

دو دهه سیاست‌های حبابی پیشگیری، پازل کاهش آلودگی هوا را پیچیده‌تر کرده است

آلودگی هوا، معضلی همیشگی باراهکارهای مقطعی



رسیدگی به لایحه هوای پاک بعد از اتمام بررسی لایحه برنامه ششم در اولویت خانه ملت

کادر گزارش یک

«آلودگی هوای تهران بالاتر از حد مجاز»، «مدارس تهران به علت آلودگی تعطیل شد»، «فقس مردم تهران تنگ است» تیتزهای صدر اخبار رسانه‌هاست؛ اخباری که با وارونگی هوا بیشتر به گوش می‌رسد. آلودگی هوا معضل تکراری که به‌اعتقاد نمایندگان تاکنون مدیریت عملیاتی برای رفع آن از سوی دستگاه‌ها صورت نگرفته است لذا به بحران کهنه و تکراری تبدیل شده که جان و مال شهروندان را نشانه رفته است. کمیته اضطرر آلودگی هوا به عنوان مجموعه تصمیم‌گیرنده نیز تنها به ارائه راهکارهای مقطعی مانند تعطیلی مدارس و تعطیلی معادن شن و ماسه جهت کاهش آلودگی هوا بسنده کرده در حالیکه انتخاب می‌رفت پیش از تشدید آلودگی دولتسران و مدیران شهری تصمیماتی را اتخاذ می‌کردند که تأییراتی بیش از تعطیلی مدارس داشته باشد؛ شاید انتقال معادن شن و ماسه یکی از آن دسته کارهایی است که به نظر می‌رسد به رغم وعده‌های بسیار از آن غفلت شده است.

راهکارهای مقطعی هم تا اندازهای در بهبود وضعیت هوای تهران مؤثر بوده است اما نمایندگان مجلس نیز بر این باورند آلودگی هوا معضلی ملی است و رفع آن نیازمند عزم و نگاه ملی است از این رو تأکید می‌کنند دستگاه‌ها باید از اقدامات شعارگونه دست برداشته و با همکاری مسئولان

در جهت مدیریت معضل آلودگی هوای تهران کام برارند. بر این اساس نمایندگان مجلس شورای اسلامی نیز تعیین تکلیف لایحه هوای پاک را در مدیریت آلودگی هوا مؤثر دانسته و از بررسی و تعیین تکلیف آن پس از اتمام بررسی جزئیات لایحه برنامه ششم توسعه خیر دادند، از این رو امید است با قانونی شدن لایحه هوای پاک مسئولان و مدیران نسبت به اجرای وظایف قانونی خود اقدام کنند.

■ ■ ■

■ رنگ هوا خاکستری شد، زنگ خطر آلودگی هوا به صدا در آمد

با وجودی که به طور مداوم و مکرر از این معضل سخن گفته می‌شود اما متأسفانه کمتر شاهد به کارگیری اقدامات عملی مناسب از سوی دستگاه‌های مسئول بوده‌ایم؛ این بخشی از سخنان نایب رئیس مجمع نمایندگان استان تهران است.

محمدرضا نجفی در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه تاکنون هیچ‌گونه اقدام شایسته و در خوری که آثار ماندگاری در کاهش آلودگی هوای تهران داشته باشد انجام نشده است، می‌گوید: در واقع در بحث مدیریت آلودگی هوا مجموعه وظایفی بر عهده شهرداری است که باید این وظایف را به سرتاج‌ها برساند. این نماینده مردم در مجلس دهم، یادآوری اینکه برای مدیریت آلودگی هوای تهران باید عوامل مؤثر در آلودگی را رفع کرد، افزود: برای کاهش آلودگی هوا باید بهبود کیفیت تمامی خودروها مانند تاکسی‌ها، اتوبوس‌ها و دیگر خودروها را مورد توجه قرار داد و تدابیری به کار گرفته شود تا خودروها را رانندمان و بهره‌وری بهتری از سوخت استفاده کنند تا کمتر آلودگی ایجاد کنند.

کادر عمران شهری

■ افزایش خسارت‌های ناشی از آلودگی هوا

پروانه سلحشوری، نماینده مردم تهران، از آلودگی مداوم هوا در پایتخت انتقاد کرد و می‌افزاید: آلودگی هوای تهران مهم‌ترین معضل این کلانشهر بوده که سلامت تمامی مردم را در معرض خطر قرار داده است.

