



سه‌شنبه ۷ مهر ۱۴۰۵ شماره ۹۱۳۵

irannewsppaper irannewsppaper

گزارش

مرحان قندی

گروهٔ اجتماعی

رئیس جمهوری با توجه به ضرورت مدیریت مصرف پزین و اصلاح الگوی مصرف سوخت، از همه دستگاه‌های دولتی خواست یک روز در هفته را به‌عنوان «روز بدون خودرو» برای کارکنان در دستور کار قرار بدهند؛ دسترسی که خیلی زود از مرز بخشنامه‌های اداری عبور کرد و به متن تحولات اجتماعی رسید. حالا سه‌شنبه‌ها دیگر برای کارمندان دولت صرفاً یک روز کاری معمولی نیست؛ چرا که از پارکینگ‌های خلوت وزارت ورزش، محیط‌زیست و سایر نهادهای اجتماعی در پایتخت تا کلان‌شهرهایی مثل اصفهان، شیراز، مشهد و اراک این پویش به نمادی از همگرایی اداری برای مهار ناترازی انرژی تبدیل شده است. این تغییر رویکرد مدیریتی، در خیابان‌های شلوغ شهر هم روانی متفاوت از دیگر روزهای هفته رقم زده و توانسته جرقه‌های امیدبخشی در رفتار ترافیکی و تعاملات اجتماعی روشن کند؛ هرچند این حرکت که با انگیزه صرفه‌جویی در سوخت آغاز شده و در حال بازتعریف تعهد شهروندی بدنه دولت است، برای رسیدن به نقطه مطلوب و تثبیت این سبک زندگی، نیازمند تقویت زیرساخت‌های شهری و همراهی مستمر مسئولان است.

در وزارت ورزش و جوانان با تأکید احمد دبنامالی، وزیر ورزش و جوانان و در پی دستور رئیس جمهوری روزهای سه‌شنبه به این طرح اختصاص داده شده است. یکی از کارکنان وزارت ورزش و جوانان با اشاره به اجرای طرح «سه‌شنبه‌های بدون خودرو» برای چندمین هفته پیاپی در این وزارتخانه می‌گوید: «این برنامه فرصتی است تا سهم خودمان را در کاهش مصرف سوخت و ترویج استفاده از حمل‌ونقل عمومی ادا کنیم.»

او می‌گوید: «امروز برای سومین سه‌شنبه متوالی، کارکنان با خودداری از استفاده از خودروهای شخصی در اجرای این طرح مشارکت کردند. هرچند تغییر عادت‌های روزمره زمان می‌برد، اما وقتی این تصمیم به‌صورت جمعی اجرا شود، اثر آن بیشتر دیده می‌شود. البته بر اساس دستور ابلاغ‌شده به دستگاه‌های اجرایی، اداره‌ها موظف شده‌اند با اتخاذ تدابیر لازم، برای رفت‌وآمد کارکنان زمینه استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی را فراهم کنند.»

این کارمند درباره میزان همراهی کارکنان با اشاره به وضعیت پارکینگ وزارتخانه توضیح می‌دهد: «مقایسه پارکینگ در روز دوشنبه با امروز که سه‌شنبه است، نشان می‌دهد خودروهای شخصی بسیار کمتری در محل حضور دارند. پارکینگ که روز گذشته محل استقرار خودروهای کارکنان بود، امروز تقریباً خالی است.» البته مسئولان در میان دغدغه‌های ترافیکی باید به تجربه کسانی که با وجود تمام محدودیت‌ها، انتخاب کرده‌اند در این مسیر هم قدم شوند، توجه کنند چون بسیار راهگشاستی، پریا، معلم دبیرستان و ساکن محله ستارخان، از آن دسته جوانانی است که سال‌هاست دوچرخه را به‌عنوان وسیله اصلی تردد خود انتخاب کرده‌تا الگویی عملی برای دانش‌آموزانش باشد. او درباره تجربه‌اش به‌عنوان یک زن

با تکیه بر ابلاغیه رئیس جمهوری برای مقابله با ناترازی انرژی و راه‌اندازی پویش «روز بدون خودرو»

سه‌شنبه‌های متفاوت شهر

دوچرخه‌سوار می‌گوید: «من عاشق پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری‌ام و سال‌هاست سعی می‌کنم تا جای ممکن از خودروی شخصی استفاده نکنم. اما حقیقت این است که هر بار پا گذاشتن به خیابان برای من یک میدان جنگ روانی است؛ از ناهمواری موزیک‌های پیاده‌رو که امنیت راه رفتن را می‌گیرد تا هجوم مونوسیکلت‌هایی که پیاده‌رو را پیست سرعت کرده‌اند و فقدان روشنایی کافی در زیرگذرها که حس ناامنی ایجاد می‌کند.»

