

همیشه جای

گفت وگو با استاد ایرانی رشته محیط زیست دانشگاه «اوزنابروک» آلمان

طرحی برای حل مشکل ترافیک تهران

مهرزاد توحی - معضل ترافیک تهران کلاف سردرگمی است که هر روز پیچیده تر می شود. اجرای طرحهای مختلف که هر از چندی از سوی دستگاه های مختلف برای حل یا حداقل تخفیف این مشکل به اجرا در آمده نیز نتوانسته از شدت این مسائل بکاهد. تهران تا پیش از این طرح های نظیر جلوگیری از ورود اتوبیبل های شخصی به محدوده مرکزی شهر در ساعات خاصی از روز، افزایش ساعات ممنوعیت و نیز افزایش محدوده طرح ترافیک را تجربه کرده است. حتی برخی افزایش بهی بزی را به منزله راه حلی برای این مشکل دانسته اند. به تازگی شورای اسلامی شهر تهران طرح تردد زوج و فرد خودروها را پیشنهاد کرده اما شورای عالی ترافیک اجرا و موفقیت این طرح را مشروط به تامین پیش نیازهایی چون ۳۸۰ دستگاه اتوبوس کرده است. با امید به موفقیت این طرح جدید، معضل ترافیک تهران را در گفت وگویی با دکتر محسن مسرت استاد ایرانی رشته اقتصاد سیاسی و زیست محیطی دانشگاه اوزنابروک آلمان مورد بررسی قرار داده ایم. وی که اخیراً به ایران سفر کرده، مطالعات گسترده ای در خصوص سامانه های حمل و نقل شهری در کشورهای اروپایی انجام داده است. این استاد دانشگاه ضمن پرشمردن مشکلات ترافیک تهران و پیامدهای آن بویژه آلودگی هوا، اتلاف وقت مردم و زیان های اقتصادی، و نقد برخی راه حل ها بر طرح تثبیت حجم ناوگان حمل و نقل شهری به عنوان یک راه حل اساسی ترافیک تهران تاکید می کند.



و با آلودگی به مراتب کمتر و گسترش این ناوگان به منظور گسترش بخش عمومی حمل و نقل در فرصت زمانی میان مدت عملی است و در صورتی که این امر موفقیت آمیز باشد، می توان انتظار داشت که بسیاری از مردم به جای استفاده از خودروی خصوصی از سیستم ترافیک عمومی استفاده کنند و استقبال جابه جا کردن خصوصی با بازده کم به بخش عمومی سیر طبیعی خود را طی کند. اما گسترش هر چه سریع تر متروی تهران که در فرصت زمانی پنج تا ده سال عملی است جزو راه حل های دراز مدت ولی بسیار مؤثر حل چالش ترافیک تهران است و لازم است در برنامه ریزی اولویت پیدا کند.

*** قطعاً شما در زمینه حمل و نقل بین شهرها هم نظراتی دارید که از الگوهای توسعه پایدار و شاید هم تجارب کشورهای اروپایی برای ایران قابل استفاده باشند؟**

- متأسفانه در سیستم حمل و نقل بین شهری ایران نیز گران ترین، حادثه بارترین و عقب مانده ترین الگو رواج دارد که آن هم الگوی استفاده از خودروهای خصوصی است. برای نمونه هر سال ۱۵ میلیون مسافر به مشهد می روند.

به عبارت دیگر به طور متوسط ۴۰ تا ۵۰ هزار مسافر روزانه بین مشهد و سایر شهرهای ایران در حرکت می باشند. شاید حداکثر سه هزار تا چهار هزار نفر از مسافری از راه آهن استفاده کنند، در حالی که ظرفیت جابه جا کردن مسافری به مشهد از طریق راه آهن می تواند به روزانه به ۳۰ الی ۴۰ هزار نفر برسد. ولی برای این منظور لازم است سیستم حمل و نقل در راه آهن ایران ترمیم شود، از قطارهای سریع السیر استفاده شود و به جای چند قطار در روز هر ساعت و یا هر نیم ساعت قطار مثلاً از تهران به مشهد به راه بیفتد. آن وقت استفاده از خودروهای شخصی با پیامدهای جانی و زیست محیطی آن کمتر معنی خواهد داشت.

