

در ایران و در سال‌های اخیر، مسئله آلودگی هوا، از یک مشکل زیست‌محیطی، به یک بحران زیست‌محیطی و یک مسئله اجتماعی تبدیل شده است. ناآرامی‌های برنامه‌های در نظر گرفته‌شده، و عملیاتی نشدن این برنامه‌ها، نگرانی در این خصوص را از یک امر فردی یا منطقه‌ای، به یک دغدغه ملی تبدیل کرده است. با وجود آن که راهکارهای حل یا تعدیل این مشکل پیچیده نیست اما دولت‌ها، از برداشتن گام‌های اولیه نیز سر باز می‌زنند. حالا هم تصویب قانون‌های جدید در مجلس و البته پاره‌ای عقب‌نشینی‌ها در دولتی که خود را یک دولت محیط‌زیستی معرفی می‌کند، بر دامنه این نگرانی‌ها افزوده است.



۰۷

کفتار
مرتضی کریمی

بازگشت به دو چرخه سبکی جدید برای زندگی

شهرهای بزرگی مانند تهران، بیشتر شهر ماشین‌ها هستند تا شهر پیاده‌روها یا دوچرخه‌سواران. در این شهرها اولویت سیاست‌گذاری‌های شهری، سازه‌ها بوده‌اند، نه نیازهای انسانی. از این‌رو تغییر یک آموزه فرهنگی، با «ساختن سازه‌ها» متفاوت است. با این حال نیاز مبرم به استراتژی‌هایی همچون استفاده از دوچرخه، به جای اتومبیل، در شهرهای بزرگ، یک امر مسلم است. اما تا به جزئیات و ابعاد فرهنگی و اجتماعی این نیاز توجه نشود، امکان عملیاتی‌سازی و تداوم آن وجود نخواهد داشت. بنابراین رعایت موارد زیر، به علاقه‌مندان ترویج استفاده از دوچرخه پیشنهاد می‌شود: یک. باید با استفاده از تحقیق‌های کیفی، از کسانی که قرار است از دوچرخه استفاده کنند، پرسیده شود که چرا از اتومبیل‌های شخصی استفاده می‌کنند؟ اتومبیل در شهرهای بزرگ، کارکردهای بسیاری دارد که به عنوان مثال یکی از آنها تامین امنیت است. در شهری که امنیت وجود نداشته باشد، مردم از بهترین خطوط دوچرخه‌رو نیز استفاده نخواهند کرد. دو. باید از مردم در خصوص تعریف‌شان از دوچرخه و فواید و معایب آن، پرسش شود. دوچرخه‌سواری ممکن است از منظر بسیاری از مردم، کاری خسته‌کننده، بی‌هوده و هدردهنده زمان، یا خطرناک، تلقی شود. درحالی که برای برخی ممکن است همین کار، تغییر حس و منظر حرکتی، لذت‌بردن از مناظر اطراف، ورزش و استراحت ذهنی، تعریف شده باشد. سه. نباید ترویج فرهنگ دوچرخه‌سواری، تنها بر زیرساخت‌های جاده‌ای متمرکز شود. باید وسایل

