

ادامه از صفحه اول

دور تسلسل پرونده آلودگی هوا

به شهردار وقت تهران آقای الوری ابلاغ شد که طبق آن شهرداری تهران موظف شده بود در مدت یک هفته گزارش جامعی از وضعیت آلودگی هوا و علل آن در تهران تحت عنوان این لایحه متضمن وظایف و اختیارات شهرداری دراین‌باره و نحوه همکاری و هماهنگی با سازمان‌های مسئول و ذی‌ربط به همراه پیشنهادات و اقدامات فوری و درازمدت برای کاهش آلودگی هوا ارائه کند. این لایحه در آن زمان دغدغه‌ای بود که از سوی اعضای شورا به‌جدیت پیگیری می‌شد.
برای رکارآمدن دولت اصلاحات و با حضور خاتم‌البنکر در سازمان محیط‌زیست، ایشان برای عملیاتی شدن دستورالعمل‌های اجرایی که مدون شده بود و راه‌اندازی مراکز معاینه فنی در تهران، با پشتوانه دولت، بودجه‌ای را اختصاص دادند و این مقدماتی برای پرداختن جدی به این موضوع بود تا اینکه در سال ۷۹، طرحی در هفت بند تدوین شد که بنا بود در مدت ۱۰ سال آلودگی تهران را کم کند و تا سال ۸۴، ۳۰ درصد طرح پیش رفت ولی با تغییر دولت، باز بنا بر رفتارهای مدیریتی، ادامه اجرای آن متوقف شد و مغفول ماند. آنچه از بررسی عملکرد برمی آید اینکه، در دولت نهم، برگزاری جلسات متعدد و تشکیل کارگروه و کمیته‌های موقت و اضطراب نهایت اقدام عملیاتی در این راستاست. اما جدی‌ترشدن بحران منجر به این شد که بالاخره در سال ۸۹، جلسه‌ای برای بررسی طرح ۱۰ساله تشکیل شود و عاقبت سال ۹۰ برنامه جامع کاهش آلودگی هشت‌کلان‌شهر به تصویب می‌رسد؛ هرچند با بررسی کلیات آن به نظر می‌رسد یک توصیه‌نامه برای سازمان‌ها بود تا آنکه دستورالعمل عملیاتی را به پیوست ارائه بشود و پس از آن در ده‌ه‌های مصوبه در مجلس ادا شده باشد که دولت را مکلف به اجرای بندهای مصوبه کاهش آلودگی هوا می‌کند و سرانجام به طرح تکمیلی مجلس می‌رسد.
مورادی که در این نوشتار آوردم، تنها بخشی از همان دو باطلی است که برای مقابله با آلودگی هوا در این ۱۵ سال گذشته با آن روبه‌رو بوده‌ایم. آنچه مهم است اینکه دولت به عنوان متولی عمومی و سازمان محیط‌زیست در جایگاه متولی اصلی در سال‌های اخیر، برای به‌حداقل‌رساندن مشکل موجود، کمترین اقدامی نکردند، درحالی‌که هزینه‌های کلان و غیرقابل‌جبرانی برای کشور داشته است. طبق آماری که از مقایسه میزان آلاینده‌ها با استانداردهای جهان ارائه می‌شود، ادعایی دور از واقعیت نیست اگر اصلی‌ترین مشکل محیط‌زیست کلان‌شهرهای کشور را مسئله آلودگی هوا بدانیم. آخرین برآورد بانک جهانی در سال ۲۰۰۵، نشان می‌دهد خسارت سالانه آلودگی هوا در ایران ۱۴۰ هزار ۲۲۰ میلیارد ریال معادل ۱٫۶ درصد تولید ناخالص داخلی است و خسارت مرگ‌ومیر ناشی از آلودگی هوای شهری، سالانه ۶۴۰ میلیون دلار معادل پنج‌هزارو صد میلیارد ریال یعنی ۵۷درصد از تولید ناخالص داخلی است. آنچه توقع می‌رود اینکه مقابله با پدیده آلودگی هوای تهران به‌واقع دغدغه اصلی شورای شهر تهران باشد نه آنکه درست در روزی که به دلیل احوال هوشدار آلودگی هوا، مدارس تعطیل هستند، موضوع دیگری در دستور کار جلسه شورا باشد و تذکرات و پیگیری‌های دوستان در حد رسانه‌ها و تذکرات مقطعی در صحن علنی شورا خلاصه شود؛ بلکه به نظر می‌رسد باید دوستانمان در شورای شهر به عنوان ناظران اجتماعی به نمایندگی از مردم برای تحقق وعده‌های برنامه دوم توسعه شهرداری تهران که شهر هوشمند، سبز و توسعه حل‌ونقل شهری بود، پیگیری‌های جدی داشته باشند. البته هدف نباید مچ‌گیری باشد بلکه رویکردمان باید همکاری برای حل مسئله‌ای باشد که شاید ده‌ها

