

# طهران صديقة للبيئة حلم بعيد المنال

## «ثلاثاء دون سيارات».. مبادرة لجعل الدراجة الهوائية وسيلة نقل بديلة



دراجة الهواء النظيف



طرقا مكتظة في مدينة تختنق



كورونا يلتقي مع التلوث

طهران مدينة مكتظة بالناس ودخان السيارات القديمة، وهي من العواصم التي توجد على قائمة أكثر المدن تلوثًا، رغم المحاولات القليلة التي تعمل على خفض انبعاث ثاني أكسيد الكربون. مبادرة «ثلاثاء دون سيارات» تجربة نادرة لاستخدام الدراجات الهوائية كبديل للنقل تسعى للانتشار بالاعتماد على وعي الإيرانيين.

ويطمح حناجي إلى تنقل سكان طهران بالدراجة الهوائية إلى أقرب محطة لقطار الأنفاق، ومن خلاله إلى مقر عملهم، ما سيساهم في خفض التلوث. لكن مستخدمي الدراجات الهوائية يرون أن نقص الممرات الخاصة أو البنية التحتية الملائمة، يصعب القيام بذلك.

ويضيف «في بعض الأحيان يضايك السائقون، أو ينزعج المشاة منك»، ويقولون برّد فعل يراوح «بين تعليقات سلبية، وصولاً إلى تصرفات بدنية أو تحركات مؤذية قد تعرض حياتك للخطر». وأظهرت التجربة أن أموراً كهذه ليست مستبعدة. ففي يونيو الماضي، لقيت الدراجة المحترفة ونوس زرين خاك حتفها بعدما صدمتها سيارة.

وإحساناً لأحبابها، أطلقت مجموعة من حبيبي الدراجات الهوائية في طهران حملة «ركاب سفيد» (دواسة بيضاء) للتوعية بشأن هذه الممارسة، من خلال نشر مقالات عبر موقع إلكتروني.

ويحلم غلام حسين قاسمي، أحد مؤسسي «بيدود»، بأن تصبح إيران بلاد «تقل تلوث» عماده وسائل تعمل بالطاقة الكهربائية، وفق ما يقول لفرانس برس.

لكن هذا الحلم يبقى بعيد المنال، إذ إن تجربة «بيدود» نفسها لا تزال ناشئة ومحدودة لجهة الخيارات التي توفرها، لاسيما غياب علبة تغيير السرعة عن دراجاتها الثقيلة الوزن.

وتتوافر الدراجات البرتقالية اللون عبر منصات خاصة في أماكن عامة، وتستخدم بتفعيل تطبيق إلكتروني، قبل إعادتها إلى أماكن مخصصة لها. وتبلغ كلفة استئجار الدراجة لنصف ساعة ما يوازي عشر سنتات، أي كلفة سيارة أجرة مشتركة لمسافة قصيرة.

استخدام الدراجات في طهران لا يمكن أن يكون شبيهاً بأستردام، لكن يمكن أن يشكل ذلك تجربة جديدة



طهران - يستخدم عمدة طهران بيروز حناجي دراجته الهوائية كل ثلاثاء بلوغ مقر عمله، في محاولة لإعطاء دفع لمسعى الهادف إلى جعل العاصمة الإيرانية صديقة لوسيلة النقل هذه، وهي مهمة شائعة في مدينة تعرف بطرقها المنحدرة وزحمة السير فيها وتلوث هوائها.

أسفل سلسلة جبال البرز، يستخدم سكان طهران الذين يتجاوز عددهم 8 ملايين نسمة، مئات الآلاف من السيارات والحافلات والدراجات النارية للتنقل يوميا، في بيئة تنقصها بنية تحتية ملائمة لوسائل نقل غير تقليدية.

لكن حناجي أطلق بعيد توليه مهامه في أواخر عام 2018، مبادرة «ثلاثاء دون سيارات»، ودعم مبادرة لتأجير الدراجات الهوائية من منصات مخصصة لذلك في طهران، أصلا بذلك في تغيير واقع الإزدحام والتلوث في العاصمة.

ويستعمل حناجي والآتي من خلفية التنظيم المدني، لتعزيز ثقافة ركوب الدراجة.