نماینده مردم تهران، ری، شمیرانات، اسلامشهر و پردیس در مجلس شورای اسلامی، با انتقاد از عملکرد شهرداری تهران در نصب یک بیلپورد با محوریت اینکه کودکان را در خانه نگه ندارد، می‌گوید: شهرداری تهران چه تمهیداتی اندیشیده تا والدین بتوانند به دور از هر گونه نگرانی و با خیال آسوده کودکان را از قفس ایجاد شده در آپارتمان‌ها رها و برای تفریح به پارک و مراکز تفریحی هدایت کنند؟ کودکان چگونه می‌توانند در هوای آلوده تهران که سالانه تعداد زیادی از هموطنان را به کام مرگ فرو می‌برد نفس بکشند که شهرداری اقدام به نصب چنین بیلپوردی کرده است.

این نماینده مردم در مجلس دهم، با تأکید بر اینکه برای بهبود وضعیت هوای تهران باید از اقدامات شعارگونه پرهیز کرد، تصریح می‌کند آلودگی هوای تهران سلامت گروه‌های آسیب‌پذیر مانند کودکان، افراد سالمند و همچنین بیماری‌های قلبی و عروقی را در معرض خطر قرار داده و علاوه بر این سلامت سایر افراد جامعه هم در امنیت نیست زیرا هوای تهران در اغلب اوقات آلوده بوده و تردد در شهر بحرانی شدن بیماری افراد را در پی دارد.

■ زیرساخت‌ها برای کاهش آلودگی هوای تهران فراهم نیست

وی با انتقاد از اینکه زیرساخت‌ها برای کاهش آلودگی هوای تهران فراهم نیست، می‌گوید: متأسفانه سیستم حمل و نقل عمومی پایتخت کارآمد نبوده و جایگویی نیاژها شهروندان نیست به گونه‌ای که افراد ساعت‌ها وقت خود را در صف انتظار اتوبوس معطل می‌مانند.

عضو کمیسیون فرهنگی در مجلس دهم با انتقاد از اینکه تعداد اتوبوس‌های تهران روز به روز در حال کاهش است به خانه ملت تأکید می‌کند: در گذشته به حمل و نقل عمومی توجه بیشتری می‌شد و شاهد افزایش اتوبوس‌ها بودیم اما در حال حاضر نه تنها با افزایش آنها روبه‌رو نیستیم بلکه تعداد آنها روز به روز در حال کاهش است که این امر موجب تشدید آلودگی هوای تهران را فراهم کرده است.

نماینده مردم تهران، ری، شمیرانات، اسلامشهر و پردیس در مجلس شورای اسلامی با یادآوری اینکه آلودگی هوا تنها مختص تهران نیست و تمامی کلانشهرهای کشور با آن درگیر هستند، می‌افزاید: حتی شهرهای کوچک کشور هم با این معضل دست و پنجه نرم می‌کنند این در حالی است که شاهد هیچ‌گونه تلاشی از سوی دستگاه‌های ذیربط برای مقابله با بزرگ‌ترها نیستیم.

■ رسیدگی به لایحه هوای پاک بعد از اتمام بررسی لایحه برنامه ششم

بر این اساس صاحب‌نظران معتقد هستند متأسفانه تاکنون شاهد هیچ‌گونه اقدام عملی مناسب از سوی دستگاه‌ها برای مدیریت این معضل نبوده‌ایم؛ زمان آن رسیده است که دستگاه‌ها از اقدامات شعارگونه دست برداشته و با همکاری مسئولان در جهت مدیریت بزرگ‌دسام کام بردارند. در این خصوص احمدعلی کیخا، عضو کمیسیون کشاورزی درباره آخرین وضعیت لایحه هوای پاک، گفت: این لایحه از اولویت‌های مجلس شورای اسلامی است، برای رفع اشکالات آن نیز رئیس مجلس به همراه اعضای کمیسیون کشاورزی، آب و منابع طبیعی و کمیسیون‌های مربوطه بند به بند آن را بررسی می‌کنند.

