

نگاهی به تحولات شاخص‌های امنیت انسانی

سعید صادقی جقه*

اشاره:

امنیت انسانی از جمله مهمترین شاخص‌های سنجش احساس امنیت عمومی در هر جامعه است. با اینکه در سال‌های اخیر، برخی از مؤلفه‌های امنیت انسانی در کشور، نظیر میزان تلفات حوادث جاده‌ای، سیر نزولی و امیدوارکننده‌ای داشته است، اما در مقابل، تعداد دیگری از شاخص‌ها، نظیر مؤلفه‌های زیست‌محیطی از وضعیت مناسبی برخوردار نبوده و گاه از مرزهای بحرانی هم عبور کرده‌اند. در نوشتار حاضر ضمن بررسی آمارها و روندهای مربوط به برخی از شاخص‌های امنیت انسانی در کشور، تلاش خواهد شد تا با جلب توجه برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران نسبت به پیامدهای راهبردی این روندها، پیشنهادهایی برای بهبود آنها ارائه شود.

مقدمه

امنیت انسانی به عنوان یکی از مفاهیم نسبتاً جدید و فراگیر حوزه امنیت عمومی، در سال‌های پس از جنگ سرد مورد توجه قرار گرفته است و مفهوم آن به درک و بازتعریف ناامنی‌های جدیدی اشاره دارد که در دهه‌های اخیر زندگی انسان‌ها را تحت تاثیر قرار داده است. در حالیکه امنیت ملی هنوز برای همه جوامع امری حیاتی محسوب می‌شود، توجه به امنیت انسانی هم برای مقابله با ناامنی‌های پیچیده و چندبعدی جدید نیز که مرزهای کشوری و قاره‌ای را در می‌نوردد، ناگزیر گشته است. با اینکه پس از گذشت بیش از دهه از طرح رسمی آن در بنیاد سازمان ملل متحد برای امنیت انسانی هنوز برای آن تعریفی فراگیر از شاخص‌ها و مؤلفه‌های مقایسه‌پذیر ارائه نشده است، اما اصول اولیه و مورد تصدیق

همگانی آن عبارتند از زندگی توأم با کرامت و دور از ترس و نیاز، که با مقوله‌ها و شاخص‌هایی نظیر میزان امنیت زیستگاهی، در امان بودن از بحران‌ها و بلاهای طبیعی و غیرطبیعی مثل زلزله، سیل، آلودگی هوا، آتش‌سوزی، میزان حوادث و تصادفات رانندگی، برخورداری از امنیت سلامت و ... تعریف می‌شود. همه دولت‌های عضو بنیاد سازمان ملل متحد، از جمله ایران، موظف شده‌اند که امنیت انسانی را در حوزه‌های مختلف اجتماعی، سیاسی، اقتصادی، شخصی، غذایی، بهداشتی و زیست‌محیطی فراهم نمایند. در مطلب حاضر، ضمن ارائه آمارهای معتبر و روزآمد، تحولات برخی از مهمترین مقوله‌های امنیت انسانی در ایران نظیر حوادث مرتبط با حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و هوایی، آلودگی‌های محیطی و امنیت زیست‌محیطی مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

امنیت حوزه حمل و نقل

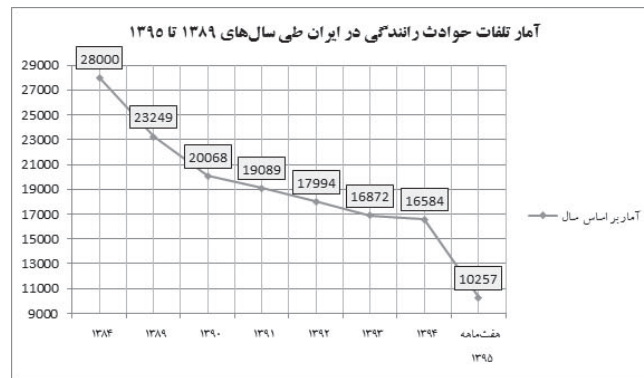
حوادث جاده‌ای و تصادفات رانندگی از مهمترین عوامل مرگ و میر به شمار رفته و مدیریت و میزان آنها و نحوه مدیریت آنها می‌تواند شاخصی گویا برای امنیت انسانی باشد. این گونه تصادفات، سالانه بیش از یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر را در جهان به کام مرگ کشانده و بیش

