

# افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نباشد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد  
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

[www.afgazad.com](http://www.afgazad.com)

[afgazad@gmail.com](mailto:afgazad@gmail.com)

Political

سیاسی

ا.م. شیری  
۰۲ اپریل ۲۰۱۹

## ملاحظات پیرامون حفاظت از محیط زیست شهرها

به جای پیشگفتار:

رفقاء، دوستان و همه دوستانان سالم!  
در ابتداء قصد داشتم جستار پیش رو را برای تبریک روز سیزده بدر، روز طبیعت دستمایه خود قرار دهم. اما، فجایع و فلاکتهایی که سیل‌های ویرانگر اخیر تقریباً در اکثریت استانهای کشور موجب گردید، به حکم وظیفه انسانی، همدردی خود را با بازماندگان قربانیان سیلابهای اخیر اعلام نموده، برایشان صبر و تحمل آرزو می‌کنم.  
ضمن این، بسیار مایلم از خوانندگان این مطلب تقاضا نمایم که اگر نوشتار حاضر و پیوندهای (۵ پیوند) مرتبط با آن را در جهت احیای طبیعت و حفاظت از محیط زیست مفید تشخیص دادند، برای رساندن آنها به دست مقامات و نهاد مرتبط با محیط زیست کمک خود را دریغ ننمایند تا شاید در مملکت گوش شنوایی پیدا شود...

\*\*\*\*\*

زمستان امسال نیز عمر خود را به پایان برد و فصل بهار خرامان رسید و نرم -نرمک مزده حیات مجدد می‌دهد. ای کاش، همیشه بهار بود!

اما چه سود از "ای کاش ما"، که چرخ طبیعت همچنان بر محور ثابت خود می‌چرخد و فصول سال از پی هم فرا می‌رسند. اگر چه هر یک از چهار فصل سال در حالت طبیعی، زیبایی و لطافت خاص خود را دارد و نعمتهای بی‌شائبه به بشر ارزانی می‌دارد، اما فرارسیدن فصل تابستان به دنبال بهار در اغلب کشورهای جهان، از جمله، در سراسر ایران، به معنای سلطه هوای آلوده، تراکم ریزگردهای هلاکت‌بار در هوا می‌باشد که نفس کشیدن را برای عموم مشکل می‌سازد و باعث مرگ زودرس انسانهای بسیاری می‌شود.

اسف، که ما بزودی، از اواخر اردیبهشت ماه، در بهترین شرایط آب و هوایی، از اواسط خرداد ماه [جوزا]، شاهد اخبار و هشدارهای حتی قرمز دایر بر تراکم ریزگردها و بدی آب و هوا در کلان شهرهای ایران خواهیم بود. وضعیت هوا در کلان شهر تهران از این هم وخیم‌تر است. چرا که هوای این شهر در فصول خنک و سرد پاییز و زمستان به علت تراکم گازها و ریزگردها، به مراتب از فصول گرم آلوده‌تر است. بنا بر این، نزدیک شدن دوره گرما و سیطره هوای آلوده بر اغلب کلان شهرهای کشور، دلیل اصلی نگارش یادداشت حاضر می‌باشد، که سعی می‌کند ضمن نشان دادن

علل عمده آلودگی محیط زیست، بر مبنای تجربیات شخصی و تجارب یکسری از کشورها در زمینه حفاظت از محیط زیست و سالمسازی طبیعت راهکارهایی پیشنهاد نماید.

### علل عمده آلودگی هوای شهرها کدامند؟

بی‌تردید، قبل از همه، در اثر سلطه سرمایه بر جهان و بهره‌کشی بی‌بند و بار آن نه تنها از انسان، حتی از طبیعت، تا جایی که برای کسب سود نامشروع هر چه بیشتر حتی به سهم نسلهای آینده از ثروتهای طبیعی نیز دست‌اندازی می‌کند، برف و سرمای زمستان برای فقراء، بی‌سرپناهان و محروم‌شدگان از زندگی شایسته انسانی نفرت‌انگیز شده و گرما و هوای آلوده تابستان به شکنجه‌گر و قاتل آنها تبدیل گردیده است!

