یادداشت

## نمایش هوای پاك

مهدی آیینی
دبیر گروه جامعه

باد و باران آبروداری کردند؛ سلامت شهروندان را خریدند و آبروی مدیران را. تقویم بعد از مدت‌ها شانس آورد که باد و باران هوای روز ملی هوای پاك را داشتند و مانع از این شدند که دود چتر سیاهش را بر سر آسمان کلانشهر تهران پهن کند. باد و باران بار دیگر ثابت کردند اختیار هوا در دست آنهاست و سخنرانی و وعده‌های مسؤولان در آن تاثیری ندارد.

باد اما دیروز هوای همه جا را نداشت در خوزستان، کرمان، سیستان و بلوچستان و... شرایط دیگری را رقم زد. گرد و غبار دیروز زاهدان را فرا گرفت و آلودگی هوا، به ۱۴ برابر حد مجاز رساند و بار دیگر ثابت کرد با وعده و ژست محیط‌زیستی نمی‌توان گره از کلاف سردرگم آلودگی هوا که روی چهار فصل ایرانی‌ها سایه انداخته باز کرد. محیط‌زیست اما از ژست محیط‌زیستی خسته است، ژست‌هایی که این روزها تبش به جان سیاسیون و بازیگران افتاده؛ دولتی که خود را زیست‌محیطی‌ترین می‌داند کارنامه‌اش پر از تصمیم‌هایی است که به هوا رنگ خاکستری می‌زند؛ بی‌توجهی به توسعه حمل و نقل عمومی، افزایش سن فرسودگی خودروها، رهاکردن طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای، کاهش کیفیت سوخت، بی‌توجهی به بهبود کیفیت خودروها، بی‌توجهی به از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، لابی با صنایع آلاینده و... فقط برخی از بی‌توجهی‌های دولت به آسمان آبی است.

این در حالی است که برخی تصمیم‌های به ظاهر محیط‌زیستی نیز به شکلی اجرا می‌شود که بی‌خاصیت باشد، مثل توقف تولید موتورسیکلت‌های کاربراتوری. با این که مدتی است تولید این موتورسیلکت‌ها ممنوع شده، اما این روزها در هرجای کشور هر تعداد از این موتورها بخواهید برایتان فراهم می‌کنند، زیرا پیش از اجرای این تصمیم شرایط و فرصت کافی برای کارخانه‌ها فراهم شد تا آنها انبارهایشان را پر کنند از موتورهای کاربراتوری شماره‌گذاری شده موتورهایی که تا هشت برابر خودروهایی با استاندارد یورو۲ آلودگی تولید می‌کنند. با این حال نمایش هوای پاك امروز هم برقرار است، خیلی از مدیران به روال روزهای هوای پاك گذشته به سفارش مشاوران رسانه‌ای خود با اتوبوس، مترو و تاکسی به محل کارشان می‌روند تا در نمایش هوای پاك شرکت کنند. آنها خیال می‌کنند با گرفتن چند عکس و ژست محیط‌زیستی دردهای محیط‌زیست درمان می‌شود.

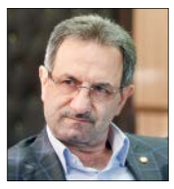
خبر

## تصادفات هر روز ۵۰ نفر را می‌کشد

رئیس پلیس راه کشور گفت: در هر ۲۴ ساعت ۵۰ نفر به دلیل سوانح رانندگی در جاده‌های برون شهری و درون شهری کشور جان خود را از دست می‌دهند.