رانندگی در هفت‌ماهه گذشته نیز می‌توان دریافت که در همین ماه‌های گذشته از سال، به طور متوسط هر ساعت دو نفر ایرانی جان خود را در تصادفات رانندگی از دست داده‌اند. اما نکته قابل تأمل این است که افزایش خودروها و افزایش تعداد کسانیکه در سال‌های اخیر گواهینامه رانندگی دریافت کرده‌اند، معمولاً در بررسی میزان حوادث رانندگی و تلفات ناشی از آن چندان مورد توجه قرار نمی‌گیرد. به عنوان مثال، در عرض دهه بین ۱۳۸۴ تا پایان ۱۳۹۴، شمار خودروها در کشور از هفت میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه رسیده و تعداد دارندگان گواهینامه رانندگی نیز از ۱۸ میلیون و ۴۰۰ هزار نفر به ۳۴ میلیون و ۸۰۰ هزار نفر افزایش یافته است. زمانی که این ارقام افزایش‌یابنده را در کنار آمار کاهش یافته تلفات ناشی از حوادث رانندگی بگذاریم، روند مثبت موجود مشخص‌تر می‌شود که از طریق تلاش سازمان‌های دخیل و بهبود فرهنگ رانندگی و بهنگام‌ترشدن جرایم رانندگی، بهبود راه‌ها و اصلاح نقاط حادثه‌خیز و بهبود وضعیت فنی وسایل نقلیه تحقق یافته است.

با وجود اقدامات اصلاحی مذکور، هنوز تخلف‌های رانندگی در میزان بسیار بالایی روی می‌دهد؛ چنان‌که در آذرماه سال جاری، جانشین رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ‌ضمن اعلام افزایش ۳۰ درصدی برخورد پلیس راهور با تخلف توقف در محل پارک ممنوع و پارک دوبله، از میانگین ثبت روزانه ۵۳۰۰ مورد جریمه خبر داد. از همین روست که حوادث رانندگی در حال حاضر و پس از سکت قلبی و سکت مغزی، رتبه سوم را در

از ۵۰ میلیون نفر نیز مصدوم به جا می‌گذارد، که بیش از ۹۰ درصد آنها شهروندان کشورهایی با درآمد پایین یا متوسط هستند. با اینکه در دهه ۱۹۹۰، تصادفات رانندگی نهمین عامل مرگ و میر در دنیا بود، اما بر اساس برآوردها، در دهه ۲۰۲۰ به رتبه سوم عوامل مرگ و میر در دنیا ارتقاء خواهد یافت. به دلیل اینکه حدود نیمی از کشته‌های تصادفات رانندگی، در سنین ۱۵ تا ۴۵ سالگی قرار دارند، تصادفات رانندگی نه تنها زندگی افراد را در معرض خطر قرار می‌دهد، بلکه جوامع را نیز از نیروهای کار و تولید محروم می‌سازد.

در سال‌های اخیر برنامه‌های مختلفی برای کاهش تلفات تصادفات رانندگی در ایران اجرا شده که نتیجه آن کاهش حدود ۱۰ هزار نفری میزان تلفات ناشی از حوادث ترافیکی بوده؛ به طوری که، همانطور که در جدول ذیل آمده است، میزان تلفات مزبور، از ۲۸ هزار نفر در سال ۱۳۸۴، به کمتر از ۱۸ هزار نفر در سال ۱۳۹۳ رسید و در سال ۱۳۹۴ نیز به حدود ۱۶۶۰۰ کاهش یافت. بر اساس تازه‌ترین آمار سازمان پزشکی قانونی، رقم کشته‌های تصادفات ترافیکی در هفت‌ماهه سال ۱۳۹۵ به ۱۰۲۵۷ رسید که نسبت به مدت مشابه سال گذشته (۱۰۵۴۲ نفر) ۲/۷ درصد کاهش نشان می‌دهد. البته از سوی دیگر، میزان مصدومین در این مدت حدود ۲۱۰ هزار نفر بوده است که نسبت به مدت مشابه در سال گذشته (۱۹۵ هزار نفر) حدود ۷/۴ درصد رشد داشته است، که بیانگر کاهش تصادفات منجر به فوت و افزایش تصادفات منجر به مصدومیت است.