سرمایه‌داری نه فقط با دست‌اندازی خشن و غیرعقلانی به طبیعت و تخریب محیط زیست، بلکه، با گسترش شهرها و ساخت و سازهای در هم تنیده و بی‌رویه نیز فضای سبز، نورگیری، راههای گردش هوا و تنفس در شهرها را محدود و محدودتر نموده، زندگی شهرنشینان را با مخاطرات جدی مواجه ساخته است. البته، برخی کارشناسان گسترش شهرها و حاشیه‌نشینی در اطراف آنها را ناشی از افزایش جمعیت می‌دانند. اما، به باور نگارنده چنین نیست. چرا که، در جوامع سرمایه‌داری اولاً -بدلیل تمرکز فرصتها در مراکز معدود، توازن توزیع جمعیتی کشورها از هم پاشیده؛ ثانیاً -در سطح کره خاک هنوز اراضی بسیار وسیع، اما کم جمعیت و یا خالی از سکنه زیادی وجود دارد که هر کشوری می‌تواند با آماده سازی و آباد کردن آنها جمعیت زیادی را در آنها اسکان داده، منبع تغذیه مهمی برای ساکنان کشور ایجاد نماید. برای انجام این امر خطیر فقط برنامه‌ریزی علمی، مدیریت کارآمد و اراده انسانی لازم است.

شهرنشینی معاصر نیازمند الزامات خاص خود است: ساخت و سازها، امکانات رفاهی از قبیل خطوط مواصلاتی مانند بزرگراهها، خیابانها و کوچه‌ها، وسایل حمل و نقل متناسب با آن، شبکه‌های گسترده آب و فاضلاب، برق، گاز، تیلیفون و غیره.

سرمایه‌داری شهرها را نه بر محور انسانیت، بلکه، بر محور سود و تصاحب بی‌مهار ارزش اضافه، به عبارت دیگر، بر حسب بازار گسترش می‌دهد. در مجموع، چرخ زندگی سرمایه بر محور سود می‌چرخد نه بر محور انسانیت. بدین معنی که بخش عمده ساخت و سازهای شهرها را مغازه‌ها، دکاکن و فروشگاههای کوچک و بزرگ تقریباً به هم چسبیده و تو در تو تشکیل می‌دهند. در نتیجه، نور کافی به آنها نمی‌رسد، راههای گردش هوا مسدود می‌شود و جایی برای ایجاد فضای سبز باقی نمی‌ماند. به موارد این، بناچار بزرگراهها و خیابانهای عریض و طویل احداث می‌نماید، به تعریض کوچه و خیابانهای قدیمی دست می‌زند، که فقط پوشش آسفالت سیاه آنها برای افزایش چند درجه‌ای گرمای هوا کفایت می‌کند. ناگفته نماند که در اغلب موارد در طرفین آنها اقدام به درختکاری هم می‌کند. اما، روشن است که در مقابل چنین تخریب گسترده محیط زیست شهری، کاشت یک ردیف درخت در کنار خیابانها و بزرگراهها تأثیر محسوسی به حل مشکل آلودگی و گرمایش هوا نمی‌کند.

من شهری را می‌شناسم که بادخیز است و تقریباً ۲۵۰ روز از سال در آنجا بادهای ضعیف تا طوفانهای شدید می‌وزد. تا ۳۰ سال قبل در این شهر چند ده کارخانه عظیم صنعتی فعال بود. در حدود ۲ میلیون نفر جمعیت داشت. انسانهای با القاب و عناوین علمی -تخصصی همدیگر را می‌شناختند. در شهر به نسبت تقریباً یک دهم جمعیت وسیله نقلیه (عمومی و شخصی) در سطح شهر روزانه در حرکت بود. در مناطق تازه‌ساز شهر ساختمانها بر روی اشکال هندسی مانند مستطیل، مربع، دایره و غیره ساخته می‌شدند. ساختمانها به هم چسبیده ساخته نمی‌شدند؛ مجتمع‌های مسکونی در فاصله به اندازه ارتفاع خود از دیگری احداث می‌گردیدند. اماکن مجاور خیابانها در فاصله ۱۰ تا ۵۰ متر از طرفین خیابانها

