

# سرنا را از سرگشادش باد نکنیم!

نوشته: محمد حیدری

معاینه اجباری خودروها در سال گذشته شاهد بودیم و دیدیم که آن طرح فقط وسیله‌ای شد برای کسب و کار عده‌ای از گارازداران و تعمیرکاران اتومبیل که در ازای دریافت ۳۰۰ یا ۴۰۰ تومان به دودزاترین و اسقاط‌ترین اتومبیل‌های مدل عهد بوق هم برگه سلامت فنی می‌دادند.

نیز مشاهده آگهی‌های چهاررنگ و گوناگون در صفحات نشریات مختلف که هزینه هر کدام آنها چیزی در حدود یک میلیون ریال است، آدمی را دچار این تردید می‌کند که خدای نا کرده باز هم با یکی از همان کارهای نمایشی گذرا مواجه خواهیم شد که حاصل نهایی آن فقط باقی ماندن چند سازمان بی‌بو و خاصیت جدید در کنار سازمانهای قبلی است.

## تجربه کمربند ایمنی

... اما با همه این حرفها ایشاه!... گریه است! و بدون هیچ تردید شهرداری و همه آن سازمانهای فوق‌الذکر کمر همت بسته‌اند که مسئله لاینحل آلودگی روزافزون هوای تهران را حل کنند و خریدهای چند ده میلیون دلاری (کمتر و بیشترش را خدا می‌داند) وسایل معاینه خودروها زمینه‌ای فراهم خواهد آورد که مشتکی سودجو نتواند در ازای دریافت مبلغی برای وسایل نقلیه معیوب جواز تردد صادر کنند. در این صورت نتیجه آن خواهد شد که در اندک مدتی دهها هزار وسیله نقلیه از ناوگان حمل و نقل شهری تهران حذف شود. اینها عموماً وسایل نقلیه‌ای هستند که بخش عظیمی از کمبود ناوگان لازم برای جا به جایی روزانه میلیون‌ها تهرانی را به عهده دارند.

در صورت خروج این تعداد از اتومبیل‌های فرسوده، کدام وسایلی را برای جانشینی آنها تدارک دیده‌ایم؟ بنابراین می‌توان پیش‌بینی کرد سرنوشت معاینه فنی اتومبیل‌های تهران، با شرایط و امکانات کنونی، و با تفکر حاکم بر مدیریت‌های شهری و شیوه‌های برنامه‌ریزی تقلیدی از غرب<sup>(۱)</sup> همانی خواهد بود که اخیراً در مورد طرح اجباری استفاده از کمربند ایمنی در اتومبیل‌ها، مشاهده کردیم.

آدمی حیرت می‌کند و در می‌ماند که مدیران و برنامه‌ریزان ما در کدام فضای فیزیکی و فکری به سر می‌برند؟ در شهری که مسافرکشی به وسیله اتومبیل شخصی به عنوان یک ضرورت غیرقابل اجتناب درآمده است، چگونه می‌توان امیدوار بود دارندگان هزاران اتومبیلی که به این امر اشتغال دارند و هرکدامشان هم حداقل ۵ مسافر را سوار می‌کنند (دو نفر جلو، سه نفر عقب) نصیحت‌های دلسوزانه مسئولین را آویزه گوش قرار دهند و خود و

در مورد نیت راستین و اهداف بی‌شائبه متخصصین و کارشناسانی که به واقع نگران آلودگی فضای تنفسی شهروندان تهرانی هستند و آن را خطری جدی و بالقوه تصور می‌کنند، تردیدی ندارد.