در سوی دیگر این پویش، دیدگاه‌های مدیران اجرایی قرار دارد که با واقعیت‌های بودجه و سیاست‌گذاری شهری دست‌وپنجه نرم می‌کنند. یکی از کارشناسان برنامه‌ریزی شهری و مسئولان توسعه زیرساخت، با اشاره به پارادوکس‌های موجود در سیاست‌گذاری‌های کلان می‌گوید: «ما در شهرداری با یک چالش ساختاری مواجهیم؛ از یک سو معاونت حمل‌ونقل بر توسعه مسیرهای دوچرخه و پیاده‌روی تأکید دارد، اما در سوی دیگر، شاخص‌های ارزیابی عملکرد و بودجه‌ریزی همچنان به نفع پروژه‌های عمرانی بزرگ‌مقیاس، مثل احداث پل‌ها، بزرگراه‌ها و زیرگذرها تنظیم می‌شود.»

او با انتقاد سازنده از اولویت‌بندی منابع مالی توضیح می‌دهد: «وقتی ردیف‌های بودجه برای یک تقاطع غیرهمسطح خودرویی با مبالغ کلان بسته می‌شود، بودجه در نظر گرفته شده برای مسیرهای ایمن دوچرخه در برابر آن بسیار ناچیز است. تا زمانی که این عدم توازن در تخصیص منابع وجود داشته باشد، نمی‌توان انتظار داشت که سه‌شنبه‌های بدون خودرو به اولویت اصلی تبدیل شود.» او درباره معطل نگهداری و امنیت این مسیرها تأکید می‌کند: «فرهنگ سازی فقط با چاپ پوستر و تیزرهای تلویزیونی محقق نمی‌شود؛ فرهنگ در بطن کالبد ایمن و قانون‌مدار شهر متولد می‌شود.» او با تأکید بر ضرورت اصلاحات کالبدی می‌گوید: «پیشنهادهای ما این است که مدیریت شهری بیش از تمرکز بر اقدامات نمادین، بر اصلاحات زیرساختی، ایمن‌سازی مسیرها و جدیت در اعمال قانون توسط پلیس راهور متمرکز شود.»

پیوند عاطفی شهروندان با شهر

مصطفی آبروشن، جامعه‌شناس، با تأکید بر اینکه پویش «سه‌شنبه‌های بدون خودرو» ظرفیتی بسیار فراتر از یک هد فکشداری زیست محیطی یا ترافیکی دارد، می‌گوید: «این گونه حرکت‌ها پیش از هر چیز، نوع رابطه شهروندان با شهر را بازتعریف می‌کنند. هنگامی که یک شهروند به‌جای نشستن پشت فرمان، در خیابان قدم می‌زند، رکاب می‌زند یا وسایل نقلیه عمومی جابه‌جا می‌شود، شهر را نه فقط به‌عنوان مجموعه‌ای از سازه‌ها و معابر بتنی، بلکه به‌عنوان فضایی زنده، اجتماعی و متعلق به خود تجربه می‌کند. در چنین بستری، انسان شهری از یک مصرف‌کننده صرف به شریک واقعی شهر تبدیل می‌شود.»