به گزارش ایرنا، سردار محمدحسین حمیدی با بیان این‌که حدود ۶۰ درصد از کشته‌های سوانح رانندگی در کشورهای توسعه یافته در ۳۰ کیلومتری شهرها اتفاق می‌افتد، گفت: در کشور ما ۶۸ درصد کشته‌ها مربوط به حوادث ۳۰ کیلومتری شهرهاست. وی با بیان این‌که ۷۰ درصد سوانح رانندگی توسط خودروهای شخصی در جاده‌ها اتفاق می‌افتد، عنوان کرد: روند تردد خودروهای شخصی در جاده‌های کشور رو به رشد است . سردار حمیدی تاکید کرد: برای جلوگیری از حوادث باید قوانین موجود اصلاح شده و در راستای ایمنی خودروها، بهبود زیرساخت‌های جاده‌ای و آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی اقدامات موثری انجام شود. وی با اشاره به این‌که گروه سنی فعال و نیروی کار مولد کشور، بیشترین گروه سنی کشته‌های ناشی از حوادث رانندگی را به خود اختصاص می‌دهد، بیان کرد: در واقع حدود ۷ درصد تولید ناخالص ملی بر اثر سوانح رانندگی از بین می‌رود.

## ۱۰۰۰ مدرسه پایتخت، استاندارد گرم نمی‌شود



انوشیروان محسنی بندپی، استاندار تهران از وجود بیش از هزار مدرسه در شهرستان‌های استان تهران خبر داد که هنوز وسایل گرمایشی و سرمایشی آنها استاندارد نیست. وی با اعلام این خبر گفت: حتما باید حادثه ناگواری پیش آید تا به فکر استاندارد کردن آنها بیفتیم؟ انگار عادت کرده‌ایم پس از وقوع حادثه ناگوار به فکر استاندارد کردن تجهیزات بیفتیم. / ایسنا

## پلاك فردها بیشتر از پلاك زوج ها!

محسن پورسیدآقایی، معاون حمل و نقل ترافیك شهرداری تهران با اشاره به ضرورت تغییرات در محدوده زوج و فرد گفت: تعداد شماره خودروهای فرد بیشتر است. وی افزود: در تغییرات طرح زوج و فرد باید بی‌عدالتی بین پلاك‌های زوج و فرد را برداریم. وی ادامه داد: در حال حاضر شماره‌های فرد بیشتر از شماره‌های زوج است (چون رقم آخر صفر نداریم) در حالی که تعداد روزهای مجاز آنها فقط دو روز در هفته است ولی پلاك‌های زوج با وجود تعداد کمتر سه روز مجاز هستند. / جام جم

بارش باران و وزش باد سبب شد تهرانی‌ها امسال در روز هوای پاک دغدغه آلودگی هوا را نداشته باشند

عکس: مجید آزاد جام جم

گزارشی درباره «روز هوای پاک» که برای آن وعده‌های زیادی داده شده است

# پاك، وعده بود

گروه جامعه

**امروز روزهوای پاك است؛ روزی که اگر باد و باران کمك نمی‌کرد، مثل چند سال پیش باید دست‌کم برای گروه‌های حساس ناسالم اعلام می‌شد، چراکه هنوز کاهش آلودگی هوا و محیط‌زیست برای بسیاری از مدیران اولویت ندارد. آنها ترجیح می‌دهند مسائل را در کوتاه مدت بررسی کنند. به همین دلیل بیشتر مواقع طرح‌های کاهش آلودگی هوا به فصل‌های سرد محدود شده یا به دلایل مشکلات اقتصادی کنار گذاشته می‌شود؛ برای نمونه می‌توان به از رده خارج کردن خودروهای فرسوده اشاره کرد یا از این نوشت که سن فرسودگی خودروها را افزایش داده‌اند.**

بخشی آلودگی هوا را باید به پای شرایط طبیعی گذاشت؛ شرایطی مانند تغییر اقلیم که سبب افزایش ریزگردها می‌شود، اما در این میان انسان‌ها بیش از طبیعت به آلودگی هوا دامن می‌زنند. به همین دلیل عامل انسانی سبب افزایش منوکسید کربن، ازن، دی‌اکسید نیتروژن، دی‌اکسید کربن و ذرات معلق کمتر از ۲/۵ میکرون است.

