دریچه

مغفول بزرگ مدیریت آلودگی هوا

اولویت با شماست خودروی عزیز

حمیدرضا میرزاده

● هوا آلوده است. روزهایی هم هست که به دلیل شرایط جوی آلوده‌تر می‌شود. مدارس تعطیل می‌شوند و رادیو و تلویزیون و روزنامه‌ها و خبرگزاری‌ها به دنبال مقصر می‌گردند. آمارها می‌گویند عامل اصلی آلودگی هوا «منابع متحرک» (بخوانید وسایل نقلیه موتوری) هستند. سازندگان خودرو، سوخت را عامل آلودگی می‌دانند و تولیدکنندگان سوخت، خودروها را. دعوا از سال‌ها پیش ادامه دارد و هر وقت شاخص‌های آلودگی هوا افزایش پیدا می‌کند، آتش دعوا برافروخته می‌شود تا آنکه باد و بارانی بیاید و باز روز از نو روزی از نو!

هستند کسانی که سهم ۷۰درصدی خودروها از آلودگی هوا (خصوصا در تهران) را زیر سؤال می‌برند اما همان‌ها هم معتقدند خودروها سهم بزرگی در این مصیبت کلان‌شهرها دارند. اما کسی نمی‌گوید چگونه خودروها در زندگی بسیاری از شهروندان نقشی حیاتی بازی می‌کنند به گونه‌ای که برای خیلی‌ها زندگی بدون خودروی شخصی معنا پیدا نمی‌کند.

خودرو گران است. اکثر مردم برای خریدنش یا باید دست‌به‌دامن وام و لیزینگ و اقساط شوند یا اینکه مدتی نسبتا طولانی پس‌انداز کنند. همین تلاش برای به‌دست‌آوردن خودرو، یک جنبه مهم روانی دارد؛ چیزی که با زحمت به دست آمده را «حتما» باید استفاده کرد! سوخت ارزان (و آن‌طور که دولت می‌گوید؛ یارانه‌ای) یکی از مشوق‌هایی است که این تفکر را تقویت می‌کند.

از طرف دیگر، تبدیل‌شدن خودروی شخصی به یک شاخصه مهم رفاه، بُعد دیگر داستان است. خواستگار خوب کسی است که خانه و «ماشین» داشته باشد! یک خانواده مرفه، خانواده‌ای است که هر یک از اعضای خانواده یک خودرو مختص به خود داشته باشند. یکی از جوایز پرسروصدای بانک‌ها، فروشگاه‌ها، شرکت‌های خدمات اینترنتی و... همیشه خودروی شخصی است. به این تفکر، امنیت روانی را نیز اضافه کنید. خودروی شخصی، ادامه حریم خصوصی ماست که آن را در شهر حرکت می‌دهیم.

حالا این رویکرد نسبت به خودرو وقتی در کنار واقعیت‌های شهرهای بزرگ قرار گیرد، نتیجه مشخص است. مثلا در تهران، بخش زیادی از سکونتگاه‌ها، فاصله زیادی تا مراکز اداری، خدماتی، آموزشی و حتی مراکز خرید دارند. بسیاری از ساکنان این سکونتگاه‌ها مجبور به سفرهای طولانی تا محل کار و تحصیل خود هستند یا برای خرید و استفاده از خدمات مختلف ناچارند به مناطق مرکزی شهر تهران بروند. اگرچه حمل‌ونقل عمومی در مرکز شهر تهران در اشکال مختلف وجود دارد اما مشکل بسیاری از این شهروندان، رسیدن به مرکز شهر است که اتفاقا حمل‌ونقل عمومی (به غیر از چند مسیر معدود) پوشش‌دهنده مسیر حرکت آنها نیست.