بنا شده بودند. همین فواصل درختکاری بودند. در محدود مجتمع‌های هندسی شکل فضای سبز و امکانات تفریحی برای کودکان و استراحت برای بزرگسالان ایجاد شده بود. در شهر وسایل حمل و نقل عمومی از قبیل اتوبوس، اتوبوس برقی، خطوط ریلی در زیر و روی زمین (مترو و تراموا) فعال بود. قطارهای برقی تقریباً تمامی روستاها و قصبات حومه شهر را پوشش می‌دادند. سرعت رسیدن از محلی به محل دیگر طبیعی بود. در داخل و در محدود نزدیک شهر چند دریاچه وجود داشت و ... و نه از هوای آلوده خبری بود نه از راهبندان اثری! هر یک از چهار فصل سال، لطافت و زیبایی خاص خود را داشت ...

اما بعد از ۳۰ سال احیاء و توسعه سرمایه‌داری، هیچ مؤسسه صنعتی در این شهر و حومه آن باقی نمانده؛ برجهای بلند با ارتفاع بیش از ۶۰-۷۰ به فاصله ۶-۱۰ متر از همدیگر ساخته شده‌اند؛ خطوط اتوبوس برقی و تراموای داخل شهر و خطوط ریلی اطراف شهری بکلی لغو گردیده؛ به جای آنها چند میلیون دستگاه خودرو اعم از سورای و غیره، وارد کشور شده که سهم این شهر از آنها حداقل به یک میلیون دستگاه بالغ می‌شود. این در حالیست که این جمهوری هیچ سهمی در تولید خودرو ندارد و همه آنها به حساب خروج دارائی‌های عمومی و به ۵-۶ برابر قیمت کشور مبداء وارد شده‌اند. در نتیجه، به رغم ساخت پل‌ها و زیرگذرهای متعدد و تعریض خیابانها، به دلیل افزایش چندین برابری خودروها بحران راهبندان در مناطق مرکزی همچنان باقیست. فاصله‌ای که در سابق می‌شد در مدت ۱۰-۱۵ دقیقه طی کرد، در حال حاضر برای آن یک تا یک و نیم ساعت وقت صرف می‌شود. و این هم یعنی تلف کردن میلیونها ساعت وقت، دود شدن چند برابری ثروتها و افزایش هزینه استهلاک اتوموبیل. در اثر نبود شرایط مساعد کار و زندگی در مناطق، در حدود نیمی از جمعیت کشور برای تأمین معاش به این شهر و حومه آن روی آورده و ساکن شده است، به طوری که وسعت شهر در حدود ۲-۳ برابر گسترش یافته است.

در نتیجه برج‌سازی و دیگر ساخت و سازها در وسط محوطه مجتمع‌های مسکونی هندسی شکل و ساخت یک تا سه ردیف دکان و فروشگاه در حدفاصل خیابانها تا اماکن و همچنین، در اثر تعریض خیابانها برای عبور و مرور خودروها و ایجاد محل توقف برای آنها، میلیونها میلیون اصله درخت و درختچه قطع گردید؛ عرض کوچه‌ها و معبرها از ۳۰ سانتی متر تا یک متر رسید؛ کوچه‌های "قهر و آشتی" ایجاد شد؛ دریاچه‌ها نابود و در جای آنها بازارهای مکاره و برجها احداث گردید و ... و در کل، ۸۰-۹۰ درصد فضای سبز شهر بکلی از بین رفته است. به همین علت، گرما و آلودگی هوای شهر در دوره زمانی ماههای خرداد[جوزا] تا مهر[میزان] به درجه‌ای از وخامت می‌رسد که تحمل آن برای بخش بزرگی از ساکنان غیرقابل تحمل می‌گردد. به همین علت نیز امید به زندگی در میان جمعیت شهر نسبت به ۳۰ سال قبل ۱۰-۱۲ سال کاهش یافته است.

در نتیجه بازسازی سرمایه‌داری در روسیه نیز تا کنون بیش از ۱۷ هزار روستا از صفحه زمین پاک شده، در عوض، گستره شهرها وسیع‌تر و وسیع‌تر گردیده است. مثلاً، وسعت شهر مسکو از ۳۰ سال پیش تا کنون ۲ و نیم تا ۳ برابر (۲۵۰ تا ۳۰۰ درصد) گسترده‌تر شده و شمار جمعیت آن نیز به همین نسبت افزایش یافته است. با این حال، اگر چه بخش اعظم خاک روسیه به سبب واقع بودن در مدارهای سردسیری، سرسبز است و از مشکل ریزگردها و آلودگی محیط زیست رنج نمی‌برد، اما سازمان حمل و نقل این کشور تصمیم گرفته خطوط اتوبوسرانی شهری را به تدریج با الکتروپوس (اتوبوس برقی) تجهیز نماید.

