سه‌شنبه ۹ آبان ۱۳۹۶
مردم فردا
مجله فردا
۰۴۱۰

نوار زرد

## پزشک کیارستمی به دادگاه می‌رود

جامعه فردا: بالاخره ۱۵ آبان‌ماه به‌عنوان روز محاکمه پزشک یکی از پیچیده‌ترین پرونده‌های پزشکی در کشور انتخاب شد. روز گذشته، رئیس کل محاکم تهران، خبر داد که قرار است پزشک پرونده مرحوم عباس کیارستمی ۱۵ آبان‌ماه در شعبه ۱۰۴۴ مجتمع قضایی شهید قدوسی محاکمه می‌شود. اهمیت این خبر که خبرگزاری میزان آن را اعلام کرده، فقط به‌خاطر روشن شدن چالش‌های پرونده مرگ کیارستمی نیست؛ حواشی پرونده این کارگردان مشهور جهانی، به جامعه کشیده شد و کلیدواژه‌هایی چون قصور پزشکی در میان مردم رواج یافت. عباس کیارستمی، از اسفندماه سال ۹۴ تا اوایل اردیبهشت‌ماه ۹۵ به‌دلیل انجام چند جراحی در ناحیه روده در بیمارستان بستری شده بود و سرانجام هشتم تیرماه برای تکمیل مراحل درمان به پاریس رفت و ۱۴ تیرماه از دنیا رفت. خانواده او پس از مرگ، خواستار رسیدگی به پرونده پزشکی‌اش شدند و از مسئولان درخواست کردند که جزئیات این پرونده را در اختیار افکار عمومی قرار دهند. سازمان نظام‌پزشکی و حتی وزیر بهداشت، یک‌سال بعد از مرگ کیارستمی، هنوز نتوانسته‌اند دلایل قانع‌کننده‌ای برای مسائل به‌وجود آمده در حاشیه بستری‌شدن، جراحی و مرگ این هنرمند مطرح کنند و شاید به‌همین خاطر است که بهمن کیارستمی، پسر او در واکنش به آخرین اظهارات وزیر بهداشت، آنها را قانع‌کننده ندانست.

حال اما قرار است مراجع رسمی و حقوقی کشور به این پرونده وارد شوند و پزشک کیارستمی برای پاسخگویی درباره مسائل به‌وجود آمده در دادگاه حاضر شود. شاید این محاکمه فرصت مناسبی باشد تا خانواده کیارستمی و مردمی که پیگیر این پرونده بودند بتوانند برای سوالات و وسواس‌های ذهنی خود جوابی درخور بیابند، آن‌چنان که بهمن کیارستمی هم در آخرین اظهاراتش گفته بود: «۱۰ ماه پیش ما خواستیم روند درمان در ایران بررسی شود اما دوباره به سه روزی که کیارستمی در فرانسه بستری بود پرداختند، درحالی که ما بارها تاکید کردیم، علت فوت سوال ما نیست و با توجه به این‌که نه سازمان نظام پزشکی و نه سازمان پزشکی قانونی مسئولیت یا وظیفه‌ای در قبال رسیدگی به پرونده‌های پزشکی خارج از ایران ندارند، درخواست ما بررسی روند درمان در ایران است.»

دیالوگ

### حسین راغفر، پژوهشگر حوزه عدالت اجتماعی:

نمی‌توانیم مسئله اقتصاد شهر را بدون توجه به ساختارهای اقتصادی کشور بررسی کنیم؛ به‌خصوص تهران که الگوی تمامی کلانشهرهاست.

### اسلامی تبار، مدیرکل دفتر بازرسی سازمان غذا و دارو:

به تولیدکنندگان محصولات زیرپله‌ای و غیرمجاز هشدار می‌دهم، اگر مواد آرایشی و بهداشتی ساخته‌شده به دلیل عدم‌رعایت ضوابط تولید منجر به مرگ مصرف‌کننده‌ای شود، نباید تردید داشته باشند که اشد مجازات و حتی اعدام، سرنوشتی است که برای آنان رقم خواهد خورد.

