

موسسه مطالعات اقتصادی و بین‌المللی روند پایا سومین گروه مطالعاتی خود تحت عنوان گروه محیط‌زیست و انرژی را تشکیل داد. هدف از تشکیل این گروه در انداختن بحث و بررسی و مطالعه درباره مسایل مربوط به محیط زیست و انرژی است تا نسبت به اطلاع‌رسانی و آگاهی دادن به مخاطبین از یک سو و ارائه نگاهی انتقادی و سازنده از بیرون در این امر مهم گام بردارد. لذا از مسئولان و دست‌اندرکاران دعوت می‌کنیم که به ما در این کوشش بپیوندند.

بررسی مسائل زیست محیطی کلان شهر تهران در میزگرد روند اقتصادی

زیست محیط تهران: سبز، زرد، قرمز، قرمز!

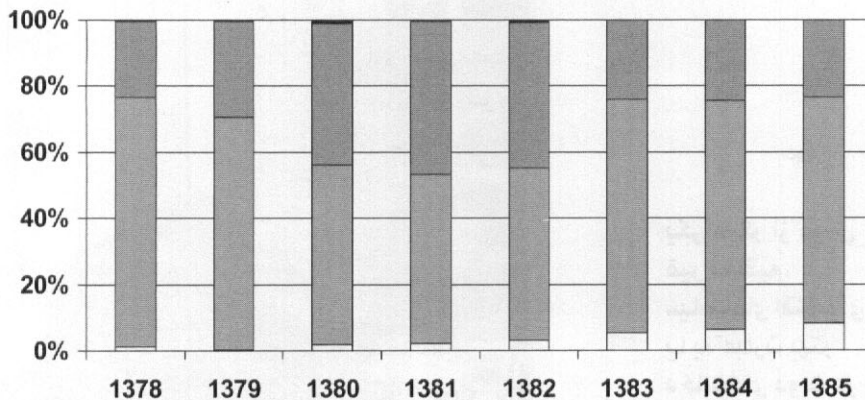
مطلق استاد دانشگاه تهران و متخصص بین‌المللی محیط زیست، دکتر پروین نصیری استاد دانشگاه تهران و معاون انجمن متخصصین محیط زیست ایران، و دکتر یدالله سبحی استاد دانشگاه شریف، دکتر پرویز کردوانی استاد دانشگاه و متخصص ارشد محیط زیست کشور و نسیم عادل‌کارشناس محیط زیست حضور داشتند. روند اقتصادی مشارکت در مباحث زیست محیط ایران را از وظیفه‌های اصلی خود می‌شمارد. از همین رو

رسمی‌بیشترین نقش را در مهار بحران زیست محیط تهران دارند، اما واقعیت این است که رهایی از وضعیت کنونی نیازمند عزم و اراده ملی است. در این میزگرد آقایان دکتر محمدعلی نجفی استاد دانشگاه و منتخب شورای شهر سوم، دکتر یوسف حجت، استاد دانشگاه و معاون سابق سازمان حفاظت محیط زیست، دکتر هادی سلیمانپور عضو شورای عالی محیط زیست و وزارت امور خارجه، دکتر مجید شفیق پور

تهران به لحاظ زیست محیطی در وضعیت بحرانی قرار دارد. کسی در این واقعیت تردید ندارد. راه حل چیست؟ راه حل‌ها نیز بارها مطرح شده‌اند و در این میزگرد یک بار دیگر مورد تأکید قرار می‌گیرند. اما چرا این راه حل‌ها اجرا نمی‌شوند. متخصصان حاضر در میزگرد روند اقتصادی توضیح می‌دهند که خوشبختانه برخی از راه حل‌ها به اجرا درآمده‌اند، اما متأسفانه راه حل‌های بنیانی هنوز در محاق‌اند. مهم‌تر گرچه دولت و نهادهای



تعداد روزهای پاک، سالم، ناسالم و بسیار ناسالم در سال های ۱۳۷۸ الی ۱۳۸۵



بالا تر برویم از گرمای هوا کاسته می شود و در ارتفاعات بر سردی هوا افزوده می شود. بنابراین در زمستان زمین گرم تر از هواست، به همین دلیل هوا صعود نمی کند و بالا نمی رود. ذرات معلق در هوا امکان صعود ندارند و پدیده وارونگی هوا یا اینورژن بیش می آید؛ یعنی حالت پر فشار که هوا امکان صعود ندارد همین است که ما احساس آلودگی می کنیم.

برای رهایی از این آلودگی تصمیماتی گرفته می شود مثلا فرد و زوج کردن اتومبیل ها. در حالیکه این حالت با بادی تند و یا باران تغییر می کند. می خواهیم بگویم برای مشکل آلودگی هوای تهران نباید دنبال مقصر بود، بلکه طبیعت تهران این گونه است.

می توان آلودگی تهران را به دو دسته منابع آلوده کننده و مواد آلوده کننده تقسیم کرد. البته من یک مورد دیگر هم بر این می افزایم و آن آلودگی انسانی است، انسان هایی که فرهنگ ماشین داری، شواژ داری و بخاری داری و... را ندارند.

به همین مورد معاینه فنی خودرو توجه کنید. خودرو سال ها است که وارد کشور شده، ولی مانند هر پدیده وارداتی دیگر فرهنگ آن وارد نشده است. در اروپا مردم چون با فرهنگ خودرو آشنا هستند، بدون هیچ اما و اگر می خود دربی معاینه فنی خودرو و هر موضوع دیگری در ارتباط با نقلیه ای که در اختیار دارند می روند. البته عامل تشویق و تنبیه هم وجود دارد. ولی در اینجا تا خودرویی که در اختیار داریم از حرکت نایستد راهی تعمیرگاه نمی شویم.

عوامل آلوده کننده زیادند. یعنی منابع آلوده کننده و مواد آلوده کننده. منابع آلوده کننده شامل خودروها، کارخانه ها و تاسیسات حرارتی و برودتی منازل می شود.

اما مواد آلوده کننده: حتما دوستان بهتر می دانند که سوخت گازوئیل گوگرد دارد. کشورهایی که سوخت

در چند سال اخیر در ارتباط با گروه سوم اقدامات خوبی انجام شده، مثلا آلودگی خودروها بسیار پایین آمده، گاز طبیعی تا حدود زیادی جایگزین شده، و در مجموع فعالیت ها رضایتبخش است. اما فعالیت ها تا حدودی پراکنده بوده است، البته برنامه ای در سال ۱۳۷۹ تحت عنوان "برنامه جامع کاهش آلودگی هوای تهران" تنظیم و به تصویب دولت رسید، اما یک برنامه استراتژیک نبود، بلکه می توان آن را یک برنامه عملیاتی و اجرایی مطلوب قلمداد کرد. این برنامه توانست تاثیر بسزایی در جلوگیری از روند آلودگی هوا داشته و اگر کاهش محسوسی در آلودگی هوا وجود نیاورده باشد، لاقلا توانسته از افزایش آلودگی هوا جلوگیری کند. در نهایت اگر یک استراتژی کلان برای محیط زیست شهر تهران تدوین شود، می تواند فعالیت های پراکنده زیست محیطی را گرد هم آورده، هم افزا کرده و جهت یکسانی به آن ها بدهد.

