



بحران کمبود پرستار

احمد نجاتیان، رئیس سازمان نظام پرستاری نسبت به توزیع نامتوازن مجوزهای استخدام پرستار در سطح کشور که از سوی سازمان امور اداری و استخدامی صادر شده، اعتراض کرده و گفته که بعد از گذشت یکسال از وعده استخدام در وزارت بهداشت، خبرهای رسیده حاکی از توزیع نامتوازن مجوزها در سطح کشور است: «در این مجوزها به یک دانشگاه علوم پزشکی با ۱۵۰۰ بست خالی، فقط مجوز ۱۰ پرستار داده شده است.» به گزارش روابط عمومی سازمان نظام پرستاری، رئیس کل سازمان نظام پرستاری گفت: «سازمان امور اداری و استخدامی باید به نظر کارشناسی وزارت بهداشت و نهادهای حرفه‌ای سلامت در این زمینه توجه جدی کند.»

ادامه از صفحه اول

داستان غم‌انگیز الهه یک تابلو از وضعیت عمومی کشور است: بحران اشتغال، تضاد طبقاتی، حاشیه‌نشینی، توسعه‌نیافتگی، گسترش جرم و... گفته شده الهه با تحصیلات دانشگاهی در رشته حسابداری، در حرفه «ناخن‌کاری» مشغول بوده است. محل کار مقتول شهرک غرب (منطقه‌ای «لاکچری» و مرفه‌نشین در شمال پایتخت) و مکان سکونت در اسلامشهر (حاشیه جنوب تهران) قرار داشت. اگر شخصی تنها چند روز در تهران ساکن باشد، خیلی زود به مسیر ترافیک بی می‌برد: صبح‌ها از جنوب به شمال و غرب به شرق، و عصرها عکس جهات: شمال به جنوب و شرق به غرب؛ دلیل این مسیرها، وجود مناطق حاشیه‌نشین در غرب و جنوب است که ساکنان برای کار، صبح‌هنگام به سوی پایتخت می‌روند. شلوغی وسایل حمل و نقل شهری نظیر مترو و اتوبوس به همین دلیل است. سرعت اشپای گرانبها به شکل زورگیری از جراثمی است که بنا بر آمار قوه قضائیه، شمار قربانیان آن روز به‌روز در حال افزایش است. چند ماه پیش یک دانشجوی دانشگاه تهران هنگام مراجعه به خوابگاه، توسط موتورسوار با هدف سرعت رایانه شخصی به قتل رسید، و حالا قاتل با تأیید حکم قصاصی در انتظار جوبه دار به سر می‌برد.

از منظر حقوق و قضا، کوتاهی‌های قوای سه‌گانه در انجام وظایف خود قابل بررسی است. از دستگاه تقنینی شروع می‌کنیم: مجلس شورای اسلامی نه‌تنها لایحه منع خشونت علیه زنان را پس از گذشت سال‌ها انتظار به تصویب نرساند؛ بلکه با گذراندن «قانون کاهش مجازات حبس تعزیری» که از بسیاری جهات (مانند: کاهش میزان مجازات، قابل گذشت تلقی کردن بسیاری از جرائم عمومی مثل سرقت اموال کمتر از ۲۰۰ میلیون ریال که شامل تلقن همراه نیز می‌شود، تکلیف قضات به صدور حکم به میزان حداقل مجازات و...) زمینه گسترش جرم را فراهم نمود. کافی است این روش قانون‌گذاری را با سخت‌گیری در زمینه حجاب مقایسه کنیم که منتهی به ورود شورای عالی امنیت ملی شد. اگر فردی در دستگاه قضایی کشور محکوم به مجازات شود، بیش از ده‌راه برای گریختن از کیفر خواهد داشت: عفو عام، عفو خاص، توبه، تعلیق اجرای مجازات، تخفیف میزان مجازات، آزادی مشروط، پابند الکترونیکی، تسلیم به رأی، اخذ ضمانت از شاکی در بسیاری از محکومیت‌ها و غیره. علمای جرم‌شناسی بیش از شدت عمل، قطعی و لازم‌الاجرا بودن کیفر را در عامل بازدارندگی مؤثر می‌دانند.

و سرانجام دستگاه‌های اجرایی به شکل عام شامل دولت و شهرداری، پس از اجرای طرح هدفمندی یارانه‌ها، گسترش حمل و نقل عمومی از نخستین اولویت‌ها عنوان شد؛ بر اساس بند «د» ماده ۸ «قانون هدفمندی یارانه‌ها» (۱۵ دی ۱۳۸۸) «گسترش و بهبود حمل و نقل عمومی در چهارچوب قانون توسعه حمل و نقل عمومی» از مهمترین اهداف است که شلوغی اتوبوس‌ها و متروی پایتخت نشان می‌دهد چندان محقق نشد. با اینکه توسعه مترو به حومه تهران از جمله اسلام‌شهر کند پیش می‌رود؛ شهرداری تهران با صرف هزینه‌های آنچنانی مشغول راه‌اندازی تلویزیون اینترنتی برای روزنامه همنه‌ه‌ری با برگزاری جشن‌های پرریخت و پاش به مناسبت‌های مختلف است. فریدریش دورنمات نویسنده سوئیسی در رمان «قول» که به ماجرای تجاوز و قتل یک دختر نوجوان می‌پردازد، تعهد یک کارآگاه به خانواده مقتول در اجرای عدالت را زمینه‌ساز تحول زندگی او نشان می‌دهد. حالا ما از مقامات سه‌قوه می‌خواهیم با اجرای تعهدات قانونی، خود زمینه بروز دوباره این حوادث را از بین ببرند. کمترین کار، ساماندهی مسافربرهای شخصی است.