با اینکه روند تلفات ناشی از حوادث رانندگی در کشور رو به کاهش بوده است، اما این میزان هنوز با میانگین‌های جهانی فاصله زیادی دارد و بر اساس آمارهای منتشر شده توسط سازمان بهداشت جهانی، ایران هنوز جزو کشورهایی است که از نظر رانندگی خطرناک محسوب می‌شوند. با نگاهی به آمار کشته‌های حوادث



عملکرد ناقص سیستم ترمز اتوماتیک و نیز ناکارآمدی سامانه‌های کنترلی مسیر رخ داد و طی آن، قطار سمنان - مشهد با قطار تبریز - مشهد که به دلیل یخ‌زدگی ترمزهایش در مسیر توقف کرده بود، برخورد کرد که به آتش‌سوزی هر دو قطار منجر شده و مرگ ۴۵ تن و مصدومیت بیش از ۱۰۰ تن از مسافرانی را رقم زد که عازم زیارت حرم رضوی بودند. با اینکه هنوز گزارش نهایی سازمان‌های ذی‌ربط درباره این حادثه منتشر نشده است، اما برخی گزارش‌ها از ناکارآمد بودن سامانه کنترلی مورد استفاده در مسیر (CTC) خبر دادند. به عنوان مثال، یکی از نمایندگان مجلس از بروز ۴ هزار خطای سامانه مزبور در عرض ۱۸ ماه گذشته خبر داده و آن را نشانه‌ای از نامناسب بودن آن برای ایران دانست. بدیهی است که تعداد خطاهای مزبور (در صورت واقعیت داشتن) مأموران مسیر را نسبت به اخطارها و علائم صادره از آن سامانه بی‌تفاوت و مردد می‌سازد که در اتفاق اخیر نیز همین امر رخ داده است. متعاقب این رویداد، مقام معظم رهبری و برخی از مراجع عظام نسبت به این حادثه تلخ واکنش نشان داده و ضمن بی‌ارتباط دانستن آن با موضوعاتی نظیر تقدیر الهی، خواستند از این‌گونه حوادث به آسانی عبور نکرده و حل ریشه‌ای آنها را در اولویت خود قرار دهند.

در حوزه حمل و نقل هوایی، کمتر کسی است که نسبت به قدیمی بودن ناوگان هوایی کشور تردید داشته باشد. بر اساس گزارش‌های مختلف، از جمله اعلام وزیر راه و شهرسازی (تیر ۱۳۹۵) متوسط عمر کل ناوگان کشور نزدیک به ۲۴ سال است؛ در حالیکه عمر متوسط برخی شرکت‌های هواپیمایی در منطقه نظیر امارات حدود شش سال و عمر متوسط هواپیماهای شرکت لوفت‌هانزا ۱۱ سال است. با توجه به اینکه حدود نیمی از ۲۶۶ هواپیمای موجود در ناوگان هوایی ایران به دلیل قدیمی بودن و فقدان سرویس مورد نیاز زمین‌گیر شده است و باقی هواپیماها نیز با برخی نواقص به کار مشغولند، دولت یازدهم در دوره پسابرجام در پی نوسازی این ناوگان برآمده است. علاوه بر کندی‌هایی که در تحریم‌های باقی‌مانده ایالات متحده ریشه دارند، برخی گروه‌های رقیب دولت نیز با مغتنم‌شمردن فرصت سعی کرده‌اند با دو قطبی کردن فضا و غیرضروری دانستن خرید هواپیما، آن را کاری لوکس جلوه دهند در حالیکه همانطور که گفته شد، بسیاری از هواپیماهای فعال در این حوزه از عمر مفید خود فاصله گرفته‌اند و خدمت‌رسانی آنها علاوه بر آنکه متضمن خطرات جانی برای

