بازتاب

حال ارگ بم خوب باشد ما هم خوشحالیم

اسکندر مختاری‌طالقانی

■ پس از انتشار گزارشی در «شرق» با عنوان «تبدیل «آکادمی حفاظت از سازه‌های خشتی» به کارگاه ساختمانی»، افشین ابراهیمی مدیر پایگاه بم با ارسال یادداشتی به این گزارش واکنش نشان داد، اکنون نیز اسکندر مختاری‌طالقانی که به مدت شش سال مدیریت پروژه نجات‌بخشی ارگ بم را عهده‌دار بود، با ارسال یادداشتی در رابطه با ارگ بم و وضعیت مرمتی آن توضیحاتی ارایه داده است. ۱- نباید از نظر دور داشت که ارگ بم پس از زلزله، پروژه پرچالشی است که راهکارهای آن تنها در قالب دیالوگ و گفت‌وگوهای مداوم قابل دستیابی است. این گفت‌وگو نه‌تنها باید بین مدیر فعلی و مدیر سابق پروژه صورت گیرد (البته نه در قالب محاوره‌ای مجادله‌آمیز) بلکه تمامی صاحب‌نظران حفاظت از میراث فرهنگی در این گفت‌وگو باید مشارکت کنند و فراتر از آن علاقه‌مندان به میراث فرهنگی و بالاتر از همه مردم عزیز بم که ارگ بم بخشی از وجود آنهاست باید طرفین یک گفت‌وگوی راهبردی قرار گیرند. ۲- یکی از عمده‌ترین مسایل پیش‌رو برای مرمت و بازسازی ارگ بم، چگونگی حفظ اصالت اثر هنگام فعالیت‌های بازسازی است. چگونگی حفظ اصالت ارگ بم، امری معلوم و واضح نیست بلکه امری پیچیده و دشوار است. تعریف اصالت اثر، محتاج تجزیه و تحلیل اصالت فرم و شکل، مواد و مصالح، ساختار کالبدی، وقایع تاریخی و خاطرات جمعی، توالی و تعدد دوره‌های ساختمانی و مسایلی از این دست است. ۳- براساس بیانیه کارگاه بین‌المللی بم که در سال ۱۳۸۴ با حضور بیش از ۳۰ نفر از کارشناسان بین‌المللی و گروهی از کارشناسان ایرانی (از جمله مهندس ابراهیمی) به مدت چهار روز در بم تشکیل شد، می‌توان گفت که در سال ۱۳۸۸ ما در انتهای برنامه میان‌مدت پروژه حفاظت، مرمت و بازسازی ارگ قرار داشته‌ایم. بنده به دنبال آن بودم که مجددا مولفان بیانیه بم در قالب یک کارگاه بین‌المللی با ترکیبی از کارشناسان مجرب ایرانی به بم دعوت شوند و از نزدیک پروژه‌های پیشتاز را که در بازار، تکیه، خانه‌سیستانی، اصطبل سرباز خانه و بخش‌هایی از عامه‌نشین به اجرا درآمده بودند، مورد ارزیابی قرار دهند تا از ورای آن بتوانیم با یک اجماع کارشناسی، راهکارهای برنامه بلندمدت را مشخص کنیم. این اتفاق صورت نگرفت و ارزیابی کارها معوق باقی ماند. ۴- یکی از دستاوردهای شاخص فعالیت‌های نجات‌بخشی ارگ بم، وارد کردن بحث مهندسی به موضوع حفاظت ساختارهای خشتی است. چگونه می‌توانیم مقاومت ساختارهای خشتی را در مقابل نیروهای جانبی افزایش دهیم؟ برای مهار نیروهای ثقلی چه میزان نیرو و در کدام بخش از ساختارهای خشتی مورد نیاز است؟ چگونه می‌توان مشخصات فیزیکی خشت را ارتقا داد و در تولید انبوه، کیفیت خشت‌های تولیدی را ثابت نگه داشت. بحث مهندسی، بحث عدد و رقم است، آیا می‌توان نیروهای موجود در یک ساختار خشتی را محاسبه و کنترل کرد؟ ۵- حفاظت، مرمت و پایدارسازی بخش عامه‌نشین ارگ از شرایط متفاوتی نسبت به ساختمان‌های شاخص ارگ مانند مسجد جامع یا مجموعه میرزا نعیم و خانه سیستانی برخوردار است. چالش از این روست که قبل از زلزله به این بخش کمتر پرداخته شده بود و از سویی دیگر امتدادهای پلان و مقاطع بناها از وضوح کافی برخوردار نبودند و نیستند و به همین دلیل فرآیند توامان مطالعات باستان‌شناسی و معماری و تجزیه و تحلیل مکرر اطلاعات می‌تواند به وضوح معماری به عنوان بخش اساسی از فرآیند حفاظت اثر بینجامد. در این بخش بدون تهیه نقشه‌های کامل معماری نمی‌توان و نباید به اقدامات حفاظتی دست زد. ۶- تدوین مقالات و چاپ و نشر آنها در نشریات داخلی و شرکت در مجامع بین‌المللی، نام ارگ بم را در افکار عمومی و مجامع علمی زنده نگه خواهد داشت. مگر می‌توان فعالیت‌های حفاظتی و مرمتی بم را بدون تالیف رها کرد؟ در غیر این صورت تفاوت فعالیت‌های مرمتی و حفاظتی ارگ بم با فعالیت‌های یک کارگاه ساختمانی چیست؟ یک کارگاه ساختمانی نیاز به آزمایشگاه ندارد؟ نیاز به تولید علم ندارد؟ نیاز به تولید و انتشار اسناد ندارد؟ نیاز به تالیف ندارد؟ نیاز به حفظ روابط آکادمیک در سطح ملی (نظیر دانشگاه‌ها) و مراکز تحقیقاتی ندارد؟ نیاز به شرکت در کنفرانس‌ها ندارد و کارگاه آموزشی برگزار نمی‌کند؟ بلکه فقط ساختمان می‌سازد! اما در یک کارگاه آکادمیک مرمتی فعل مرمت جزیی از فعالیت‌های اجرایی و فقط بخشی از آن است نه تمام آن. ۷- نباید فراموش کرد که ارگ بم به مدد یک عزم ملی در نهاد مدیریتی کشور و با همکاری سازمان‌های بین‌المللی، هم‌اکنون یکی از مجهزترین کارگاه‌های خشتی جهان است. انواع ماشین‌آلات کارگاهی، داربست‌ها و تجهیزات فراوان، تجهیزات مهندسی، امکانات اقامتی برای کارشناسان، آزمایشگاه مطالعات خشت، آزمایشگاه مرمت آثار و تجهیزات و فضاهای اداری و آموزشی، تجهیزات نرم‌افزاری و مرکز اسناد غنی که حاوی تمامی مطالعات و فعالیت‌های انجام شده است که نمی‌توان از این امکانات به سادگی گذشت. بنا به تجربه فعالیت‌های مرمتی که در ۳۸ سال گذشته انجام داده‌ام می‌دانم که داشتن کارگاه مجهزی مانند ارگ بم، آرزوی هر کارشناس مرمتگری است و این امکانات را باید قدر دانست. این امکانات به سادگی فراهم نشده است و برای فراهم آوردن آن افراد زیادی متحمل زحمت شده‌اند که باید قدردان آن بود. در خاتمه می‌گویم هر چه گفتم از دل بود و با توجه به زحماتی که در طول شش ساله تجربه نجات‌بخشی میراث فرهنگی بم، بنده و گروه کثیری از کارشناسان، کارکنان و مدیران سازمان میراث فرهنگی، ستاد بازسازی و مسوولان شهرستان بم متحمل شده‌اند. طبیعی است زمانی که در مورد بم از من سوال می‌کنند، نتوانم خونسرد باشم بنابراین بی‌اختیار احساسی پاسخ می‌گویم. اما دریغم می‌آید که نگویم قدردان زحمات مهندس افشین ابراهیمی هستم و او را جزو قبیله حافظان بم می‌دانم و معتقدم در شرایط فعلی، او از معدود افراد با صلاحیت سازمان میراث فرهنگی است که این مسوولیت را پذیرفته. صداقت، پاکی و سخت‌کوشی جزو صفات ایشان است. از این‌رو بنا بر گفته مدیر پایگاه میراث جهانی بم اگر مستندنگاری جاری است، آزمایشگاه‌ها فعالند، اصالت اثر چاره‌جویی شده و مرمت بم به تالیف رسیده و برای مسایل حاد سازه‌ای راه‌حل‌هایی یافت شده است، زهی سعادت و جای خوشوقتی و هیچ خبری از این خوش‌تر نیست که مدیر پروژه نسبت به کاری که انجام می‌دهد، حساس و پاسخگو است.