نماینده مردم رزابل، زهک و هیرمند در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه نتایج قوانین در حوزه آلودگی هوا یکی دیگری از اقداماتی بود که از سوی معاونت قوانین دنبال شده است، تأکید می‌کند: با توجه به قوانینی که در مورد آلودگی هوا از گذشته وجود داشته است ضمن بررسی لایحه هوای پاک مقرر شد تا نتایج قوانین نیز انجام بگیرد. کیخا می‌افزاید: لایحه هوای پاک پس از اتمام بررسی جزئیات لایحه برنامه ششم توسعه در دستور محنت عملی قرار خواهد گرفت، بنابراین به زودی تعیین تکلیف می‌شود. عضو کمیسیون کشاورزی، آب و منابع طبیعی مجلس شورای اسلامی، تصریح می‌کند وضعیت هوای بسیاری از شهرها مناسب نیست و آلودگی‌های پی در پی ایجاب می‌کند که تکلیف لایحه هوای پاک هر چه سریع‌تر مشخص شود. ■ ■ ■

با توجه به وجود مسائل و مشکلات موجود در حوزه آلودگی هوا باید دولت و مجلس که مسئولیت آلودگی هوا را در حوزه‌های قانونگذاری و اجرا بر عهده گرفته‌اند می‌توانند با سیاست‌های عملایی بر کاهش آلودگی هوا تأثیر بگذارند تا از میزان خسارت‌های جانی و مالی در این خصوص کاسته شود و هوای پاک و سالم در فضاهای شهری به خصوص کلانشهرها جاری شود؟

مناسب‌سازی ساخته نشده است. همچنین وزارت صنعت وظیفه دارد خودروهای مناسب تولید کند و با اینکه لیست مورد نیاز خود را به آنها داده‌ایم اما اقدامی انجام نشده است. رئیس دبیرخانه ستاد هماهنگی و پیگیری مناسب‌سازی ستاد کشور با تأکید بر اینکه تا زمانی که دستگاه‌ها به وظایف خود در این رابطه عمل نکنند کاری جلو نمی‌رود، گفت: وزارت راه و شهرسازی نیز وظیفه دارد به دستگاه‌های مرتبط چک‌لیست‌های نظارتی بدهد اما محقق نشده است.

مومن‌سرایي در رابطه با بودجه مناسب‌سازی نیست گفت: اکنون بودجه اختصاصی نداریم و دستگاه‌ها از اعتبارات خود صرف این موضوع می‌کنند در حالی که ما مکرراً به سازمان برنامه و بودجه نامه نوشته‌ایم و درخواست بودجه هر آنچه می‌شود کرده‌ایم. مناسب‌سازی در بدو ساخت هزینه‌ای ندارد بنابراین تلاش کرده‌ایم رقمی به این موضوع اختصاص داده شود. مومن‌سرایي از برگزاری همایش ملی مناسب‌سازی ۲۶ بهمن ماه امسال خبر داد و گفت: این همایش با حضور مسئولان کشوری، استانداری، مدیران کل بهزستی، انجمن‌ها، تشکل‌های دانشجویی و دولتی در مجتمع آدینه واقع در خیابان آبناسان غرب بزرگزار می‌شود و علاقه‌مندان تا ۲۳م فرصت ارسال مقالات خود را دارند.

■ بر خورد با خودروهایی فرسوده و موتورسیکلت‌های کاربراتوری

این نماینده مجلس، تردد خودروهای فرسوده به ویژه در ناوگان حمل و نقل عمومی را در تشدید آلودگی هوای تهران مؤثر دانست و بر لزوم منع تولید، تردد و واردات موتورسیکلت‌های کاربراتوری تأکید کرد و می‌افزاید: وزارت منعت، معدن و تجارت باید به این موضوع توجه داشته و به‌وظیفه خود در قبال تأمین سلامت شهروندان عمل کند.

نجفی بر ضرورت رعایت استانداردها در تولید سوخت تأکید کرد و می‌گوید برای مدیریت آلودگی هوای تهران باید بهبود کیفیت سوخت، خودروها و موتورسیکلت‌ها از سوی وزارت نفت و صنعت، معدن و تجارت مورد توجه قرار بگیرد و باید آگاه باشند که اگر به این موضوع توجه نکنند نسبت به جان

و مال مردم مسئول بوده و باید در پیشگاه مردم و خداوند پاسخگو باشند.