از طریق مقایسه های اقتصادی و زیست محیطی دو سیستم خودرویی و راه آهنی بین شهرها در اروپا به اثبات رسیده است که سیستم راه آهنی با توجه به حجم کل سرمایه و پیامدهای زیست محیطی و حوادث و تلفات جانی ارزاتر و سالم تر از سیستم اتوبان سازی و استفاده از خودروهای خصوصی است. به نظر من اولویت برنامه ریزی هم در شهرها و هم در ترافیک بین شهری می بایست به بخش عمومی و به گسترش متروها و سیستم ریلی تعلق گیرد و سرمایه گذاری ها در این جهت سوق داده شود. آینده یک کشور مانند ایران با تمام پیچیدگی ها و معضلات الگویی و جمعیتی آن را نمی توان و نباید درست به یک هدف و آن هم گسترش صنایع خودروسازی گره زد. این الگو در سطح جهانی به حد و مرز خود رسیده و ایران فرصت آن را دارد که از اشتباهات کشورهای صنعتی پرهیز کند و الگوی حمل و نقل خود را با مدرن ترین الگوهای آینده ساز تطابق دهد. در صنایع ملی ایران می تواند تولید خودروهای عمومی تولید مینی بوس ها و اتوبوس های مدرن و واگن های ریلی و حتی لوکوموتیو هم سهم بزرگی داشته باشد و با صادرات تولیدات خود به کشورهای هم جوار به منبع جدید درآمد و اشتغال سازی تبدیل گردد.

است. البته طبیعی است که با توجه به سرمایه گذاری برای خرید نمره استفاده از خودرو به سرمایه بیشتری احتیاج دارد، که البته این امر نیز اهمی است در خدمت محاسبه دقیق تر و استفاده اقتصادی تر از خودروهای شخصی و اثرات آن در نهایت مثبت است.

*** خوب این اقدام پیشنهادی شما شاید قدم مؤثری در زمینه محدود کردن فاجعه، آن طوری که شما مطرح کرده اید باشد. سؤال این است که چه راه حل هایی برای تغییر ساختار ناوگان ترافیک تهران وجود دارد و چگونه می توان تقاضای برحق مردم را به خصوص در نواحی جدید شهر برای حمل و نقل جواب داد؟**

- سؤال در حقیقت این است که چگونه می شود بازده حمل و نقل را آن طور ارتقا داد که بتوان با حجم ثابت ناوگان، تقاضای جابه جا کردن مردم را که به علت تراکم جمعیت در حال رشد هم هست، جوابگو بود. البته این سؤال جواب های متعددی دارد که بعضی از آنها کوتاه مدت و عملی هستند و اجرائی بعضی از آنها به یک فرصت زمانی ۵ تا ۱۰ سال نیاز دارد. اجازه بدهید من به یک نمونه راه حل کوتاه مدت و عملی اشاره کنم: به نظر من می توان بازده کرایه های خطی تهران را که اغلب فرسوده هستند و نقش مهمی را هم در جابه جا کردن نسبتاً ارزان قیمت به مردم ایفا می کنند، شاید به ۱۰ برابر بازده فعلی افزایش داد. مثلاً می توان با تبدیل ناوگان کرایه خطی تهران به مینی بوس های مدرن سطح پایین و فضای نسبتاً بزرگ ایستادگی، ظرفیت جابه جا کردن را از پنج نفر در قبال یک خودروی کرایه موجود به ۵۰ نفر افزایش داد. راه حلی که در مدت شاید یکی دو ساله، قابل اجراست. البته این عمل انتقال یک نوع ناوگان حمل و نقل به نوع جدید احتیاج به سازمان دهی و خود به خود اتفاق نمی افتد. هدف اصلی این سازمان دهی می تواند این باشد که صاحبان کرایه های خطی فعلی، خود تبدیل به مالکان مینی بوس های جدید شوند. مثلاً هر پنج نفر آنها در سرمایه گذاری و به کار انداختن یک مینی بوس شریک شوند. فرم حقوقی مشارکت امری است که می باید آماده و در اختیار علاقه مندان گذاشته شود، به آنها با تسهیلات لازم وام پرداخت شود. در صورت مشارکت و تقسیم کار ساعت کار ۱۲ تا ۱۶ ساعته فعلی هر صاحب کرایه با راه انداختن یک مینی بوس به طور قابل ملموس کم خواهد شد، مشارکت و معاونت به شرایط کار سالم تر و آزادی وقت ماهانه و سالیانه به مراتب بیشتری را ممکن خواهد کرد. با مثلاً هزار دستگاه مینی بوس جدید می توان ده هزار کرایه خطی فرسوده را از ناوگان ترافیک خارج کرد، ظرفیت های اضافی را در نواحی پیرامونی شهر به کار انداخت و در ضمن از بیکاری صاحبان کرایه ها جلوگیری نمود و پیامدهای آلودگی هوا و مصرف سوخت را نیز شدیداً تقلیل داد. این البته یک نمونه بسیار مهم تفسیر ساختار ناوگان ترافیک تهران است و می توان برای سایر خودروهای تاکسی و آژانس ها راه حل های مناسب دیگری را جست و جو نمود که در این موارد نیز بازده جابه جا کردن مردم بالا رود. همچنین به نظر من تبدیل ناوگان اتوبوس تهران به سیستم مدرن