آبروشن با اشاره به اینکه حس تعلق عاطفی



برش

تمرین اعتماد عمومی و نمایش هم‌سطحی مسئولان با مردم
آبروشن در تشریح کارکرد این پویش بر ترمیم اعتماد اجتماعی می‌گوید: «اعتماد عمومی با تبلیغ یا سخنرانی صرف شکل نمی‌گیرد. زمانی که یک شهروند می‌بیند مسئول با مدیر شهری نیز در روز سه‌شنبه خودروی شخصی را کنار می‌گذارد و هم‌قدم با مردم از اتوبوس، مترو یا دوچرخه استفاده می‌کند، دیوار نمادین میان مسئول و شهروند ترک برمی‌دارد و پیامی سرشار از همدلی ارسال می‌شود؛ اینکه مدیران هم از این همگرایی را بستر تقویت سرمایه اجتماعی می‌داند و می‌گوید: «وقتی هر شهروند می‌بیند همسایه، همکار و مدیرانش دست به یک اقدام نمادین مشترک زده‌اند، حس می‌کند بخشی از یک جریان امیدبخش جمعی است. هرچند اعتمادسازی، روندی مستمر است که به شفافیت و پاسخگویی مداوم نیاز دارد، اما سه‌شنبه‌های بدون خودرو می‌تواند یک تمرین دلگرم‌کننده برای این همبستگی باشد؛ جرقه‌ای امیدبخش که در آن شهروند می‌بیند همکاری‌اش در کف خیابان نتیجه‌بخش است و این یعنی تقویت همان سرمایه اجتماعی که شهر ما به آن نیاز دارد.»

زمانی جوانی می‌زند که فرد حس کند در فضای عمومی حضور دارد و دیده می‌شود، می‌گوید: «مشارکت داوطلبانه در این پویش حامل پیامی روشن است؛ اینکه شهرها فقط برای تاخت‌وتاز خودروها و ساخت بزرگراه‌ها نیستند، بلکه انسان‌ها باید در متن طراحی و زیست روزمره آن سهم داشته باشند. به همین دلیل، سه‌شنبه‌های بدون خودرو می‌تواند به شهروندان حس ارزشمند صاحب‌خانه بودن ببخشد.» او توجه به بازخوردها را شرط تثبیت این حس می‌داند و می‌گوید: «البته این حس تعلق با بخشنامه و شعار ماندگار نمی‌شود، این حس حاصل احترام متقابل، مشارکت واقعی و پاسخگویی دلسوزانه مدیریت شهری به مطالبات و پیشنهادهای مردم است.»
این استاد دانشگاه می‌گوید: «خودروهای شخصی، یوزره در کلان‌شهرهای شلوغ، نوعی فضای خصوصی متحرک ایجاد کرده‌اند که پیوند انسان را با محیط پیرامون جدا می‌کند؛ فرد از خانه‌وارد این اتاق فلزی می‌شود و بی‌آنکه

خانواده‌ها مخاطب فانوس هستند

دبیر قرارگاه پیشگیری از خودکشی استان تهران با اشاره به گسره دیگری از مخاطبان این پلتفرم می‌گوید: «گاهی فرد خودش در معرض خطر نیست اما یکی از اعضای خانواده، دوست، دانش‌آموز یا فردی که با او ارتباط است، نشانه‌هایی نشان می‌دهد و فرد نمی‌داند چگونه باید با او برخورد کند.» به گفته او، برای این گروه نیز آموزش‌ها، توصیه‌ها و بروشورهای لازم در پلتفرم پیش‌بینی شده است تا افراد بتوانند درباره نشانه‌های هشدار و نحوه کمک به فرد در معرض خطر اطلاعات لازم را به دست آورند. پیروی تأکید می‌کند: «اگر فرد بخواهد کارشناسان با او تماس بگیرند، می‌تواند اطلاعاتی تماس خود را به شکل داوطلبانه ثبت کند. استفاده از بخش عمومی پلتفرم بدون ثبت مشخصات شخصی امکان‌پذیر است.»

بخش دیگری از «فانوس» برای متخصصان حوزه سلامت روان طراحی شده است. پیروی با اشاره به خلأ آموزشی موجود در زمینه مداخلات خودکشی می‌گوید: «بسیاری از روانشناسان و مشاوران پس از فارغ التحصیلی آموزش‌های کافی و تخصصی درباره ارزیابی و مداخله در خودکشی دریافت نکرده‌اند. در بخش تخصصی پلتفرم، متخصصان می‌توانند پس از احراز صلاحیت و دریافت دسترسی، به مجموعه‌ای از پروتکل‌های مداخله‌ای، ابزارهای ارزیابی خطر، آموزش و روان‌شناختی و مقالات کاربردی دسترسی پیدا کنند.» به گفته پیروی، هدف این است که متخصصان حوزه سلامت روان به یک «جعبه ابزار» به‌روز و قابل استفاده دسترسی داشته باشند و منابعی که تاکنون در اختیار برخی دستگاه‌ها یا در قالب دوره‌های آموزشی ارائه شده است، در یک بستر واحد جمعیت شود.