محیط زیست پاک، فرهنگ پاک

دکتر پرویز کردوانی: این روزها باز بحث آلودگی هوای تهران مطرح است. این مشکل را نباید از یک بعد نگاه کرد. به باور من طبیعت خود ذاتا عامل آلودگی نیست، ولی به آلودگی کمک می کند. مثلا در مورد تهران توجه داریم که از اوایل پاییز تا اواخر زمستان به دلیل موقعیت جغرافیایی تهران هوا آلوده است. با گرم شدن هوا، آلودگی که مورد بحث است از بین می رود. در واقع آلودگی که از آن بحث می شود به دلیل موقعیت جغرافیایی تهران است که هوای پر فشار درست می شود. چون با سرد شدن هوا زمین نسبت به هوا گرم تر می شود. گرمای زمین به دلیل تابش مستقیم خورشید نیست. می دانیم که ۱۵ تا ۲۰ درصد گرما مربوط به تابش مستقیم خورشید است. ۸۵ درصد آن بر اثر تابش نور خورشید به زمین و انعکاس گرما است. به همین دلیل است که هر چقدر

آماده است صفحات خود را در اختیار متخصصان این حوزه قرار دهد و سهم خود را در این اراده ملی ادا کند.

عواملی در هم تنیده

دکتر یوسف حجت: آلودگی هوای تهران با سه گروه عوامل در ارتباط است:

یک گروه عواملی که در کنترل ما نیستند، قابل تغییر هم نیستند. باید این ها را به عنوان واقعیت های غیر قابل انکار بپذیریم و در برنامه ریزی ها مد نظر قرار بدهیم. مثل شرایط اقلیمی و آب و هوایی، از جمله وجود رشته کوه های بلند در اطراف تهران یا کمبود باد و بارندگی. البته گاهی طرح هایی مطرح می شود مثل ایجاد تغییراتی در کوه های شمال تهران برای ایجاد جریان باد، یا نصب تعداد زیادی فواره های عظیم در سطح شهر برای ایجاد رطوبت در هوا. و مشابه این گونه طرح ها که پشتوانه علمی ندارد. به جرات می توان گفت که این سری عوامل به خصوص وارونگی دما و غبار محلی که مانع پراکندگی و دور شدن آلودگی هوا می شوند، به عنوان پدیده های طبیعی در آلودگی هوای تهران نقش اساسی دارند.

گروه دوم عواملی هستند که غیر مستقیم بر شرایط زیست محیطی شهر اثر دارند. این عوامل قابل تغییرند اما تغییر آن ها بسیار مشکل است. مهم ترین عامل در این گروه جمعیت است. جمعیتی نزدیک به ۱۵ میلیون نفر در استان تهران زندگی می کنند. به هر شکل این جمعیت مشکل ساز خواهد بود و لازم است سیاست های جمعیتی و سیاست های آمایش سرزمین به شکلی تنظیم شود که توزیع درست تری از جمعیت و فعالیت در سطح کشور داشته باشیم. باید توجه داشت با داشتن کشوری به این وسعت درست نیست که ۳۵ درصد صنعت کشور در استان کوچک تهران جمع شود، یا بیش از نیمی از گردش مالی کشور در تهران انجام شود. این موارد نه تنها برای تهران مشکلات متعدد، از جمله آلودگی محیط زیست دارد، بلکه مانع توسعه در سایر نقاط کشور نیز هست. یکی دیگر از عوامل غیر مستقیم، سیاست های اقتصادی یا به عبارت بهتر دخالت های دولت در اقتصاد، از جمله قیمت گذاری و دادن یارانه است. این موارد اگرچه ظاهرا اقتصادی اند، اما تبعات و تاثیرات زیادی بر آلودگی های زیست محیطی دارند و مثال روشن آن قیمت گذاری نادرست سوخت است.

گروه سوم عواملی هستند که مستقیماً به محیط زیست مربوط می شوند، مثل آلودگی کارخانجات، استاندارد آلودگی خودروها، الگوی تردد، کیفیت سوخت و مشابه این ها.

شیشه‌ها، حتی مصالح ساختمانی سنگ‌های صیقلی تبدیل کرده‌ایم و این مواد در سکون هوا نقش عمده‌ای دارند که به پدیده موسوم به جزایر حرارتی دامن می‌زند.

قانون خوب، اجرای بد

دکتر نصیری: من باین موضوع که کارهای زیادی در زمینه‌های مختلف انجام شده موافقم؛ اما این کارها اصولی به اجرا در نیامده است. کارهای ارزشمند انجام شده می‌تواند به عنوان الگویی برای ادامه کار تکامل بیشتری بیابند.

همچنان که دوستان اشاره کردند قوانین خوبی در مورد محیط زیست به تصویب مجلس رسیده است، اما موضوع مهم این است که این قوانین به اجرا در نیامده تا بتوان روی آن قضاوت کرد و تاثیر مثبت و منفی آن را درک کرد و اینکه آیا نیاز به تغییر و بازنگری دارد یا خیر. به نظر من مشکل این است که سیاست‌گذاران ما همکاری لازم را با یکدیگر نداشتند. شاید به همین علت است که کار متوقف شده است و اگر جهشی انجام نگیرد ممکن است به فراموشی سپرده شود. فکر می‌کنم در کنار کارهایی که انجام می‌شود، باید سیاست‌گذاران بخش‌های مختلف راهم در کار درگیر کرد. مثلاً در هسته سیاست‌گذاری و در بخش سیاست‌گذاری محیط زیست، اگر مسئولیت این کار با سازمان حفاظت محیط زیست و شهرداری است این دو نهاد باید با یکدیگر در تعامل باشند. سازمان محیط زیست باید با سیاست‌گذاران در سایر بخش‌ها برای روشن شدن اذهان آنها در باره محیط زیست تلاش کند. بعضی از آقایان از برنامه‌هایی دفاع می‌کنند که این مهم را در نظر نمی‌گیرند که با اجرای آن برنامه‌ها چه بر سر محیط زیست تهران و کشور می‌آید. برای مثال در باره تشکیل کمیته خودرو، اگر راه‌حل‌های پیشنهادی این کمیته برای اجرا توسط کارخانه‌های خودرو سازی را وزیر صنایع ابلاغ و اجبار نکند، همانند برنامه جامع آلودگی هوا کنار گذاشته و احتمالاً به فراموشی سپرده خواهند شد. به باور من ما به طور جدی در اجرا دچار مشکل هستیم. مثلاً بخشی که باید از سوی سازمانی به اجرا درآید به این دلیل که این سازمان از نظر فرهنگی و آموزشی به باور لازم نرسیده، ضرورت اجرای طرح را درک نمی‌کند.

بهای پاکیزگی

دکتر کردوانی: در میان راه‌حل‌هایی که ارائه می‌شود یکی هم گران شدن تهران و پرداخت هزینه‌های آن به وسیله ساکنان آن است. به نظر من این راه حل نیست. برای نجات شهرهای بزرگ باید روستاها و شهرهای

یکی دیگر از عوامل غیر مستقیم، سیاست‌های اقتصادی یا به عبارت بهتر دخالت‌های دولت در اقتصاد، از جمله قیمت‌گذاری و دادن یارانه است