نواب حسینی منش، مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران درباره علت اصلی آلودگی هوای کلانشهرها به جام جم می‌گوید: خودروهایی که از سوخت فسیلی استفاده می‌کنند، بیشترین سهم را (حدود۷۰ درصد) دارند. آن‌طور که او می‌گوید خودروها بزرگ‌ترین تولیدکننده منوکسید کربن هستند و خودروهای دیزلی که در شهرها تردد می‌کنند بیشترین سهم را در تولید ذرات معلق دارند که حدود ۵۵ درصد برآورد می‌شود. بیشتر کارشناسان تاکید می‌کنند سوخت نامناسب سبب افزایش آلایندگی خودروهای دیزلی می‌شود و هرچه میزان گوگرد در سوخت بیشتر باشد آنها هوا را بیشتر آلوده می‌کنند.

### وعده سوخت پاك

سوخت پاك، یکی از وعده‌هایی است که دولت‌ها همواره با آلوده شدن هوا مطرح می‌کنند. در این مواقع مدیران تاکید می‌کنند کیفیت سوخت را بهبود می‌بخشند و مانع می‌شوند که در روزهای سرد سال، نیروگاه‌ها از سوخت مازوت استفاده کنند. درحالی که مدیرکل دفتر پایش فراگیر سازمان حفاظت محیط‌زیست از افت کیفیت سوخت گلایه دارد، شینا انصاری با انتقاد از عملکرد وزارت نفت در پایش‌های مشترك از کیفیت گازوئیل به ایسنا می‌گوید: آنالیز نمونه‌های گازوئیل در پاییز امسال نشان می‌دهد محتوای گوگرد تنها در ۳۹ درصد نمونه‌ها در حد مجاز و ۶۱ درصد باقی نمونه‌ها بالاتر از حد مجاز استاندارد یورو ۴ بوده است.

او با اشاره به این‌که بر اساس ماده ۱۸ «قانون هوای پاك»، وزارت نفت مکلف است تا سه سال پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون، سوخت تولیدی کشور شامل بنزین، نفت گاز، نفت کوره و نفت سفید را مطابق با استاندارد ملی عرضه کند، می‌افزاید: بر اساس این ماده از قانون هوای پاك، سازمان حفاظت محیط‌زیست نیز موظف است از تولید سوخت غیراستاندارد جلوگیری کند. همچنین برای سازمان ملی استاندارد نیز تکلیف شده است از واردات سوخت فاقد استاندارد ملی جلوگیری به عمل آورد. وزارت نفت، سازمان ملی استاندارد ایران و سازمان حفاظت محیط‌زیست مکلف هستند گزارش عملکرد خود را در مورد سوخت استاندارد و اجرای ماده ۱۸ قانون هوای پاك هر شش ماه یك بار منتشر کنند.

### وعده خودروی پاك

مساله دیگری که باید به آن توجه داشت کیفیت خودروهایی است که در کشور تولید می‌شود. سوانح ترافیکی هرسال به طور میانگین جان ۱۷ هزار نفر را در جاده‌های کشور می‌گیرد. در این میان ایمن نبودن خودروها سهم عمده‌ای در این قتل عام دارد. نباید فراموش کرد کیفیت پایین خودروها نیز بسیاری از شهروندان را به مرگ تدریجی دچار می‌کند.

مدیرعامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران با اشاره به کیفیت نامناسب خودروها می‌گوید: کیفیت نامناسب خودروها سبب شده هرچه استاندارد سوخت نیز افزایش یابد، اما در کاهش آلودگی هوا نقش زیادی نداشته باشد، هیدروکربن یا بنزین نسوخته خارج شده از اگزوز خودروها به افزایش ذرات معلق کمتر از ۲/۵ میکرون دامن می‌زند.

### فرسوده بمان

کیفیت پایین خودروها به آلودگی هوای کلانشهرهای کشور دامن می‌زند، اما تلاش مسؤولان تاکنون برای بهبود کیفیت خودروها از وعده فراتر نرفته است. این درحالی است که تصمیم نامناسب به بدتر شدن شرایط نیز منجر شده، برای نمونه می‌توان به افزایش سن فرسودگی خودروها اشاره کرد. سن فرسودگی خودروهای سنگین هشت سال بود، اما به ده سال افزایش یافته و جالب این‌که اگر این خودرو گاز سوز باشد تا ۱۲ سال نیز می‌تواند در شهر تردد کند.