یکی از بخش‌های مهم این پلتفرم، ایجاد امکان پیگیری افرادی است که اقدام به این رفتار داشته‌اند. پیروی با اشاره به وضعیت فکلی خدمات پس از اقدام می‌گوید: «در مدل پیش‌بینی‌شده، اطلاعات فردی که با رضایت خودش درخواست پیگیری می‌دهد، در اختیار



شهروندان هستند تا شایرینی کنار گذاشتن خودرو در کام همه پایدار بماند.»

رمز ماندگاری تغییر فرهنگی

این جامعه‌شناس درباره اینکه چرا پویش‌های مدنی کارآمدی عمیق‌تری نسبت به بخشنامه‌ها و جریمه‌های راهتمایی و رانندگی دارند، می‌گوید: «براهای نظارتی مثل جریمه و دستورالعمل‌های اداری، اساساً بر پایه الزام و بازدارندگی شکل گرفته‌اند؛ شهروند در چنین چارچوبی رفتار خاصی را رعایت می‌کند چون هزینه تخلف برایش بالاست. گرنه قوانین بازدارنده برای مدیریت انضباط ترافیکی ضروری هستند، اما تجربه نشان داده که تغییر پایدار فرهنگی زمانی رخ می‌دهد که جامعه، معنا و ارزش آن رفتار را با تمام وجود بپذیرد و درونی کند.»

او با تأکید بر قدرت الهام‌بخش پویش‌های مردمی توضیح می‌دهد: «حرکت‌هایی مثل همین سه‌شنبه‌های بدون خودرو، رفتار زیست‌محیطی را از قالب یک تکلیف تحمیلی به یک انتخاب اجتماعی شیرین تبدیل می‌کنند.» آبروشن ایجاد توازن میان انگیزه مدنی و خدمات شهری را یک ضرورت می‌داند و توضیح می‌دهد: «البته که نباید انتظار داشت پویش‌های اجتماعی بار تمام کمبودها را به دوش بکشند یا جایگزین سیاست‌گذاری دقیق شوند؛ چراکه انگیزه اخلاقی شهروندان زمانی می‌تواند دوام بیابد که همراه با گسترش حمل‌ونقل عمومی کارآمد، توسعه مسیرهای امن دوچرخه‌سواری و آرام‌سازی معابر پیاده باشد. در حقیقت، قانون می‌تواند نظم را کنترل کند، اما این مشارکت اجتماعی است که به رفتارها معنا و هویت می‌بخشد. هنگامی که زیرساخت شایسته، مدیریت شهری پویا و فرهنگ شهروندی دست‌درست هم دهند، پایداری این تغییر فرهنگی در قامت یک شهر انسان‌محور محقق خواهد شد.»

کارشناسان قرار می‌گیرد تا پس از مدت کوتاهی با او تماس گرفته و روند دریافت خدمات روان‌شناسی، مددکاری یا روان‌پزشکی او پیگیری شود.» به گفته پیروی، این بخش در حال حاضر در استان تهران به شکل پایلوت دنبال می‌شود و توسعه آن در سطح کشور نیازمند مشارکت افراد در معرض خطر خودکشی در ۲۶ مرداد ۱۴۰۵ تهیه و در ۲۰ شهریور ۱۴۰۵ در کارگروه تخصصی کنترل و کاهش خودکشی وزارت بهداشت تصویب شده است. هدف این فرآیند این است که پس از شناسایی فرد در معرض خطر، مشخص باشد چه دستگاهی باید مداخله کند، فرد به کجا ارجاع شود و چه نهادی مسئول پیگیری او خواهد بود.» به گفته او اگر دستگاه‌های مختلف از جمله وزارت بهداشت، سازمان بهزیستی، آموزش و پرورش، وزارت علوم و سایر نهادهای عضو کمیته کنترل و کاهش خودکشی در این فرآیند مشارکت کنند، امکان ایجاد یک زنجیره منسجم برای ارائه خدمات فراهم خواهد شد.