چهارشنبه‌های جنوب غربی

## سیاست‌ورزان منطقه‌ای محیط زیستی

یادداشت اختصاصی

محمدرضا جعفری
فعال اجتماعی

سال‌ها توسعه ناپایدار در کشور سبب‌ساز بروز بحران‌هایی شده که تبعات ویرانگرش به ویژه در محیط زیست از هیچ چشم‌بینایی دور و پنهان نبوده است. درمواجهه با این بحران‌ها به تدریج کنشگری و مطالبات محیط‌زیستی شکل گرفته و رفته‌رفته با آگاهی‌سازی و تشکل‌یابی از حالت پراکنده و منفرد به شکلی معطوف به هدف و سازمان‌یافته، با بیانی شفاف و کارشناسی شده و تأثیرگذار درآمده است، به نحوی که از یک طرف مطالبات محیط زیستی در همگرایی و همبستگی با مطالبات اجتماعی ناشی از توزیع ناعادلانه ثروت و توسعه عدالت‌زدا قرار گرفته و از یک طرف با پویشگری فعال، دارای وزنی تاثیرگذار، هرچندانک، در روندهای تصمیم‌سازی کشور شده است. نگاهی به سابقه بررسی صلاحیت کابینه‌های دولت‌های مختلف پس از جنگ نشان می‌دهد هیچگاه همچون این دوره، وزرای پیشنهادی با انتقادات و مطالبات به‌هم‌پیوسته محیط زیستی مواجه نبوده‌اند و دغدغه‌های عمومی از سطح رونمایی تخریب محیط زیست به سطح انتقاد ساختاری و شیوه حکمرانی سبب‌ساز این بحران‌ها کشیده شده است.

برخلاف تعاملات سیاسی و اقتصادی شکل گرفته در مرکز، این‌بار استان‌های درمعرض خطر، مرکز ثقل گسترش فعالیت‌های انتقادی محیط زیستی و نقد ساختاری برنامه‌ای وزرای پیشنهادی بوده‌اند. وزرای نیرو در هردوبار حضور در مجلس برای رأی اعتماد، نه فقط ناچار بودند به پرسش‌های فراوان جامعه و نمایندگان مردم پیرامون نحوه عملکرد گذشته خود در بخش آب پاسخ دهند که مشخصا در بار دوم، حجم مصاحبه‌ها و مقالات و توجیهات و تغییرات برنامه‌ای وزیر پیشنهادی نشان می‌دهد انتقادات و مطالبات در فضای مجازی رصد شده و سخنرانی‌ها و مصاحبه‌ها، با تغییر آشکار گفتمان، در پاسخ مستدل و شبه‌علمی به آن‌ها تنظیم شده است، تغییری که زمینه پیگیری موارد مشخص را مهیا می‌کند، همچنان که تعاملات نمایندگان و توافقات صورت گرفته و حجم تبلیغات رسانه‌ها برای وزارتخانه‌ای غیرسیاسی نشانی است از اهمیت مخالفت‌ها و تاثیرگذاری آن بر سرنوشت تعیین وزیر. گستره این نقدها و ریشه‌ای بودن آن‌ها در مواجهه با سه دهه حکمرانی در بخش آب مشخص می‌کند دغدغه‌های محیط زیستی در این بخش وارد فاز سیاست‌ورزی محیط زیستی و دارای وزن مشخص شده است، علاوه بر آنکه هم‌پوشانی تفکر مهندسی با گفتمان محیط زیستی، به جای تقابل، از دستاوردهای جنبش محیط زیستی است. این نوع سیاست‌ورزی در کنار نشان دادن خطای هوشیارانه و استراتژیک در تامین و مدیریت آب در سال‌های گذشته، از یک سو بر فقدان فرهنگ بی‌کیفری و نبود ابزارهای کافی در نظارت و پایش عملکرد مدیران متخلف و مختلف تأکید می‌کند و از سوی دیگر به دنبال راهی برای تأثیرگذاری پایا بر روندهای متمرکز و غیرشفاف تصمیم‌گیری است، هرچند که اصلاح ساختار حکمرانی و مدیریت آب در کنار تصحیح نگاه به آب از کالایی اقتصادی به دارایی محیط زیستی و روش‌های مدرن مدیریت آن نیز مورد توجه قرار گرفته است.