اما برای ساکنان مناطق مرکزی شهر چطور؟ آنها هم به گونه‌ای دیگر برای استفاده از خودروی شخصی خود تشویق می‌شوند! بسیاری از طرح‌های ترافیکی در جهت سهولت رفت‌وآمد خودروهاست نه عابران پیاده یا خودروهای حمل‌ونقل عمومی. در تقاطع‌های پررفت‌وآمد، این عابران پیاده هستند که باید مسیر خود را طولانی کنند و از زیرگذر عبور کنند تا خودروها با سهولت از تقاطع عبور کنند. بسیاری از پیاده‌روها با حصارهای طولانی پوشانده شده‌اند و عابران گاه مجبورند برای عبور از خیابان و رسیدن به نقطه موردنظر مسافت زیادی را طی کنند تا معبری را درون حصارها بیابند. در ساعات پرترافیک، با فرمان پلیس، خودروهای شخصی اجازه می‌یابند در مسیر ویژه اتوبوس‌ها تردد کنند. به غیر از چهارراه‌ها، در هیچ‌کجای شهر چراغ عابر پیاده وجود ندارد؛ چراغی که خودروها را تنها برای عبور عابران پیاده متوقف کند. در سطح کلان‌تر، بودجه‌های بزرگ شهرها همواره برای ساخت اتوبان و پل و زیرگذرها صرف می‌شود و هر سال ظرفیت این معابر ماشین‌رو به طور موقت افزایش پیدا می‌کند که این خود، ابزاری تشویقی برای استفاده از خودروهای شخصی است. به عبارت دیگر، حق تقدم عابران پیاده تنها در قانون نوشته شده، اما در طراحی شهری، اولویت همواره با خودروهاست. این‌چنین است که استفاده از خودروی شخصی، همواره اولویت اکثریت افراد جامعه است. کسی که از خودروی شخصی استفاده می‌کند، مالکیت بیشتری بر شهر دارد، از یارانه سوخت استفاده می‌کند، مجبور نیست فضای خصوصی خود را برهم زند و طراحی شهری نیز او را تشویق به استفاده از خودرواش می‌کند. خودرویی که برای تهیه‌اش تلاش زیادی کرده و هزینه زیادی پرداخت کرده است.

«خودرومحور»بودن شهرهاست که آلودگی هوا را تشدید می‌کند. بحث بر سر کیفیت خودرو و سوخت اگرچه تا حدودی ما را به هوای بهتر کلان‌شهرها هدایت می‌کند، اما فراموش نکنیم که بهترین و باکیفیت‌ترین خودروهای جهان نیز همواره حدی از انتشار آلودگی را دارند و تردد روزانه آنها در یک شهر بزرگ نیز کیفیت هوا را تغییر خواهد داد.

به نظر می‌رسد آنچه باعث عدم موفقیت ما در مدیریت آلودگی هواست، بی‌توجهی به خودرومحوری شهرها و تلاش برای تغییر برخی فاکتورهای آلودگی هواست. اگر سیاستی برای کاهش تردد خودروهای شخصی اعمال نشود، رویدادهای آلودگی هوا دائما تکرار خواهند شد و هر سال همین بحث‌ها عینا تکرار می‌شوند.

عکس: سایت سازمان محیط‌زیست

موسم افشاگری

کلانتری: افشاگری‌های محیط زیست آغاز خواهد شد

صدرا محقق: روز گذشته رئیس سازمان حفاظت محیط زیست در جلسه کارگروه ملی کاهش آلودگی هوای کلان‌شهرها با اعلام اینکه افشاگری‌های محیط زیست آغاز خواهد شد، گفت: «حق مردم در حوزه محیط زیست را بازپس می‌گیرم، اگرچه می‌دانم ممکن است این حرف‌ها، هجمه‌ها و فشارهای زیادی برایم به‌همراه داشته باشد».

در این گزارش، هم به مشروح صحبت‌های آقای کلانتری که تا حدود خفیفی ردی از افشاگری هم در خود دارد پرداخته‌ایم و هم با سه کارشناس و متخصص حوزه محیط زیست و آلودگی هوا صحبت کرده‌ایم که از قضا هر سه نفر معتقدند افشاگری و طرح معما و... دردی از معضل آلودگی هوای کلان‌شهرها درمان نمی‌کند و حالا به‌جای افشاگری، موسم اقدام و عمل است، چون داستان آلاینده‌های هوا چندان پیچیده نیست.

افشاگری درباره نوسازی تاکسی‌ها

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست در جلسه کارگروه ملی کاهش آلودگی هوای کلان‌شهرها که با حضور استانداران، شهرداران و معاونان وزرای مرتبط تشکیل شده بود، در سخنان خود در این جلسه این‌طور گفت: هیچ موضوع پنهانی وجود ندارد و سلامت، امنیت زیست‌محیطی و حقوق نسل‌های بعد قابل چشم‌پوشی نیست و حاکمیت باید تکلیف خود را با زیاده‌خواهی صنعت مشخص کند.