را راهی مرکز و جنوب غربی تهران در سمت ورامین و پاکدشت می‌کند. البته جغرافیای شهر تهران نیز مزید بر علت است. دوستان ما در سازمان هواشناسی همواره از کمی باد در تهران به عنوان مشکل این شهر یاد می‌کنند. سرعت باد تهران بیشتر به صورت نسیم است یعنی زیر ۳ متر بر ثانیه است، اگر فقط یک متر دیگر بر این میزان افزوده شود می‌تواند از مشکلات شهر تهران بکاهد. در واقع همچنان که از قدیم گفته‌اند همه چیز به یک باد بند است، آلودگی هوای تهران هم به یک باد بند است. جهت بادهای تهران به صورت اونگی از شمال به جنوب در طول شبانه روز تغییر می‌کند. اگر بخواهیم بهترین منطقه برای زندگی کردن در این شهر را مشخص کنیم، بهترین منطقه جنوب تهران است و بهترین منطقه برای کار کردن شمال تهران است. در حالیکه برعکس رفتار می‌کنیم و در واقع از هر دو زمینه آلودگی بیشتر استفاده می‌کنیم. گرچه نمی‌توان برای تغییر عوامل طبیعی کاری انجام داد، ولی برای افزودن به مشکلات عوامل طبیعی را افزایش می‌دهیم. تهران را به بالای دامنه‌های کوه گسترديم و زیر پوشش بردیم و در واقع ضریب هدایتی خاک را تبدیل کردیم به ضریب هدایتی مواد مصنوعی از نظر گرما. گرما هم گردش هوا را در مجاورت سطح زمین به وجود می‌آورد. ما ضریب هدایتی خاک را به انواع مواد مصنوعی مانند آسفالت، پوشش‌های فلزی،

گازویل را دوباره به کار می‌گیرند در ابتدا گوگرد زیادی می‌کنند. ماشین‌های بنزینی CO تولید می‌کنند و آلودگی بیشتری دارند.

اما به تازگی شهرداری تهران چند هزار ماشین گازوئیلی خریداری کرده و روانه خیابان‌ها کرده است. بدون این که گوگرد آن گرفته شود. یعنی عملی را که در اروپا برای کاستن از آلودگی هوا انجام دادند ما از کنارش گذشتیم.

در مسیر یاد

دکتر مجید شفیق پور: همچنان که آقای دکتر کردوانی اشاره کردند دلایل آلودگی هوای تهران را می‌توان به دو دسته منابع یا عوامل طبیعی و عوامل انسان ساخت تقسیم کرد. طبیعتاً در مورد علل و عوامل طبیعی کمتر می‌توان در آن دخل و تصرف داشت، ولی عوامل انسان‌سازی نه‌ایند.

در این میان باید طبیعت شهر تهران را هم مدنظر داشت. جهت بادهای غالب تهران از جنوب غرب و غرب به سمت مرکز است. از سوی دیگر آسفالت‌پزی‌ها هم در کرج، اسلام شهر، رباط کریم، قرار دارند. علاوه بر این فعالیت‌های غیر مجاز شبانه ریخته‌گری‌ها هم هست که از سوخت‌های بسیار سنگین و ناخالص مثل مازوت استفاده می‌کنند. فعالیت‌هایی این گونه که در تاریکی شب انجام می‌شود و جریان وزش باد بیشترین آلودگی

زیست نیست، لذا در قبال این قانون هیچ کاری انجام ندادند. به همین علت قانون مذکور تا چند سال در واقع معطل مانده بود. اما در سال ۷۸ محیط زیست با کمک همین قانون توانست به خودروسازها فشار بیاورد و تحولی در صنعت خودروسازی کشور ایجاد کند. به طوری که این اواخر خودروسازها تمام برنامه های خود را با مشورت و هماهنگی محیط زیست به اجرا درآوردند. در سال های اول دولت هشتم توجه به محیط زیست اصلا وجود نداشت. مطالبی که سازمان حفاظت محیط زیست در کمیسیون زیربنایی دولت بر آن تاکید داشت، توسط اعضای دیگر نادیده گرفته می شد. از جمله مخالفت سازمان محیط زیست با احداث واحد صنعتی در شعاع ۱۲۰ کیلومتری که منطبق با مصوبه دولت بود. اما طی پنج شش سال شرایط به کلی عوض شد. عرض من این است که می شود با همین قوانین و مقررات هم خوب عمل کرد. نباید نا امید باشیم، تجربیات خوبی در کشور داریم، باید آن را مدنظر کرد.

مشکل جمعی، راه حل جمعی:

دکتر شفیق پور: مایلیم گذری به حدود ۴۰ سال پیش داشته باشیم. به سال ۱۳۴۶ و به این نتیجه برسیم که چرا برای تهران ممنوعیت ۱۲۰ کیلومتری برای احداث صنایع در نظر گرفته شد. آن زمان بحث محیط زیست مطرح نبود و وزارت اقتصاد و دارایی تنها با نگاه اقتصادی و بحث عدم تمرکز دست به چنین اقدامی زد. حریم ۱۲۰ کیلومتری هم از این جهت پیشنهاد شد تا برای آنهایی که در صدد تأسیس مراکز صنعتی هستند رفت و آمدهای روزانه به تهران مقرون به صرفه نباشد. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی تنها دستگاهی که از این مصوبه پشتیبانی کرد دستگاه محیط زیست کشور

وقتی بحران از سر می گذرد تا سال بعد کسی از آلودگی هوانمی گوید.

دوستان اشاره داشتند که منابع ساکن از نظر تراکم تا حدودی باعث آلودگی می شوند. اگر منظور جمعیت است، بنابراین باید توجه شود که به نوعی هم به طور غیرمستقیم در منابع متحرک تاثیر گذارند.

باید بررسی کنیم که کاستن از تراکم یا بهینه کردن استفاده از خودرو کدام یک اولویت دارد. گرچه اکنون با دو مشکل اساسی مواجهیم. در مورد تراکم من فکر نمی کنم که گران کردن زندگی در تهران جواب گو باشد. باید بررسی شود که آیا می توان به سیاست گذاران پیشنهادهایی ارائه داد تا کیفیت زندگی را در شهرها بالا ببرند، به نحوی که اولاً مهاجرت برعکس بشود و دوماً از تمایل به آمدن به پایتخت کاسته شود.

باید روی جمعیت ساکن در تهران بیشتر متمرکز شد. اگر این امکان فراهم شود که جمعیت ساکن در تهران در مرحله نخست ثابت و سپس در یک فاصله زمانی از میزان آن کاسته شود، شاید تا اندازه ای موثر باشد. برای دستیابی به این هدف نیز به نظر من باید کیفیت زندگی را در سایر شهرها بالا ببریم. در اینجا با توجه به اظهار نظر آقای دکتر حجت در مورد وجود سطحی نگری در برخی از تصمیم گیران و برنامه ریزان به نظر من باید در جهت تغییر این نگاه تلاش کنیم.

قانون خوب، مجری خوب

دکتر حجت: اجرای درست هر کار علاوه بر قانون مناسب، نیازمند مجری توانمند و با انگیزه است. قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا که سال ۷۴ تصویب شد، اما مسئولین وقت محیط زیست اعتقاد داشتند که وادار کردن خودروسازها به رعایت استاندارد، و وظیفه محیط

کوچک مورد توجه قرار گیرند. باید کشاورزی مکانیزه را گسترش داد تا از مهاجرت مردم جلوگیری و چنان امکاناتی فراهم شود که روستایی زندگی در روستا را به شهر ترجیح دهد.

مدتی بحث انتقال پایتخت از تهران به مکان دیگر بالا گرفته بود. به نظر من این فکر نیز اشتباه است. جذابیت هایی در تهران ایجاد شده که همه راهی این شهر می شوند. جالب اینکه برای جبران کمبودها و حل مشکلات شهر تهران، از امکانات دیگر شهرها استفاده می شود تا به تهران کمک شود. هم اکنون آب مازنداران را برای تهران گرفتیم و از این به بعد باید شاهد مشکلات فریدونکنار، آمل، بابلسر و... باشیم. منابع آب تهران به همین دو سه سد محدود می شود. حال توجه کنید که با احداث شهرک های متعدد برای اسکان جمعیت سرریز تهران به این شهرک ها و رساندن خدمات به آن ها چه کرده ایم. صد ها شهر و شهرک درست می کنیم، ورامین به تهران وصل می شود، قزوین هم همین طور و دماوند هم به تهران وصل می شود. با پخش و گستردن شهرک ها مشکل را هم گسترش می دهیم.