مینی بوس، اتوبوس و موتورسیکلت یک خودرو را از ناوگان خارج کند. در حقیقت حق نمره تبدیل به کالا می گردد و در بازار نسبت به تقاضای موجود ارزش پیدا می کند. این پیامد وسیله تشویق فروش شماره خودروهای فرسوده و پروسخت و پراآلوده و جایگزینی آنها از طریق ورود خودروهای نو، کم مصرف و با آلاینده کمی کمتری می گردد. اگر این جایگزینی مثلاً در عرض دو یا سه سال به مرور انجام گیرد و ۵۰ درصد خودروی فرسوده از دور خارج شوند، در همین زمان تقاضای برای تولید بیش از یک میلیون خودروی نو و پیامدهای اشتغالی مثبت آن به وجود می آید. به این ترتیب و با یک جهش ملاحظه می کنید که؛ فاجعه تراکم ترافیک حداقل وسعت نمی یابد، مصرف سوخت و آلودگی های هوا در مدت کوتاهی به طور ملموس پایین می آید و مالکین خودروهای فرسوده به سرمایه ای اگر چه محدود دسترسی پیدا می کنند. لذا به خروج داوطلبانه از دایره ترافیک با میل تن در می دهند و در نهایت به اشتغال صنایع خودروسازی هم ضرری نمی خورد و حتی به آن کمک هم می شود. از این نگرش بالا بردن قیمت سوخت و پیامدهای ناخواسته اقتصادی آن دیگر نقش عمده ای به عنوان راه حلی ضرب الاجلی ترافیک نخواهد داشت. این راهبردی ریشه ای حل معضلات زیست محیطی در ادبیات اقتصاد زیست محیطی و توسعه پایدار به راهبردی چند بعدی معروف است که در هر صورت هم به نفع مردم و هم به نفع محیط زیست

*** فکر نمی کنید طرح تثبیت حجم ناوگان حمل و نقل شهری پیش از آن که راه حلی برای چالش حمل و نقل در تهران و ایران باشند، جنبه آرمانی دارد؟**

- طرح معیارهای نو به رغم آرمانی جلوه شدن آنها غلط نیست، بلکه شرط اول جست و جو در راه حل های جدی و دراز مدت است. به نظر من پیاده کردن راهبردی که همه این معیارها را مدنظر قرار دهد، نه تنها ممکن که در قبال مشکلی چون ترافیک تهران اجتناب ناپذیر است. این راهبردی ابتدا احتیاج به یک اقدام سریع با تأثیر ساختاری دراز مدت دارد که تصمیم آن به شورای شهر و یا حتی دولت مربوط می شود. معنی چنین اقدامی این است که از فردا به ناوگان ترافیک شهر حتی یک خودرو هم اضافه نشود. البته چنین تصمیم شوک آوری زمانی مورد قبول عام قرار می گیرد که در عین حال اقدامات و برنامه ریزی های پیامد آن نیز آماده شده باشند و به اطلاع عموم رسانیده شوند.

