومانی و برای خودروهای دودزا برگه جریمه 30 هزار تومانی صادر کند، ضمن این که وسایل نقلیه دودزا را فک پلاک کرده و با پلاک تعمیری به تعمیرگاه‌های مجاز هدایت کند .

پلیس برخورد با این دو گروه از رانندگان را سفت و سخت پیگیری می‌کند، چون گروهی ازمسئولان به این باور رسیده‌اند که الزام راننده‌ها به داشتن برگه معاینه فنی از فرهنگ‌سازی گذشته و تنها راه مجاب کردن مردم اعمال قانون ازسوی پلیس است.

کاهش 30 درصدی آلاینده‌گی با معاینه فنی

برخورد با راننده‌های بی‌تفاوت شاید هیچ گروهی را بیشتر از مجموعه ستاد معاینه فنی خودروهای تهران خوشحال نکند، کسانی که از ابتدای سال تا امروز شاهد بوده‌اند از سه میلیون خودرو واجد شرایط فقط 270 هزار دستگاه و از 3/5 میلیون موتورسیکلت در حال تردد در تهران فقط 128 دستگاه به مراکز معاینه فنی مراجعه کرده‌اند. با مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران نیز که حرف زدیم او از جدیت پلیس در برخورد با قانون‌شکنان استقبال کرد و گفت اساساً موافق هر نوع سختگیری است که به سلامت مردم کمک می‌کند.

ولی‌الله آذروش می‌گوید تحقیقات نشان داده و در دنیا نیز ثابت شده که معاینه فنی مرتب خودروها بیش از 30 درصد در کاهش آلودگی هوا نقش دارد، حتی اگر این خودروها از نوع خودروهای وطنی ما و پر از ایراد و اشکال باشد و حتی اگر سوختی که در این خودروها ریخته می‌شود مطابق استانداردهای جهانی نباشد.

بار سنگین مسئولیت دولت

یک‌سوم بار آلودگی هوا را که معاینه فنی به دوش بکشد و بتواند کیفیت هوا را تا یک‌سوم ارتقا دهد، دو سوم بقیه ماجرا می‌ماند و همه دستگاه‌ها، وزارتخانه‌ها و ارگان‌هایی که در قوانین و مقررات و بخشنامه‌ها به نام آنها اشاره شده و وظایف متعددی به عهده‌شان گذاشته شده اما کارنامه‌شان درخشان نیست.

دیروز معاون حمل و نقل شهرداری تهران فرصت را غنیمت شمرد و در گفت‌وگو با ایسنا آرزو کرد که ای‌کاش جان مردم پایتخت به اندازه صنعت خودرو اهمیت داشت. سیدجعفر تشکری‌هاشمی در ظاهر آرزویی را بر زبان آورد، اما در باطن از عملکرد دولت‌ها در ده سال اخیر انتقاد می‌کرد که به زعم او اراده‌ای برای توسعه حمل و نقل عمومی نداشته و ندارند و مثل دولت قبل، آب‌پاشی با هواپیما و فعال‌سازی فواره‌ها را راه‌حل آلودگی هوا می‌دانستند و مثل دولت فعلی به جای توسعه حمل و نقل عمومی میلیاردها تومان وام برای خرید خودروهای آلاینده را در دستور کار قرار می‌دهند.

اقبال شاکری از اعضای شورای شهر تهران نیز در گفت‌وگو با ما، بار مسئولیت کاهش آلودگی هوا را بیش از مردم متوجه دولت دانست که باید خودرو و سوخت استاندارد در اختیار مردم قرار دهند و شبکه حمل و نقل عمومی را تقویت کنند . او توضیح داد که برخلاف تصور عموم، توسعه حمل و نقل عمومی بیش از آن‌که وظیفه شهرداری باشد وظیفه دولت است که باید آن را جزو اولویت‌های اول خود قرار دهد و اگر توان کافی را ندارد از مشارکت بخش خصوصی بهره بگیرد. اما پر واضح است که چنین دیدی تاکنون در هیچ یک از دولت‌ها حاکم نبوده، چون اگر می‌بود دولت یازدهم 2750 میلیارد تومانی را که به‌عنوان وام برای خرید خودروهای سواری در اختیار خودروسازان قرار داد و بستر تشدید آلودگی هوا را هموار کرد به خرید حداقل 2750 اتوبوس دو کابین اختصاص می‌داد که به گفته تشکری‌هاشمی می‌توانند روزانه حداقل 5/5 میلیون مسافر را جابه‌جا کنند. بی‌دلیل نیست که مدیریت آلودگی هوای پایتخت به دست باد و باران است و اولین و ملموس‌ترین تصمیم، تعطیل کردن مدارس و توصیه به گروه‌های حساس برای بست‌نشینی درخانه .

یک مشکل، چندین متولی

وزارتخانه‌های نفت، نیرو، صنعت، معدن و تجارت، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، کشور، امور اقتصادی و دارایی، راه و شهرسازی، آموزش و پرورش، معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری، سازمان حفاظت محیط‌زیست، سازمان ملی استاندارد، معاونت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری و چند نهاد و سازمان دیگر به عنوان متولیان اصلی برای کاهش آلودگی

هوا در کلانشهرها معرفی شده‌اند.

هر چند که کاهش آلودگی هوا یک بحث میان‌بخشی و نیازمند همکاری همه سازمان‌ها است، اما متأسفانه تعدد وظایف تعریف‌شده و نبود یک متولی شفاف و پیگیر سبب شده، برنامه‌ریزی درازمدت در این حوزه نداشته باشیم و هر گاه که شاخص آلودگی هوا براساس این غفلت‌ها، غافلگیرمان کرد، دست به دامان راه‌های کوتاه‌مدت مثل تعطیل کردن مدارس بشویم.

مریم خباز

جامعه