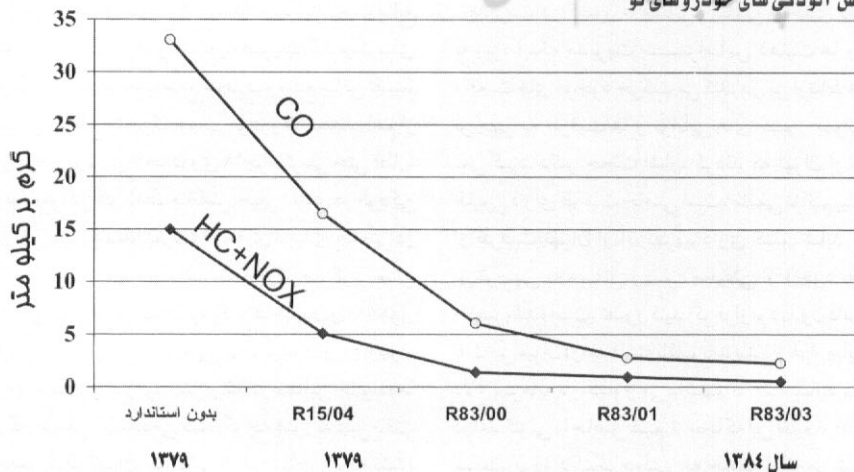
یکی از منابع آلودکننده تهران کارخانه ها هستند. سال ها برای جلوگیری از آلودگی از قانون ممنوعیت احداث کارخانه تا شعاع ۱۲۰ کیلومتری تهران تبعیت می شد، ولی امروزه دیگر مناطق اطراف تهران حاضر نیستند بهای پاکیزگی تهران را آنها بپردازند. مثلاً مردم گرمسار حاضر نیستند که صنایع به این منطقه برده شود. می گویند چرا برای پاکیزه نگه داشتن تهران باید گرمسار آلوده شود.

تغییر دولت، تغییر برنامه

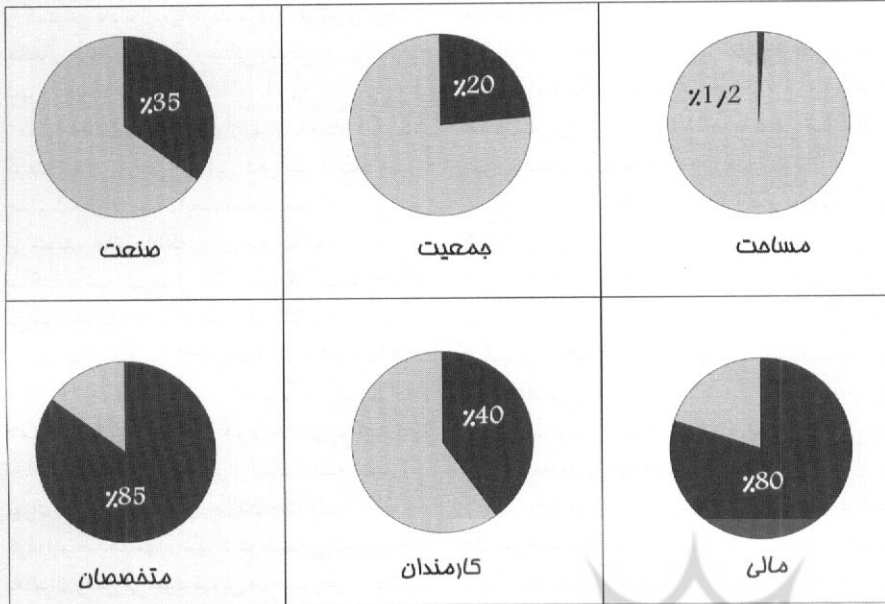
دکتر نصیری: به باور من بهتر است بار دیگر راه رفته را نپیماییم، چون بخش هایی از برنامه های تدوین شده به اجرا درآمده است. حال باید بررسی شود که دلیل عدم اجرای برنامه چه بوده و چه مشکلاتی مانع کار شده است. سپس برای رفع معایب، بررسی های لازم به عمل آید. اگر تصمیم گیران ما به این موضوع باور داشتند که برنامه های تدوین شده توسط افراد ذی صلاح طراحی شده و باید آن را ادامه دهند مشکلی پیش نمی آمد. باید پرسید مگر با تغییر دولت، تولید خودرو متوقف می شود؟ چرا باید با تغییر دولت امری به این مهمی یعنی برنامه های مرتبط با آلودگی هوا و محیط زیست متوقف شود.

با توجه به بحث هایی که دوستان داشتند به باور من مسئله آلودگی هوا بسیار بحرانی تر از آب است. به خصوص در این فصل. همه ساله چهار یا ۵ ماهه وقتی آلودگی هوا حاد می شود همه در پی راه حل هستند، ولی

کاهش آلودگی های خودروهای نو



سهام استان تهران



بود. هر چه بود مصوبه شعاع ۱۲۰ کیلومتری جدی گرفته نشد. بر اساس مصوبات هیات دولت کارخانه‌هایی رسماً در محدوده ۱۲۰ کیلومتری مستقر شدند که متعلق به دولت هستند، آن‌هایی که غیر رسمی دایر شدند و مربوط به بخش خصوصی هستند عمدتاً در بعد کارخانه محسوب نمی‌شوند و کارگاهی هستند. در واقع می‌توان گفت که کارخانجات متعلق به دولت و مالکیت عمومی سهم قابل توجهی در انتشار آلودگی هوا در اطراف محدوده شهری تهران دارند.

در تاریخ ۷۲/۸/۱۱ مصوبه‌ای در شورای عالی حفاظت محیط زیست گذشت که هر واحدی که تا آن زمان داخل شعاع مستقر شده مجاز و از آن پس استقرار واحدهای جدید صنعتی باید با محاسبه حریم ۱۲۰ کیلومتر انجام شود. این تصمیم‌ها نیز بر اساس مباحث توسعه صنعت و اقتصاد بوده‌اند در واقع توسعه پایدار که هر سه رکن توسعه اجتماعی، اقتصادی و حفاظت محیط زیست را در برمی‌گیرد. عمدتاً نگاه توسعه پایدار کمتر مورد عنایت بوده است. البته از سال ۱۳۷۱ مفهوم توسعه پایدار کمی مورد توجه قرار گرفت و تعریفی برای آن منظور شد.

اما شاید مناسب باشد علل آلودگی هوای تهران را به دو دسته عوامل نرم افزاری و عوامل سخت افزاری هم تقسیم کنیم. در این میان به نظر می‌رسد که نقش عوامل نرم افزاری بیشتر است. از جمله بحث‌های آشنا موضوع آمایش سرزمین است که بیش از یک دهه در باره آن صحبت می‌شود و وزارت مسکن و شهرسازی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی به ارائه الگوهایی در باره آن پرداخته‌اند. اما اینکه چه میزان از این طرح عملیاتی شده باید مورد قضاوت قرار گیرد. مادر تمرین این اصول ضعف بسیار جدی داریم. یکی از مباحث نرم افزاری بحث عوامل موثر بر مهاجرت است.