سیاست‌ورزان محیط‌زیستی با تمرکز بر عدالت اجتماعی و زیست‌محیطی، این‌بار هرچند جایی کوچک در رسانه‌های جریان اصلی داشته‌اند با استفاده از امکانات فضای مجازی و آگاهی‌بخشی و دعوت مردم به حضور فعال در عرصه‌های نقد و مطالبه‌گری و تعمیق پایه‌های مردم‌سالاری و تبدیل سلاح نقد به وضعیتی مادی بر ادامه دموکراسی پس از صندوق رأی و پیگیری وعده‌های انتخاباتی/وزارتی تأکید کرده‌اند. برساخت مولفه‌های هویتی تازه در سپهر سیاست با تاکید بر دموکراسی مشارکتی و عدالتی چندوجهی بر فراز جناح‌های موجود و با تاکید بر توسعه پایدار و رشد متوازن و با تکیه بر جامعه مدنی و فعالیت‌های خودانگیخته اجتماعی روندی است برای جابجایی محوریت سیاسی به حفظ پایدار محیط زیست طبیعی در جهت منافع ملی.

قصه‌های یومیه

۸ آبان ۱۳۹۶ - بهره‌برداری از ۷ رام قطار شهری و ۳۰ دستگاه اتوبوس با حضور شهردار تهران.
عکس: مجتبی عرب‌زاده / باشگاه خبرنگاران جوان

حمل‌ونقل عمومی اولویت شهردار تهران، ساخت بزرگراه اولویت معاونش

## یک بام و دو هوای حمل‌ونقل در تهران

**جامعه امروز:** تهران چهار هزار و ۸۰۰ دستگاه اتوبوس کم دارد. از ۶ هزار و ۲۰۰ دستگاه اتوبوسی که دارد هم سه هزار و ۵۰۰ دستگاه آن فرسوده‌اند. خط ۷ مترو آن همین دیروز برای حداقل ۶ ماه دیگر تعطیل شد. سر فاصله قطارها در خط سه مترویش حداقل ۱۰ دقیقه است، خط ۶ مترو آن هنوز تکمیل نشده است؛ اما معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران می‌گوید اولویت شهرداری در حوزه ترافیک ساخت دو بزرگراه «شوشتری» و «نجفی رستگار» است.

آنچه دو هفته پیش محسن پورسیدآقایی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران اعلام کرد، درست عکس گفته‌ها و قول و قرارهایی بود که اعضای جدید شورای شهر تهران و مدیریت جدید شهرداری پیش از ورود به ساختمان‌های بهشت وعده داده بودند. محمدعلی نجفی پیش از شهردار شدن بارها از اولویت‌دادن مدیران سابق شهرداری به خودروهای شخصی و ساخت بزرگراه به‌جای توسعه حمل‌ونقل عمومی انتقاد کرده بود.

اعضای فعلی شورای شهر تهران هم در این حوزه در کنار شهردار تهران قرار می‌گیرند. یکی از سیاست‌های اصلی اعلام‌شده از طرف اصلاح‌طلبان در انتخابات شورای شهر تهران توجه ویژه به حمل‌ونقل عمومی و سرازیر کردن بودجه‌های شهرداری به این سمت بود؛ اما اعضای شورای شهر تهران هم در برابر این گفته‌های معاون شهردار تهران واکنشی از خود نشان ندادند.