برخی مدیران به این بهانه که اعتبارات لازم را در اختیار ندارند چنین تصمیماتی می‌گیرند. نمونه دیگر این تصمیم‌های خاکستری، واردات اتوبوس دسته دوم برای کلانشهر تهران است؛ درحالی که با مدیریت مناسب و تغییر در اولویت‌ها می‌توان برای کلانشهری مانند تهران اتوبوس نو تهیه کرد.

افزودن به خودروهای فرسوده پایتخت که این روزها بیش از ۱۵۰ هزار خودروی فرسوده در آن تردد می‌کنند، چیزی جز دامن‌زدن به مرگ تدریجی شهروندان نیست.

انصاری: آنالیز نمونه‌های گازوئیل در پاییز امسال نشان می‌دهد محتوای گوگرد تنها در ۳۹ درصد نمونه‌ها در حد مجاز و ۶۱ درصد باقی نمونه‌ها بالاتر از حد مجاز استاندارد یورو ۴ بوده است

## نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای

یکی دیگر از طرح‌هایی که حسن روحانی از آن رونمایی کرد اجرای طرح نوسازی ناوگان جاده‌ای بود. طرحی که آن زمان «شاه کلید» روحانی برای رفع معضلات آلودگی هوای ایران نامیده شد. سال گذشته او اعلام کرد امید ما این است که تا سه سال آینده کل اتوبوس‌ها، کامیون‌ها و کامیونت‌های فرسوده را از جاده‌های کشور حذف و ناوگان جدیدی را جایگزین کنیم. براساس این طرح، قرار بود هر سال، ۷۰ هزار کامیون جایگزین ۲۳۰ تا ۲۴۰ هزار کامیون‌های فرسوده کشور شود. به این ترتیب، شرکت‌های خودروسازی ثبت‌نام در طرح نوسازی را شروع کردند و بسیاری از صاحبان کامیون‌های فرسوده هم ثبت‌نام کردند. طرح اما در همان ماه‌های اول شروع، به مشکل برخورد. افزایش نرخ ارز، اعمال تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران و کمبود قطعات برای ساخت کامیون‌ها مشکلاتی ایجاد کرد. بسیاری از کامیون‌دارها اعتصاب‌های گسترده کردند. وعده و وعیدها برای رفع مشکلات وام‌دهی، رایزنی‌ها با شرکت‌های خارجی برای رفع مشکلات و حتی پیشنهاد تسهیلات جدید مشکلات را رفع نکرد. بسیاری از کامیون‌دارها که در شرایط سخت اقتصادی با رویای رسیدن به کامیون نو کامیونشان را فروخته بودند، مشکلات اقتصادی‌شان دوچندان شد. درنهایت در نیمه طرح، مدیرعامل شرکت تغییر کرد و قول و قرارها برای تحویل به موقع کامیون‌ها هم بیشتر شد. بیکاری، افزایش مشکلات اقتصادی و معضلات اجتماعی تنها دستاورد طرحی بود که با هدف از بین بردن ریشه آلودگی هوا، جامعه رانندگان کامیون‌ها را هدف قرار داده بود. بعد از گذشت نزدیك به یك سال، طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل در هاله‌ای از ابهام باقی مانده است؛ رانندگانی که در طرح شرکت کرده‌اند، هر روز تجمع می‌کنند تا کسی صدای حق‌خواهی‌شان را بشنود.

## صنایع، دشمن آسمان آبی!

سه سال پیش بود که تمایل شهروندان به خرید خودرو کاهش قابل توجهی یافت. آن زمان دولت به‌جای این‌که به فکر توسعه حمل و نقل عمومی باشد تصمیم گرفت تسهیلات ویژه‌ای در اختیار خودروسازان قرار دهد. این فقط یکی از لابی‌های صنایع علیه آسمان پاك است. پرویز کردوانی، جغرافی‌دان درباره علل مهار نشدن آلودگی هوا به جام جم می‌گوید: زور صنایع بر دولت می‌چربد. صنایع در کشورمان دولتی است. برای صنعتی که به فکر تورم و اضافه کردن قیمت‌های سالانه ماشینش است، محیط‌زیست معنایی ندارد. کردوانی با اشاره به گازسوز کردن ماشین‌ها نیز توضیح می‌دهد: بسیاری از مسائل علمی در خودروسازی ما رعایت نمی‌شود.