نتیجه منطقی و مستدل مشاهدات شخصی و مطالعه تجربیات چند کشور (اتحاد شوروی، لیبیا، چین، کشورهای سکاندیناوی، امریکا) که برگردان برخی از آنها در پیوست ارائه می‌گردد، چنین است: برای سالم‌سازی محیط زیست،

به ویژه، محیط زیست شهرها و ممانعت از گسترش دائمی آنها، رعایت اکید اصول و قواعد شهرسازی معاصر (مدرن) به طور قطعی لازم است. رئوس کلی آنها عبارتند از:

- باید حدود و ثغور شهرها مشخص و معین باشد. باید معلوم شود که شهر از کجا شروع و به کجا ختم می‌شود. شهر نباید و نمی‌تواند تا ابد گسترش یابد. وسعت و گستردگی شهر برابر است با گستردگی ابعاد فقر، نابرابری خانه‌به‌دوشی، کارتنخوابی و...

- ساخت و سازها در شهرها باید هماهنگ و به گونه‌ای انجام گیرد که نور و هوای کافی به آنها برسد. لازم است برجها در فاصله‌ای به اندازه ارتفاع خود از دیگر اماکن ساخته شوند تا مانع گردش هوا و نورگیری ساختمانهای مجاور نگردند. همچنین، هنگام بازسازی و ترمیم بافتهای کهنه و قدیمی شهرها، در وهله نخست، باید تک‌کاربری و کارآمدی آنها لحاظ شود، نه لزوماً اصول و قواعد شهرسازی مدرن.

- مهاجرت از مناطق محروم یکی از علل اصلی گسترش شهرها شمرده می‌شود. با پدیده مهاجرت به طور جدی باید مقابله شود. منتها، تعیین حدود و ثغور شهرها و یا، استفاده از زور پولیس و نیروی‌های سرکوب و برچیدن بیغوله‌ها راه مقابله با این پدیده نیست. اقدامات این‌چنینی حتی موجب پدیدار شدن حلبی‌آبادهای بیشتر در اطراف شهرها و گسترش بیغوله‌نشینی می‌گردد. نمونه تصرف عمومی اراضی خالی خاکسفيد تهران در سال ۱۳۵۹ که بعدها شهرک "امام زمان" نامیده شد، هنوز از خاطره‌ها پاک نشده است. در آن سال جمعیت زیادی از اطراف و اکناف (عمدتاً مهاجر) خودسرانه زمینها یخاک سفید را تصرف و به ساخت و ساز دست زد. دولت با نیروی نظامی به مقابله برخاست. با استفاده از بولدر و لودر بسیاری از خانه‌های نیم‌ساخته را ویران کرد... اما، در نهایت، شهرک "امام زمان" ساخته شد. بنابر این، مبارزه با پدیده مهاجرت تنها در صورت توزیع عادلانه فرصت‌ها و ایجاد امکانات شغلی و زیستی مناسب در مناطق امکان‌پذیر است که خود آن نیز از تراکم جمعیت در برخی نقاط و پراکندگی جمعیتی در سایر نقاط جلوگیری نموده، موجب توزیع متوازن جمعیت و توسعه موزون در سطح کشور می‌گردد.

- شمار انبوه خودروها و اتوموبیل‌ها بزرگترین خطر برای محیط زیست شهرها، به خصوص کلان شهرها محسوب می‌شود.