پورسیدآقایی در نشست دو هفته پیش خود از «اوضاع وخیم مالی شهرداری تهران» گفته بود که با وجود ۳۰ هزار میلیارد تومان بدهی قطعی «با قرض، روزگار خود را می‌گذراند» و شهرداری حقوق ۶۸ هزار کارمندش را هم به‌سختی پرداخت می‌کند. بر همین اساس شهرداری باید پروژه‌هایش را اولویت‌بندی کند که براساس این اولویت‌بندی ساخت دو بزرگراه شوشتری و نجفی‌رستگار در دستور کار معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران قرار گرفته است. توجیه معاون شهردار تهران با اسلافش تفاوت چندانی ندارد و او هم ساخت بزرگراه بیشتر را موجب «کاهش ترافیک شهر و کاهش آلودگی هوا» می‌داند؛ چرا که به گفته او اگر این دو بزرگراه ساخته شوند، می‌توانند به‌عنوان بزرگراه‌های کمربندی تهران نقش مهمی در حل معضل ترافیک ایفا کنند و از ورود خودروهای سنگین به داخل شهر تهران جلوگیری کنند.

در این میان نباید این را هم فراموش کرد که ۹ کیلومتر از بزرگراه شوشتری از میان منطقه حفاظت‌شده جاجرود، خجیر و سرخه حصار می‌گذرد و احتمالا باعث قطع هزاران درخت در این منطقه هم خواهد شد و حتی اگر شهرداری تصمیم بگیرد که برای حفظ درختان سرخه‌حصار در امتداد بزرگراه شوشتری تونل بسازد، به گفته معاون سابق شهردار تهران هزار میلیارد تومان به ساخت این بزرگراه افزوده می‌شود.

**وعده‌های بی‌عمل دولت**

صرف چنین هزینه‌هایی برای ساخت بزرگراه و تونل درحالی‌است که تهران با کمبود شدید حمل‌ونقل عمومی مواجه است و این موضوع علاوه بر افزایش ترافیک به افزایش آلودگی هوا هم منجر می‌شود. با این اوضاع، شهرداری تهران همچنان از رغبتش برای توسعه حمل‌ونقل عمومی می‌گوید؛ اما آنچه اتفاق می‌افتد با واقعیت‌های تهران سازگار نیست.

دیروز شهرداری تهران مراسم بهره‌برداری از ۱۵ واگن و لکوموتیو مترو و ۳۰ دستگاه اتوبوس را برگزار کرد، مراسمی که حتی شهردار تهران هم در آن حضور پیدا کرد. در همین مراسم، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی گفت از ۶ هزار و ۲۰۰ دستگاه اتوبوسی که در تهران در حال خدمت‌رسانی‌اند، سه هزار و ۵۰۰ دستگاه آن فرسوده‌اند. حالا این رقم را باید در کنار ۴ هزار و ۸۰۰ دستگاه اتوبوسی قرار داد که تهران از برنامه‌اش عقب است؛ چراکه بر اساس طرح جامع تهران این شهر باید حداقل ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس داشته باشد.

در ۱۲ سال گذشته ورود اتوبوس به ناوگان حمل‌ونقل تهران تقریبا قطع شده است. در هشت سال دولت نهم و دهم رقابت سیاسی بین شهردار تهران و رئیس دولت باعث قطع‌شدن یارانه‌های خرید اتوبوس شد. براساس قانون ۸۲٫۵ درصد از هزینه‌های خرید اتوبوس باید از طرف دولت تأمین شود؛ اما دولت‌های نهم و دهم از این وظیفه قانونی سرباز زدند. دولت یازدهم اما با توپ پر وارد میدان شد و همان اوایل تشکیل دولت و شورای چهارم شهر تهران بود که بیژن زنگنه، وزیر نفت دولت حسن روحانی به شورای شهر رفت و با صراحت اعلام کرد که دولت همه هزینه‌های خرید واگن‌های جدید مترو و اتوبوس را می‌پردازد.

زنگنه گفته بود با شهردار تهران صحبت کرده و به او اعلام کرده «هر تعداد که امکان خرید و تأمین اتوبوس، تاکسی و واگن‌های مترو دارند، انجام دهند و در بخش دیگر نیز دولت در این زمینه کمک‌های ویژه‌ای خواهد کرد.» این قول‌های وزیر نفت اما تا پایان دوره دولت یازدهم و البته شورای چهارم شهر تهران به سرانجام نرسید و دولت هیچ کمکی به مجموعه مدیریت شهری برای خرید واگن و اتوبوس نکرد. دولت این موضوع را به علت گرفتاری‌های اقتصادی ناشی از تحریم‌ها اعلام کرد؛ اما بعد از برطرف‌شدن تحریم‌ها هم دولت همچنان حمل‌ونقل عمومی تهران را فراموش کرد.