میان عوامل مرگ و میر ایرانیان به خود اختصاص داده است. در این میان نکته قابل تأمل این است که ناامنی حاصل از احتمال تصادف، به سواره‌ها محدود نمانده و بلکه عابرن پیاده را نیز در بر می‌گیرد؛ به طوریکه بر اساس اعلام رئیس پیشین پلیس راهور تهران (مهر ۱۳۹۵)، بالغ بر ۲۲ درصد از جان‌باختگان تصادفات درون شهرها را عابرن پیاده تشکیل می‌دهند که عدم آگاهی یا عدم توجه عابرن به قوانین حمل و نقل شهری، نقصان در معماری گذرگاه‌های سواره و پیاده و نیز عدم رعایت رانندگان، جزو اصلی‌ترین دلایل این وضعیت شمرده می‌شوند. موتورسیکلت‌ها که بیش از ۱۱ میلیون دستگاه را شامل می‌شوند، از جمله مؤلفه‌های بسیار مهم ترافیک شهری هستند که حوادث زیادی را رقم می‌زنند. با اینکه در آبان ماه گذشته رئیس پلیس راهور از کاهش ۲۶ درصدی تصادفات موتورسیکلت در شش ماه گذشته خبر داد، اما همین مقام یادآور شد که فقط در سال گذشته ۳۷۰۰ موتورسوار جان خود را در تصادفات رانندگی از دست داده‌اند که به این معناست که روزانه ۱۰ موتورسوار در کشور جان خود را در تصادفات رانندگی از دست می‌دهند. اگر این آمار را در کنار آمارهایی بگذاریم که نقش هر موتورسیکلت را در آلودگی هوا به طور میانگین ۸ برابر یک خودرو می‌دانند، معضلات پیچیده و چندلایه مرتبط با فعالیت موتورسیکلت‌ها روشن‌تر می‌شود.

در حوزه حمل و نقل ریلی، یکی از دلخراش‌ترین موارد ناشی از عدم توجه به مقررات و دستورالعمل‌ها، در اوایل آذر ۱۳۹۵، در نتیجه اشتباه عامل انسانی و نیز



شهروندان است، بسیاری از فرصت‌های شغلی را از کف ایرانیان ربوده و در اختیار شرکت‌های هواپیمایی منطقه قرار می‌دهد. در هر حال انتظار می‌رود در ماه‌های آتی با تحقق قراردادهای منعقد، صنعت هوایی کشور ضمن افزایش امنیت پروازها، به تدریج جایگاه خود را در بازار سفر باز یابد.

استانداردهای ایمنی و حوادث غیرمترقبه

عدم رعایت استانداردهای ایمنی در محیط‌های مختلف شغلی، علاوه بر این که یکی از مهمترین علل جان‌باختن تعداد قابل توجهی از نیروهای فعال کشور است، نشانه‌ای ناگوار از تداوم وضعیتی است که در آن، عدم رعایت قوانین و دستورالعمل‌ها به یک هنجار تبدیل شده است. در ماه‌های گذشته از سال جاری، اخبار متعددی از مصدومیت یا جان‌باختن تعدادی از هموطنان بر اثر عدم رعایت استانداردهای ایمنی گزارش شده است. سقوط متعدد داربست‌ها و جرثقیل‌های ساختمانی که سال پیش (مهر ۱۳۹۴) معاون شهرسازی شهرداری تهران از استاندار بودن فقط ۲۱ درصد آنها خبر داده بود، زخمی شدن دانش‌آموزان در میدان تیر بجنورد (فروردین ۱۳۹۵)؛ فروریختن پل تازه‌ساز در دزفول در اثر بارندگی (اردیبهشت ۱۳۹۵) در حالیکه در نزدیکی آن پل ۱۷۰۰ ساله‌ای که از زمان ساسانیان باقی مانده است آسیبی ندید؛ قطعه‌قطعه شدن بدن یک دختر بچه در پمپ سنگین حوضچه‌ای در بوستان کوهسار تهران در اثر بی‌مبالاتی مأموران فنی (خرداد ۱۳۹۵)، موارد متعدد نشست آب و ایجاد خسارت در تأسیسات مهم شهری نظیر تونل توحید یا برج میدان آزادی تهران از جمله مواردی بوده‌اند که در ماه‌های اخیر و به دلیل بی‌توجهی به استانداردها روی داده‌اند.