فرمانده پلیس‌راه کشور خبر داد

پیگیری طرح ممنوعیت تردد خودروهای ناایمن در جاده‌ها

لیدا ایاز: پلیس مشغول برنامه‌ریزی و تصویب طرحی است که به واسطه آن مانع از تردد خودروهای ناایمن در برخی جاده‌های کشور شود. به گفته یک منبع مطلع به «شرق» محورهایی نظیر هراز، فیروزکوه و اسدآباد از جمله نامزدهای اصلی اجرای این طرح هستند که به اعتقاد پلیس تردد در آن نیازمند داشتن سیستم‌های ترمز ضد قفل‌شونده، ایربگ و تجهیزات با ایمنی بالاست که کمتر در خودروهای داخلی به کار رفته است؛ طرحی که به گفته فرمانده پلیس‌راه تاکنون عملیاتی نشده اما مطابق قانون جدید جرایم رانندگی این اجازه به پلیس داده شده تا در صورت لزوم و به منظور حفظ جان شهروندان نسبت به اعمال محدودیت اقدام کند. پیگیری برای تصویب چنین طرحی ظاهرا به این دلیل است که فرمانده پلیس‌راه کشور معتقد است ایمنی رانندگی در کشور کاهش یافته چرا که تعداد خودروهای اضافه شده به کشور به نسبت سال قبل افزایش یافته و همین موضوع به نسبت، ریسک رانندگی را افزایش می‌دهد. فرمانده سابق پلیس‌راه کشور در گفت‌وگو با «شرق» کلیت اجرای چنین طرحی را در صورتی که برخی الزامات در آن رعایت شود، مثبت می‌داند. به گفته علیرضا اسماعیلی در صورتی که قرار باشد این طرح در تمامی جاده‌های کشور اجرا شود، محدودیت‌هایی را به وجود می‌آورد: «به‌عنوان مثال در جاده آمل تا تهران بالغ بر ۲۰ آبادی وجود دارد که ساکنان این آبادی‌ها ممکن است هر نوع وسیله نقلیه داشته باشند و بخواهند در طول این جاده از یک آبادی به آبادی دیگر تردد کنند و در صورت اجرای این طرح با مشکل مواجه می‌شوند.» او معتقد است که اجرای چنین طرح‌هایی که هدف از آن کاهش حوادث رانندگی و کاهش تلفات است زحمت، سختی و دقت زیادی نیاز دارد و در صورت بررسی همه‌جانبه می‌تواند مفید باشد. اما تصویب و اجرای چنین طرحی از سوی پلیس در حالی مطرح و پیگیری می‌شود که پلیس در سال‌های گذشته بیش از پیش بر رعایت اصول ایمنی در تجهیزات فنی به شرکت‌های خودروسازی داخل فشار وارد کرده و به نظر می‌رسد امروز این اقدام به دلیل شکست خوردن هشدارهای پلیسی با بی‌توجهی خودروسازان باشد. روز گذشته سرهنگ محمدرضا میهماندار، فرمانده پلیس‌راه کشور در جمع برخی از خبرنگاران منتخب دولتی قرار گرفت و از نگرانی‌اش درباره بالا بودن شدت تصادفات در کشور که مرتبط با ناایمن بودن برخی از خودروهای داخلی است، سخن گفت: «هیچ گزینه‌ای اعم از اشتغال، افزایش تولید و غیره در مورد تولید خودروهای ناایمن قابل قیاس با جان افرادی نیست که بر اثر استفاده از آن کشته می‌شوند.» پلیس تلاشش را در زمینه فرهنگسازی انجام داده اما به گفته میهماندار در بحث کاهش تصادفات شاخص‌های دیگری از قبیل ایمنی راه و خودروها وجود دارد: «خودروهای فاقد کیسه هوا، ترمز ضد قفل و... در جاده‌های کشور به‌راحتی جان مسافران را به خطر می‌اندازند. در حال حاضر در کشور خودروهایی داریم که در مقایسه با خودروهای تولید خارج در درجه بسیار پایین‌تری از ایمنی قرار دارند. در هیچ جای دنیا، هیچ کشور پیشرفته‌ای نمی‌تواند ادعا کند می‌تواند میزان خطای انسانی را به صفر برساند به همین دلیل است که تکنولوژی به خدمت انسان آمده تا اگر حادثه‌ای بر اثر خطای انسانی در رانندگی به وقوع پیوست، بتواند جان سرنشینان و راننده را حفظ کنند.» فرمانده پلیس‌راه سری از روی تاسف تکان می‌دهد: «باعث تاسف است که ایمنی خودروهای تولیدی در کشور تا این حد پایین آمده است.»

جریمه به علت نبستن کمربند صندلی عقب

الزام به بستن کمربند صندلی عقب جزیی از قوانین جدید در جرایم جدید راهنمایی رانندگی است که پلیس می‌گوید از دهم اردیبهشت سال‌جاری تا دهم آبان در همین زمینه فعالیت‌هایی کرده و در راستای آموزش و اطلاع‌رسانی به سه میلیون و ۴۵۸ هزار و ۹۳۴ خودرو به دلیل نبستن کمربند سرنشین عقب تذکر داده شده است. عاقبت تذکر و تمرد رانندگان تبدیل شده به جریمه یک میلیون و ۸۹۷ هزار و ۷۶۸ خودرو که در آمار پلیس به علت نبستن کمربند ردیف عقب اعمال قانون شدند. پلیس حتی مصمم است به اتوبوس‌هایی که سرنشینان آن کمربند ایمنی را نبسته‌اند، اجازه تردد ندهد.