«فانوس» جایگزین سایر خطوط خدماتی نیست

پیروی با تأکید بر اینکه «فانوس» قرار نیست جایگزین خطوط موجود خدمات حمایتی شود، می‌گوید: «در کشور خطوط و مراکز مختلفی برای ارائه خدمات وجود دارد و این پلتفرم تلاش می‌کند این منابع را برای افرادی که به دنبال کمک است، قابل‌شناسایی و دسترسی‌پذیر کند. برخی افراد تمایل ندارند در همان ابتدا با یک خط تلفنی تماس بگیرند و ترجیح می‌دهند اطلاعات را به شکل محرمانه و در فضای آنلاین دریافت کنند.» «فانوس» می‌تواند برای این گروه یک مسیر اولیه برای دریافت اطلاعات و شناسایی منابع حمایتی باشد.» پیروی معتقد است: «با اعلام مشخصات و درخواست پیگیری از سوی فرد، سازوکار پیگیری

سه‌شنبه‌هایی برای التیام روان شهر

آبروشن در تحلیل تأثیرات روانی و اجتماعی کاهش خودروها بر سلامت روان شهروندان می‌گوید: «زندگی در کلان‌شهرها ناخودآگاه با محرک‌های آزاردهنده‌ای چون بوق‌های ممتد، ترافیک سنگین، ازدحام جمعیت، آلودگی هوا و مسابقه دائمی برای رسیدن به مقصد گره خورده است. تکرار این عوامل فرساینده می‌تواند ظرفیت روانی شهروندان را تحت فشار قرار دهد و به افزایش خشم و اضطراب روزمره منجر شود؛ بنابراین هراقدامی که بتواند بخشی از این بار سنگین محیطی را کم کند، تأثیر مستقیمی بر بهبود کیفیت زندگی روانی جامعه خواهد داشت.»

این جامعه‌شناس با تأکید بر نقش فعالیت‌های حرکتی در ایجاد شادابی فردی می‌گوید: «کاهش تردد خودروها در این روز به‌طور محسوسی از آلودگی صوتی و استرس‌های ناشی از ترافیک می‌کاهد. از سوی دیگر، پیاده‌روی و رکاب‌زدن نوعی تحرک بدنی نشاط‌آور است که از منظر سلامت روان با ترشح هورمون‌های شادی و کاهش تنش‌های درونی پیوند دارد. در کنار این‌ها، از زاویه روان‌شناسی اجتماعی، حضور در فضایی آرام‌تر و دیدن چهره‌ها و لبخندهای شهروندان، محیطی برای زیست انسانی و دلپذیر باشد، نه صرفاً یک میدان نبرد ترافیکی.»

او با رویکردی واقع‌بینانه می‌گوید: «البته نمی‌توان ادعا کرد که یک روز بدون خودرو به‌تنهایی می‌تواند ریشه تمام اضطراب‌ها را ببرد؛ کاهش اقتصادی یا شغلی شهروندان را بخشکاند، چرا که سلامت روان ریشه‌های گسترده‌ای دارد. با این حال، کاهش تنش‌های محیطی، ایجاد فرصت برای تحرک بدنی و تقویت تعاملات چهره‌به‌چهره، تصاویری از پازل‌های کلیدی در ساختن شهری آرام‌تر، کم‌تنش‌تر و لبریزاز آرامش روانی است.»

این جامعه‌شناس با تأکید بر ظرفیت بالای رویدادهای شهری برای ایجاد تعلق جمعی می‌گوید: «سه‌شنبه‌های بدون خودرو می‌تواند بستری برای یک جشن هفتگی در فضای عمومی باشد؛ روزی که رفت‌وآمد با دوچرخه، پیاده‌روی و حمل‌ونقل عمومی با رویدادهای فرهنگی، نواهای موسیقی خیابانی و گرهمایی‌های شاداب پیوند می‌خورد. در این فضا، دغدغه محیط زیست از یک مفهوم آکادمیک و انتزاعی بیرون می‌آید و به یک سبک زندگی عینی، پرازری و جذاب برای نسل جوان و خانواده‌ها تبدیل می‌شود.» آبروشن ماندگاری این جذابیت را در گرو فراهم کردن بستر شهری می‌داند و می‌گوید: «البته این زیبایی نباید تنها در سطح رویدادهای گذرا باقی بماند. یک شهروند زمانی می‌تواند با اقتضار این سبک زندگی را حفظ کند که احساس امنیت و احترام را در ساختار شهر تجربه کند؛ یعنی دسترسی آسان به ناوگان حمل‌ونقل عمومی منظم، مسیرهای ایمن و مستد برای دوچرخه و پیاده‌راه‌های چشم‌نواز در دسترس او باشد. در چنین شرایطی است که کنار گذاشتن خودرو از یک سختی و محرومیت به یک انتخاب هوشمندانه و باافتخار تبدیل می‌شود؛ انتخابی که شهروند حس پویایی، سرزندگی و مسئولیت‌پذیری اجتماعی می‌بخشد.»