اگر تردیدهایی وجود دارد ناشی از عوامل و دلایلی است که ذیلاً به پاره‌ای از آنها اشاره می‌شود: نخست این که، به موجب قوانین و مقررات حاکمه، متولی محیط زیست در این کشور، سازمان حفاظت محیط زیست است. و همین سازمان است که باید متصدی هر حرکت بازدارنده یا تحریک‌کننده در امور مربوط به محیط زیست و آلودگی‌هایی که عناصر تشکیل‌دهنده آن را مورد تهدید قرار می‌دهد، باشد. بنابراین جای سؤال است که چرا در این حرکت نه نامی از این سازمان اصلی در میان است و نه حتی نکته‌ای که دال بر تأیید حرکت مورد بحث از جانب متصدیان آن (که سازمانی است تحت ریاست یکی از معاونان ریاست جمهوری) به چشم می‌خورد. آیا شهرداری تهران چنین تشخیص داده که آن سازمان صلاحیت و لیاقت دخالت در این امر را ندارد یا به عکس، این سازمان حفاظت محیط زیست است که حرکت شهرداری تهران را اصیل و در راستای مبارزه واقعی با منابع آلوده کننده هوای تهران تلقی نمی‌کند.

فرضیه خوش‌بینانه‌ای را مطرح می‌کنیم... و بنا را بر این می‌گذاریم که شهرداری تهران به واقع در قبال خطر آلودگی هوا که سلامت شهروندان را مورد تهدید قرار داده، احساس مسئولیت می‌کند و قصد دارد با یک بسیج همگانی شرایط مطلوبی که متکی بر پشتیبانی خود مردم باشد، برای حذف عوامل آلاینده هوای پایتخت فراهم آورد. در این صورت هم باز پرسشی مطرح می‌شود: آیا فراهم آوردن چنین شرایطی به راستی نیازمند تشکیل تعداد زیادی سازمان و پستهای سازمانی در کنار دستگاه متوزم کنونی شهرداری تهران است؟ ما نمی‌دانیم تاکنون چند سازمان، با چه تعداد پرسنل و چه مبلغ بودجه در راستای موضوع ترافیک و مسأله آلودگی هوا در شهرداری تهران تشکیل شده است. تنها این را می‌دانیم که چند شرکت با بودجه‌های مستقل و امکانات کاملاً نامشخص در جنب سازمان عریض و طویل و پر خرج شهرداری تهران وجود دارد که چندانایی از آنها، عبارت است از:

معاونت حمل و نقل ترافیک شهرداری، شرکت مطالعات جامع حمل و نقل، ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران، شرکت اتوبوسرانی برقی تهران و... و باز نمی‌دانیم که سرنوشت فعالیتهای این شرکتها به همان نطقه‌یی خواهد رسید که در مورد اموری نظیر

در زمستان سال جاری، به دنبال یک مقدمه چینی حساب شده که مستقیماً از جانب شهرداری پایتخت سازماندهی و اداره می‌شد، گرومی با نام امضاءکنندگان بیانیه «هوای تهران - ۷۲» اعلام موجودیت کردند. خبرها و شنیده‌های بعدی مؤید این فرضیه است که این گروه ظاهراً می‌رود تا در قالب تشکلی کمابیش مشابه حزب سبزهای آلمان، موجودیت رسمی یابد و بر فعالیتهایی که دامنه و شمول آن را نمی‌توان اکنون مورد داوری قرار داد، اعمال نفوذ کند.

توجهی که برای ایجاد این تشکل عنوان شده، آلودگی خطرناک و فزاینده هوای تهران است. امری که تا زگی ندارد و حداقل سابقه مکتوبی که در مورد آن می‌توان ارائه داد به سالهای نخستین دهه ۵۰ باز می‌گردد. همین سابقه نشان می‌دهد تمامی سرفصلهایی که در بیانیه «هوای تهران - ۷۲» به عنوان دلایلی ذکر شده که یک بسیج عمومی در جهت مبارزه با آلودگی هوای تهران را اجتناب‌ناپذیر نشان می‌دهد، در همان سوابق سالهای نخستین دهه ۵۰ نیز می‌توان جستجو کرد.