مباحث سخت افزاری عمدتاً روی عوامل انسان ساز ساخت و سازها متمرکز است. علاوه بر این بحث منابع هم مطرح است. موضوع منابع به صورت آکادمیک برای آلودگی هوا به دو دسته منابع متحرک و منابع ساکن تقسیم می‌شود. منابع متحرک همان خودروها هستند، اعم از دوچرخه موتور یا خودروی ۱۸۰ چرخ تریلی حتی قطار، و منابع ساکن هم که طبیعتاً نقش خیلی زیادی در آلودگی دارند. این را هم بدانیم که واحدهای تولیدی صنعتی در آلودگی هوای شهر تهران نسبت به اماکن مسکونی نقش چندانی ندارند. در تهران نزدیک یک میلیون و ۸۰۰ هزار خانواده مستقر هستند، یعنی یک میلیون و ۸۰۰ هزار واحد مسکونی داریم. بیش از ۸۵ درصد این خانواده‌ها از گاز طبیعی استفاده می‌کنند. گرچه هنوز به دلیل بافت قدیمی مرکز تهران، گازکشی در این مناطق انجام نشده

بنابراین در نگرش مدیران تاثیر می‌گذارد. در واقع هر قدر مسؤولان مسؤولیت بالاتری را برعهده می‌گیرند بیشتر دچار این نگرش می‌شوند. البته این نظر درستی است که دولت اصلاحات و دولت آقای هاشمی کارهای خوبی انجام داده‌اند، اما آنها هم مبرانیستند و این یک مسئله جدی و تاریخی است و یکی از ویژگی‌های دوران گذر جامعه ماست. ویژگی دیگر کوتاه‌نگری مدیریت است، مدیریت به مسائل جاری و راهبردی نگاه می‌کند. وقتی فشار افزایش می‌یابد به سرعت و فوریت یک جواب می‌خواهد: کنترل کیفیت آلودگی هوا. در سال ۷۵-۷۴ که مشغول مطالعاتی با جایکا بودیم به ما مراجعه می‌کردند و فشار می‌آوردند. اقدامی که انجام دادند نصب دستگاه‌ها بود. البته اقدام بسیار خوبی بود. چون سبب توسعه پایگاه استراتژیک کشور شد، ولی هیچ فکری در ادامه آن وجود نداشت. این امر به یک طرح جامع برای توسعه و نهادینه شدن نیاز دارد. بنابراین بر اساس شرایط زمان تصمیمات مقطعی گرفته می‌شود، مانند تشکیل کمیته خودرو. چرا این کمیته تشکیل می‌شود؟ برای اینکه خودرو مسئله مهمی است. آلودگی هوای ناشی از بنزین موضوع مهمی است. در همین جلسه سؤال شد آیا در این کمیته از وزارت مسکن نماینده‌ای حضور دارد، پاسخ منفی بود. در حالی که باید توجه داشت که کنترل آلودگی بدون توجه به منشاء آن، ممکن نیست. باید به موضوع سالم‌سازی و بازسازی محیط زیست توجه کرد. وقتی شهرسازی توسعه پارک‌ها را انجام می‌دهد، که نوعی سالم‌سازی است،

است. باید توجه داشت که مباحث زیست محیطی، مباحث چند گروهی و بین بخشی است نمی‌توان مجزا و منفک به آن‌ها پرداخت. واقعاً به یک خرد جمعی نیاز است و بیشترین بخشی که باید در بحث خرد جمعی تقویت بشود جنبه نرم افزاری آن است. یعنی بحث مدیریتی و آن هم مدیریت جامع‌نگر که بتواند لازمه‌های اجرایی را به مرحله ظهور برساند و موفقیت حاصل شود.

عدم توازن میان تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌ها

دکتر یدالله سبوحی: مسئله محیط زیست تهران محل تلاقی و اشتراک چهار بخش است: مسائل اجتماعی، مسائل اقتصادی، مسائل فنی و مهم‌تر از همه مدیریت. مدیریت در کشور ما مسائل اساسی و جدی دارد. به ویژه اینکه مدیریت بر اساس ذهنیت‌ها و نه واقعیت‌های موجود حرکت می‌کند. در این ارتباط هیچ توجهی به ظرفیت‌ها و توانایی‌های کشور صورت نمی‌گیرد. دکتر حجت اشاره کردند که تهران از نظر اقلیمی دارای ظرفیت خاصی است. ما نمی‌توانیم بیشتر از ظرفیت تهران از آن بهره‌برداری کنیم. شاید این بی‌توجهی به مسائل زیست محیطی از وجود نفت حاصل شده است. تصور کنید اگر قرار بود بدون داشتن نفت این میزان درآمد داشته باشیم باید بیش از هزار میلیارد دلار سرمایه در کشور می‌داشتیم تا ۵۰ میلیارد دلار درآمد کنونی را حاصل کنیم. از آنجا که این منابع از طریق سیستم بوروکراتیک دولتی به جامعه ارائه می‌شود،

رسید، ما در ایران همین کار را در ۴ تا ۵ سال انجام دادیم. البته کار ما آسان تر بود، چون یک تجربه انجام شده را در کنارمان داشتیم. اما هنوز وقتی بحث آلودگی خودروها مطرح می شود فقط نقاط ضعف دیده می شود، نقاط قوت خودمان را کاملاً نادیده می گیریم.

مشکل دیگر ما سطحی نگری است، در حالیکه مسائل پیچیده تر از آن است که به چشم دیده شود. سطح همان لایه ای است که عوام آن را می بینند، اگر سیاستگذار هم فقط آن را ببیند و تصمیم گیری کند، امکان زیادی وجود دارد که در لایه های بعدی اتفاقات بسیار نامطلوبی رخ دهد. جالب این که گاهی عاجز از این هستیم که تشخیص دهیم بعضی از مشکلات بوجود آمده پیامد طبیعی سیاست های نادرست خود ماست.

سیاست های اقتصادی درست معمولاً در لایه اول به مردم فشار می آورد و لذا قشر سطحی مردم در مقابلش مقاومت می کنند، اما در لایه های بعد به نفع همه است. مثلاً باید برای بعضی از مشکلات زیست محیطی ارزش اقتصادی تعیین کرد و هر کس محیط را آلوده کرد، هزینه آلودگی را بپردازد. به طور خلاصه، مشکل استفاده از اهرم های اقتصادی این است که مسوولین ما سعی می کنند خودشان را با خواسته های کوچک و بازار تطبیق دهند، در حالی که سیاست نباید در کوچه بازار تنظیم شود، سیاست گذاران باید خیلی عمیق تر از مردم کوچه و بازار فکر کنند و منافع مردم را از نظر جغرافیایی وسیع تر و از نظر زمانی عمیق تر ببینند. یعنی نفع همه مردم را مد نظر قرار دهند و به خاطر منافع یک جمع کوچک، منافع عموم را به خطر نیندازند، یا به خاطر زندگی امروز منافع فردای جامعه را به خطر نیندازند. متأسفانه روزمرگی در سیاست های ما به شدت رایج شده و حتی به آن افتخار هم می کنیم. این نوع نگرش ها باعث می شود که تصمیم های بسیار نادرستی گرفته شود.

باید سیاستگذاران بدانند تصمیماتی که می گیرند و از نظر خودشان در راستای منافع و رفاه مردم است چه تبعات غیر مستقیم و فاجعه باری دارد و این تبعات چگونه به زندگی مردم صدمه می زند. کمی هم باید مردم را روشن کرد، تا تفاوت بین سیاست درست و سیاست عوام پسند را بدانند. لذا بحث فرهنگی و آگاه سازی مردم خیلی اهمیت دارد، البته گاهی این آگاه سازی می تواند برای مردم تلخ باشد. به همین خاطر کسانی که هدف اولیه شان جلب نظر مردم است همواره از اصلاح نگرش های غلط می گریزند و بر عکس خود را با آن تطبیق می دهند.