بذکی دوچرخه، وسایل ایمنی، وسایل کمکی و تعمیرگاه‌های آن، ایجاد شود و هم‌زمان، پارکینگ‌های مخصوص در فضاهای عمومی و اداره‌ها گسترش پیدا کنند. چهار. باید به سراغ کسانی رفت که از دوچرخه استفاده می‌کنند؛ به خصوص آنهایی که هنوز در گوشه و کنار یا در محلاتی خاص از شهرهای بزرگ، این کار را انجام می‌دهند و از آنها درباره علت این کار، سبک زندگی‌شان و اینکه چگونه مسیر فرهنگی و ذهنی این کار را هموار کرده‌اند، پرسید و برای توسعه الگوهای درون‌زا بهره برد. پنج. اگرچه بیان عبارات کلی، همچون «ترویج دوچرخه‌سواری» و صحبت از فواید عمومی آن در آغاز کار مفید است، اما برای عملیاتی شدن این ایده، باید دقیق‌تر عمل کرد. دانشگاهیان در حوزه‌های مختلف علوم فنی، تجربی و علوم انسانی کشور باید تحقیقات و پایان‌نامه‌هایی را به این کار اختصاص دهند. باید گروه‌های سبکی یا اجتماعی و اقلیم‌های متفاوت هوایی و جغرافیایی، تشکیل شده و برای آنها دوچرخه‌های مخصوص تهیه شود. شش. ایجاد فرهنگ دوچرخه‌سواری، می‌تواند از گروه‌های خاص مانند سالمندان، کودکان کار و... از مکان‌های خاص، مانند مدارس، یا محوطه داخلی بیمارستان‌های بزرگ؛ از مناطق خاص، مانند نمایشگاه‌ها یا بازارهای سنتی؛ در زمان‌های خاص، مانند تعطیلات نوروز که شهرهای بزرگ خلوت‌ترند شروع شود. هفت. همان‌طور که یک نوع دوچرخه وجود ندارد، یک انگیزه نیز برای دوچرخه‌سواری یا یک سبک دوچرخه‌سواری، وجود ندارد. تحقیقات در این زمینه، می‌تواند به کارایی این ایده افزوده و از صرف هزینه‌های اضافی و بیهوده جلوگیری کند. هشت. ایده دوچرخه‌سواری، بازگشت به یک اتفاق قدیمی اما به شیوه‌ای نو است. این امر می‌تواند نماد سر عقل آمدن انسان مدرن باشد. به این معنا که هر نوع پیشرفت کنترل نشده‌ای، مانند توسعه خودروسازی به شکل غیر معقول در شهرها، لزوماً مفید و کارانگیز و حتی می‌تواند در جهت عکس منافع سازنده آن عمل کند. آخر اینکه یکی از بحران‌های شهرهای مدرن، فردی شدن همه فرآیندها و اعمال انسانی و تنها شدن آدم‌هاست. دوچرخه می‌تواند با نزدیک‌تر کردن انسان‌ها به یکدیگر، بیشتر کردن کنش متقابل میان آنها، ایجاد شبکه‌های گروهی و حتی تشکیل گروه‌هایی بر همین مبنا -یعنی ترویج دوچرخه‌سواری- به کمک یک بحران دیگر انسان شهری بیاید.

Mortezakarimi7@gmail.com
دانشجوی دکتری انسان‌شناسی



بزرگ‌ترین منشا گرد و غبار سال‌های اخیر در مناطق غرب و جنوب غرب کشور عمدتاً کشورهای همسایه -مانند عراق، عربستان و سوریه- است.

درگیر می‌کند و زندگی میلیون‌ها نفر را در معرض تهدید جدی قرار می‌دهد. با توجه به مطالب عنوان‌شده، به نظر می‌رسد هیچ راه‌حل کوتاه‌مدتی برای این بحران که با نابودی و تخریب منابع آب چندین هزار ساله شکل گرفته، وجود ندارد. با برنامه‌ریزی بلندمدت و منسجم، شاید بتوان حجم تخریب صورت گرفته را کاهش داد و از افزایش دامنه بحران، جلوگیری کرد. در سطح داخلی، یکی از مهم‌ترین اقدامات، تخصیص حقایق محیط‌زیست است که سدسازی‌ها و کشاورزی لجام‌گسیخته در سال‌های بعد از انقلاب، بخش اعظم آن را بلعیده است و باعث خشک شدن تالاب‌ها و رودخانه‌های بزرگی شده است که در حال حاضر، اصلی‌ترین منشا داخلی ریزگردها هستند. در سطح بین‌المللی نیز تعامل مستمر با کشورهای عراق، ترکیه، سوریه و مخصوصاً متوقف کردن یا عدم اجازه به آبرگیری سد ایلسو، از مهم‌ترین اقداماتی است که باید در اولویت برنامه دولت قرار گیرد. شرایط بحرانی حال حاضر، ایجاب می‌کند با پذیرش اشتباهات گذشته که فرآیندی طولانی مدت داشته است، تمام ظرفیت‌های داخلی و خارجی را برای حل بحران، بسیج کنیم. بی‌شک چنین راه‌حلی، نیازمند بازنگری اساسی در حکمرانی داخلی آب و همچنین دیپلماسی بین‌المللی است. حل بحران گرد و غبار و مهم‌تر از آن، بحران آب، آزمون توانایی دولت در حل مسائلی بسیار مهم و حیاتی است که می‌تواند باعث ترمیم اعتماد میان مردم و دولت در بلندمدت شود و از ظرفیت شکل گرفته، برای حل دیگر مسائل کشور استفاده شود. در غیر این صورت، ادامه وضعیت موجود می‌تواند با تشدید مسائل اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی دیگر، تبدیل به یک مسئله امنیتی شود.