۲۰۰ هزار خودرو بین ۴۰ تا ۲۰۰ هزار تومان جریمه شدند

به گزارش ایسنا گزارش فرمانده پلیس‌راه نشان می‌دهد از زمان اجرای این قانون ۳۴۴ خودرو به دلیل حرکات نمایشی، چهار هزار و ۶۶۰ خودرو به دلیل سرعت غیرمجاز بالای ۵۰ کیلومتر، ۱۱هزار و ۲۵ خودرو به دلیل تجاوز بین ۳۰ تا ۵۰ کیلومتر از سرعت مجاز و۱۲۶ هزار و ۶۲۵ خودرو نیز به علت تجاوز از سرعت مجاز تا ۳۰ کیلومتر اعمال قانون شده‌اند. همچنین در مدت یک‌ماهه اخیر ۳۱ هزار و ۵۶۲ خودرو به دلیل سبقت غیرمجاز، ۵۵۱ خودرو به دلیل انجام حرکات مارپیچ، ۴۵۵ خودرو به دلیل دنده عقب رفتن در بزرگراه، ۱۶هزار و ۴۶۳ خودرو به دلیل تجاوز به چپ از خط وسط و چهار مورد نیز به دلیل رانندگی در حالت مستی و مصرف مواد مخدر اعمال قانون شده‌اند که جریمه آنها با کد جدید بوده و متخلفان بین ۴۰ تا ۲۰۰ هزار تومان جریمه شده‌اند.

۱۰ تیم تست سلامت در استان‌های پرتردد ایستاده‌اند

تنها در چند سال گذشته در زمینه تست سلامت رانندگان از بیش از ۱۶۸هزار مرد تحقیقات به عمل آمد که صلاحیت سلامت ۱۳هزار و ۷۰۰ نفر رد شد. به گفته سرهنگ میهماندار از میان این افراد ۸۹درصد رانندگان بخش عمومی دارای اختلال بینایی، ۱۸درصد اختلال در شنوایی، ۹۱درصد استعمال دخانیات، ۴۸درصد اضافه‌وزن، ۱۰درصد فشار خون و چهاردرصد مبتلا به دیابت بوده‌اند. در حال حاضر ۱۰ دستگاه در سطح جاده‌های استان‌هایی که تردد بالایی در آنها صورت می‌گیرد راه‌اندازی شده که هم‌اکنون نیز مشغول فعالیت هستند. پلیس هفته گذشته یک راننده را در حالت مستی در جاده آمل به بابل متوقف کرد: «راننده یک دستگاه سمند ال‌ایکس با ۱۸۰ کیلومتر در ساعت سرعت و انجام حرکات خطرناک مشغول رانندگی بود که ماموران ما و تیم‌های کنترل سلامت در محل حاضر شدند و علاوه بر صدور جریمه ۲۰۰ هزار تومانی، توقیف خودرو متخلف و ضبط شش ماهه گواهینامه وی به اتهام شرب خمر، متهم پرونده به مراجع قضایی تحویل داده شد.»

دستگاه‌های ثبت تخلف در جاده‌های کشور

فرمانده پلیس‌راه کشور از نصب سیستم‌های ثبت تخلف عدم رعایت فاصله طولی در جاده‌های کشور تا پایان امسال خبر می‌دهد و امیدوار است این سیستم نقش چشمگیری در کاهش تصادفات جاده‌ای کشور داشته باشد. همچنین به گفته او دوربین‌های ثبت تخلف آنلاین در جاده تهران ـ مشهد و اصفهان ـ شیراز فعال است و در بقیه جاده‌ها از دوربین‌های سیار و دوربین‌های آفلاین راهداری استفاده می‌شود.

کاهش کشته‌های تصادفات در آذر ماه

برابر آمار سازمان پزشکی قانونی، تعداد تلفات در حوادث جاده‌ای دوهزار نفر کاهش یافته است. میهماندار با خوشحالی می‌گوید: «فکر می‌کنم این آمار بی‌سابقه است، کاهش خوبی در آذرماه داشتیم.» اما فرمانده پلیس‌راه لحظه‌ای دیگر می‌گوید: «اما باوجود اینکه تعداد تصادفات کاهش داشته اما شدت آن همچنان بالاست که این امر موجب می‌شود تعداد بیشتری جان‌شان را در تصادفات رانندگی از دست بدهند.» با این وجود آمار کشته‌ها و مجروحان واژگونی اتوبوس در کشور دو برابر شده است: «از تاریخ یکم مهر امسال تا ۲۵ دی ۲۱۲ فقره تصادف منجر به جرح و فوت که یک‌سوی آن اتوبوس بوده به ثبت رسیده که این آمار در مدت مشابه سال قبل ۲۱۰ فقره بوده است.» گزارش پلیس نشان می‌دهد تعداد موارد فوت شده ناشی از تصادف اتوبوس ۱۰۹ مورد در مقابل ۱۳۴ مورد در سال گذشته بوده و تصادفات منجر به جرح در سال گذشته با کاهش بیش از صد نفری به ۴۷۸ مورد رسیده است. همین گزارش که توسط فرمانده پلیس‌راه اعلام شده می‌گوید: «براساس آمار در همین تاریخ ۳۲ مورد واژگونی اتوبوس داشته‌ایم که منجر به مرگ ۳۹ نفر در صحنه شده که این آمار در مقایسه با ۱۶ کشته ۳۱ حوادث در مدت مشابه سال گذشته افزایش تصادفات را نشان می‌دهد.» اعتقاد فرمانده پلیس‌راه کشور بر این است که باید آموزش‌ها موثر باشد و رانندگی حرفه‌ای به رانندگان اتوبوس آموزش داده شود: «به نظر می‌رسد آموزش به رانندگان کافی نیست و باید رانندگی حرفه‌ای و روش مقابله با خطر به رانندگان آموزش داده شود.»