کلانتری اشاره‌ای هم به فرسودگی حداقل ۴۰ درصد از ۱۴۰ هزار کامیون در حال تردد در تهران داشت و درباره نوسازی ناوگان تاکسی تهران هم گفت: چرا باید با پیشنهاد یک شرکت خودروسازی معتبر دنیا برای نوسازی تمامی تاکسی‌های فرسوده تهران به ازای دریافت نفت خام به میزان تفاوت سوخت مصرفی تاکسی فرسوده و نوسازی‌شده در مدت پنج سال، مخالفت شود. این کارشکنی صنعت است، درحالی‌که صنعت داخلی باید با ارتقای تولید خود، فضای رقابت با صنعت خارجی را ایجاد کند.

وی با انتقاد از برنداشتن گام عملی برای مقابله با آلودگی هوا و اجرائی‌شدن مفاد مصوبه‌های دولت یازدهم در این خصوص، گفت: مقابله با آلودگی هوا، حداقل در کوتاه‌مدت هزینه‌زاست و به طور نمونه باید میان برخورداری از هوای سالم و ادامه ساخت‌وساز در چهار ماه انتهایی سال که منجر به تردد شبانه خودروهای فرسوده می‌شود، یک انتخاب داشته باشیم.

معاون رئیس‌جمهور افزود: حداقل ۸۰ درصد آلایندگی ذرات زیر ۲.۵ میکرون در تهران ناشی از تردد اتوبوس‌ها و کامیون‌های فرسوده است. از طرفی با توجه به آمار اعلام‌شده مبنی‌بر اینکه به طور نمونه سوخت مازوت نیروگاه شهید رجایی عامل ۲۰ درصد آلودگی هوا در تهران و کرج است، از وزیر نفت درخواست شد تا نسبت به تأمین سوخت گاز طبیعی برای تمام نیروگاه‌ها در فصل سرد سال اقدام شود، اما مهم‌تر از سوخت به‌عنوان یک فاکتور آلاینده هوا، احتراق ناقص سوخت در موتور وسایل نقلیه است.

کلانتری با بیان اینکه طبق آمار اعلام‌شده از سوی شهرداری تهران، ۷۰ درصد آلودگی شهر تهران ناشی از احتراق ناقص سوخت در خودروهای فرسوده است، گفت: بر اساس همین آمار، ۵۰ درصد اتوبوس‌های فعال در سیستم حمل‌ونقل عمومی تهران، فرسوده است و باید از رده خارج شود. وی ضمن انتقاد از ورود ۵۰۰ هزار موتورسیکلت کاربراتوری در دو ماه به کشور، اظهار کرد: این حجم ورود موتورسیکلت کاربراتوری به کشور پیش از ابلاغ مصوبه دولت در این خصوص و درحالی‌که هر موتورسیکلت چهاربرابر خودرو تولید آلودگی دارد، قابل‌قبول نیست.

معاون رئیس‌جمهور با تأکید بر این موضوع که حاکمیت باید تکلیف خود را با زیاده‌خواهی صنعت مشخص کند، تصریح کرد: باید مشخص شود که مملکت نوکر صنعت است یا صنعت در خدمت مردم است. وی با بیان اینکه سازمان حفاظت محیط زیست از این پس تنها به وظیفه نظارتی و حاکمیتی خود عمل می‌کند، اظهار کرد: هیچ موضوع پنهانی وجود ندارد و سلامت، امنیت زیست‌محیطی و حقوق نسل‌های بعد قابل چشم‌پوشی نیست. این گفته‌های رئیس سازمان حفاظت محیط زیست در شرایطی که تهران و بیشتر کلان‌شهرهای دیگر کشور همچنان با معضل آلودگی دست‌به‌گریبان هستند آیا می‌تواند دردی را درمان کند؟ و اگر قرار است افشاگری صورت گیرد، بهتر است این افشاگری شامل چه مواردی باشد و بهتر است به کدام بخش گره‌دار داستان آلودگی پرداخته شود؟ همین سؤالات را با سه نفر مطرح کردم؛ یوسف رشیدی که سال‌ها سابقه ریاست شرکت کنترل کیفیت هوای تهران و سرپرستی مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست را برعهده داشت و هم‌اکنون استاد دانشگاه‌های معتبر تهران است. علی‌اصغر علم‌الهدی، رئیس انستیتو آب و انرژی دانشگاه صنعتی شریف که در زمینه شیمی تجزیه (ضایعات صنعتی و خطرناک و آلودگی هوا) متخصص است و همچنین محمد درویش، کارشناس محیط زیست که تا چندی پیش مدیرکل واحد آموزش و مشارکت‌های مردمی سازمان حفاظت محیط زیست بود. در ادامه، مشروح پاسخ‌های آنها به سؤالات «شرق» آمده است.