فعال می‌شود و فعالیت کارشناسان نیز تحت نظارت انجام خواهد شد.»

یکی از موانع دریافت خدمات در حوزه خودکشی، انگ اجتماعی و نگرانی افراد از قضاوت خانواده و اطرافیان است. پیروی معتقد است فضای آنلاین می‌تواند تا حدی این مانع را کاهش دهد. او می‌گوید: «فردی که به دلیل انگ اجتماعی حاضر نیست در مرحله نخست با یک مرکز یا خط تلفنی تماس بگیرد، می‌تواند از طریق یک پلتفرم بدون ثبت هویت، اطلاعات مورد نیاز خود را دریافت و وضعیتش را ارزیابی کند.» به گفته او، افزایش سواد سلامت روان و سواد خودکشی می‌تواند به تدریج رفتار کمک‌خواهی افراد را تقویت و آنها را به سمت استفاده از خدمات تخصصی هدایت کند.

پیروی درباره توجه پلتفرم به گروه‌هایی مانند نوجوانان، دانش‌آموزان و گروه‌های شغلی پرخطر می‌گوید: «ارزنبای خطر در پلتفرم برای گروه‌های سنی مختلف قابل استفاده است و در بخش عوامل خطر، ویژگی‌های مرتبط با سن، شغل و شرایط فرد مورد توجه قرار می‌گیرد. قرار نیست برای هر گروه یک نسخه جداگانه ارائه شود، بلکه ویژگی‌های خاص هر گروه به عنوان عوامل خطر و عوامل محافظ در فرآیند ارزیابی مورد توجه قرار می‌گیرد.» او با اشاره به وضعیت سلامت روان جامعه می‌گوید: «شرایط اجتماعی، اقتصادی، حوادث و چالش‌های مختلف می‌توانند بر سلامت روان و تاب‌آوری افراد تأثیر بگذارند.»

به گفته او، به پیمایش ملی سلامت روان که وزارت بهداشت انجام داده، وضعیت سلامت روان جامعه نیازمند توجه جدی است. پیروی تأکید می‌کند: «سلامت فقط مسأله وزارت بهداشت نیست و عوامل مختلفی در آن نقش دارند.» پیروی درباره آینده این پلتفرم می‌گوید: «موفقیت «فانوس» تا حد زیادی به میزان مشارکت و همکاری دستگاه‌های مختلف بستگی دارد. اگر دستگاه‌های عضو کمیته کنترل و کاهش خودکشی، از جمله بهزیستی، آموزش و پرورش، دانشگاه‌های وزارت علوم، وزارت کشور، سازمان امور اجتماعی و دانشگاه‌های علوم پزشکی، در این فرآیند مشارکت کنند، امکان شکل‌گیری یک شبکه منسجم برای پیشگیری و مداخله فراهم خواهد شد. هرچه مردم، خانواده‌ها و متخصصان بیشتری با این پلتفرم آشنا شوند، استفاده از آن نیز افزایش پیدا خواهد کرد.»



زمانی که

شهروندان

می‌بینند

مسئول یا

مدیر شهری

هم در روز

سه‌شنبه

خودروی

شخصی را

کنار می‌گذارد

و همقدم

با مردم از

اتوبوس، مترو

یا دوچرخه

استفاده

می‌کند،

پیامی سرشار

از همدلی

برایشان

ارسل

می‌شود؛

اینکه مدیران

هم عضو از

هستند و

دغدغه‌های

مشترک دارند