با کمین کردن مخالفیم

«اگر ماموری با این نیت در محلی مستقر شود که دیده نشود و پس از ثبت تخلف فرد خاطی را جریمه کند قطعا با وی برخورد خواهیم کرد.» مخالفت فرمانده پلیس با کمین کردن پلیس در جاده با جمله بالا تکمیل می‌شود و در ادامه تایید می‌کند که پلیس قصد دارد از ظرفیت‌های افراد مورد اعتماد نظیر کارکنان اورژانس، خبرنگاران و عوامل پایگاه‌های جاده‌ای استفاده شود. فرمانده پلیس‌راه کشور معتقد است کاهش حجم ترافیک، افزایش سرعت و احتمال وقوع تصادف را به دنبال دارد «در دی‌ماه امسال استان‌های کردستان و یزد با کاهش بیش از ۲۵درصدی تردد در جاده‌ها روبه‌رو بودند.» او استان‌های البرز، قم و سیستان و بلوچستان را از استان‌هایی دانست که بیش از ۱۰درصد از میانگین تردد در جاده‌های کشور را به خود اختصاص داده‌اند.

در اعتراض به لایحه آمریکایی مبارزه با ناقضان کپی‌رایت

«ویکی‌پدیا» سیاه‌پوش شد

حامد شفیعی: ویکی‌پدیا، دانشنامه اینترنتی چندزبانه، روز گذشته برای مدت ۲۴ ساعت، سایت انگلیسی‌زبان خود را تعطیل کرد. ویکی‌پدیا اعلام کرده در صورت ادامه بررسی این لایحه به اعتراض خود ادامه می‌دهد. این اقدام در اعتراض به طرح مبارزه با تکثیر غیرمجاز محصولات دیجیتالی است که در حال حاضر در کنگره آمریکا در دست بررسی است. در همین راستا شرکت گوگل نیز روی آرم خود نوار مشکی‌رنگی را قرار داده که نام این شرکت را پنهان می‌کند. گوگل روی وب‌سایت خود این جمله را گذاشته است: «لطفا وب را سانسور نکنید.» این جمله خطاب به نمایندگان کنگره امریکاست. یکی از این طرح‌ها به «سوپا» (Stop Online Piracy Act) موسوم شده و از دیگری با نام «پیپا» (Protect Intellectual Property Act) یاد می‌شود. به اعتقاد ولز این قوانین، طرح‌هایی کاملا ناشیانه هستند که می‌توانند برای یک اینترنت باز یا آزاد، خطرناک باشند. این دو قانون، شرکت‌های تکنولوژیکی‌ای مانند گوگل و فیس‌بوک را در مقابله با شرکت‌های فیلمسازی و انتشار موسیقی قرار داده است که باور دارند این قوانین برای محافظت از مشاغل و حقوق مالکیت معنوی آثار لازم و حیاتی هستند. براساس گزارش نیوساینتیست، این قوانین که در حال بررسی هستند می‌توانند فروش آنلاین فیلم‌های به سرقت‌رفته، موسیقی و دیگر محصولات هنری را به واسطه وادار کردن شرکت‌های اینترنتی برای مسدود کردن دسترسی به وب‌سایت‌های خارجی که این منابع را فراهم آورده، متوقف کنند. موافقان این قوانین معتقدند این قوانین نمی‌توانند به وب‌سایت‌های آمریکایی آسیبی وارد کنند. مخالفان، این قوانین را برابر با سانسور محتوای اینترنت دانسته و آن را برخلاف اصل آزادی اینترنت می‌دانند. قانون توقف سرقت آنلاین (SOPA) و قانون محافظت از IP یا PIPA، دو قانونی هستند که طرح آنها با هدف متوقف کردن سرقت‌های آنلاین ارایه شده است. هواداران این طرح در مجلس نمایندگان آمریکا می‌گویند که این طرح با این هدف تهیه شده که از سرازیر شدن درآمد به سمت «وب‌سایت‌های خودسر» جلوگیری کند. قانون SOPA یا قانون توقف دزدی‌های اینترنتی، لایحه‌ای است که در مجلس نمایندگان آمریکا توسط Lamar Smith در تاریخ ۲۶ اکتبر سال ۲۰۱۱ مطرح و با حمایت یک گروه حزبی متشکل از ۱۲ نفر روبه‌رو شد. این قانون در واقع برای حمایت از حق مادی و معنوی محصولات اینترنتی و آنلاین بوده و در حال حاضر در دستگاه قضایی آمریکا و مجلس سنا در حال بررسی است. SOPA مخفف عبارت Stop Online Piracy Act است. طبق این قانون، دادستان‌های آمریکا اختیار خواهند داشت که سایت‌هایی