حفاظت از اکوسیستم

دکتر هادی سلیمانپور: اگر اجازه بدهید با توجه به

نمی تواند انجام شود. ما با مسائل به هم پیچیده و به هم تنیده و چندجانبه و گسترده مواجه هستیم، هرگونه یک جانبه نگری نمی تواند به حل این مسئله کمک کند. نکته اساسی که می خواهم جمع بندی کنم این است که شناسایی نکاتی که می تواند راور را تقویت و تشدید کند یک نکته کلیدی است که تصمیم گیران به آن فکر نمی کنند. این وظیفه ماست که در جامعه روی این مسائل کار کنیم و مواردی که وجود دارد ارتباطش را ببینیم و آن ها را تدوین کنیم.

فراموشی دوگانه: هم خوبی ها و هم بدی ها

دکتر حجت: اصولاً یکی از خصوصیات فرهنگی مردم نادیده گرفتن کارهای خوب انجام شده و توجه بیش از حد به کاستی هاست. در حالی که در کشورهای توسعه یافته، اگر به کاستی ها توجه شود، در یک توازن منطقی به دستاوردها هم توجه می شود. اجازه می خواهم چند مثال بیاورم.

وقتی گاز سوز کردن اتوبوس ها را شروع کردیم، شنیدیم در دهلی، تمام اتوبوس های شهری را در سه سال گازسوز کرده اند، برایمان شگفتی داشت، چیزی نگذشت که ما هم توانستیم تیمی از اتوبوس های تهران را گازسوز کنیم، ولی وقتی انجام شد، آن را فراموش کردیم. چند سال قبل هم سرب از بنزین کل کشور حذف شد، ولی این نیز فراموش شد.

فراموش نکنیم خودروهایی هایی که تا چند سال پیش در ایران ساخته می شد، به طور متوسط در هر کیلومتر پیمایش خیلی بیشتر از ۵۰ گرم آلودگی منتشر می کرد، الان هر خودروی سواری ساخت داخل به طور متوسط کمتر از ۲ گرم گاز آلاینده منتشر می کند. استاندارد آلودگی خودروها در اروپا بعد از ۲۲ سال تلاش به یورو ۲

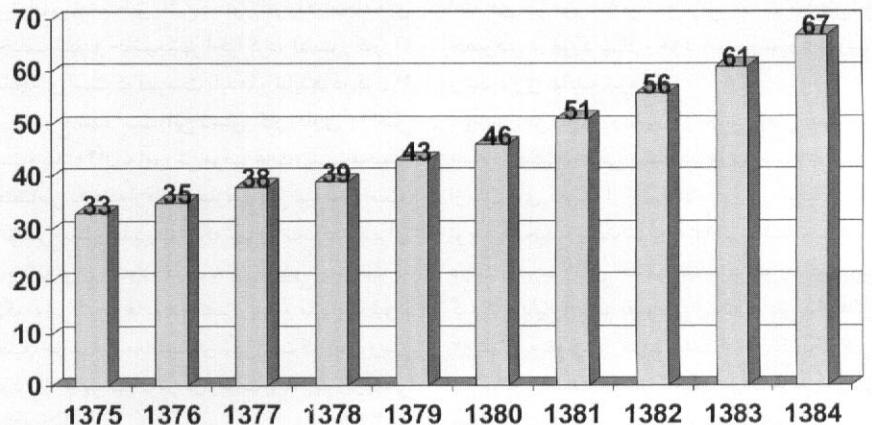
کمیته ای تشکیل می دهیم و یک جانبه نگری می کنیم، در حالی که این مسائل به هم تنیده هستند. شما نمی توانید جدا از هم نگاه کنید و مسئله را حل کنید.

یکی از مشکلات، عدم توازن میان تصمیم گیری ها و سیاست هاست. خودرو تولید می شود، بدون اینکه زیرساخت های لازم را برای آن فراهم کنیم. بدین ترتیب یک باره با معضل مواجه می شویم.

از دیگر مشکلات ما مسائل فنی است. به راستی چقدر زمان لازم است تا خودروهای قدیمی از ناوگان حمل و نقل خارج شوند. چه کسی مخالف اجرای این تصمیم بود. اولین مخالف وزارت نفت بود. برای تغییر کیفیت بنزین چندین جلسه برگزار شد چون موافقت نمی شد به دلیل بخشی نگری و خودمحوری که مدیران ما به آن مبتلایند. بنابراین بدون توجه به در هم تنیدگی مسائل که مشکلات خاصی را به وجود آورده اند، و روزبه روز هم حادثر و شدیدتر خواهند شد، نمی توان در این مورد اقدامی کرد.

اما سؤال این است که آیا باید بایستیم تا کارها درست شود؟ قطعاً نه. در سطح علمی و بانگرس سیستماتیک و قانونمند جدی به مسئله نگاه کنیم الگویی می شود برای توسعه. اگر فشار اجتماعی از پایین و از مسائل علمی شروع شود که این ابعاد مختلف باز و تصحیح شود تاثیر گذار خواهد بود. البته جامعه مطالعاتی ما هم مشکلاتی دارد و همه مسائل و مشکلات را با هم خوب نمی بیند. تقاضاهایی که برای مطالعه می شود روزمره است. مسئله ما مرغ و تخم مرغ است. باید مهارت هایی را کشف کنیم و تحولی در نگرش سیاستگذاران و تصمیم گیران بالا ایجاد کنیم، به عبارتی یک فرآیند آموزش تصمیم گیران بالا را شکل بدهیم که برای جامعه ما خیلی لازم است و بدون این مسئله هیچ تحولی

مصرف بنزین بر حسب میلیون لیتر در روز



فضای سبز تهران را نابود می‌کند

دکتر کردوانی؛ اینکه گفته می‌شود یکی از راه‌های مبارزه با آلودگی هوا افزایش فضای سبز است، اشتباه است و نباید فضای سبز را توسعه داد. فضای سبز تهران، ایران را دارد نابود می‌کند. می‌خواهیم آلودگی هوا را با فضای سبز ترمیم کنیم. در حالیکه منابع آب و سفره‌های آب زیرزمینی هم دچار مشکل شده است. اگر این وضع ادامه یابد تا بیست سال دیگر نه کرج خواهد ماند و نه ورامین. منابع آب ورامین به عمق ۲۰۰ تا ۲۳۰ متر رسیده و منابع آب کرج که زمانی در عمق ۴ متری بود الان تا عمق ۹۰ متری رسیده است. یعنی آب سفره‌های زیر زمینی هم تمام می‌شود. چهار سال پیش گفتیم با این روند تهران هم بیش از ۲۵ سال دوام نخواهد داشت. متأسفانه جلوی تغذیه آب زیرزمینی گرفته شده است. همه جا آسفالته است و به تازگی کف جوی راهم شهرداری سنگ فرش کرده، یعنی راه تغذیه منابع گرفته شده است. آب به صورت سیلاب به سمت جنوب سرازیر می‌شود. در حالی که طبیعت و آب خودش به نوعی تنظیم خانواده می‌کند. توجه کنید در مناطقی مانند گیلان و مازندران که آب فراوان است تعداد روستاها و خانوارهای ساکن بیشتر است هر چه به مناطق مرکزی و خشک پیش می‌رویم هم از تعداد روستاها کاسته می‌شود و هم از تعداد خانوارهای ساکن.

بنابراین باید با توجه به اقلیم مناطق در جهت محیط زیست فعالیت کرد. نه این که آرزو کنیم فضای سبز بتواند از آلودگی بکاهد. آن هم با کاشت چمن در تهرانی که خود از کم‌آبی دچار مشکل است.