■ رفع آلودگی هوا دغدغه‌ای جدی نیست

نایب رئیس مجمع نمایندگان استان تهران در مجلس دهم با بیان اینکه رفع آلودگی هوای تهران باید دغدغه جدی شهرداری باشد، معتقد است: درگیر شدن با مسائل بی‌اهمیت و پرداختن بیه‌ظواهر و حاشیه‌ها مهم و باید

ضرورت‌های روز جامعه و شهروندان تهران است و باید از آن پرهیز کرده؛ به طور قطع شهرداری باید با همکاری

کادر نزدیک

■ بهانه‌هایی برای ماندگاری آلودگی هوا

هم‌زمان با نیمه دوم سال و افزایش روزهایی با دمای وارونه در کشور، تأثیر ریزگردها و آلاینده‌های صنعتی و دود ناشی از خودروها در هوای کلانشهرها چندین برابر می‌شود و تنها در یکی، دو ماه نخست نیمه دوم سال است که سروصدای رسانه‌ها و دستگاه‌های متولی آلودگی هوا درمی‌آید و تنها در این جریان چندین دعوی زرگری بین نهادهای مرتبط و شهرداری‌ها رخ می‌دهد. بعد از گذشت دو ماه که مردم به جای مشاهده رفع مشکل، شاهد حاشیه‌های مشکل در شهر هستند و بین دعوی مسئولان و نهادهای مرتبط قرار گرفته‌اند، بیشترین خسارت‌های ناشی از آلودگی هوا احتمال می‌شوند و در آخر هم خبری از تصمیم‌گیری بر مبنای عمل و امکانات موجود نیست و از همین رو مشکلی مانند آلودگی هوا در شهرها با همین سناریوی تکراری، هر سال به همین شیوه فراموش می‌شود. اما یکی از معضلات اساسی در رفع مشکل آلودگی هوای کلانشهرها، چالش چندین ساله بدهی دولت به شهرداری‌ها برای توسعه حمل و نقل عمومی است که از همین رو، شهرداری‌ها این مسئله را بهانه‌ای برای اهمال کاری خود قرار داده‌اند و تنها در پاسخ به افکار عمومی همین توجیه را بهانه خود قرار داده‌اند.



هم در این جلسات حضور نداشته و معاون عمرانی وی به جای او حضور داشته است. رئیس دبیرخانه ستاد هماهنگی و پیگیری مناسب‌سازی ستاد کشور گفت:از طرفی وظایفی برای دستگاه‌ها تعیین شده که یکی از این موضوعات فرهنگ‌سازی است. پیمانکاران شهری، مهندسانی هستند که از پشت میز دانشجویی می‌آیند اما مناسب‌سازی را نمی‌دانند به جای ساخت پیاده‌روهای شیاری یا شطرنجی که برای معلولان و نابینایان مناسب

ترافیک

بزرگراه‌ها و معابر شریانی ترافیک زیر صد دوربین‌ها

نصب دوربین‌های

ثبت تخلف حرکات مارپیچ در بزرگراه‌ها

تعدد معابر شهری و بزرگراهی در پایتخت سبب شده تا ترافیک در بخش‌های مختلف به معضل اصلی شهروندان تبدیل شود. جدای از عوامل مؤثر بر کاهش ترافیک، کنترل هوشمند ترافیک می‌تواند در تسهیل و روان‌سازی بار ترافیک بسیار مؤثر واقع شود. در این میان استفاده از دوربین‌های کنترل ترافیک علاوه بر کاهش تخلفات می‌تواند به توزیع در بار ترافیک نیز کمک شایانی کند. هرچند در کشور ما کنترل هوشمند ترافیک فقط به مواردی همچون نصب دوربین و گاهی به چراغ‌های هوشمند ختم می‌شود با این حال قرار است نصب دوربین‌های ثبت تخلف حرکات مارپیچ در سه بزرگراه پایتخت مورد استفاده قرار گیرد تا به نظم ترافیکی کمک کند. رئیس کمیته عمران شورای اسلامی شهر تهران گفت: با توجه به ۱۲۰۰ تا ۱۴۰۰ دستگاه خودروی جدیدی که هر روز وارد تهران می‌شوند، اگر دهها برابر پل صدر هم بزرگراه بسازیم، جایگو نخواهد بود. وی با اشاره اینکه این حجم خودرو که هر روز وارد معابر شهری می‌شود، تهران را به یک پارکینگ متحرک تبدیل نموده، اظهار کرد: ترافیک و آلودگی هوا، دو معضل بزرگ این کلانشهر است و هر اقدامی که در راستای توسعه حمل و نقل عمومی انجام شود، کم است.