امروز ماشین‌های نو هم در معاینه فنی رد می‌شوند. مردم هم به امید این که ماشین نویشان استاندارد است، از ماشین استفاده می‌کنند. حتی اگر از بنزین یورو ۴ در ماشین ساخت داخل هم استفاده شود، باز هم به خاطر این که ماشین استاندارد ساخته نمی‌شود، آلودگی خواهیم داشت. او تأکید می‌کند بسیاری از دلایل اجرایی نشدن طرح‌های دولتی هم ریشه در ناهماهنگی بین سازمانی و ارگانی دارد. او می‌گوید: بسیاری از مسائل شناخته شده است، اما دستگاه‌ها با هم هماهنگ نیستند و حتی بودجه هم دربیشتر مواقع در جای نامناسبی استفاده می‌شود.

او البته معتقد است به‌جز دولت، شهروندان نیز در افزایش آلودگی کلانشهرها نقش دارند: ما فرهنگ استفاده از ماشین را نداریم. اگر به صورت دوره‌ای ماشین را به تعمیرگاه ببریم، مشکلات آلودگی هوا پیش نمی‌آید، سال‌هاست طرح از رده خارج کردن ماشین‌های فرسوده باید انجام شود، اما در ارگان‌های دولتی و شهرداری‌ها ما شاهد استفاده از ماشین‌های فرسوده هستیم.

کردوانی توضیح می‌دهد: اگر دولت از همان ابتدا فکری به حال زیرساخت‌ها می‌کرد، بسیاری از مشکلات انجام نمی‌شد. نمونه آن کارخانه شن و ماسه کرج است، اگر بخواهند از نظر محیط‌زیستی این کارخانه را بهینه کنند، باید منتقلش کنند یا این که برایش دستگاه تصفیه راه‌اندازی کنند تا مشکلات محیط‌زیستی را که ایجاد شده است، از بین ببرند. درصورتی که اگر از همان ابتدا جانمایی مناسبی شده بود مشکلات به اینجا نمی‌رسید.

## آخرین خبر از دانشگاه بدون کنکور

دفترچه راهنمای پذیرش دانشجو در دانشگاه‌ها و موسسات آموزش عالی کشور، ۱۷ بهمن ۹۷ منتشر می‌شود.

حسین توکلی، مشاور عالی سازمان سنجش با اعلام این خبر به مهر گفت: مجموعه کل رشته محل‌های پذیرش صرفا با سوابق تحصیلی برای پذیرش مهرماه ۱۳۹۸ و شرایط و ضوابط آنها در ۱۷ بهمن ۹۷ به شکل دفترچه راهنما از طریق سایت سازمان سنجش منتشر خواهد شد.

وی افزود: در این دفترچه رشته محل‌های دوره‌های روزانه و شبانه و کدمحل‌های سایر دوره‌ها که پذیرش آنها صرفا با سوابق تحصیلی صورت می‌گیرد، اعلام می‌شود.

مشاور عالی سازمان سنجش یادآور شد: پذیرش دانشجو صرفا براساس سوابق تحصیلی برای پذیرش در مهرماه سال ۹۸ صورت می‌گیرد و شرایط و ضوابط شرکت داوطلبان در آن نیز همزمان با دفترچه راهنما در ۱۷ بهمن ۹۷ اعلام می‌شود.

گفتنی است، براساس مصوبه جلسه شانزدهم شورای سنجش و پذیرش ۱۲ دی ۹۷، پذیرش در رشته‌های بی‌نیاز از کنکور با اعمال سوابق تحصیلی (معدل کل دیپلم) صورت می‌گیرد و در اجرای این طرح در سال ۹۷، دفترچه رشته‌های بدون نیاز به شرکت کردن در کنکور ۱۷ بهمن ۹۷ منتشر می‌شود. پذیرش دانشجو در این رشته‌ها مهرماه ۹۸ صورت می‌گیرد.