با وجود اینکه کارشناسان معتقدند وضعیت اکولوژیکی کشور، در حال حاضر به نحوی است که نباید اجازه انتقال آب، جز برای مصرف آب شرب داده شود، موافقت با انتقال آب بین‌حوزه‌ای برای اهداف توسعه‌ای، نگران‌کننده است و می‌تواند باعث افزایش دامنه بحران موجود در آینده شود. محمد درویش، کنگرگر محیط‌زیست، از جمله راهکارهای داخلی خروج از بحران خوزستان را گرفتن حقایق تالاب‌های پنج‌گانه در خوزستان و کاهش بارگذاری در بالادست رودخانه‌های کارون، دز، کرخه، مارون و زهره می‌داند. مهم‌ترین منشا خارجی گرد و غبار خوزستان، کشور عراق است که عامل بیش از ۷۰ درصد گرد و غبار مناطق مختلف کشور محسوب می‌شود. منطقه بین‌النهرین، از مهم‌ترین مناطق تشدیدکننده گرد و غبار در کشورهای منطقه است که تحت‌تأثیر دخالت‌ها و فعالیت‌های سه کشور تامین‌کننده سرچشمه‌های آن -یعنی ترکیه، سوریه و ایران- قرار دارد. کشور ترکیه با ساخت سد‌های متعدد در سال‌های گذشته و کاهش حقایق دجله و فرات، به این بحران در عراق دامن زده است. خشک شدن کامل رودخانه دجله در جنوب عراق -که در روزهای اخیر از سوی مسئولان کشور عراق مورد تأیید قرار گرفت- یک واقعه تاسف‌برانگیز دیگر است که مناطق وسیعی از عراق و جنوب و جنوب غرب ایران را

فعال شدن دیپلماسی خارجی و توجه به حقایق محیط زیست راهکارهای مبارزه با پدیده گردوغبار هستند

آلودگی هوا یک چالش اجتماعی است



آلما رنجبر
کارشناس ارشد مردم‌شناسی

اکنون نوبت طرح این پرسش است که چه اتفاقاتی در سال‌های اخیر به وقوع پیوسته که حق تنفس هوای پاک -به عنوان یکی از حقوق بشر- از مردم مناطق وسیعی از کشور، گرفته شده است؟ از جمله مهم‌ترین عوامل ایجاد گرد و غبار، تغییرات شدید فشار هوا، فقر پوشش گیاهی، خشکسالی، جنگ، فرسایش بادی، کاهش رطوبت محیط، استفاده بیش از حد از منابع آبی مناطق خشک و بیابانی و خشک شدن تالاب‌ها و دریاچه‌ها و رودخانه‌ها است. مجموع این عوامل را می‌توان در مناطق وسیعی از سطح کشور و به خصوص یکی از اصلی‌ترین کانون‌های بحران، یعنی استان خوزستان مشاهده کرد. برخی تحقیقات، ترکیب پدیده تغییر اقلیم با دخالت‌های انسانی را یکی از عوامل اصلی تشدید گرد و غبار می‌دانند. هم در پدیده گرد و غبار و هم بخش عمده‌ای از دیگر معضلات زیست‌محیطی کنونی در کشور، باید توجه ویژه‌ای به وضعیت آب ایران، کشورهای همسایه و نوع حکمرانی آب داشت. برخی از تحقیقات و گزارش‌ها، بزرگ‌ترین منشا گرد و غبار سال‌های اخیر در مناطق غرب و جنوب غرب کشور را عمدتاً کشورهای همسایه -مانند عراق، عربستان و سوریه- می‌دانند. این درحالی است که عیسی کالانتری، ریاست سازمان محیط‌زیست، در حاشیه جلسه هیئت دولت در روز ۲۵ بهمن، منشا گرد و غبار استان خوزستان در روزهای اخیر را داخلی می‌داند و به عوامل اساسی دخیل در این بحران، مانند ندادن حقایق محیط‌زیست و وضعیت رودخانه کارون اشاره می‌کند. بنابراین منشا اصلی گرد و غبار داخلی، به خصوص در خوزستان، چالش‌های مرتبط با آب، مانند خشک شدن تالاب‌ها و رودخانه‌های مهم مانند هورالمطرب و شادگان، افزایش کشاورزی و کشت محصولات پرآب است. این در صورتی است که در آذرماه امسال، انتشار نامه محرمانه درباره موافقت سازمان محیط‌زیست با انتقال آب بین‌حوزه‌ای از کارون، واکنش گسترده نمایندگان خوزستان و فعالان محیط‌زیست را به دنبال داشت. با توجه به مطالب عنوان‌شده، این پرسش مطرح می‌شود که آیا حقایق محیط‌زیست، همان آبی نیست که مسئولان سازمان‌ها و وزارتخانه‌های مرتبط، به ماژادبودن آن در خوزستان اشاره می‌کنند و با انتقال آن موافقت می‌کنند؟