دکتر اقبال شاکری با بیان اینکه تهران باید به شهری هوشمند تبدیل شود و به این منظور، باید نسبت به توسعه مراکز مدیریت هوشمند شهر و حمل و نقل شهری اقدام شود، تصریح کرد: کارهای ارزنده‌ای برای هوشمندسازی مدیریت ترافیک تهران انجام شده که انصافاً از این تلاش‌ها باید تقدیر و تشکر شود.

رئیس کمیته عمران شورای اسلامی شهر تهران با بیان اینکه کنترل هوشمند ترافیک از دو ویژگی بارز «بازدارندگی» و «اعتمادسازی» برخوردار است، تصریح کرد: البته راه‌اندازی یک سامانه پیامکی به این منظور که به محض وقوع تخلف ثبت آن از طریق سیستم هوشمند، پیامک از سوی پلیس برای رانندگان متخلف ارسال شود، می‌تواند «اثربخشی» و «بازدارندگی» سیستم‌های هوشمند را دوچندان کند. معاون شهردار تهران نیز در این جلسه از مرکز کنترل ترافیک پایتخت به عنوان مرکزی شبانه‌روزی که هر ۳۶۵ روز سال، فعال و مشغول به کار است، نام برد و گفت: مرکز کنترل ترافیک به عنوان دیده‌بان شهر و معابر شهری تهران، نقش برج مراقبت فرودگاه‌های بزرگ جهان را برای این کلانشهر ایفا می‌کند و از این رو، از اهمیت استراتژیکی برخوردار است.

ما یازار حسینی با اشاره به اینکه دیگر در هیچ کلانشهر پیشرفته‌ای در دنیا، ترافیک با حضور فیزیکی عوامل انسانی کنترل نمی‌شود، اظهار کرد: برای همین تا جای ممکن باید به سمت کنترل هوشمند ترافیک پیش برویم و ترافیک را شناور و سیال کنترل کنیم و به این منظور، بی‌شک می‌تواند الگوی خوبی باشد.

وی با بیان اینکه تهران در مسیر تبدیل شدن به شهری هوشمند در حرکت است، تصریح کرد: در این راستا، ۱۰۰ درصد بزرگراه‌های شهری و ۸۰ درصد معابر شریانی شهر تحت پوشش دوربین‌های نظارت تصویری قرار می‌گیرند، ضمن اینکه نسبت به نصب تجهیزات جدید نظارتی از جمله دوربین‌های ثبت تخلف حرکات مارپیچ در سه بزرگراه آزادگان، شهید همت و نبایش نیز اقدام خواهد شد.

از شهر

بحران بافت‌های مزاحم شهری در مدیریت بحران!

مناسب‌سازی سازه‌های شهری اعم از خیابان‌ها، کوچه‌ها، پل‌ها و نیز تأمین روشنایی معابر در شب از جمله وظایف مدیریت شهری است که باید در نقشه‌های شهری حتماً مورد تأکید قرار گیرد اما متأسفانه به دلیل تلفیق شهرسازی قدیمی و جدید در شهرهای کشور، وضعیت امدارسانی و مدیریت بحران را با بحرانی جدید و دست و پاگیر مواجه ساخته است.

انسان و سازه‌های شهری دو مؤلفه مهم در مواقع بحرانی و بروز حوادث طبیعی یا ناشی از اشتباهات انسانی در شهرهاست که باید برای آمادگی هر یک از آنها از سوی مدیریت شهری به منظور مقاومت و مقابله در برابر بحران چاره‌اندیشی شود. مؤلفه انسانی را می‌توان با آموزش و نیز آگاه‌سازی از چگونگی مقابله با بحران برای مدیریت تهدیدات حاضر در شهرهای آماده کرد اما سازه‌های شهری باید در طول زمان و با برنامه‌های جامع شهری استانداردسازی شود به گونه‌ای که در برابر حوادث هم تاب‌آوری داشته باشد و نیز به گونه‌ای باشد که وضعیت امدادرسانی در شهر را با

اخلال روبه‌رو نکند.