داستان ساده آلودگی

یوسف رشیدی: واقعیت این است که داستان آلودگی ساده است و ما عملا چیز مبهمی در مبحث آلودگی هوا نداریم؛ مبهم از این لحاظ که می‌دانیم علت‌های آلودگی هوا چیست و راهکارهایش را هم می‌دانیم. طرح مباحثی مثل افشاگری و... ، ۲۰ سال پیش که داستان آلودگی را نمی‌دانستیم محلی از اعراب داشت. آن‌موقع دو طرح بین‌المللی را در تهران انجام دادیم و همه زوایای مسئله آلودگی و حل مشکل مشخص شد. الان به نظرم بیشتر وقت اقدام و عمل و جسارت و کار کارشناسی در تهران است. شخصا احساس می‌کنم مردم از اینکه ما مدام درباره آلودگی حرف بزنیم خسته شده‌اند؛ الان دوره رهنموددادن و حرف‌زدن و توصیف‌کردن گذشته است. از طرفی نگاهی به تاریخچه مسئله آلودگی هوا به ما ثابت می‌کند که هر وقت و هرجا کار انجام داده‌ایم، اثرات مثبتش را دیده‌ایم و هرجا کاری نکردیم و فقط حرف زدیم، مشکل به قوت خودش باقی مانده؛ مثلا اگر الان داده‌های ۱۵ سال پیش درباره آلاینده‌های هوای شهری مثل تهران را نگاه کنیم، متوجه می‌شویم آن موقع مشکل ما مونوکسیدکربن و ذرات PM10 بود؛ ولی الان هیچ بحثی درباره اینها نیست، الان بیشتر حرف از ذرات PM2.5 است، همین نشان می‌دهد که اقداماتی شده و اثرگذار بوده؛ ولی کافی نیست.

وقتی حداقل‌هایی برای استاندارد سوخت و ماشین و حذف سرب از سوخت در تهران انجام شد، نتیجه‌اش را نشان داد؛ اما درباره آلاینده‌های دیگر نتوانستیم حل کنیم؛ چون کاری نکرده‌ایم. در زمینه استاندارد خودروها استانداردهای ما مطابق استانداردهای روز دنیا نیست؛ ولی واقعیت این است که مشکل ما فقط این نیست، ما در زمینه بارگذاری جمعیت و ساخت‌وساز و ارتباط کاربری زمین و ترافیک کاری نکرده‌ایم و کلا چسبیده‌ایم به معاینه فنی و سوخت و کیفیت خودرو و... اما موضوعات مهمی مثل سفرهای شهری و کاربری زمین را مدیریت نکرده‌ایم، اجازه بارگذاری جمعیت را در تهران و حومه‌اش داده‌ایم و این وضعیت هم ثمره آن است. ما هنوز حمل‌ونقل عمومی را به معنای واقعی که حمل‌ونقل عمومی باشد، در کشور نداریم. اینکه یک شهروند برای رسیدن به مقصدش دائم مجبور باشد اتوبوس و مترو و تاکسی و... عوض کند و همان هم خیلی با برنامه‌ریزی و گستردگی نباشد، این حمل‌ونقل عمومی نیست. به زبان ساده ما کاملا می‌دانیم علت آلودگی چیست و راهکار حل مشکل هم چیست؛ اما اینکه چطور باید این اقدامات را اجرائی کرد، دست مسئولان است. چاره مشکل هم اجرای طرح ترافیک و زوج و فرد و گسترش آن به درِ منازل شهروندان نیست. اینها راهکار نیست، اینها عقب‌انداختن راه‌حل اصلی است.

آلودگی که ربطی به پلاک خودرو و زوج و فرد ندارد، تردد و عوارض را باید به نسبت میزان تولید آلودگی وضع کنیم و همین‌طور گزینه‌های جایگزین حمل‌ونقل برای مردم را مهیا کنیم که اگر این اقدامات انجام بشود، مشکل حل می‌شود. زمان اینکه فلان چیز را می‌گوییم یا خواهیم گفت، گذشته است. من معتقدم همین قوانین موجود هم اگر اجرا شود، تأثیر زیادی خواهد داشت.