*** بد نیست پیامدهای این اقدام را بیشتر توضیح دهید، تقاضای مردم را برای حمل و نقل چگونه می خواهید جوابگو باشید. به صنایع خودرو که مرتب در حال رشد هستند و اشتغال بوجود می آورند چه جوابی می دهید؟**

- تثبیت حجم ناوگان خودروها به این معنی است که ورود هر خودرو جدید اعم از خودروهای شخصی، تاکسی، باری،

۸۰ هزار کودک مبتلا به بیماری چشم

بوده اند. وی با اشاره به این که ۲۹ هزار و ۸۰۰ کودک مبتلا به سایر اختلالات چشمی نیز سال گذشته شناسایی شده اند، خاطر نشان کرد: ۲۶ هزار نفر از این کودکان مبتلا به عیوب انکساری و به ترتیب یک هزار و ۸۰۰ و یک هزار نفر مبتلا به انحراف چشم و اختلالات ارگانیک چشمی بوده اند. به گفته عربی، همچنین سال گذشته ۱۴۶ هزار و ۳۲۴ کودک تهرانی تحت پوشش طرح پیشگیری از تنبلی چشم قرار گرفته اند که ۳۵۲ نفر به تنبلی، یک هزار و ۴۱۸ نفر به تنبلی و عیوب انکساری، ۱۹۰ نفر به تنبلی و انحراف، ۱۰۸ نفر به تنبلی، عیوب انکساری و انحراف چشم و ۴ هزار و ۲۸۰ نفر نیز به عیوب انکساری مبتلا بوده اند.

رفع کم خونی با جعفری

دارای مواد تصفیه کنندگی ادرار و قاعده آور بوده و در پاکسازی کلیه کمک می کند و کمی هم خاصیت ملین داشته و در اغلب غذاها و سوپ ها کاربرد دارد. همچنین، جهت برطرف کردن نفخ معده و روم روده بهتر است برگ یا تخم جعفری را همراه با گیاهان و سبزیجات دیگری نظیر کرفس، شوید، رازیانه و... مصرف کرد. از خواص دیگر جعفری خاصیت ضداسهال آن است و همچنین ضد عفونی کننده قوی است و در آن ماده ای وجود دارد که مصرف کننده آن را از ابتلا به سرطان معاف می دارد. البته باید توجه داشت در خوردن عصاره جعفری خام نباید زیاده روی کرد.

کارشناس گروه پیشگیری از نابینایی سازمان بهزیستی کشور با اعلام شناسایی ۸۰ هزار کودک بیمار در طرح پیشگیری از تنبلی چشم گفت: ۳ هزار و ۸۰۰ کودک مبتلا به تنبلی چشم، سال گذشته با اجرای طرح فوق در کشور شناسایی شده اند.

«الشرف عربی» در گفتگو با ایسنا، با بیان این که ۱۱ هزار و ۵۰۰ کودک مبتلا به تنبلی، انحراف و عیوب انکساری چشم با اجرای طرح کشوری پیشگیری از تنبلی چشم شناسایی شده اند، افزود: از این بین ۶ هزار کودک مبتلا به تنبلی چشم و عیوب انکساری، ۵۰۰ کودک مبتلا به تنبلی و انحراف چشم و یک هزار و ۲۰۰ کودک مبتلا به تنبلی، انحراف و عیوب انکساری

جعفری منبع مهم و خوب کلروفیل، آهن، مواد آلی، کلسیم، فسفر، منگنز، ویتامین A و B است. به گزارش ایسنا پژوهشگران، جعفری را برای کم خونی، بیماری های کبد و آسم مفید اعلام کرده اند. همچنین، برگ های تازه و تخم جعفری نفخ را در معده و روده ها از بین می برد. و آب آن به عنوان ضد قولنج در رفع نفخ شکم بجه مؤثر است. استفاده از جعفری تازه به طور خام در سالاد علاوه بر داشتن طعم قوی و مزه ملایم در ترزین روی سالاد نیز به کار می رود و مصرف آن همراه با سیر، پیاز و موسیر بوی تند آنها را از بین می برد. اضافه بر خواص ذکر شده جعفری گیاهی است مفید و گرانبها که