علاوه بر شهر آشنای فوق‌الذکر، یادآوری کابل، پایتخت افغانستان گواه این مدعاست. چرا که هوای آلوده این شهر در فصول گرم سال آن را در جایگاه اول بین تمام شهرهای جهان قرار می‌دهد. معلوم است که در این شهر هیچ مؤسسه صنعتی آلاینده هوا فعال نیست. پس، علت تا این درجه آلودگی هوای کابل چیست؟ به نظر می‌رسد علت آلودگی هوای پایتخت افغانستان فقط و فقط وجود انبوه خودروهای تازه و فرسوده انباشته شده در آن است و لاغیر! در تمام کلان شهرهای ایران، به خصوص تهران بزرگ نیز وضع به همین گونه است. به طوری که روزانه میلیاردها ساعت عمر انسان در راهبندانها تلف می‌شود، ثروت‌شان چندین برابر بیشتر دود می‌شود و به هوا می‌رود. عمر مفید خودروها بشدت کاهش می‌یابد و هزینه استهلاک آنها بشدت اضافه می‌شود...

واضح است که ساختن پلها، زیرگذرها، بزرگراهها و تعریض خیابانهای شهرها در هیچ کشوری نتوانست به حل بحران راهبندان (ترافیک) منجر شود. در ایران نیز اجرای "طرح ترافیک" و "زوج و فرد کردنها" نیز نه تنها ناکارآمدی و بی‌حاصلی خود را ثابت کرد، حتی باعث دو برابر شدن تعداد اتوموبیل‌متمولان گردید (دو خودرو با دو شماره زوج و فرد). پس، راه حل چیست؟ در پاسخ به این سؤال، اجرای طرحهای لازم و مفید زیر پیشنهاد می‌شود:

۱- مقدم بر همه، فرهنگ سازی برای کاهش یک سوم تا یک دوم تعداد خودروهای موجود در شهرها به حساب از دور خارج کردن خودروهای مستعمل و فرسوده با پرداخت غرامت به صاحبان؛

معلوم است که در ایران مانند دیگر ممالک سرمایه‌داری، داشتن اتوموبیل شخصی یک نوع تشخیص شمرده می‌شود. به طوری که نسل جوان قبل از این که به فکر شغل و مسکن باشد، اندیشه داشتن خودرو شخصی را در سر می‌پروراند. مثلاً، از هر جوانی بپرسی چرا ازدواج نمی‌کنی، همیشه پاسخ آماده دارد: "من که نه ماشین دارم، نه خانه و نه!..." خود این علاقه مندی وافر به داشتن خودرو شخصی، یکی از مظاهر فرهنگ سرمایه‌داری است. صحت این مدعا را یادآوری این واقعیت تأیید می‌کند که اگر تا ۳۰ قبل در همان شهر مورد نظر، انسانها همدیگر را با القاب و عناوین علمی یا تخصصی می‌شناختند، امروز هر کسی با شماره و مارک اتوموبیلش شناخته می‌شود.

سرمایه‌داری با این هدف که چرخ کارخانه‌های خودروسازی بیشتر بچرخد؛ مصرف سوخت و قطعات یدکی به قیمت‌های گزاف هر چه بیشتر افزایش یابد؛ روزانه میلیاردها میلیارد ساعت عمر انسان در راه‌بندانها به هدر برود؛ جنگ عصبی-روانی در جامعه همه‌گیر شود و از این رهگذر سودهای نجومی به دست آورد، این فرهنگ منحط را رایج کرده است. البته، این گفته به معنای نفی و انکار ضرورت و اهمیت اتوموبیل شخصی در زندگی فردی و اجتماعی نیست. بلکه، مسأله افراط در استفاده از خودرو مطرح است. من خانواده‌های مرفه و نه تنها مرفه، حتی متوسط و از آن پائین‌تر بسیاری را می‌شناسم که به تعداد اعضای ۱۸ سال بالاتر خانواده، خودرو شخصی دارند. زن، شوهر، فرزندان هر یک اتوموبیل شخصی مخصوص به خود و الی آخر.

۲- محدود کردن تولید اتوموبیل در داخل و کاهش شدید واردات خودروهای خارجی؛ کارخانه‌های اتوموبیل‌سازی داخل کشور می‌توانند جای خالی کاهش تولید خودرو خود را با راه‌اندازی خط تولید خودروهای الکتریکی یا حتی کمباین‌ها، تراکتورها، بولدزرها و دیگر تجهیزات و ابزارهای ضروری برای توسعه کشور پر کنند.