بی‌توجهی به دانشگاه

علی‌اصغر علم‌الهدی: من اطلاع دقیقی ندارم که آقای کلانتری قرار است درباره چه چیزی صحبت کند؛ اما موضوع آلودگی با همه اهمیت و شرایطی که دارد، ردّ یک موضوع را در آن به وضوح می‌توان دید، اینکه متأسفانه ظرفیت‌های دانشگاهی و مراکز پژوهشی ما در نظر مدیران اجرائی ارزش لازم را ندارد و پتانسیل و خروجی فعالیت آنها به کار گرفته نمی‌شود؛ مثلا باید پرسید مطالعاتی که ۲۰ سال پیش شرکت کنترل کیفیت هوای تهران درباره آلودگی هوا انجام داد و اعلام شد مسئولان چند درصد آن را اجرا کردند؟ آن همه انرژی و وقت گذاشته شد و یک پژوهش جامع در زمینه طراحی شهری و حمل‌ونقل عمومی و... تهیه شد؛ اما مسئولان اجرائی نتیجه کار را گذاشتند داخل کشو که خاک بخورد. واقعیت این است که مثلا حل مشکل آلودگی هوای تهران به‌عنوان یک وظیفه علمی و ملی و موضوعی تخصصی و کارشناسی دیده شود و تابع فلان مسئول یا وزیر نباشیم.

داستان آلودگی ساده و سرراست است، مسائل علمی را باید مثل همه‌جای دنیا با ظرفیت دانشگاهی و علمی و تخصصی حل کرد. وزیر یا فلان مسئول دولتی که نمی‌تواند متخصص همه حوزه‌ها باشد. در همین مبحث آلودگی هوا ما در دانشگاه‌ها این همه هزینه می‌کنیم و متخصص تربیت می‌کنیم؛ اما هیچ استفاده‌ای از آنها نمی‌شود. درباره این موضوع گاهی پرسیده می‌شود که آیا مسئله آلودگی هوا حل‌شدنی است؟ پاسخ من این است: حتما حل‌شدنی است؛ ولی اراده می‌خواهد. این مشکل را خودمان به وجود آوردیم، این همه جمعیت و امکانات رفاهی را در تهران تجمیع کردیم، آیا نمی‌شد پایتخت اقتصادی جای دیگری باشد؟ به وضوح معلوم بود که در تهران با توجه به ابعاد جغرافیایی و محدودبودنش به کوه تجمع آلودگی ایجاد می‌شود؛ ولی بدون درنظرگرفتن این موضوع شهر را گسترش دادیم و بارگذاری اضافه بر آن سوار کردیم. طبیعی است که نتیجه چنین کاری افزایش آلودگی و آلاینده‌هاست.

چرا چانه‌زنی و تهدید به افشاگری؟

محمد درویش: اصولا سازمانی مثل حفاظت محیط زیست نباید تهدید به افشاگری کند؛ بلکه یا باید تخلفات را به مراجع قانونی اعلام کند یا اینکه اگر چنین تخلفاتی تاکنون بوده و به آنها رسیدگی نکرده، باید توضیح بدهد که چرا به وظیفه نظارتی خودش عمل نکرده است؟ اینکه رئیس این سازمان می‌گوید افشاگری می‌کنیم؛ یعنی تخلفاتی هست و ما هم می‌دانستیم؛ اما تاکنون نگفته‌ایم، این خودش یک تخلف محرز است. برای سازمانی که حافظ اصل ۵۰ قانون اساسی است و می‌تواند جلوی اجرائی‌شدن مصوبه‌های تصویب‌شده مجلس را هم بگیرد و قبلا هم مواردی بوده که این کار را کرده، نیازی به گروکشی و تهدید به افشاگری ندارد. اگر خلافی وجود دارد که حتما هست و می‌دانیم که وجود دارد، به افشاگری نیازی نیست. از طریق مراجع قانونی جلوی آنها را بگیرید. این فرهنگ متأسفانه در ادبیات رسمی ما رایج شده است. اگر اتفاق خلافی رخ داده، چرا چانه‌زنی می‌کنید؟ خود رئیس محیط زیست چندی پیش گفته بود مملکت نباید معطل محیط زیست بماند، الان باید پرسید چرا تغییر موضع داده آیا اتفاقی رخ داده است؟

حمله‌های رحیم‌پور ازغدی

شرق: حسن رحیم‌پور ازغدی، از اعضای شورای عالی انقلاب فرهنگی، در چند مدت اخیر اظهارنظرهایی کرده است که عموما اساس و پایه درستی نداشته و هربار که این اظهارنظرها با تکذیب مواجه شده، حتی حاضر به توضیح یا پذیرفتن اشتباه خود هم نشده است. این در حالی است که اظهارنظرهای او اغلب از پرمخاطب‌ترین رسانه‌ها مانند رسانه ملی پخش شده است.