## انتقاد از حراج بی‌منطق مجدد سربازی

رئیس اداره سرمایه انسانی سرباز ستاد کل نیروهای مسلح گفت: اجرای قانون جریمه مشمولان خدمت سربازی، هیچ توجیه منطقی ندارد و بهتر است مدافعان این طرح در مجلس به نظر کارشناسی نیروهای مسلح توجه کنند.

به گزارش مهر، سردار موسی کمالی در واکنش به تصویب مجدد جریمه مشمولان غایب عنوان کرد: دلایل غیرمنطقی بودن تصویب مجدد جریمه مشمولان غایب از نظر بنده شامل ۶ بند است. وی افزود: نخستین دلیل مخالفت با این طرح این است که یکی از اهدافش، کاهش تعداد مشمولان غایب بود که سنی از آنها گذشته بود، ولی نتیجه عکس داد، چون تعداد مشمولان غایب در زمان تصویب این قانون، دو میلیون و یکصد هزار نفر بود اما در حال حاضر به دو میلیون و ۶۰۰ هزار نفر رسیده است. سردار کمالی با اشاره به راه درروهای قانونی که می‌شود برای این طرح داشت، گفت: تعداد کسانی که بیش از هشت سال غیبت دارند و از طرح استفاده می‌کنند، سالانه کمتر از هزار نفر است، اما هر ساله چند هزار نفر به غایبان اضافه می‌شوند تا بعد از هشت سال از جریمه استفاده کنند. رئیس اداره سرمایه انسانی سرباز ستاد کل نیروهای مسلح تصریح کرد: این طرح باعث کمبود سرباز شده، لذا فشار زیادی به سربازان در حال خدمت وارد می‌شود. وی با اشاره به دلیل دیگری از مخالفت خود با تصویب این طرح که مربوط به تضعیف روحیه در میان سربازان می‌شود، گفت: با تصویب مجدد این طرح احساس تبعیض و بی‌عدالتی در سربازان رواج می‌یابد و روحیه آنها را تضعیف می‌کند.

## تکذیب قبرهای نجومی

رئیس سازمان بهشت‌زهرا اطلاعات منتشر شده درباره قبرهای نجومی بهشت‌زهرا را تکذیب کرد.

به گزارش ایسنا، سعید خال واگذاری قبور در بهشت‌زهرا را سیستماتیك و براساس نرخ مصوب خواند و گفت: اطلاعات مربوط به واگذاری‌های انجام‌گرفته و مالکیت قبور در سامانه عروجیان که متعلق به این سازمان است، ثبت می‌شود.

وی افزود: واگذاری قبور به متقاضیان در سازمان بهشت‌زهرا، کاملا مطابق با نرخ مصوب در شورای شهر تهران صورت می‌گیرد و خرید و فروش‌های خارج از تعرفه‌های مصوب که بعضا اخبار آن در فضای رسانه‌ای انتشار می‌یابد اتفاق نمی‌افتد. به گفته خال، بنابر مصوبه شورای شهر، نرخ واگذاری قبور تا پایان سال ۹۷ در فاز یك بهشت‌زهرا حداکثر ۱۶ میلیون تومان، در فاز ۲ بهشت‌زهرا حداکثر ۹ میلیون تومان و در فاز ۳ بهشت‌زهرا حداکثر ۵/۴ میلیون تومان تعیین شده است که بهشت‌زهرا به این قیمت پایبند است و حتی بیشتر این موارد با تخفیف ۲۰ درصدی به مراجعان واگذار شده است و اطلاعات منتشر شده درباره قبرهای نجومی واقعیت ندارد.

وی همچنین تاکید کرد: سازمان بهشت‌زهرا در فاز ۳ بهشت‌زهرا، تا ۷۰ درصد ظرفیت قطعات، طبقه زیرین قبر را به‌رایگان و طبقات فوقانی را به قیمت یك میلیون تومان در اختیار متقاضیان قرار می‌دهد.