۳- توسعه وسایل حمل و نقل عمومی ریلی، برقی و موتورری داخل و اطراف شهری اعم از مترو، تراموا، اتوبوسهای برقی و موتورری و قطارهای برقی اطراف شهری و بین شهری (رجوع شود به: "شهر سوسیالیستی: تجربیاتی در زمینه رفاه عمومی"، ترجمه امیر مصباحی)؛

۴- کارخانه اتوموبیل‌سازی بنز المان چند سال پیش با پرداخت رشوه‌های کلان به مقامات ۷۰ کشور جهان، آنها را به ساختن پلها و بزرگراهها و لغو خطوط حمل و نقل ریلی و برقی تشویق کرد. هیچ بعید نیست سایر کارخانه‌های خودروسازی نیز به اقدامات مشابهی دست نزده باشند. ضمناً، یادآوری لغو حمل و نقل ریلی شهر لوس آنجلس امریکا به عنوان یک نمونه تاریخی بسیار جالب است. در این شهر، تا دهه ۱۹۲۰ مقداری وسایل نقلیه ریلی وجود داشت، ولی شرکت‌های سازنده اتوموبیل و لاستیک با خرید و تصاحب زمین‌های محفوظ در زیر ریلها و حرکت وسایل نقلیه عمومی، آنها را به راه‌های حمل و نقل خصوصی (اتوموبیل) تبدیل کردند. با این اوصاف، ساخت بزرگراههای داخل شهری و بین شهری نه افتخار است، نه به معنای توسعه کشور و نه مقرون به صرفه! به اضافه این، تأثیر بزرگ سطح سیاه آسفالته بزرگراه‌های عریض و طویل داخل شهری و بین شهری نه فقط در گرم شدن هوا به علت جذب نور و گرمای خورشید، به خصوص در مناطق خشک و گرمسیری، حتی در ممانعت از نفوذ آب باران به خاک، قابل انکار نیست. به جای اینها، بهتر است خطوط ریلی داخل شهری و بین شهری توسعه داده شود که هم حمل و نقل کالا و مسافر از طریق آنها به مراتب امن‌تر، مطمئن‌تر و مقرون به صرفه‌تر است و هم باعث گرمایش و آلودگی هوا نمی‌شود. برای اثبات درستی این مدعا، ذکر دو مثال ملموس و در عین حال ساده، کافیت:

الف- برای رفت و برگشت ۱۰۰۰ نفر مسافر، مثلاً، از تهران تا شیراز، به طور متوسط به ۲۵۰ دستگاه خودرو سواری نیاز است و برای طی فاصله تقریباً ۱۰۰۰ کیلومتری بین این دو شهر، بدون احتساب معطلی‌های بین راه و یا حوادث احتمالی، در حدود ۲۴ ساعت وقت، ۵۰ هزار لیتر (۵۰ تن) سوخت به اضافه هزینه سنگین استهلاک خودروها

صرف می‌شود. در صورتی که بعید است یک لوکوموتیو قطار برای طی همین مسافت، ۵۰ تن سوخت یا معادل آن انرژی برق مصرف کند و یا حتی تأثیر قابل‌بحثی در گرمایش و آلودگی هوا داشته باشد.

ب- به گفته رئیس پلیس راه کشور (سردار حمیدی)، در تصادفات جاده‌ای در ۴۸ ساعت نخست آغاز سفرهای نوروزی، ۵۶ نفر کشته، بالغ بر ۱۱۰۰ نفر مصدوم و مجروح گردید. این خبر در حالی انتشار یافت، که در همین مدت و حتی بعد از آن تاکنون، خوشبختانه هیچ حادثه ناگواری در حمل و نقل ریلی یا هوایی کشور روی نداده است. بر این اساس، سفر همین ۱۰۰۰ نفر با یک قطار از تهران تا شیراز و بالعکس، هم ممکن و هم، بسیار امن‌تر، مطمئن‌تر، راحت‌تر و مقرون به صرفه‌تر است.