او چند روز پیش بر پایه یک اکانت جعلی در توییتر، شهیندخت مولاوردی را متهم به دفاع از روابط نامشروع کرده بود؛ بعد از این ادعا و پاسخ مشاور رئیس‌جمهور، حتی حاضر به عذرخواهی و جبران اشتباه نشد و حالا در اظهارنظری جدید، با الاغ‌خواندن عده‌ای از افراد مرتبط با فعالیت‌های اجتماعی و قضائی، در سخنانی اعلام می‌کند دبیر پیشین مرجع ملی کنوانسیون حقوق کودک، یعنی مظفر الوندی که به‌تازگی بازنشسته شده و همچنین مدیرکل امور اجتماعی و فرهنگی فرمانداری تهران و همین‌طور آموزش‌وپرورش، در حال اجراکردن سند ۲۰۳۰ هستند. او مدعی شد قرار است آموزش جنسی در مهدکودک‌ها اجباری شود و گفته نگران ذهن کودکانی است که می‌خواهند تجاوز و اچ‌آی‌وی را به آنها آموزش دهند.

پس از انتشار صحبت‌های رحیم‌پور ازغدی که اول دی از شبکه اول سیما پخش شده، وزارت آموزش‌وپرورش در جوابیه‌ای ضمن رد ادعای اجرای سند ۲۰۳۰ با این تیتر که از کلی‌گویی و تهمت به فرهنگیان بپرهیزید، عنوان می‌کند: «آموزش‌وپرورش در سال‌ها و ماه‌های اخیر به شکلی جدی و با برنامه‌ریزی‌های متراکم، در پی عملیاتی‌کردن سند تحول بنیادین است و این سند به موضوع اصلی بسیاری از نشست‌ها و جلسات مدیران ارشد با بدنه آموزش‌وپرورش تبدیل شده است. با این وجود و با توجه به محو کامل سند ۲۰۳۰ از عرصه برنامه‌های دستگاه تعلیم و تربیت کشور، مشخص نیست به چه دلیل برخی افراد هرازگاهی اصرار دارند چراغ آن را روشن کرده و بر مبنای آن به نهادهای فرهنگی و قانونی کشور و پرسنل خدوم آن افترا ببندند. اخیرا نیز ادعایی از همین جنس و از سوی آقای حسن رحیم‌پور ازغدی مبنی بر وجود «کارگاه‌های تقویت جنسی و آموزش همجنس‌گرایی!» مطرح شده بود که مصداقی برای آن یافت نشد؛ در نتیجه، شایسته است این افراد سخنان و اظهارات خود را تصحیح نمایند».

در بخش دیگری از جوابیه وزارت آموزش‌وپرورش آمده است: «سند ۲۰۳۰ گذشته از اینکه دستمایه سوءاستفاده‌های سیاسی برخی گروه‌ها و افراد برای حمله به دولت شد، رسما پس از دستور صریح رهبر معظم انقلاب از دستور کار آموزش‌وپرورش خارج شد و پرونده آن «ملغی» گردید. در نتیجه در هیچ مرکز اداری و آموزشی رسمی کشور، مفاد و موارد مندرج در این سند در دستور کار نیست و تلاش برای زنده‌کردن نام آن از سوی برخی افراد را می‌توان اقدامی بی‌مورد و نقض غرض قلمداد کرد».

