



## هر نفسی که فرو می‌رود ...

می‌گذشت تا کسانی از «بسیارخواری» بنزین و «بسیار آلاینده‌سازی» این خودرو به فغان برآیند و این «تالبوت» زاده که یک‌بار در زادگاه اصلی به مرز بازنشستگی رسیده بود را در پایان چهل سال دوم (حوالی ۶۰ سالگی) از مسیر تولید خارج سازند. اگر در راس آلوده‌سازهای هوا خودرو قرار دارد و مقام دوم از آن کارخانجات صنعتی می‌شود (به بیان مرکز تحقیقات محیطی زیست دانشگاه) در میان خودروهای شخصی بی‌تردید به دلیل شمارگان بالا و حضور در همه شهرها و روستاهای کشور «پیکان» صاحب مقامی ممتاز تلقی می‌شود هرچند خودروسازان اهل کره و مالزی و برزیل و فرانسه و ... نیز با واسطه هم‌تایان داخلی در این عرصه به زدن گوی مشغولند. بازار کمی تا قسمتی انحصاری خودروسازان را به تولید خودرو تا نزدیک مرز یک میلیون تشویق کرد و «بنزین ارزان‌تر از

شیخ اجل در آغاز گلستان از «نفسی» سخن گفته که چون «فرو می‌رود، مُمد حیات است و چون برمی‌آید مُفرح ذات»، قرن‌ها باید می‌گذشت تا در دهه ششم هزاره دوم، «پیکان» در ساحت زندگی شهری ما پاگشا (یا به عبارتی «چرخ‌گشا») می‌شد و زندگی ما را دیگر می‌کرد و ما شتابان و ذوق‌کنان سوخت فسیلی را تحویل باک سیری‌ناپذیر این «دیو دوست داشتنی!» آتش‌کار می‌دادیم تا ضمن گرداندن ما در اقصی کوچه پسکوچه‌های شهر، دودی ملایم را اندک در آسمان هنوز آبی شهر بپراکند و متراکم گرداند. باید از آن روز که سرود «تولدت مبارک»، به افتخار این مولود صنعتی سروده و نواخته شد و جماعتی با نوای ساز گرد آن به گردش درآمدند، دست افشانند و پای کوبیدند، چهار دهه می‌گذشت و شمارگان پیکان‌های پراکنده بر اقلیم ایران زمین از عدد ۲ میلیون

محدودیت و تنظیم محدوده اضطراب و فرد و زوج کردن خودروها می‌کشد) وقتی همه این ترندها به بن بست می‌رسند همه دست‌ها را به علامت تسلیم بالا می‌برند. همه آن ۲۸ سازمان و تشکیلاتی که باید هماهنگ با یکدیگر چاره این «ناچار» کنند خود ناقد و گله‌مند هستند از آن ۲۷ تایی دیگر. وقتی ۲۸ سازمان با هدف مشترک دچار این مشکل باشند و در گره‌گشایی از کار خلقی پیاده و سواره و ایمانند تکلیف ۲ تا ۳ میلیون خودرو و موتورسیکلت سرگردان در شهر روشن است.

ما جز هفته اول بهار که به یادمان می‌آورد آسمان هنوز آبی می‌تواند باشد و به قول «بهار» این «دیو سپید پای در بند» یعنی دماوند را می‌توان از خیابان فاطمی به چشم دید، در مابقی ایام سال از رویت برج میلاد حتی از بزرگراه چمران محروم هستیم و باورمان شده که نه به طعن که به جد اگر نه «بی‌هوازی» که «کم‌هوازی» شده‌ایم. در آبان سال ۸۵ به گفته رئیس ستاد هوای پاک شهرداری تهران روزانه حدود ۱۰۰ نفر بر اثر آلودگی هوا جان سپردند و در برآوردی دیگر استنشاق هوای تهران در روزهای آلوده معادل دود کردن ۹ نخ سیگار مواد زیان‌بخش به ریه‌های شهروندان می‌فرستد و در مجموع ۵ سال از عمر آنان کم می‌کند.

ریشه اصلی مشکل به انتخاب نامناسب خواجه قاجار برمی‌گردد که هوس کرد در قریه خوش آب و هوای تهران (در سال ۱۲۱۰ هـ - ق)، تاج بر سر بگذارد و این ناحیه خوش آب و هوا در حاشیه «ری» ویران شده در عصر مغول را پایتخت خود سازد. حدود ۱۲۰ سال از این انتخاب می‌گذشت که