اراده و عزم ملی

دکتر محمد علی نجفی؛ برای دستیابی به نتایج عملی و روشن باید در دو جبهه دولت و شهرداری مجموعه‌ای از اقدامات صورت بگیرد. در گام نخست باید باور و اعتقادی در مورد اهمیت مسائل زیست محیطی به خصوص در مورد تهران وجود داشته باشد و در دولت و شهرداری نهادینه شود.

به باور من تحول و تغییر در نگرش فعلی نسبت به مسائل زیست محیطی بسیار ضروری است. دولت‌ها از سال‌های گذشته از اول انقلاب به این طرف از نظر توجه به محیط زیست شرایط متفاوتی داشتند. شاید در دولت جناب آقای خاتمی بیشترین توجه صورت گرفت و دلیل آن هم مصوباتی است که طی سال‌های ۷۶ تا ۸۴ تصویب رسیده است. اما در یک نگاه کلی این گونه برداشت می‌شد که نگاه دولت‌ها به سازمان محیط زیست به عنوان یک سازمان مزاحم بود. به این

است، و نگرانی از آلودگی ناشی از آن مطرح است. متأسفانه به این نکته توجه نمی‌شود که آب سد لار آب شرب مردم تهران است و کشیدن جاده یعنی آلوده کردن آب و در معرض خطر قرار دادن ۱۲-۱۳ میلیون نفر. در باره اتصال پارک ملی خجیر، که تقریباً قدیمی‌ترین پارک ملی دنیاست، به پاکدشت نیز این بحث مطرح است که مگر این کار مزیتی جز به هم زدن اکوسیستم منطقه دارد.

متأسفانه مسئولین اجرایی ما عمدتاً به اندازه کافی از نظریه‌های کارشناسی غیر جانبدارانه استفاده نمی‌کنند. شاید اولویت‌های دیگری وجود دارد که این گونه مباحث و تکیه بر نظریه‌های کارشناسی در ثانویه و حاشیه قرار می‌گیرد.

در همین جا اشاره شد به برنامه محدوده ۲۰ کیلومتر که مربوط به ۴۰ سال پیش است، ولی امروزه ترجیح می‌دهیم به جای برنامه ریزی، برنامه ریزی داشته باشیم. مسئولان به این فکر هستند و تلاش می‌کنند تا دورانی که هستند کارنامه عملکرد درست کنند، بعداً هر چه اتفاق افتاد مهم نیست. امیدوارم این بحث دیگر در بین مدیران نباشد که هر وقت کلمه کار اساسی آمد یعنی دیگر این کار را انجام ندهیم. به هر حال به باور من مقصر در این زمینه ناآگاهی است.

اکوسیستم تهران باید مورد توجه قرار گیرد و روی جزئیات آن از جمله درجه حرارت، باد، گونه‌های بومی، گسترش سطحی بحث و بررسی به عمل آید. مسئله سیاست گذاری روی حمل و نقل، کیفیت هوا، همچنین حفاظت از محیط زیست و تنوع زیستی شهری محور بعدی است که باید مورد بررسی قرار گیرد.

محور سوم برنامه طرح جامع شهر و توسعه شهری و محور بسیار مهم دیگر اجرای دستور کار ۲۱ است، برای شهر و محلات شهری. این دستور کار یعنی توسعه پایدار شهری، در دو محله جنوب شهر تهران، نازی آباد و محله کناری آن به اجرا درآمد، اما ناقص ماند. به نظر من می‌توان برنامه منطبق با این دستور کار را در محله‌های مختلف شهر و حاشیه شهر اجرا کرد. (دستور کار ۲۱ کتابچه‌ای است که فهرست باید‌ها و نباید‌ها در قرن ۲۱ در آن درج شده است. این دستور کار حاوی ۴۰ اصل است و بند ۴۰ آن به آموزش موضوعات زیست محیطی اختصاص دارد که از طرف سازمان ملل تهیه شده است) موضوع بعدی مدیریت شبکه شهری است که باید برای آن برنامه‌ای تهیه شود و در آن به این موضوع پرداخت که چگونه این شبکه‌ها به هم اتصال یابد و مدیریت شود. بحث آخر نیز توسعه اقتصادی شهر است که باید بررسی شود مثلاً شهر تهران در درازمدت باید چه جایگاهی داشته باشد.

رشته تخصصی ام‌بحث‌ام را روی اکوسیستم تهران متمرکز کنیم. به باور من اگر در جهت حفاظت از اکوسیستم کلان شهری مانند تهران تلاش شود این خود عامل کنترل آلودگی خواهد بود. به تازگی تحقیق خوبی روی گیاهانی که مناسب آب و هوای تهران هستند انجام گرفته و مشخص شده است چه گیاهانی برای تهران مناسب است. این تحقیقات می‌تواند به کمک شهر تهران بیاید. اگر در صدد ایجاد فضای سبز برای تهران هستیم باید به سمت گونه‌های بومی گیاهان مناسب برای این شهر برویم. به باور من مشکل اساسی این شهر استفاده از گونه‌های گیاهی مهاجر و مهاجم است که هیچ سنخیت و مطابقتی با آب و هوای تهران ندارند. اگر دقت کرده باشید در بزرگراه مدرس یک گونه طبیعی این منطقه یعنی بید قرمز تهران کاشته شده و یکی از زیباترین چشم اندازها را به وجود آورده است. اما در نقطه مقابل، در برخی بزرگراه‌ها اقدام به کاشت توت چینی کرده‌اند که بسیار گونه زشتی است و تنها خاصیت آن گرفتن نور طرف مقابل است. تحقیقی که در مورد گیاهان مناسب تهران به عمل آمده نشان می‌دهد که برای تهران در چه زمینه‌ای می‌توان کار کرد و از چه گونه‌ای برای فضای سبز تهران می‌توان استفاده کرد که بیشترین میزان جذب آلودگی را داشته باشد.

چندماه پیش با یکی از کارشناسان محیط زیست آشنا شدم که در این زمینه متخصص و با تجربه است که چگونه می‌توان به کمک علم زیست فناوری آلودگی هوا را مدیریت کرد. می‌دانیم که این عمل روی آلودگی خاک و تا اندازه‌ای روی آب و مایعات دیگر انجام شده است. ولی در مورد هوا کار جدیدی است و با استفاده از باکتری‌های موجود در همان شهر انجام می‌شود.

در بحث آلودگی تهران باید چهار لایه مورد توجه قرار گیرد. ژن، گونه‌های گل و گیاه، اکوسیستم و امروزه سرزمین هم به عنوان لایه چهارم مطرح است. اگر در این چهار لایه برنامه نداشته باشیم با مشکلات متعددی روبه‌رو خواهیم شد.

تهران به لحاظ اقلیمی در جایی قرار گرفته که هر چهار لایه تنوع زیستی را به خوبی داراست. مثلاً در ضلع پایین البرز مرکزی حدود ۱۳۰ نوع فقط آستاراگالوس وجود دارد، چنین تنوع گونه‌ای در پوشش گیاهی اقلیم کوچکی مانند تهران، فوق العاده است.

همچنین باید توجه داشت دو وجه اساسی محیط زیست یعنی آلودگی و تنوع زیستی. برهم کاملاً تأثیر خطی دارند.