مظفر الوندی، دبیر سابق مرجع ملی کنوانسیون حقوق کودک، نیز جوابیه‌ای را در کانال شخصی خود منتشر کرد. در بخش‌هایی از این جوابیه خطاب به رحیم‌پور ازغدی آمده است: «از عضو شورای عالی انقلاب فرهنگی انتظار داشتم به‌جای لفظ توهین‌آمیز الاغ، کلمات اخلاقی‌تری بشنویم... من به‌عنوان یک مدافع حقوق کودک، ضمن اینکه به مبانی قوی دینی در باب کودکان اعتقاد دارم؛ ولی به تعصبات کور و دگم بعضی از دین‌مداران به‌ظاهر دلسوز وقعی نمی‌نهم و درخصوص ضرورت تربیت جنسی کودکان با قواعد و مقررات تخصصی ایمان دارم. اگر کودکان ما آگاه شوند که در مقابل شیاطین از خود محافظت کنند، باید این رسالت را ما و شما به نحو شایسته انجام دهیم».

ادعاهای ازغدی البته به همین‌جا ختم نشد. او همچنین در گفته‌های خود درباره کتابی صحبت کرد و مدعی شد یک خانم آمریکایی - یهودی درباره آموزش مسائل جنسی منتشر کرده و در ایران هم ترجمه شده که به ترویج همجنس‌گرایی و آموزش مسائل جنسی به کودکان می‌پردازد. پیگیری خبرنگار «شرق» درباره چنین کتابی و انتشارش در ایران، به نتیجه نرسید؛ اما ما را به کتابی که از سوی استادان دانشگاهی تشویق‌شده و نویسنده آن نیز ایرانی است، رساند. کتاب «من همه را دوست دارم، اما...» که نویسنده آن دکتر شهین علیایی‌زند است که اولین و تنها مرکز آموزش و پیشگیری از آزارجنسی را در ایران با هزینه شخصی بنا نهاده و در کتاب بدون نام‌بردن از مسائل جنسی، صرفا به کودکان در جملاتی ساده می‌گوید ما همه را دوست داریم اما به تنهایی به خانه کسی نمی‌رویم و از حریم خصوصی خود محافظت می‌کنیم.

ادامه از صفحه ۷

واپسین توصیه احمدی‌نژاد به روحانی

برخی بر این باورند که علی لاریجانی چهره اخمویی در سیاست ایران است. شما که دوست ایشان هستید، چه تصویری از ایشان دارید؟

هر روز که با آقای دکتر لاریجانی کار کنید، برایتان تازگی خواهد داشت و مطلبی یاد می‌گیرید. اهمیت‌دادن به افراد، کارشناسی، اینکه حرف‌ها را خوب بشنوند و انصاف و پرکاری از صفات ایشان است. یکی از مظلومیت‌های ایشان این است که چهره واقعی‌شان شناخته‌شده نیست و خیلی‌ها نمی‌دانند ایشان چقدر انسان دلسوز و پرکاری است. چون چهره ایشان از دور جدی و اخموست و خیلی از رفتارهای پوپولیستی خوششان نمی‌آید. خاطره‌ای یادم آمد. در زمان آقای احمدی‌نژاد کنفرانس فلسطین را برگزار کردیم و قرار شد آخر جلسه از خانواده شهدای لبنان تقدیر شود. خانمی که همسر شهید بودند، با فرزندشان آمده بودند. دکتر لاریجانی و آقای احمدی‌نژاد و یکی، دو نفر هم برای دادن هدایا ایستاده بودند. آقای لاریجانی بعد از سلام‌وعلیک، لپ بچه را گرفت. آقای احمدی‌نژاد بچه را بلند کرد و روی دوشش نشاند. تمام سالن یکپارچه شروع به دست‌زدن کردند. بالاخره همه افراد یک‌جور نیستند و برخی‌ها استاد رفتارهای پوپولیستی هستند.

بحث ریاست‌جمهوری آقای لاریجانی تا چه حد جدی است؟ آیا در حال مقدمات کار هستند؟

اگر از من بپرسید که دکتر لاریجانی شایسته ریاست‌جمهوری است، می‌گویم صددرصد. در فهم مسائل کشور و پرکاری و حکمت و تلاش حداکثری‌شان برای حل مسائل کشور تردید ندارم و فردی بی‌حاشیه هستند. اما اگر از من بپرسید آیا در این چند ماه که از انتخابات ریاست‌جمهوری گذشته یک جلسه با ایشان داشتید که در مورد ریاست‌جمهوری بحث کنید، من می‌گویم والله العظیم نه.

حتی به صورت تحت‌اللفظی هم صحبتی نداشتید؟

خیر.

شما هم از ایشان نپرسیده‌اید که برنامه‌ای برای این موضوع دارند یا نه. چون افرادی مثل شما باید آمادگی‌ها را ایجاد کنند.