**آرزوهای بزرگ، آمارهای عجیب**

حالا در این شرایط محمدعلی نجفی، شهردار تهران هم گفته تا چهار سال آینده میزان استفاده از حمل‌ونقل عمومی در تهران باید به ۵۵ تا ۶۰ درصد برسد. این درحالی‌است که معاون حمل‌ونقل عمومی شهردار سابق تهران در سال ۱۳۹۲ مدعی شده بود که سهم حمل‌ونقل عمومی از مسافرت‌های داخل شهر تهران ۶۰ درصد است. بر اساس طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران میزان استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی تا سال ۱۴۰۴ باید به ۷۵ درصد برسد که بر اساس آنچه دیروز شهردار تهران گفته تا آن روز فاصله بسیار زیادی وجود دارد.

به گفته نجفی مأموریت اصلی شهرداری و شورای شهر برداشتن گام‌هایی برای بهبود کیفیت زیست در شهر تهران است، اما مدیریت شهری نسبت به ظرفیت‌های شهر تهران و جایگاهی که باید تاکنون داشته باشد؛ عقب‌تر است و باید تلاش بیشتری برای توسعه حمل‌ونقل عمومی انجام شود.

شهردار تهران به نظرسنجی‌های شهریورماه اشاره کرده که در آن اصلی‌ترین خواسته مردم توسعه حمل‌ونقل عمومی بوده و گفته شهرداری و شورای شهر تهران برآمده از رای مردم هستند؛ از این رو باید به این دوخواسته مردم توجه بیشتری داشته باشیم.

نجفی تأیید کرده که اگر بسیاری از شهروندان از وسیه نقلیه شخصی استفاده می‌کنند به این دلیل است که حمل‌ونقل عمومی پاسخگوی نیاز آنها نیست. او بر اهمیت حمل‌ونقل عمومی در عدالت اجتماعی هم تأکید کرده و گفته ایده عمومی تبدیل تهران به شهر انسان‌محور را در دل حمل‌ونقل عمومی بهتر می‌توان به اجرا گذاشت.

اما برنامه‌های شهرداری برای اجرایی کردن این صحبت‌های زیبا چیست. شهردار تهران گفته شورای اقتصاد مصوبه‌ای برای خرید هزار واگن از محل فاینانس داشته که امیدوار است مناقصه بین‌المللی ۶۳۰ واگن آن تا پایان آبان انجام شود. اما او به مردم یادآوری کرده که «باید دقت داشته باشند» این تزریق واگن حداقل یک سال و نیم طول خواهد کشید. اما میزان واگن‌هایی که مترو تهران به آن نیاز دارد به گفته نجفی دو هزار واگن است. البته شهردار تهران درباره شیوه تأمین کردن آن ۵۰۰ واگن دیگر صحبتی نکرده است.

او همچنین به ورود ۳۰ دستگاه اتوبوس به ناوگان حمل‌ونقل عمومی اشاره کرده و گفته این اتوبوس‌ها هم با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی خریداری شده‌اند و ابراز امیدواری کرده که دولت در نوسازی ناوگان اتوبوسرانی تهران به شهرداری کمک کند؛ چراکه از سال ۸۹ این ناوگان نوسازی نشده و در حال حاضر اتوبوس‌هایی با عمر بیشتر از ۱۰ سال در حال رفت و آمد در شهرند.