سند و برنامه برای آن مدون شده است ولی گویی در گریودار مسائل سیاسی، اقتصادی و امنیتی این روزها حتی ورق نمی‌خورد و اگر وضعیت به همین شکل ادامه یابد، با مصوبه سال ۹۰ یعنی طرح جامع کاهش آلودگی هوای هشت‌کلان‌شهر تهران، اهواز، اراک، تبریز، مشهد، شیراز، کرج و اصفهان که در ۳۳ محور به تصویب هیأت دولت رسید و به تمام دستگاه‌های اجرایی ابلاغ شد، خداحافظی کرد و همچنان به هنگامه سراسمای هوا به حدس و گمان‌هایی مبنی بر رسیدن به راهکارهایی پرداخت که حدود ۱۵ سال قبل به آنها رسیده‌ایم! جالب‌توجه آن است که طرح جامع کاهش آلودگی هوا به منظور نظام‌مند و اجرایی‌شدن قرار بود در صحن مجلس بررسی و تصویب و قانونمند شود تا با نظارت سازمان محیط‌زیست در استان‌های مربوطه به مرحله اجرا درآید. اما شاید مباحث سیاسی، اقتصادی، مهم‌تر از مرگ خاموش شهروندان در شهرهای آلوده و آثار زیانبار آن از زیست‌بوم طبیعی نبود و طرح پس از بیان نظرات مخالفان و موافقان رأی نیابورد و در مجلس ماند تا نه به اعتبار بودجه برسد و نه توجیه قانونی برای اجرا داشته باشد. اقدامات کاهنده آلودگی هوا در دولت‌های نهم و دهم درحالی‌که اعتبار طرح کلان‌شهرهای آلوده کمتر از ۱۰ درصد آن اختصاص یافته در شرایط اضطراب و هتدار با برنامه‌های تعطیلی، زوج‌وفردکردن حرکت خودروها، باران مصنوعی، آبپاشی، مپ‌آشی، افزایش قیمت بنزین، تعویض خودروهای فرسوده، طرح ترافیک، کازسوزکردن خودروهای عمومی و… طرح‌های شکست‌خورده‌ای بود که نه‌تنها مسکنی بر آلام مردم نهاد، بلکه هزینه‌هایی نیز برای اجرا به هدر داد. در نتیجه باید گفت به نظر می‌رسد ارائه مصوبات جدید، مشکلی را از این موضوع حل نمی‌کند بلکه باید درگی کنیم و به آنچه در گذشته انجام شد، نگاهی داشته باشیم و به اجرای برنامه‌های مغفول‌مانده بپردازیم.

شهرزاد همتی: «قرار است، سازمان انتقال خون، خونی را که رایسانگ از مردم می‌گیرد، به مبلغ ۳۰۰ هزار و ۵۰۰ تومان به مردم بفروشد». این خبری بود که توسط یکی از خوانندگان به گروه اجتماعی «شرق» رسید. خبری که سؤال‌برانگیز به نظر می‌رسید و فرهنگ اهدای خون را نیز زیر سؤال می‌برد. مردمی که شاید برای روز مبادای خودشان در دوران سلامتی برای اهدای خون به این سازمان مراجعه می‌کنند، در قبال دریافت آن باید هزینه پرداخت کنند. همین ماجرا باعث شد رئیس سازمان انتقال خون، در گفت‌وگو با «شرق» با تکذیب این ادعا، اعلام کند همچنان یک واحد خون کامل قیمتی ندارد، اما فراورده‌های خونی از فروردین سال جاری، قیمت‌گذاری شده‌اند.

دکتر علی پورفتح‌الله با اشاره به اینکه اقتصاد انتقال خون نقش بسیار مهمی در چرخه انتقال خون و فراورده‌های خونی دارد، به «شرق» می‌گوید: «واقعیت این است که هزینه پرسوییگ و آماده‌سازی فراورده‌های خونی و هزینه محصولات نوینی که امروزه در دنیا عرضه شده، روزبه‌روز در دنیا در حال افزایش است. هزینه‌های مرتبط با تست و آزمایش‌های مختلفی که روی خون و فراورده‌های خونی انجام می‌شود، به‌شدت افزایش پیدا کرده است. بر اساس آمار گرفته‌شده، در ۱۷ کشور صنعتی دنیا قبل از دواطلبانه و ایثارگرانه اهدا می‌شود، اما