در حال حاضر بسیاری از شهرهای ما با بافت‌ها و سازه‌هایی در شهر مواجهند که در زمان امدادرسانی، زمان و وقت کار را کاهش می‌دهند و همین امر سبب بروز تلفات جانی و مالی مضاعف در موقیعت بحران برای شهر و شهروندان می‌شود.

مناسب‌سازی سازه‌های شهری اعم از خیابان‌ها، کوچه‌ها، پل‌ها و نیز تأمین روشنایی معابر در شب از جمله وظایف مدیریت شهری است که باید در نقشه‌های شهری حتماً مورد تأکید قرار گیرد اما متأسفانه به دلیل تلفیق شهرسازی قدیم و جدید در شهرهای کشور و در برخی شهرها بافت فرسوده، وضعیت امدادرسانی و

مدیریت بحران را با بحرانی جدید و دست و پاگیر مواجه ساخته است. این شرایط در حال حاضر در شهرهای اصفهان، تهران، کرمان، یزد و نیز شهرهایی که دارای بیشترین بافت فرسوده شهری هستند، به عنوان یکی از چالش‌های بین دستگاه‌های امدادرسانی و شهرداری‌ها به شمار می‌رود که به رغم اجرای برخی طرح‌های نوسازی در محلات، هنوز عرض برخی معابر برای عبور خودروهای امدادی به اندازه استاندارد نرسیده است و از همین رو، زمان امدادرسانی در شهرهای فوق همچنان با استانداردهای جهانی فاصله دارد.

همچنین، در طراحی شهری باید از ساخت و طراحی مکان‌هایی که ایزوله هستند و ارتباطی با مکان‌های اطراف خود ندارند، اجتناب کرد. به‌طوری که این مکان‌ها به با مکان‌های مجاور و سایر محیط‌ها مرتبط بشوند و مردم بتوانند به راحتی در میان این محیط‌ها فت‌وآمد کنند. این مسئله در زمان بحران و شرایط اضطراری، بیش از پیش اهمیت پیدا می‌کند، چراکه امکان عملیات مختلف در فضایی گسترده را به نیروهای امدادی می‌دهد و مانع گیر افتادن مردم در محیط‌ها و فضاهای شهری بستی می‌شود که امکان ورود و خروج نیروهای نجات یا کمک‌رسان را محدود می‌سازد.

اما علاوه بر موارد فوق یکی از دلایلی که تردد خودروهای امدادی در معابر شهری را با مشکلات عدیده روبه‌رو ساخته، استفاده بیش از حد مردم از خودروهای شخصی و در نهایت خیابان‌ها نیز عقیم مانده است و نمی‌توان تردد خودروهای که نیاز به به شدت تأثیر گذار بوده و ساکنان شهرهای بزرگ با صحنه‌هایی که در آن یک خودروی امدادی برای دقایقی طولانی در ترافیک مانده و راهی برای حرکت سریع‌تر ندارد، بارها مواجه شده‌اند اما گریز گاهی هم در این شرایط از سوی مدیران شهری برای این امر در نظر گرفته نشده است.

عرض اندک خیابان‌ها به ویژه در شهرهایی با بافت تاریخی، ایجاد لاین ویژه خودروهای امدادی را با چالش روبه‌رو کرده و با توجه به عدم موفقیت دولت نیز مدیریت شهری برای نوسازی و احیای بافت فرسوده، توانایی شهرسازان برای تعریف خیابان‌ها نیز عقیم مانده است و نمی‌توان تردد دفعه‌هایی که نیاز به عقب‌نشینی و تمرکز تراکم دارد، دست به تغییرات و تعریض معابر زد.

بافت فرسوده، فرصت و هزینه زیادی را از مدیران شهری در این ارتباط گرفته است و هنوز هم با وجود بحرانی که در رابطه بین میزان استاندارد بودن معابر شهری و امدادرسانی وجود دارد، این چالش در قوت خود باقی است و کیلومترها بافت فرسوده با اقدامات میلی‌متری در حال نوسازی است.