آب» نگذاشت که به هنگام متوجه شویم که «تیغ بر خویش» کشیده‌ایم چه به لحاظ ائتلاف بیش از حد استاندارد بنزین و چه به لحاظ آلوده‌سازی بیش از حد و احتمالاً خطرناک هوای شهرهای بزرگمان (از تهران تا اصفهان و از تبریز تا شیراز و ...) و در کنار این‌ها عمده شهرهای بزرگ کشور و خصوصاً ابرشهر تهران را بدل به پارکینگی بزرگ کرده‌ایم که در آن ماشین‌ها سیر تا سیر غران و دودآلوده به سوزاندن بنزین و آلوده‌سازی شهر مشغولند و ما در خودرو روشن و آلوده‌ساز در هوایی سرشار از کربن منواکسید، دی‌اکسید گوگرد، دی‌اکسید ازن متراکم روی سطح زمین و گرد و غبار «دم» می‌زنیم و در حالی که به رادیو پیام «گوش جان سپرده‌ایم» و داریم مژده می‌شنویم که در اغلب ورود - راه‌ها و نیز خروج - گاه‌های شهری «ترافیکی سنگین اما در حال حرکت» وجود دارد بر گفته شیخ اجل تأمل و «روزآمد» شده آن فرمایش را با خود زمزمه می‌کنیم که: هر نفسی که فرو می‌رود «مُخِل» حیات است و چون برمی‌آید «مُعَذِّب» ذات!»

روزانه ۷۰ میلیون لیتر بنزین (اعم از تولید داخل یا وارد شده از خارج با قیمت بسیار بالا) سوزانیده می‌شود بی‌آنکه این «وسيله» نقلیه - که بیشتر نقلیه می‌توانش نامید - ما را به «هدف» مان، مقصدمان - بی‌خون دل - برساند. گاه بودجه‌نویسی فغان اقتصاد دانان و بودجه‌نویسان از ۷ - ۶ میلیارد ارزی که فقط واردات بنزین می‌شود به آسمان می‌رسد و گاه تشدید آلودگی هوا (که در روزهایی به تعطیل مدارس می‌انجامد و در مواردی که با چند روز تعطیل، کار چاره نمی‌شود به ایجاد

می‌توان از آن دلیلی برای این آرزوی «بادوزی» درست کرد:

«بادها کز ز بر خاک وزند  
تن و جان را بزدايند گزند»

ولی دریغ از باد. به گفته معماران و شهرسازان، برج‌های سرب‌کشیده در شهر گلوگاه‌های وزش بادها را تا حد زیادی مسدود کرده‌اند، جبال البرز هم در شمال شهر مراقب تردد هر گونه باد از نواحی شمالی است حاصل آن که این گودی نشسته در دامن البرز با ۸ - ۷ میلیون جمعیت و ۳ - ۲ میلیون خودرو و موتور سیکلت، مثل کاسه‌ای عظیم پذیرای آن لحاف دودآلود می‌شود و پدیده وارونگی نفس کشیدن را از یاد بعضی‌ها (بیشتر بچه‌ها و سالمندان و بیماران قلبی - ریوی) می‌برد و آن می‌شود که گفته آمد. خرد جمعی، همدلی، هماهنگی اجرایی، سامان دادن به امکانات جابجایی برای عموم، محدودتر کردن تردد خودروها همه کارهای دشواری است که اگر انجام بگیرد نفس کشیدن ما به روزگار سعدی شاید نزدیک شود و «هر نفسی مُمد حیات» بشود در غیر این صورت ...

دکتر فرشاد روشن ضمیر

مته حفاری «داری» در مسجد سلیمان فوران نفت را موجب شد و عصری آغاز شد که ماجراها داشت. یکی از ترکش‌های آن انتخاب و این اکتشاف بعد از ده‌ها سال دشواری «شد - آمد» شهری و آلودگی کنونی هوای تهران و دیگر شهرهای بزرگ کشور بود. همه به راه حل‌های شخصی پناه برده‌ایم: دو ساعتی زودتر از خانه بیرون می‌زنیم تا کامروایی سحرخیزی را با زودتر به مقصد رسیدن و یافتن جایی برای ایستادن خودرو تجربه کنیم ولی وقتی این راه حل به عقل عده بیشتری برسد طبیعی است که «سحرخیز» شده‌ایم بی آن که «کامروا» هم باشیم. در نبود سامانه جابجایی عمومی و رشد ناکافی و بی‌تناسب این سامانه‌ها با ازدیاد جمعیت جابجا شونده همگان با قرض و قوله و قسط صاحب خودرو شده‌ایم و تاری دیگر بر کلاف درهم تنیده خیابان و خودرو تنیده‌ایم و آلاینده بیشتری برای خودمان، فرزندانمان و دوستانمان تولید کرده‌ایم. هیچمان چاره نمانده جز آن که از «مُرسِلِ الریاح» بخواهیم که بادهایی را بر اقلیم دودی ما بوزاند شاید شکافی در این لحاف دودآلود خیمه زده بر سقف شهر بی‌آسمان مان ایجاد شود و ما کمی آسمان آبی ببینیم، نفسی بگیریم و خودمان را برای تحمل هفته‌ای دیگر آلودگی هوا آماده کنیم. با دستکاری در مصراع‌ی از شعر معروف «عقاب»