را که قانون کپی‌رایت را به هر نحوی رعایت نکرده‌اند، مسدود کنند، حساب‌های بانکی آنها را ببندند و حتی دستور دهند که این سایت‌ها را از دامنه جست‌وجوی موتورهای جست‌وجوگر خارج کنند. بخش دوم این قانون برای مقابله با فروش داروهای تقلبی، اسلحه، محصولات تصویری، موزیک‌ها، بازی‌های رایانه‌ای و کالاهای مصرفی است که طبق این لایحه با متخلفان به‌صورت یک جنایتکار حرفه‌ای برخورد خواهد شد. تصویب این قانون باعث بازنویسی در مورد حفاظت معنوی IPهای مصرف‌کننده‌ها می‌شود. در واقع همین حفاظت از IP مصرف‌کننده‌ها باعث شده است که تا الان این قانون اجرا نشود. هر چند این قانون دارای نکات مثبت از جمله حمایت از کپی‌رایت بوده اما نکته قابل توجه این است که این قانون تمامی وب‌سایت‌ها با هر زبانی را تحت پوشش قرار داده که این می‌تواند تهدیدی برای وب‌سایت‌های فارسی‌زبان نیز باشد. همچنین به مخاطره افتادن آزادی بیان در اینترنت از نکات منفی این قانون است زیرا اجرای این قانون باعث می‌شود که سایت‌ها و روزنامه‌هایی که مخالف دولت یا کارهای آنها هستند، نه‌تنها مسدود شوند، بلکه به‌صورت کامل از گستره اینترنت محو شوند. اجرای این قانون در واقع نقض قانون آزادی بیان است. در عین حال تاثیر منفی روی سایت‌هایی که محتوای کاربران را منتشر می‌کنند از دیگر نکات منفی این قانون به شمار می‌رود. برخی معتقدند این کار مثل کشیدن یک دیوار به بزرگی دیوار چین، دورتادور محدوده اینترنت است که باعث سانسور آن خواهد شد. همچنین این قانون به بررسی تمام دامنه‌های ثبت‌شده در اینترنت می‌پردازد و حتی زیردامنه‌ها را نیز بررسی می‌کند و امکان دارد درصورت پیدا کردن یک تخلف به جای بستن همان زیردامنه کل دامنه اصلی را مسدود کند که باعث مسدود شدن کامل یک سایت می‌شود. برای این قانون، مهم نیست که این سایت کوچک است یا وابسته به یک سایت عظیم خبری. از این رو سایت‌های بزرگی در مخالفت با این قانون دست به اعتراضات مختلفی از جمله از کار انداختن وب‌سایت‌های خود زده‌اند.

امروز ۲۹ دی، روز هوای پاک است

در حسرت هوای پاکی که نداریم

صدرا محقق: امروز ۲۹ دی ماه به صورت نمادین روز هوای پاک نامگذاری شده است و لابد به این دلیل نمادین است که هوای تهران و بسیاری کلانشهرهای دیگر کشور در آلوده‌ترین وضعیت ممکن به‌سر می‌برد. اولین باری که نامگذاری این روز با عنوان هوای پاک انجام گرفت سال ۱۳۷۴ بود، یعنی ۱۶ سال پیش، آن روز که این پیشنهاد مطرح شد، بحران آلودگی هوا در تهران و شش کلانشهر دیگر آلوده ایران شامل تبریز، مشهد، اراک، اصفهان، شیراز و اهواز، مسوولان ستاد اجرایی کاهش آلودگی هوا را بر این داشت تا به منظور ایجاد حساسیت در بین اقشار مختلف جامعه این اقدام را انجام دهند.

با این حال اما در این همه سال نه تنها باری از وزن سنگین آلودگی بر دوش این شهرها برداشته نشد که چندین شهر دیگر کشور نیز به این لیست وارد شدند و میزان آلودگی در کلانشهرهای سابق هم با شدت بی‌سابقه‌ای افزایش پیدا کرد. به همه این موارد باید بحران جدید ریزگردهای عربی و تاثیر آن بر هوای شهرها و روستاهای غرب و مرکز کشور را نیز اضافه کرد. امروز شانزدهمین سالی است که روز هوای پاک گرامی داشته می‌شود، با این حال اما هوای تهران و بقیه شهرهای گفته شده، چندان نشانه‌ای از هوای سالم و پاک ندارند. به همین دلیل به سراغ تعدادی از مسوولان و کارشناسان رفته‌ایم تا آنها نظر خود را درباره وضعیت هوای پاک و آنچه باید باشد و نیست، اعلام کنند. نظرات به این شرح است:

بحران آلودگی مساله اجتماعی است، نه تکنیکی

اسماعیل کهرم کارشناس محیط‌زیست: به اعتقاد من مساله هوای پاک را باید فارغ از مساله‌ای تکنیکی و به عنوان مساله‌ای اجتماعی تحلیل و بررسی کرد، چرا که هم‌اکنون فقط در تهران حدود سه‌میلیون خودرو و در همین حدود موتوسیکلت در حال تردد روزانه است، در حالی که نه کنترلی روی کیفیت آنها می‌شود و نه به اندازه کافی جایگاه‌هایی برای معاینه فنی آنها موجود است، به همین دلیل آلودگی هوای پایتخت ربط چندانی به کیفیت بنزین ندارد. تهران ظرفیت این همه خودرو و وسیله نقلیه را ندارد. الان نیز سرریز آلودگی به دیگر شهرهای کشور کشیده شده. هر چند مسوولان با عدد و رقم از بهتر شدن وضعیت هوای شهر حرف می‌زنند، اما هوای به شدت آلوده شهر به اندازه کافی گویای بحرانی که ما در آن زیست می‌کنیم، هست. من پیشنهاد می‌دهم متولیان امور به جای بازی با اعداد بهتر است منشا اصلی آلودگی را حذف کنند، الان وقت عمل است نه سخنرانی. ایجاد فضای سبز، توسعه سیستم حمل و نقل شهری، سختگیری برای تردد وسایل شخصی در شهر و ارتقای کیفیت خودروها و سوخت تنها راه چاره است.

کاهش ۵۰درصدی بار آلودگی با ارتقای استاندارد خودروها و سوخت

امیر فاتح‌وحدتی مدیرکل هوای سازمان محیط زیست: بدیهی به نظر می‌رسد که برای داشتن هوای پاک و حفظ محیط زیست و سلامت شهروندان انجام اقدامات زیربنایی از اهمیت بسیاری برخوردار است، از جمله این اقدامات نیز که باید به عنوان مهم‌ترین دستاوردهای زیست‌محیطی در سه دهه اخیر از آن یاد کرد ارتقای استاندارد کیفیت سوخت و خودروها از یورو دو به یورو چهار است، مجموعا با بهره‌برداری کامل از این دو فرآیند پیش‌بینی می‌شود که شاهد کاهش بیش از ۵۰درصد بار آلودگی ناشی از سوخت و تردد خودروها باشیم، که این امر در هفته هوای پاک ۱۳۹۰ محقق خواهد شد.

هوای آلوده، زیستمندان ناشاد می‌پرورد

محمد درویش استاد دانشگاه: هوای پاک در هر منطقه‌ای یکی از شاخص‌های معنادار از شادابی زیستمندان هر سرزمین است، این زیستمندان شامل گیاهان، جانوران و انسان‌ها هستند، بنابراین تلاش برای بهبود کیفیت هوا تلاش برای بهبود شادابی آنهاست، با این حال اما وضعیتی که الان در اغلب کلانشهرهای کشور ما و همین‌طور سمت غربی سرزمین‌مان حاکم است نشان‌دهنده این است که از شادابی سرزمینی مطلوب به لحاظ کیفیت هوا فاصله بسیاری داریم.

رویای هوای پاک ملتزم تصمیم بزرگ

وحید نوروزی رییس معاینه فنی شهرداری تهران: رسیدن به هوای پاک رویایی است که بدون یک تصمیم بزرگ و عزم ملی تحقق آن محال است، فعالیت‌های جزیره‌ای به هیچ عنوان نمی‌تواند ما را در رسیدن به یک هوای سالم و قابل تنفس یاری کند تا زمانی که این تصمیم بزرگ گرفته نشود، هوای تهران و اغلب کلانشهرهای کشور به همین شکل آلوده خواهد ماند، تا لحظه نوشتن این متن نیز هنوز این تصمیم بزرگ گرفته نشده، به همین دلیل نیز باید همچنان از داشتن هوای سالم و پاک به عنوان یک رویای دور سخن گفت.