۵- توسعه خطوط حمل و نقل هوایی قابل دسترس برای عموم؛ به طوری که بتواند تمامی نقاط مسکونی دارای جمعیت بیش از ۵۰ هزار نفری کشور را در بر گیرد؛

۶- راه‌اندازی مسیرهای آبی بین شهرهای بندری و ساحلی در جنوب و شمال کشور؛

۷- ممنوعیت اکید جنگل‌خواری و قطع درختان باغی به قطر کمتر از ۴۰ سانتی‌متر به واسطه کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی حداقل به مدت ۵ سال؛

۸- به موازات اجرای موارد فوق، برای حفاظت از محیط زیست شهری، کاشت ۳-۴ ردیف نوار جنگلی مثلاً، هر یک به عرض ۱۰۰ متر و به فاصله ۸۰ تا ۱۰۰ متر از یکدیگر، مشتمل بر درختان سازگار با شرایط اقلیمی هر منطقه، از جمله، درختان برگ سوزنی در اطراف همه کلان شهرهای کشور، به ویژه، در اطراف تهران و شهرهای واقع در مناطق مرکزی و گرمسیری بسیار ضروری و لازم به نظر می‌رسد. بدیهی است هزینه این کار به مراتب کمتر از هزینه انسانی خواهد بود که کشور ما همه ساله به خاطر آلودگی مفرط هوا می‌پردازد. ضمناً، برای تحقق این امر مهم، می‌توان از تجارب غنی کشورهای مانند اتحاد شوروی و لیبیا (معدوم)، چین، کشورهای سکاندیناوی و غیره بهره جست. استفاده از تجربیات کشورهای مختلف، به ویژه، از تجارب موفق کشورهای سوسیالیستی سابق مطمئناً هیچ آسیبی به دین و باورهای هیچ کسی وارد نخواهد کرد. بترسید! گذشته از این، گمان نمی‌رود تأمین بودجه جنگل‌کاری در اطراف کلان شهرها برای کشور ثروتمند ایران ما مشکل باشد. به ویژه این که، با نصف مبلغ یک سال رانت‌خواری، حقوق‌های نجومی، اختلاس‌ها و دزدیهای مقامات دولت بنفش و یا به حساب مصادره مبالغ سرقتی چند "ژن خوب" مانند مرجان شیخ‌الاسلامی می‌توان دور تا دور همه کلان شهرهای کشور را چند ردیف نوار جنگلی کاشت و حتی کویرهای ایران را آباد، قابل سکونت و بهره‌برداری نمود (رجوع شود به: "نخستین سرخ سبز" و "بر خشکسالی هم غلبه می‌کنیم") ۳.

در رابطه با آبداسازی کویرها، لیبیا یکی از موفق‌ترین نمونه‌هاست. لیبیا تحت رهبری سرهنگ قذافی آب را از عمق ۵۰۰ متری زمین به سطح آورد و در دل کویر، در گرمترین منطقه کره زمین (۵۰-۵۲ درجه گرما) مزارعی ایجاد کرد که در کتاب رکوردهای گنیس ثبت است. این کشور طرح جاری کردن رودهای مصنوعی در کویرها را نیز در دست اجرا داشت. اما، این طرح در اثر حملات جنون‌آمیز تروریست‌های ناتو - ارتش کشورهای امپریالیستی - تروریستی غرب و نابودی لیبیا به عنوان یک کشور، ناتمام ماند (رجوع شود به "پروژه عظیم آبرسانی قذافی") ۴.

خلاصه، اگر باور یقین داریم که استثمار و سوءاستفاده خشن انسان از طبیعت به تخریب محیط زیست منجر گردیده، در این صورت، همچنان که تجربه نیز نشان داده است، احیاء و سالم سازی آن به دست بشر امکان‌پذیر است.

سخن پایانی: خشنونت با طبیعت، پاسخ نعمات و مهربانی‌های بی‌بدیل آن نیست. در صورت استمرار خشنونت و ناسپاسی، همانطور که شاهدیم، واکنش طبیعت بسیار سخت و سهمگین خواهد بود. به ویژه این که، هیچ قدرتی قادر به مقابله با قهر طبیعت نیست.

---

۱۲ فروردین - حمل ۱۳۹۸

-۱

<http://www.akhbar-rooz.com/article.jsp?essayId=90568>

-۲

<http://www.ayenehrooz.com/2019/03/13/> مرگ-سالانه-۲۹-هزار-و-۶۰۰-نفر-در-کلانشهره/

-۳

<https://eb1384.wordpress.com/2018/10/10/>

<https://eb1384.wordpress.com/2019/03/14/>

-۴

<https://eb1384.wordpress.com/2011/10/20/>