در این میان مجموعه‌ای از حوادث نیز در پروژه‌های عمرانی پایتخت روی داده است که با توجه به تمرکز اداری و سیاسی تهران، زنگ خطر را برای هر ناظر دلسوزی به صدا در می‌آورد. از جمله مهمترین موارد در این خصوص، می‌توان به ریزش تأسیسات مرتبط با تونل مترو در محله شهران تهران (شهریور ۱۳۹۵) اشاره کرد که با مرگ دو تن از کارگران و هراس شدید ساکنان همراه بود. متعاقب ریزش مزبور، لوله گاز شهری هم با شکستگی و نشستی مواجه شده و آتش‌سوزی عظیمی روی داد. نکته قابل تأمل اینکه، به‌رغم حضور نیروهای شش ایستگاه آتش‌نشانی در محل، خاموش کردن شعله‌های آتش بیش از سه ساعت طول کشید، که یکی از علل آن

فاصله بسیار طولانی ۴۰ دقیقه‌ای میان زمان حادثه و بسته‌شدن فلکه گاز منطقه بود. اگر این موضوع را در نظر بگیریم که رخداد مزبور در نیمه شب و خلوتی گذرگاه‌های شهری روی داده بود، انتظار می‌رود مسئولان مربوطه با بررسی دقیق علت این تأخیر، راهبردی کارآمد برای مقابله با حوادث مشابه در مواقع شلوغی خیابان‌ها اتخاذ کنند. ریزش کارگاه مترو در ایستگاه کوهسار (شهریور ۱۳۹۵)، حادثه در کارگاه تونل متروی کیانشهر (شهریور ۱۳۹۵) و ریزش تونل متری قیام (مهر ۱۳۹۵) از دیگر حوادث مرتبط با پروژه‌های عمرانی شهر تهران بود که با کشته‌شدن و مصدومیت چندین تن از کارگران همراه بوده است. تعداد این رویداد به جایی رسید که در مهرماه ۱۳۹۵ رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران از ارائه تذکر کتبی این شورا به شرکت بهره‌برداری مترو مبنی بر لزوم کنار گذاشتن روش‌های سنتی در ساخت و ساز مترو خبر داد.

عدم رعایت استانداردهای ایمنی به پروژه‌های شهری محدود نمانده و در امور روزمره‌ای نظیر ایمنی آسانسورها نیز مشاهده می‌شود که جان شهروندان را به صورت روزانه در معرض خطر قرار می‌دهد. عدم رعایت استانداردهای لازم در طراحی و نصب آسانسورها از جمله عواملی است که موجب مصدومیت و کشته‌شدن تعدادی از شهروندان می‌شود اما به‌رغم هشدارهای لازم، بسیاری از آسانسورهای فعال در ادارات و سازمان‌های دولتی نیز از استاندارد لازم فاصله دارند. در خردادماه ۱۳۹۵ اداره کل استاندارد تهران اعلام کرد حتی آسانسور سازمان ملی استاندارد هم فاقد معیارهای فنی و ایمنی بوده و در



وسایل مورد استفاده و یا عدم توجه به دستورالعمل‌های ایمنی رخ داده است. این میزان در شش ماهه نخست سال ۱۳۹۴ حدود ۱۵۶ نفر بود که به نظر می‌رسد در سال جاری با افزایش قابل توجه مواجه باشد. در این میان، استان تهران با ۵۳ نفر مرگ بر اثر گاز گرفتگی، نزدیک به یک چهارم کل آمار مزبور را به خود اختصاص داده است که بیانگر ناکاستی‌های اساسی در این حوزه است. بر اساس آمارهای سازمان پزشکی قانونی کشور، ۱۰۱۸ تن از شهروندان در هفت ماهه سال ۱۳۹۵ بر اثر سوختگی جان خود را از دست داده‌اند. این رقم در شش ماهه اول سال ۱۳۹۴، ۹۸۵ نفر بود که اگرچه به دلیل تفاوت در مبنای زمانی آمارها مقایسه، اندکی دشوار می‌شود، اما به نظر می‌رسد نسبت به سال گذشته تفاوت خاصی نداشته باشد. با اینکه سال گذشته آمار مردان و زنانی که به خاطر سوختگی جان خود را از دست داده بودند، تقریباً برابر بود، اما در هفت ماهه نخست سال، این رقم برای مردان ۵۸۱ مورد و برای زنان ۴۳۷ مورد بوده است که حاکی از افزایش میزان مرگ مردان در اثر سوختگی است. به عنوان یکی دیگر از حوادثی که به خاطر بی‌توجهی به دستورالعمل‌های ایمنی رخ می‌دهد، باید به مرگ و میر ناشی از غرق‌شدگی اشاره کرد که در هفت ماهه نخست سال ۱۳۹۵ باعث جان‌باختن ۷۰۶ نفر از ایرانیان شده است؛ که نسبت به آمار مربوط به شش ماهه نخست سال ۱۳۹۴ (۵۸۴ نفر) افزایشی قابل توجه دارد. استان مازندران با ۱۲۶ نفر، بیشترین مرگ ناشی از غرق‌شدگی را داشته و استان‌های خوزستان (۹۸ نفر)، گیلان (۶۴ نفر) و فارس (۴۱ نفر) در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند.