نمای نزدیک

به نظر می‌رسد هیچ راه‌حل کوتاه‌مدتی برای این بحران که با نابودی و تخریب منابع آب چندین هزار ساله شکل گرفته، وجود ندارد. با برنامه‌ریزی بلندمدت و منسجم، شاید بتوان حجم تخریب صورت گرفته را کاهش داد و از افزایش دامنه بحران، جلوگیری کرد. در سطح داخلی، یکی از مهم‌ترین اقدامات، تخصیص حقایق محیط‌زیست است که سدسازی‌ها و کشاورزی لجام‌گسیخته در سال‌های بعد از انقلاب، بخش اعظم آن را بلعیده است و باعث خشک شدن تالاب‌ها و رودخانه‌های بزرگی شده است که در حال حاضر، اصلی‌ترین منشا داخلی ریزگردها هستند.

حل بحران آلودگی هوا نیازمند سیاست‌گذاری‌های سیاسی-اجتماعی است مسئله‌ای زیست‌محیطی یا حاکمیتی؟

در مقابل این رویکرد، توجه به خیابان، به مثابه گذرگاه پیادگان و رویکرد زیست‌محیطی محله‌گرایی -که نوعی خودبسندگی و در نتیجه کاهش تردهای مبتنی بر سواره‌اتروریج می‌کند- به صورت نظام‌مند معقول می‌ماند و در چنین شرایطی، اندک جرعه‌های اجتماعی، نظیر کمپین سه‌شنبه‌های بدون خودرو، در سطوح قدرت، خریداران چندانی پیدا نمی‌کند. در این میان، مافیای خودروسازی نیز با دهربرکردن عوارض خودروهای هیبریدی، اندک روزنه‌های بهبود آلودگی هوا و حق‌گزینش خودروهای زیست‌محیطی از سوی شهروندان را سلب کرده است. در این شرایط بحرانی، به نظر می‌رسد که تنها راه کاهش آلودگی هوا، در وهله نخست توجه روزافزون به رویکرد

نمونه اخیر سیاست‌های تشدیدکننده آلودگی هوا، بودجه پیشنهادی اخیر شورای شهر در ارتباط با حرکت سواره و پیاده است. به طوری که شاهد آن هستیم که بودجه پیشنهادی برای تسریع حرکت سواره، به مراتب بیش از مجموعه بودجه پیشنهادی برای تسهیل حرکت پیاده، معلولان و سالمندان، تسهیل دوچرخه و نیز حمل‌ونقل عمومی است. این مثال، نمونه روشنی از سیاست‌هایی است که «میل به تردد سواره» را تشدید می‌کند. اختصاص بودجه‌های نجومی برای ساخت پل‌های چندطبقه، اتوبان‌ها، روگذرها، تونل‌های درون‌شهری و حتی ایجاد استارت‌آپ‌های فریبنده‌ای همچون اسنپ، همگی عملاً در خدمت دیدگاه فوق هستند.



مریم ایناری
کارشناس ارشد مردم‌شناسی

امروز بیش از گذشته آشکار شده است که آلودگی هوا، نه تنها مسئله‌ای زیست‌محیطی، بلکه پدیده‌ای حاکمیتی است. از این رو نمی‌توان به آن اندیشید و از تحلیل اقتصاد سیاسی و سیاست‌گذاری‌های پیرامون آن غافل ماند. منشا آلودگی هوا، چه ناشی از حمل‌ونقل و ترافیک شهری باشد و چه ریزگردهای طبیعی و یا -مانند آنچه در اراک شاهدش هستیم- ناشی از صنایع آلاینده، نقش مناسب قدرت‌فرایندهای سیاسی و اقتصادی، در پدید آمدن و تشدید آن و نیز در کاهش و حل آن، چشمگیر است.