حالا شهرداری با این سیاست یک بام و دو هوایی که دارد، مشخص نیست تا چه اندازه سنگ‌های بزرگی که برداشته را به هدف خواهد زد. از طرفی معاون شهردار تهران در حوزه حمل‌ونقل عمومی از توسعه شبکه بزرگراهی به‌عنوان اولویت مدیریت شهری می‌گوید و از طرف دیگر شهردار تهران توسعه حمل‌ونقل عمومی را نه فقط خواسته مردم که برنامه اصلی شهرداری تهران می‌داند. شاید بازگشت به آنچه سال‌ها درباره آن تحقیق شده و به‌عنوان سند در شورای شهر تهران و شورای عالی ترافیک تصویب شده است، راهگشای این سردرگمی شهرداری تهران باشد. سال‌هاست که کسی به طرح جامع حمل‌ونقل تهران نگاهی نینداخته است و همچنان سیاست‌های دولت و شهرداری در این زمینه به تصمیم‌های آنی مدیران وابسته است.

حالا شهرداری با این سیاست یک بام و دو هوایی که دارد، مشخص نیست تا چه اندازه سنگ‌های بزرگی که برداشته را به هدف خواهد زد

مکتب

## وزیر علوم با شعار اسلامی کردن دانشگاه آمد

وزیر علوم در اولین روز کاری در وزارتخانه موضع دقیق خود را مشخص کرد و گفت: «اسلامی شدن دانشگاه‌ها جزو برنامه‌های مصوب فرادستی است که تلاش می‌کنیم آن چیزی که در دانشگاه‌ها و وزارت علوم در جریان بوده، پیش ببریم و با سرعت و دقت برنامه موجود اجرایی شود.»

منصور غلامی، می‌خواهد طرحی را به طور جدی پیگیری کند که از ابتدای انقلاب بارها به آن اشاره شده است، اما در زمان محمود احمدی‌نژاد به شکل و شیوه دیگری به این طرح پرداخته شد. اسلامی کردن دانشگاه طرحی بود که از ابتدای انقلاب اسلامی کم و بیش در محافل دانشگاهی مطرح بود. اما مسائلی چون تفکیک جنسیتی در دولت احمدی‌نژاد مطرح و اجرا شدند. زمزمه بحث تفکیک جنسیتی با تغییر روسای دانشگاه‌ها پس از روی کار آمدن دولت نهم رنگ و بوی تازه و جدی به خود گرفت. تا اینکه در دولت دهم تفکیک جنسیتی به مرحله اجرایی رسید و دانشگاه علامه طباطبایی اولین دانشگاهی بود که این طرح را اجرایی کرد. از دیگر سو، در زیرمجموعه همین طرح بحث اسلامی کردن دروس علوم انسانی در دانشگاه‌ها نیز پیگیری شد. حال باید دید مقصود منصور غلامی، از اینکه به جد می‌خواهد این طرح را پیگیری کند چیست؟ آیا باید منتظر پدیده تفکیک جنسیتی در دانشگاه‌ها باشیم؟ یا منتظر تغییر در عناوین برخی دروسی که در علوم انسانی وجود دارد. این موضوع در حالی است که رئیس جمهور و برخی مراجع، مخالف این شیوه برخورد با دانشجویان به اسم اسلامی کردن دانشگاه بودند.

در دهه ۷۰ با تأکیدات رهبر ایران «ستاد اسلامی شدن دانشگاه‌ها» در وزارت علوم، تحقیقات و فناوری تشکیل شد و سپس در سال ۷۶ با تصویب شورای عالی انقلاب فرهنگی به شورای اسلامی شدن دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی، به عنوان یکی از شوراهای اقماری شورای عالی تغییر کرد. شورای اسلامی شدن دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی ماموریت خود را چنین می‌داند: «شورای اسلامی شدن دانشگاه‌ها قوه عاقله‌ای است که با درک صحیح و جامع از ابعاد مفهوم اسلامی شدن دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی و شناخت دقیق از وضعیت موجود این حوزه، اقدام به تدوین سیاست‌ها، راهبردها و برنامه‌های مناسب کرده و با نظارت کمی و کیفی بر حسن انجام برنامه‌ها، دستگاه‌ها و نخبگان را طی این فرآیند، راهبری می‌کند.»