هم‌اکنون بحث کشیدن جاده از بلده به لوسان و تأثیر قرار گرفتن پارک ملی لار، که بخش مهم اکوسیستم البرز مرکزی

ترتیب مسائل زیست محیطی را بیشتر ناشی از بی توجهی و عدم اطلاع از واقعیت های جامعه می دانستند. مثلاً وقتی صحبت از انتقال صنایع آلوده کننده یا مزاحم مطرح می شد، بلافاصله عده ای که مسئله اشتغال و گردش فعالیت های صنعتی و اقتصادی بیشتر ذهن شان را اشغال می کرد، در ذهن خود استدلال می کردند با این همه گرفتاری که در امر تولید داریم، آلودگی آب و هوا چقدر اهمیت می تواند داشته باشد.

اما آنچه امروزه اتفاق می افتد، که بخشی هم مربوط به عدم اجرای برخی از مصوباتی است که مبنای قانونی دارد، از دو موضوع ناشی می شود: نخست، نداشتن باور و اعتقاد نسبت به اهمیت موضوع و دیگری ضعف سازمان حفاظت محیط زیست. به نظر نسبت به زمان دولت آقای خاتمی سازمان هم از نظر مدیریتی و هم

کارشناسی ضعیف شده است. در نتیجه توان دفاع از نظرات و پیشبرد برنامه ها را ندارد. به نظر می رسد کسانی که خارج از سیستم دولت در زمینه محیط زیست فعالند و نسبت به آینده احساس نگرانی می کنند، اولین وظیفه شان ایجاد باور است. باید در مورد چگونگی استراتژی تبلیغ موضوع و رساندن مطلب به یک نتیجه روشن، فکر کرد. البته برای ایجاد اعتقاد و حساس کردن تصمیم گیران به محیط زیست روش خوبی است که تهران را با شهرهای دیگر مقایسه کنیم. این موضوع می تواند در توجه مطلب تاندازه ای به ما کمک کند، ولی نباید تنها روش باشد. باید راه های دیگری را هم بررسی کنیم و ببینیم و تنها به مقایسه شهرهای دیگر بسنده نکنیم.

گام دوم با ایجاد اعتقاد برداشته می شود و آن ایجاد عزمی برای حل مشکلات زیست محیطی شهر تهران و قرار گرفتن یک اراده جدی پشت این قضیه است. برای اینکه این مسائل هم به صورت نسبی حل شود ترجیحاً کار باید دو قسمت شود:

قسمت اول؛ آن دسته از مسائل و یا آن بخش از آلودگی هایی است که کنترل آن ها باید هدف باشد.

قسمت دوم؛ هدف گذاری برای کاستن از میزان آلودگی های مورد نظر.

قدم سوم که به اعتقاد من باید توسط یک تیم کارشناسی برداشته شود، ترسیم برنامه هایی است که تا به حال به اجرا درآمده است. همچنین مشخص کردن مصوبات مربوط و اینکه کار تا کجا انجام و یا در چه زمانی متوقف شده است. در نهایت تعیین اینکه نتیجه این توقف چه

تأثیری بر بخش مربوطه داشته است. در واقع ماتریسی باید تهیه شود که به طور روشن تصمیم گیران را هدایت کند تا از کارهای انجام شده و مسائل و مشکلات پیش آمده آگاه شوند. می دانیم مطالعات وسیعی انجام شده و مصوبات بسیار خوبی هم براساس این مطالعات به تصویب مجلس یادولت و یا شوراهایی که بخشی بودند، رسیده است. بنابراین باید از مصوبات تصویب شده و میزان اجرای آن آگاه شد و سپس به مسئله تهیه طرح نهایی و تعیین پروژه ها اقدام کرد. براین اساس تهران ۱۳۹۰ یا ۹۲ در قالب ماتریسی که تهیه می شود تعریف خواهد شد. نکته آخر بحث من به موضوع اجرای کار مربوط است. به نظر من برای اجرای این برنامه ها باید مدیریت یکپارچه شهری را بپذیریم و اختیارات مدیریتی را برای شهرداری در نظر بگیریم. در مقابل هم مسئولیت



بخواهیم. به این ترتیب وظایف سازمان محیط زیست باید در حد تهیه طرح ها و رسیدگی و نظارت باشد. بخش پشتوانه تخصصی کار و آن بخشی که در ارتباط با کار شهرداری است با بقیه موارد تعریف شود. خلاصه آنکه تا تهران در قالب مدیریت یکپارچه شهری دیده نشود و به شهرداری واگذار نگردد کار به درستی پیش نخواهد رفت و در صورت لزوم می توان پایگاه قانونی برای آن به وجود آورد. یعنی با تصویب قوانینی در مجلس مانند آنچه در مورد برنامه پنج ساله وجود دارد که رییس جمهور ملزم به ارائه گزارش است، برای شهرداری هم چنین وظیفه ای در نظر گرفت. اگر چنین طرحی تصویب شود شهرداری تهران باید مکلف شود که هر ساله در ارتباط با هر بخش به شورای شهر تهران گزارش دهد. شورای شهر تهران نیز پس از تایید، آن را به مرجعی مانند مجلس بفرستد تا مجلس در مورد عملکرد شهرداری نظر دهد.

اگر از نظر اجرایی این موارد انجام شود می توان امیدوار

بود که وضع شهر تهران برای زندگی بهتر شود. باز تاکید می کنم که مهم ترین اقدام برای پیشبرد این چهار گانه یا پنج گانه گام نخست، تدوین یک استراتژی روشن محیط زیستی است. راهبردی که از طریق آن مشکلات زیست محیطی تهران در سطح جامعه و مدیران مطرح شود و حل آن ها در اولویت قرار بگیرد. چنین راهبردی انشاء الله به دولت در حل مسائل زیست محیطی پایتخت کمک خواهد کرد.

روشن شدن و وظایف هر یک از سازمان ها اصل مهمی است.

نسیم عادلنی: در این جلسه در مورد نقش سازمان های مختلفی در زمینه محیط زیست و بحث و بررسی آنها بر روی مسائل مختلف موضوعات زیست محیطی سخن گفته شد، ولی موضوع مهم روشن شدن وظایف هر یک از این سازمان ها است. یعنی کدام سازمان سیاست گذاری می کند، چه سازمانی هدف گذاری می کند، چه سازمانی مجری طرح است، کدام سازمان نظارت و ارزیابی می کند. و در نهایت اینکه اندازه گیری و ارزیابی از محیط زیست با چه معیارهایی انجام می شود.

در این میان به نکته مهمی باید توجه کنیم که چگونه حساسیت مردم را در مورد محیط زیست می توان برانگیخت.

آنچه در اکثر کشورهای جهان اتفاق می افتد می تواند برای کشور ما هم الگویی باشد، یعنی گزارش دهی منظم به مردم و اعلام آن در رسانه ها که خود ضامن اجرای سیاست ها و اقدامات زیست محیطی است.

نکته ای که آقای دکتر شفیعی پور در مورد بررسی آنچه که قبلاً انجام شده و استفاده از آن برای هدف گذاری آینده اشاره کردند موضوع قابل اهمیتی است. به نظر من می توان تابلوئی از وضع محیط زیست سال ۱۳۸۶ درست کنیم. البته این تابلو باید شامل ساختار سازمان های درگیر امور محیط زیست هم باشد که هر کدام چه می کنند و هدف آنها از انجام برنامه هایی که در پیش گرفته اند چیست. به هر حال ما در مقاطع مختلف می توانیم تابلوئی از وضعیت خودمان و با استفاده از شاخص های استاندارد درست کنیم. با قراردادن این تابلوها در کنار هم، حتی می توان برای ارزیابی و آگاهی مردم آن را در اختیار رسانه های گروهی قرار داد، تا برای حرکت های آینده در مورد موضوعات زیست محیطی به یک ضمانت اجرایی هم دست یافت. ●