دروغ است که بگویم در بین سخنانم چنین چیزی نبود. شاید بعضی وقت‌ها در نشست‌های دیگری که داشتیم، یکی دو بار اشاره کرده باشم اما اینکه من اشاره کرده باشم و ایشان استقبالی کرده باشد، این‌طور نبود. دوستان ما خیلی ناراحت هستند و مرتب از من می‌پرسند که چرا آقای دکتر لاریجانی کاری نمی‌کند؟

یعنی منتظر هستند اصرارها زیاد شود؟ چون تعارف که در میان نیست.

نه این‌طور نیست. شاید شما این حرف‌های مرا به نوعی تبلیغات برای دکتر لاریجانی حساب کنید ولی ایشان غرق در یافتن راه‌حل برای مسائل کلان کشور هستند، یادم می‌آید یک بار سر یک موضوعی که تصویب آن در مجلس می‌توانست در انتخابات ۱۴۰۰ اثر بگذارد، من به ایشان گفتم تصمیم را باید همه مسئولان کلان کشور با هم بگیرند و فردا این‌گونه نشود که افراد به شکل پوپولیستی در انتخابات ۱۴۰۰ از این موضوع سوءاستفاده کنند، بلافاصله ایشان گفت این چه حرفی است می‌زنید. ما باید به امروز کشور و حل مسائل آن فکر کنیم و حرف مرا در یک جمع محدود کارشناسی تخطئه کردند. بنده تلاشم این است که قیامت خودم را به پای دنیای دیگری نگذارم. اینکه آقای لاریجانی می‌خواهد رئیس‌جمهور شود و ما دروغ بگوییم و به جهنم برویم، چه نفعی دارد. خب بهتر است رئیس‌جمهور نشود. اما تا الان ایشان با ما حتی یک جلسه هم در مورد اینکه می‌خواهند برنامه‌ای برای ریاست‌جمهوری داشته باشند، نداشتند.

زمزمه‌هایی بود که شما کاندیدای وزارت کشور هستید. اصل ماجرا چه بود؟

بلافاصله بعد از انتخابات پیشنهادهایی بود، صحبتی درخصوص وزارت هم شد. اما با صحبتی که بین جناب آقای دکتر روحانی و جناب آقای دکتر لاریجانی صورت گرفت، به این جمع‌بندی رسیدند که از مجلس کسی برای وزارتخانه‌ها استفاده نشود. اما بعد از پایان رأی اعتماد وزرا، از دولت با من تماس گرفتند که پیش‌نویس حکم شما جهت معاونت پارلمانی رئیس‌جمهور برای امضا آماده است چه کنیم؟ بنده گفتم که با آقای دکتر لاریجانی صحبت کنید. گویا دکتر لاریجانی مخالفت کردند. درنهایت مجموعه دوستان ما در مجلس صلاح ندیدند و گفتند در مجلس می‌توانیم مؤثرتر باشیم.

آگهی اصلاحیه

مناقصه شماره ۹۶/۱

شناسه آگهی: ۱۲۱۰۱۸

اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان. مجتمع بندری شهید رجایی

در اسناد مناقصه احداث ساختمان اداری درب خروج گمرک شهید باهنر به شماره ۹۶/۱ که از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار می گردد اصلاحات ذیل انجام گردید.

۱-زمان بازگشایی پاکت ها از مورخ ۹۶/۱۰/۱۷ به ۹۶/۱۰/۱۸ تغییر کرد.

۲-شرایط رتبه پیمانکاران که در اسناد مناقصه رتبه حداقل ۳ ابنیه و تاسیسات اعلام شده بود به رتبه ۵ ابنیه و تاسیسات تغییر کرد.

روابط عمومی حوزه نظارت گمرکات استان هرمزگان

Ariana Group

تحصیل در بنگلادش

دندانپزشکی . پزشکی

دانشگاه داکا

مورد تایید وزارت بهداشت

ارزان

به زبان انگلیسی

ورودی بهمن ۹۶

۰۲۱-۸۶۰۸۶۷۲۴

آگهی مفقودی

دفترچه قرارداد شماره ۶۲۹۸ به تاریخ ۱۳۸۹/۰۵/۲۶ متعلق به تعاونی مسکن خانه سینما واقع در فاز دو پردیس محله سه (۳) مفقود شده است و از درجه اعتبار ساقط است.