محدوده طرح ترافیک چند برابر شود

عباس محمدی فعال محیط‌زیست: در رابطه با هوای آلوده تهران و تلاش برای کنترل و بهبود کیفیت آن دهها طرح و مصوبه و قانون وجود دارد اما تاکنون هیچ‌کدام نتوانسته‌اند به بهبود این وضعیت کمکی کنند، که به اعتقاد من دلیل آن هم یک مساله ساده است، ۸۰درصد آلودگی هوا ناشی از تردد خودروها و موتوسیکلت‌هاست، اما تاکنون هیچ طرح منسجمی برای محدود کردن ورود آنها به محدوده بزرگی از شهر اتخاذ نشده است، به همین دلیل تا وضعیت به این منوال است، هیچ چشم‌اندازی حتی در میان‌مدت برای بهبود کیفیت هوای آلوده تهران و دیگر شهرها نخواهیم داشت. تصور اینکه ما در شرایط تحریم کنونی بتوانیم یک شبه کیفیت خودروها و دیگر وسایل نقلیه خود یا سوخت بنزین و گازوییل مصرفی در کشور را به حد استانداردهای جهانی برسانیم، به همین دلیل در شرایط کنونی بهتر آن است که محدوده طرح ترافیک شهر تهران که متعلق به ۳۰ سال پیش است، به چندین برابر میزان کنونی افزایش یابد. حدود یک‌پنجم کل جمعیت کشور در این شهر است؛ باید برای حفظ سلامت این شهروندان تصمیمات درست و منطقی برابر با امکانات و دارایی‌های خود بگیریم، چرا که در غیر این صورت هیچ نتیجه‌ای نخواهیم گرفت.

جدول روزهای بسیار ناسالم، ناسالم و سالم تهران در ۱۰ سال گذشته

سال	۸۰	۸۱	۸۲	۸۳	۸۴	۸۵	۸۶	۸۷	۸۸	۸۹	۹۰
بسیار ناسالم	۲	۱	۲	۰	۰	۰	۰	۱	۱	۱	۳
ناسالم	۹۰	۱۶۹	۱۶۱	۸۸	۸۹	۷۵	۱۵	۵۹	۴۰	۱۰۴	۱۸۶
سالم	۱۱۴	۱۸۷	۱۹۱	۲۵۷	۲۵۳	۲۵۴	۳۲۸	۲۹۲	۲۸۲	۲۴۶	۱۱۱

منبع: مهر

خیابان

سردار جلالی: شیوع آنفلوانزا در مرغداری‌ها حمله دشمن بود

■ **مهر:** رییس سازمان پدافند غیرعامل کشور شیوع آنفلوانزا در مرغداری‌های برخی از استان‌های کشور را حمله دشمن عنوان کرد. سردار غلامرضا جلالی در اولین سمینار پدافند غیرعامل در صنعت آب و فاضلاب که در سالن همایش موسسه تحقیقات اصلاح و بذر البرز برگزار شد، اظهار داشت: شیوع آنفلوانزا در مرغداری‌های کرج و مرکزی و همچنین برخی دیگر از استان‌ها در سال گذشته ارسال واکسن معیوب توسط دشمن به مرغداری‌ها بود. فرمانده حملات سایبری ادامه داد: هم‌اکنون نیز تهدیدهای بیولوژیک علیه جمهوری اسلامی ایران در حال اتفاق افتادن است. رییس سازمان پدافند غیرعامل کشور سپر بیولوژیک ایران را ناکامل عنوان و اضافه کرد: حملات بیولوژیکی دشمن که یکی از لایه‌های آن آب است، در کشور در حال رخ دادن است، بنابراین باید در این زمینه بیشتر تلاش و کوشش صورت گیرد. سردار جلالی با اشاره به اینکه دشمن در حملات خود آب و فاضلاب را نیز مدنظر دارد، گفت: نبود آب و سیستم فاضلاب سبب فشار بسیار زیاد به مردم می‌شود. رییس سازمان پدافند غیرعامل کشور اظهار داشت: به خطر افتادن جان مردم، تهدید سلامت و بهداشت مردم از جمله پیامدهای قطع آب است. تهدیدات ناشی از شناسایی توسط سامانه سنجش از راه دور دشمن از زیرساخت‌ها، تهدیدات ناشی از تهاجم هوایی، تهدیدات ناشی از اقدامات تروریستی، تهدیدات ناشی از بیوتروریسم، تهدیدات ناشی از تهاجم سایبری به سامانه کنترل و تهدیدات آلودگی عمدی منابع آب و مخازن از جمله تهدیدات دشمن علیه سیستم آب و فاضلاب کشور است. سردار جلالی در رابطه با آسیب‌پذیری‌های آب و فاضلاب کشور اضافه کرد: آشکار و بی‌دفاع بودن تاسیسات، شناسایی در برابر سنجنده‌های دشمن، آسیب‌پذیر بودن در برابر تهدیدات آلودگی‌های عمدی، آسیب‌پذیر بودن در برابر سلاح‌های بیولوژیک، آسیب‌پذیر بودن در برابر تهدیدات سایبری، آسیب‌پذیر بودن در برابر زیرساخت آب در برابر بیوتروریسم و اشراف اطلاعاتی دشمن در برابر تاسیسات از جمله آسیب‌پذیری‌های آب و فاضلاب کشور است.

۴ شکارچی متخلف اماراتی در سیستان و بلوچستان دستگیر شدند

■ **مهر:** مدیرکل حفاظت محیط‌زیست سیستان و بلوچستان گفت: چهار شکارچی متخلف تبعه امارات متحده عربی که اقدام به ورود غیرمجاز ۱۰ شاهین کرده