حال باید دید منصور غلامی، وزیر علوم فعلی کدام‌یک از اصول عمومی دانشگاه اسلامی طبق تعریف شورای اسلامی شدن دانشگاه‌ها را اجرایی می‌کند. این اصول عمومی شامل این موارد می‌شود که شاید چندان در دانشگاه‌ها رعایت نمی‌شود؛ اهتمام به علم و دانش و اعتقاد به تأثیر بنیادی و قطعی آن در اداره صحیح جامعه و تأمین رفاه و سعادت مردم و رشد و توسعه متوازن، اهمیت داشتن فکر و اندیشه و وجود آزادی برای تحقق و نقد و بررسی آرا و نظریات گوناگون، داشتن آگاهی از مسائل و مباحث فکری واجتماعی در عرصه سیاسی جامعه و مشارکت در صحنه زندگی اجتماعی و ایفای نقش در آن، شناخت سنت‌ها و مفاهیم اخلاقی، ارزشی و فرهنگی جامعه مواردی است که در اصول عمومی شورای اسلامی دانشگاه‌ها لحاظ شده است.

فلات

## کوه دماوند مُرده و دیگر آتشفشانی نخواهد کرد

جامعه فردا: نظرات مختلفی در مورد آتشفشان دماوند وجود دارد؛ برخی آن را کوهی برای همیشه خفته می‌دانند که دیگر هیچ‌گاه شاهد آتشفشانی شدن آن نخواهیم بود و برخی دیگر با تاکید بر مطالعاتی که روی گسل زلزله مشا-فشم صورت گرفته است، معتقدند که بعید نیست روزی این کوه دست به‌کار آتشفشانی شود. عصر ایران، در گفت‌وگو با دکتر منصور قربانی، زمین‌شناسی که در این زمینه مطالعات جدی کرده، پاسخ‌هایی برای این پرسش‌ها مطرح کرده است. این زمین‌شناس با تکیه بر مطالعات خود گفته است: به‌اعتقاد من، دماوند هیچ‌وقت فعال نخواهد شد. دماوند به‌طور کامل خاموش شده است و دلایل زیادی هم برای ادعای خودم دارم. یک آتشفشان را می‌شود شبیه فردی بدانیم که به دنیا می‌آید، دوران بچگی دارد، جوان می‌شود، پیر می‌شود و نهایتا می‌میرد. آتشفشان دماوند هم، زمانی متولد شده و بعد شروع به رشد کرده، افزایش فعالیت داشته و اکنون پیر شده است. گازها و بخارهایی که از دهانه این کوه بیرون می‌آید، به این معنی است که دماوند دارد خود را برای خواب ابدی آماده می‌کند.

آسمان

## مرگ بر اثر تنفس هوای آلوده پایتخت!

جامعه فردا: ادامه روزهای آلوده در پاییز پایتخت، بهانه‌ای برای ارجاع خبرنگار مهر به آمارهای وزارت بهداشت از مرگ‌ومیر ایرانیان بر اثر آلودگی هوا شده است. براساس این آمارها که معاونت تحقیقات وزارت بهداشت منتشر کرده، تعداد مرگ‌های منتسب به آلودگی هوا در ایران، ۲۹ هزار و ۵۰۰ (۸ درصد کل مرگ‌ها) مورد بوده است که از این بین، سهم بیماری‌های قلبی‌عروقی ۲۱ هزار و ۸۴۷ مرگ (۶.۰۶ درصد)، بیماری‌های تنفسی مزمن ۳۴۲۱ مرگ (۰/۹۵ درصد)، سرطان‌ها ۱۶۰۴ مرگ (۰/۴۴ درصد) و سایر، ۲ هزار و ۷۱۷ (۰/۷۵ درصد) است. همه اینها درحالی است که به‌نظر می‌رسد سهم ۸۰ درصدی خودروها در آلودگی هوا نادیده گرفته می‌شود؛ سهمی که عموما با تک‌سرنشین بودن بیش از ۷۰ درصد همین خودروها، خبر از فاجعه‌ای در شرف وقوع می‌دهد. ارزانی و بی‌کیفیت بودن بنزین، پرشدن معابر پایتخت با ۴ برابر ظرفیت‌های خود و... همه‌وهمه می‌تواند ابعاد نگران‌کننده‌ای به آلودگی هوا در پاییز و زمستان امسال ببخشد.