بیماری‌های حاصل از آلودگی‌های محیطی

موضوع آلودگی شهرها یکی دیگر از عوامل تهدیدکننده امنیت انسانی در کشور است. بر اساس برآوردها، در حال حاضر بیش از ۳۰ درصد آلودگی‌های تهران ناشی از تردد موتورسیکلت‌هایی است که طبق اعلام مسئولان ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران، مراجعه‌شان به مراکز معاینه فنی بسیار پایین است. خسارت مادی آلودگی هوا برای کشور بسیار قابل تأمل است، چنان که برخی کارشناسان، برپایه محاسبات مبتنی بر گزارش‌های بانک جهانی، خسارت ناشی از آلودگی هوا در ایران را ۲۳ میلیارد دلار برآورد کرده‌اند. از سوی دیگر، اگرچه ارتباط مستقیمی بین آلودگی هوا و افزایش بیماری‌ها یا مرگ و میرها یافت نشده است، اما بسیاری

جریان بازرسی آسانسور دستگاه‌های دولتی پلمپ شده است. با اینکه سال گذشته نیز، این سازمان اعلام کرده بود در بازرسی از ۴۰۰ آسانسور فعال در دستگاه‌های دولتی و مراکز عمومی، فقط هشت آسانسور منطبق با استاندارد بوده‌اند، هنوز بسیاری از این مراکز از آسانسورهای معیوب استفاده می‌کنند که وجود نام برخی سازمان‌ها نظیر دانشگاه‌های علوم پزشکی شهیدبهشتی، علامه طباطبایی، تربیت مدرس، صنعتی شریف، الزهرا، بیمارستان‌هایی نظیر نجمیه، لقمان حکیم، دی، طالقانی، میلاد، ساسان، وزارتخانه‌ها و نهادهایی نظیر وزارت تعاون و رفاه، وزارت اقتصاد و دارایی، سازمان اسناد ملی، کتابخانه ملی، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی، صندوق بازنشستگی، سازمان هلال احمر و فرودگاه مهرآباد بیانگر عمق بی‌توجهی به این استانداردها و اخطارهای سازمان استاندارد است. در تازه‌ترین مورد از این حوادث، سقوط آسانسور در دانشگاه شریف (مهر ۱۳۹۵) مصدومیت جدی شش تن از اساتید این دانشگاه را در پی داشت. در شهریور ۱۳۹۵ نیز مدیرکل پدافند غیرعامل خراسان رضوی ضمن اعلام عدم امنیت سازه‌های حاشیه شهر مشهد، از احتمال ریزش کل این مناطق با یک زلزله پنج ریشتری خبر داده و نیز تأکید کرد که ۴۰ برج مشهد در معرض آتش‌سوزی کنترل‌نشده قرار دارند.

همچنین بنا به اعلام سازمان پزشکی قانونی کشور، در هفت ماهه سال ۱۳۹۵، ۲۲۷ نفر از شهروندان ایرانی به علت مسمومیت با گاز منوکسید کربن جان خود را از دست داده‌اند که اغلب به خاطر استاندارد نبودن



معمولی) بر ناباروری، تضعیف سیستم ایمنی و سرطان‌زایی است. در صورت انجام آزمایش‌های بیشتر و دقیق‌تر در این خصوص، انتظار می‌رود امر ارسال پارازیت و تصمیم‌گیری درباره شدت آن با تحولاتی همراه شود.