پیش از آن که در مورد ماهیت این حرکت به داوری بنشینیم، ذکر این نکته ضروری است که کسی

مسافرانشان را موظف به بستن کمربند ایمنی بکنند. در مورد همین کمربند ایمنی اگر مسؤولان و دست‌اندرکاران حتی توانستند رانندگان وسایل نقلیه عمومی یعنی تاکسی‌ها را ملزم به اجرای آن کنند، آنوقت است که می‌توان امیدوار بود طرح‌هایی نظیر آلودگی هوای تهران - ۷۲ هم با موفقیت قرین خواهد شد.

درک شرایط واقعی حاکم بر سیستم حمل و نقل درون شهری و تنگناها و معضلاتی که در این رهگذر مردم با آن مواجه‌اند فقط در صورتی مقدور است که یکی از همان مسؤولان و برنامه‌ریزانی که طرح‌هایی این چنینی برای ترافیک، آلودگی هوا و سیستم‌های حمل و نقل درون شهری تهران می‌ریزند خود در مقام یک شهروند عادی مجبور به استفاده از همین شرایط موجود باشند. مثلاً فلان طراح تحصیل‌کرده غرب که الگوهای آن سامان را ملاک برنامه‌ریزی قرار می‌دهد مجبور باشد صبح، ظهر و شب مانند هر فرد عادی دیگر تهران که فاقد وسیله نقلیه شخصی است، با اتوبوس، تاکسی یا اتومبیل‌های شخصی مسافرکش بین خانه، محل کار و سایر مقصدهایی که ناگزیر از مراجعه به آنهاست رفت و آمد کند. این کارشناس و امثال او اگر فقط یک ماه بدون استفاده از هرگونه وسیله کمکی چنین تجربه‌ای را پشت سر بگذارند، ناگزیر اذعان خواهند کرد مشکل ترافیک، آلودگی هوا، تراکم اتومبیل‌ها، ناهنجاریهای موجود در شیوه رانندگی و این قبیل امور از چه واقعیاتی ریشه می‌گیرد. در این صورت آنها نیز به این باور خواهند رسید که طرح‌هایی نظیر استفاده از کمربند ایمنی، معاینه فنی اجباری اتومبیل‌ها، تشکیل ستاد معاینه فنی خودروها و بالاخره عریض و طویل کردن دستگاه‌ها یا سازمان‌هایی که براین امور نظارت دارند (یا خواهند داشت) در موفق‌ترین حالت فقط اثر یک شسکن ضعیف را دارد.

### سرگشاد شوفا

حل مشکلات گوناگون تهران و از جمله همین مسئله آلودگی هوا جز از طریق اجرای برنامه‌های پایه‌ای و فراگیر امکان‌پذیر نیست. ابتدا باید یک حداقل از امکانات قابل تحمل برای راهبری سیستم حمل و نقل شهری ایجاد کرد و بعدگروه «هوای تهران - ۷۲» را تشکیل داد و به اقداماتی دیگر از این قبیل دل بست. یکی از این راه‌حل‌های بنیانی راه‌اندازی مترو در تهران است. مترویی که تأخیر در راه‌اندازی نخستین خطوط آن نه دو ماه، دوامه که دو سال به دو سال به تعویق می‌افتد.

مگر نه این که مقرر بود اولین خط مترو در نخستین سالگرد رحلت امام (ره) راه‌اندازی شود؟ پس چه شد؟ چه عواملی بهره‌برداری از این پروژه بسیار پرخرج را که هنوز هیچ کس از کم و کیف هزینه‌های آن مطلع نیست، به تعویق می‌اندازد؟ اگر همین فردا رسماً اعلام شود که امور مترو به سرعت در