سرزمین

## ۱۵ استان کشور درگیر خشکسالی شدید

جامعه فردا: پژوهشکده اقلیم‌شناسی کشور پیش‌بینی فصلی ایران را به‌طور کامل انجام داده که در بخش خلاصه آن تاکید شده است: مطابق نمایه خشکسالی ۱۲ ماهه SPEL منتهی به پایان شهریور ۱۳۹۶، اغلب مناطق و استان‌های کشور شاهد خشکسالی خفیف و متوسط بوده‌اند. اگرچه میانگین بارش کشور در ماه آغازین سال زراعی جاری تقریبا با مقدار بلندمدت آن برابر است، برخلاف میانگین بلندمدت در کل کشور، استان‌های واقع در نوار غربی کشور، تاکنون بارش قابل‌ملاحظه‌ای دریافت نکرده‌اند.

تا پایان سال جاری بارش با نوساناتی در محدوده نرمال پیش‌بینی می‌شود؛ اما انتظار می‌رود در میانه فصل زمستان بارش کشور متمایل به کمتر از نرمال شود. بی‌هنجاری دمای کشور تا اواسط آذر مثبت و سپس تا میانه فصل زمستان منفی خواهد بود، به‌طوری که میانگین دمای سه‌ماه آتی به نرمال و تا اندکی به کمتر از آن گرایش می‌یابد. با این شرایط انتظار می‌رود که در مناطق سردسیر سهم نسبی برف از مجموع بارش دوره قدری بیش از میانگین چند سال اخیر باشد. نمایه ۱۲ ماهه خشکسالی SPEL منتهی به پایان شهریور ۱۳۹۶، وقوع درجات مختلف خشکسالی خفیف تا متوسط را در اغلب مناطق و استان‌های کشور نشان می‌دهد؛ وضعیت خشکسالی در استان‌های خوزستان و جنوب ایلام بسیار شدید، شمال بوشهر، جنوب کهگیلویه و بویراحمد، بخش‌هایی از استان‌های اصفهان، خراسان‌شمالی، گلستان، زنجان، آذربایجان شرقی و غربی، خراسان رضوی، یزد، شمال و شرق کرمان، خراسان‌جنوبی و سیستان‌وبلوچستان در شرایط خشکسالی شدید و حتی در مواردی بسیار شدید بوده‌اند. میانگین بارش کشور در ماه آغازین سال جاری حدود ۷ میلیمتر بود که تقریبا معادل بلندمدت آن است؛ اما همان گونه که در پیش‌بینی‌های ماه‌های قبل نیز اعلام شده بود، باوجود انتظار شروع بارش‌های پاییزه، استان‌های غربی کشور طی مهر ماه بارش قابل توجهی دریافت نکرده‌اند اما از استان‌های ساحلی خزر و نوار شمالی کشور، بارش بیش از نرمال گزارش شده است.

از این رو پیش‌بینی می‌شود که مجموع بارش سه‌ماه آینده در اغلب مناطق کشور به استثنای بخش‌هایی، عمدتا در محدوده نرمال باشد. بارش در برخی مناطق هم حدود ۵ تا ۲۰ میلیمتر کاهش خواهد یافت، اما باید توجه کرد که این مقدار برای برخی مناطق مانند استان‌های ساحلی خزر در مقایسه با میانگین بارش دوره مشابه، ناچیز است.

در سه‌ماه آتی در مناطق غربی کشور احتمال بیش از نرمال بودن دما ۶۵ درصد است. در ناحیه یادشده احتمال وقوع دمای نرمال و کمتر از نرمال به‌ترتیب ۳۳ درصد و ۲ درصد است. نقشه‌ها نیز نشان می‌دهد در دوره آذر، دی و بهمن‌ماه احتمال وقوع دمای بیش از نرمال ۵۵ درصد کاهش یافته است و در مقابل به احتمال کاهش دما ۱۰ درصد افزوده شده و به ۱۲ درصد رسیده است؛ از این‌رو احتمال ناهنجاری منفی دما از اواسط آذرماه افزایش می‌یابد.