يقول، «رسمنا اتجاهها جديدا.. لا نقول إن هذا حل، لكنه خطوة على المدى القصير، متاحة، زهيدة الثمن، ومنتجة». وتقوم مبادرة «ثلاثاء دون سيارات» على استخدام العمد ومعاونيه دراجاتهم للحضور إلى مقر عملهم ومغادرتهم.

ويضع المسؤول ما يقوم به ضمن خيارات «للحد نسبيا من الإزدحام والتلوث»، مضيفا، «لا يمكن أن نقارن أنفسنا بالمدن الأوروبية. لن يصبح (استخدام الدراجات في طهران) مثل أمستردام (عاصمة هولندا)، لكن يمكن أن يشكل ذلك تجربة جديدة».

ويشدد على أن السلطات تقوم «بزيادة عدد المسارات الخاصة بالدراجات الهوائية لجعل استخدامها أسهل». وتعرف شوارع طهران بإزدحامها الذي غالبا ما يظللها ضباب دخاني ملوث.

ويشير عمدة المدينة إلى أن أسبابا كهذه وغيرها دفعت بالبلدية لدعم خدمة «بيدود» («بلا دخان» بالفارسية) لاستئجار الدراجات الهوائية.

وانطلقت الخدمة قبل نحو ثلاثة أعوام، وابتدت متوافرة في 147 منصة للاستئجار في طهران، بحسب موقعها الإلكتروني.

ويعيش حناجي في قرية دوكة القريبة من المخيم، فإلماه شريحة والحمامات لم يكتمل بناؤها بعد، ما يجبر اللاجئين على التبرز والتبول في الأرض العشبية حول الغرف.

ويقول المزارع عمر حسين من سكان «القرية 8» «وجود اللاجئين وسط منازل القرية مهدد للبيئة الصحية، فإعدادهم كبيرة دون وجود مرافق صحية».

ويقول جمال آدم، وهو مزارع آخر، «العديد من اللاجئين يعيشون وسط المزارع، ما يهدد المحاصيل بالتلف».

ويقول الشاب سرفراز، وهو بهم بركوب دراجة «بيدود» من ساحة وليعصر «استخدم هذه الخدمة منذ عام وسبعة أشهر، وأنا راض جدا عنها».

ويوضح ابن الثلاثين عاما وهو يقوم بتعقيم مقبض الدراجة، أنه أثر في الآونة الأخيرة استخدام الدراجات على سيارات الأجرة، في ظل أزمة كورونا.

لكن سرفراز يستخدم الدراجة لمسافات قصيرة، وخصوصا للعودة إلى منزله، لأنه يعتبرها غير ملائمة للمسافات الطويلة أو الطرق المنحدرة في المدينة التي يصل فارق الارتفاع فيها إلى 800 متر.

بالنسبة لأخرين مثل نسترن جبارنيا، كانت «بيدود» حافزا لاستخدام الدراجة الشخصية، على الرغم من أن استخدام الإنثا لها يفرض تحديات إضافية.

وتوضح الشابة البالغة 29، أنها تواجه ممارسات شتى مثل «التصفير أو الهتافات الناقدة أو الملاحقة من سيارات تتجاوزني بسرعة فائقة».

ويشير استخدام الإنثا للدراجات الهوائية جدلا في إيران، لاسيما في الأوساط المحافظة أو رجال الدين الذين يرون فيها ممارسة غير لائقة.

ورغم العقبات، يتشبه مزاولو ركوب الدراجات الهوائية بها.

ويقول رضائي «منذ أعوام، ارتدي عدة الأمان الخاصة بركوب الدراجة أو مئزر الطاهي، واعتزم الاستمرار في ذلك».

واقليم شرق السودان لديه تاريخ طويل مع استضافة اللاجئين الإثيوبيين والاريتريين يعود إلى العام 1967 جراء الحرب الإثيوبية الأريتيرية ثم الجفاف، والجاعة التي ضربت إثيوبيا في ثمانينات القرن الماضي.

ويقول المزارع السوداني عيسى حسن الذي يعيش في حديبيت، «أصبح المكان مزدحما، لكن لا بأس هم ضيوفنا».

إلا أنه يشكو من أن تدفق اللاجئين أدى إلى ارتفاع الأسعار في أسواق المنطقة، «أسعار الخضروات والفاكهة مقارنة بالاعداد الكبيرة للاجئين. ويقول «الآن الطلب مرتفع جدا، لذلك ارتفعت الأسعار».