حال پیشرفت است، چنین ادعایی را فقط باید همان ادعا کنندگان، باور کنند. کس دیگری باور نخواهد کرد. چرا باور کنند؟ وقتی که در روزنامه‌ها می‌خوانند کارکنان مترو از عدم دریافت حقوق و مزایای خودگله و شکایت دارند چگونه می‌توان پذیرفت کار مترو به این زودی‌ها به سامان خواهد رسید؟ چرا باید باور کنیم مترویی که سیستم بانکی کشور سرمایه‌های عظیمی را که پس‌اندازهای مردم است برای پیشرفت کارهای مربوط به راه‌اندازی آن بی دریغ در اختیار این سازمان امتحان داده و رفوزه شده قرار داده به این زودی‌ها راه‌اندازی خواهد شد؟ از طرفی در حالی که از تراکم اتومبیل می‌نالیم، در بدترین شرایط اقتصادی و در حالی که کمبود ارز امان همه را بریده دروازه مملکت را به روی واردات انواع اتومبیل می‌گشاییم و فضاهای محدود خیابانهای تهران اشباع شده از همه

از سرگشاد باد می‌کنیم؟ بیاییم به خاطر رضای خدا، به خاطر آینده این شهر در آستانه به بن‌بست رسیدن، و به خاطر فرزندان خودمان از اقدامات نمایشی دست برداریم و بدانیم اگر حتی در اجرای طرح متوقف‌کردن وسایل نقلیه غیرفنی شدت عمل و سختگیری اعمال کنیم این امر به نوبه خود تبعاتی خواهد داشت که فعلاً مجال بحث پیرامون آن نیست، اما می‌توان حدس زد چه نتایجی در پی خواهد داشت.

(۱) - از طرح‌های عجیب و غریبی که یکی از سازمانهای وابسته به شهرداری تهران وقت خود و پول مردم را صرف آن کرده و می‌کند، مطالعه برای اختصاص یک خط ویژه به اتومبیل‌هایی با چند سرنشین در بزرگراه‌های شهر است. این طرح که از یک طرح آمریکایی موسوم به High occupancy



چیز را، عرضه جولان هزاران اتومبیل وارداتی می‌کنیم.

یک آمار حکایت از آن دارد که طی چند سال اخیر ۴/۸ میلیارد دلار از درآمدهای این مملکت صرف واردات اتومبیل شده است. اگر  $\frac{1}{4}$  این مبلغ را برای تأمین نیازهای مالی مربوط به مترو تهران صرف می‌کردیم و شرایطی فراهم می‌آوردیم که خطوط این وسیله حمل و نقل همگانی راه‌اندازی شود آن وقت می‌توانستیم امیدوار باشیم حرکت‌هایی مثل تشکیل اتجمن مبارزه با آلودگی هوای تهران کارساز و نتیجه‌بخش خواهد بود. اما چون چنین نیست تردید نباید داشت که این حرکت هم به مقصدی دلخواه منتهی نخواهد شد و دردی را درمان نخواهد کرد.

وقتی اصول را نادیده می‌گیریم و برای مشکلاتی که به مرحله حاد رسیده به اقدامات مقطعی، یا حتی نمایشی متوسل می‌شویم جز آن است که انگار سرن‌ها را

vehicle (Hov) اقتباس شده است، مقرر می‌دارد که در هر یک از بزرگراه‌های شهر یک باند فقط به عبور اتومبیل‌هایی اختصاص داده شود که حداقل سه نفر سرنشین آن باشند. اولین مسیر برای اجرای این طرح بزرگراه شیخ فضل‌الله نوری در نظر گرفته شده است. حال چگونه می‌توان رانندگان دهها هزار اتومبیلی را که روزانه در این مسیر رفت و آمد می‌کنند، مقید کرد که با داشتن سرنشینان کمتر از سه نفر از آن خط ویژه استفاده نکنند سؤالی است که فقط خود طراحان این پروژه می‌توانند پاسخ آن را بدهند. فقط توجه این طراحان را به این نکته جلب می‌کنیم که قبل از دادن پاسخ به این موضوع توجه داشته باشند که در مرکزی‌ترین خیابانهای تهران و علی‌رغم استقرار دهها مأمور، امکان اجرای ساده‌ترین و پیش‌پاافتاده‌ترین مقررات راهنمایی وجود ندارد.