نتیجه‌گیری

در سال‌های اخیر، تعداد قابل توجهی از شاخص‌های امنیت انسانی در کشور، نظیر تلفات حوادث جاده‌ای سیر نزولی داشته است، اما در مقابل، بسیاری از شاخص‌های دیگر، نظیر شاخص‌های زیست‌محیطی از مرزهای بحرانی هم عبور کرده و توجه فوری برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران را می‌طلبد. بهبود وضعیت شاخص‌های امنیت انسانی، نظیر شاخص‌های زیست‌محیطی از یک سو نیازمند فرهنگ‌سازی گسترده و یا اصلاح و تغییر قوانین بوده و از سوی دیگر نیازمند برنامه‌ریزی دقیق، بهنگام و تأمین مالی مطلوب می‌باشد. با توجه به بهبود روابط بین‌المللی و اوضاع اقتصادی کشور در دوره پس‌ابرجام، انتظار می‌رود دولت بتواند برنامه‌های مطلوبی را برای بهبود شاخص‌های امنیت انسانی طراحی و اجراء نماید که بهبود وضعیت صنایع آلاینده، افزایش ایمنی خودروهای تولید داخل، افزایش همکاری‌های بین‌المللی برای برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های زیست‌محیطی و توجه بیشتر به پیامدهای اقداماتی نظیر ارسال پارازیت بر روی سلامت شهروندان از جمله مهمترین آنها به شمار می‌آیند.

از کارشناسان با بررسی قرائن موجود، تأکید می‌کنند که آلودگی هوا می‌تواند با ایجاد زمینه یا تشدید بیماری‌های تنفسی، ریوی، ناراحتی‌های قلبی و سرطان موجب مرگ شهروندان شود. پیش از این رئیس سازمان حفاظت محیط زیست نیز ضمن انتقاد از عدم اجرای مصوبات کاهش آلودگی از سوی برخی دستگاه‌ها از احتمال ارتباط بیماری‌هایی نظیر سرطان و سقط جنین با آلودگی هوا خبر داده و به آماری از سازمان بهداشت جهانی اشاره کرده بود که از ارتباط یک مرگ از هر هفت مرگ با آلودگی هوا خبر می‌داد. هرچند که بنا به اعلام رئیس مرکز سلامت محیط و کار وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی (آذر ۱۳۹۵)، از سال ۱۳۹۲ به این سو، مرگ به علت آلودگی هوا در افراد بالای ۳۰ سال روند کاهشی یافته است، اما در آذرماه ۱۳۹۵ برخی متخصصان بیماری‌های ریوی از ابتلای برخی تهرانی‌ها به «سیاه‌ششی» خبر دادند که عموماً مختص کارگران معدن است. همچنین، در آذر ۱۳۹۵ مدیر عامل سازمان بهشت زهرا اعلام کرد که هم‌زمان با آلوده‌ترین هفته تهران در سال جاری که با تعطیلی برخی مقاطع تحصیلی همراه بود، بیشترین عامل فوتی شهروندان تهرانی انفارکتوس یا سکته قلبی بوده است.

در کنار آلودگی هوا، موضوع اثرگذاری پارازیت‌ها بر سلامت مردم نیز از برجسته‌ترین مسائل مرتبط با امنیت انسانی در کشور به ویژه در کلان‌شهرها، بوده است که مهمترین دلیل آن نیز فقدان اطلاعات شفاف در خصوص مرجع ارسال پارازیت، استانداردها و معیارهای به کار گرفته‌شده در تعیین قدرت و جهت امواج، مرجع ناظر بر ارسال امواج و آثار بهداشتی و زیست‌محیطی این امواج بر سلامت شهروندان بوده است. پیش از این کارگروهی متشکل از معاون وزیر بهداشت، معاون سازمان محیط زیست و معاون سازمان انرژی اتمی در وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات برای بررسی جوانب این موضوع تشکیل شده بود، اما گزارشی از بررسی‌های آنها منتشر نشد و برخی مسئولان نیز، نظیر رئیس سازمان حفاظت از محیط زیست، در موقعیت‌های مختلف ضمن اشاره به آسیب احتمالی امواج و تشعشعات در اختلالات فیزیولوژیکی، روانی، سرطان و سقط جنین، اظهار نظر در مورد آن را نیازمند مطالعه و بررسی دانسته بودند. در آذرماه ۱۳۹۵، رسانه‌ها گزارشی از یافته‌های پژوهشی را منتشر ساختند که در دانشگاه علوم پزشکی شیراز انجام شده و مؤید تأثیر امواج شدید الکترومغناطیس (شدیدتر از پارازیت‌های