وتسعى السلطات السودانية وجميعيات الإغاثة إلى تجهيز المخيمات وتقديم الغذاء والخدمات الطبية الأساسية لمواجهة التدفق الكبير للفرارين من الحرب. لكن الحكومة السودانية مثقلة بأعباء مشكلاتها الاقتصادية وارتفاع معدلات الفقر خصوصا في ولايتي القضايف وكسلا الواقعتين في شرق البلاد وتضفيان العدد الأكبر من اللاجئين.

# الفقر لم يمنع السودانيين من فتح منازلهم لاستقبال لاجئين إثيوبيين

وصف أحمد عبدالله إسماعيل الذي يعيش في قرية دوكة القريبة من المخيم، حال اللاجئين، «مزد و صولهم كان الخوف باديا على وجوههم والكثير منهم حفاة»، مضيفا «تحسن بهم ونحاول أن نقدم لهم المساعدة بقدر استطاعتنا».

لكن الوضع رغم ذلك صعب جدا في المخيمات، فالإميا شريحة والحمامات لم يكتمل بناؤها بعد، ما يجبر اللاجئين على التبرز والتبول في الأرض العشبية حول الغرف.

ويقول المزارع عمر حسين من سكان «القرية 8» «وجود اللاجئين وسط منازل القرية مهدد للبيئة الصحية، فإعدادهم كبيرة دون وجود مرافق صحية».

ويقول جمال آدم، وهو مزارع آخر، «العديد من اللاجئين يعيشون وسط المزارع، ما يهدد المحاصيل بالتلف».

وفي مركز استقبال «القرية 8» القريبة من معبر اللقي الحدودي بين السودان وإثيوبيا، ابن يلوح الكرم السوداني وحسن الاستقبال حيث قدم السودانيون الاحتياجات الأساسية للنازحين، يؤكد العديد من الإثيوبيين أن المواطنين السودانيين رحبوا بهم وقدموا لهم احتياجاتهم الأساسية.

ويقول اللاجئ آدم يوسف «كثيرون قدسوا لنا طعاما من مزارعهم وبعض الحصار لننام عليها، وسمح لنا البعض باستخدام حماماتهم. كانوا كرماء جدا معنا».

وقرب مخيم أم راكمية الواقع على بعد 80 كيلومترا من الحدود السودانية الإثيوبية، يقوم السكان بجمع تبرعات من الملابس والطعام لتقديمها للاجئين.

وتسعى السلطات السودانية وجميعيات الإغاثة إلى تجهيز المخيمات وتقديم الغذاء والخدمات الطبية الأساسية لمواجهة التدفق الكبير للفرارين من الحرب. لكن الحكومة السودانية مثقلة بأعباء مشكلاتها الاقتصادية وارتفاع معدلات الفقر خصوصا في ولايتي القضايف وكسلا الواقعتين في شرق البلاد وتضفيان العدد الأكبر من اللاجئين.

التابعة للأمم المتحدة، فقد بلغ عدد الإثيوبيين الذين فروا إلى السودان 36 ألفا، ويمكن أن يصل العدد إلى مئتي ألف خلال الأشهر الستة المقبلة.

ويأتي تدفق لاجئي تيغراي في الوقت الذي يعاني فيه السودان من وضع إنساني مزر، نتيجة الصراع والأزمة الاقتصادية المتفاقمة، وفيضانات غير مسبوقة، فضلا عن تفشي كورونا.

وحذرت الأمم المتحدة، الاثنين، من زيادة تدفق النازحين إلى السودان بما يفوق قدراته، مشددة على أن «هناك حاجة ماسة إلى تمويل إضافي» لعملياتها الإنسانية.

الحصول على وجبات طعام يومية، وتقول «سنبقى هنا بضعة أيام. إن عاد الهدوء إلى تيغراي، سنعود، وإذا لم يعد، لا خيار لدينا، سنعيش في مخيم للاجئين».

ويستضيف العديد من سكان منطقة حديبيت على الرغم من فقرهم، لاجئين إثيوبيين فروا من النزاع. وقدم بعضهم المأوى فقط، بينما قدم آخرون الطعام ومياه الشرب.

ويقول يعقوب محمد، مدير مركز استقبال حديبيت، إن المركز استقبل أكثر من 24 ألف لاجئ منذ اندلاع القتال في تيغراي. وبحسب مفوضية اللاجئين



يتقاسمون السقف واللحمة