بررسی واکنش‌ها به قتل الهه حسین نژاد و گفتگو با زنان ساکن مناطق جنوب غربی تهران درباره امنیت زندگی و رفت و آمد

مرثیه‌ای برای زنانی که به خانه برگشتند

دولت برنامه جایگزین تامین امنیت زنان را معرفی کرد

باید ۴۰ دقیقه صبر کنی که شاید یکی از این تاکسی‌ها برسد یا سوار خطی و گذری شوی که من ترجیح می‌دهم اسنپ بگیرم. صبح زود، حدود ساعت ۶:۳۰ هم باید خودم را به مترو برسانم، پیش آمده که گذری سوار شوم، به‌همین دلیل سعی می‌کنم اولین نفر سوار تاکسی نشوم. تا اتفاقات اخیر به این دقت نمی‌کردم که همه سرنشینان خودرو مرد نباشند. در این مسیر معمولاً باید تاکسی‌های خطی باشند، اما در زمان فعالیت مدارس، تاکسی‌ها به‌عنوان سرویس مدرسه کار می‌کنند و تعدادشان خیلی کم می‌شود. حجم مسافر هم از کرج به تهران بسیار زیاد است و خیلی کم پیش می‌آید که تاکسی خطی در این مسیر پیدا شود. اگر هم مترو را از دست بدهیم، از نظر کاری اذیت می‌شویم و مجبور می‌شویم تاکسی گذری بگیریم. در این مسیر هم احساس ناامنی دارم و نگرانم مسافرها چه رفتاری دارند، حتی گاهی برای مادرم موقعیت مکانی خودم را هم می‌فرستم. مسیر سمت فردیس، کوچه‌های فرعی زیادی دارد که فضایی را برای رفتن راننده از یک مسیر دیگر ایجاد می‌کند.»

این نقطه پایان ترس از رفت‌وآمد در سطح شهر حتی در مسیرهای شلوغ نیست؛ نگین کارمند و ساکن حصارک پایین در اسلامشهر است و از ایستگاه متروی آزادگان باید به سمت این محله، تاکسی گذری بگیرد؛ چون حصارک ایستگاه تاکسی و اتوبوس ندارد، آن هم در شرایطی که با آخرین ایستگاه اسلامشهر یعنی میدان قائم تنها دوقدقه فاصله دارد. مسافران محله‌های اکبرآباد و سلطان‌آباد شهرستان بهارستان هم به تاکسی و اتوبوس دسترسی ندارند و در این شرایط باید منتظر اتوبوس‌هایی بمانند که از نعمت‌آباد یا آزادی می‌آیند و اکثر آن‌هم به سمت آردان و رباط کریم می‌روند. در غیر این صورت هم باید سوار تاکسی‌های گذری شوند. این اتوبوس‌ها تا حدود ساعت هشت در این مسیر تردد می‌کنند و بعد از این ساعت حتی تعداد تاکسی‌های گذری هم کم می‌شود. در روزهای بارانی هم به‌تنهایی ماشین‌ها کمتر می‌شوند، بلکه کرایه‌ها هم بیشتر می‌شود. نگین تعریف می‌کند که تجربه‌های تلخ زیادی از تاکسی‌های گذری آزادگان به حصارک دارد: «یکبار راننده اصرار می‌کرد که بداند مسیر من کجاست و آیا همیشه در همین مسیر رفت‌وآمد می‌کنم؟ او از من شماره تلفنم را درخواست کرد. تجربه تلاش برای نزدیک‌شدن از طرف مسافر و راننده را هم داشتم، حتی یکبار پیرمردی درها را قفل کرده بود و باز نمی‌کرد. اگر سوار تاکسی زرد یا سبز خطی بشوم، اصولاً نگرانی ندارم؛ ولی از آنجایی که اکثراً با گذری می‌رم، همیشه نگران درزیده‌شدن خودم، گوشیم، کیفم، مزاحمت و هر چیز دیگری هستم. این ناامنی برای مردانی که در این مسیر رفت‌وآمد می‌کنند هم وجود دارد.»

رقیه هم حدود شش‌سال ساکن خیابان طالقانی در محله نعمت‌آباد تهران بود و در تمام این مدت با احساس ناامنی به خانه برمی‌گشت؛ چون مسیر مترو تا محل زندگی او، تاکسی خطی نداشت و تنها گزینه در دسترس، تاکسی‌های گذری بودند. او می‌گوید، در ۸۰ درصد موارد امنیتی در این منطقه نداشته و بارها افرادی با قصد مزاحمت سعی داشتند او و زنان دیگر را به اجبار سوار ماشین کنند؛ با وجود این شرایط بابت این مشکلات نمی‌توان شکایتی کرد. بافت محله بسیار سنتی است و اگر برای زنی اتفاقی رخ دهد، همه او را مقصر می‌دانند: «اگر ساعت ۹ شب به متروی نعمت‌آباد برسی و زنی تنها باشی، احتمال زیادی وجود دارد که کیف یا گوشی‌ات به سرقت برود؛ به همین دلیل اعضای خانواده باید تا دم‌متر دنبال فرزندان‌شان بیایند.»

تامین امنیت زنان، فقط با یک برنامه

بعد از قتل رومینا اشرفی به دست پدرش، لایحه رومینا از سوی معاونت زنان و خانواده دولت یازدهم تدوین شد و هدف آن، پیشگیری و کاستن از خشونت علیه زنان با سازوکارهای قانونی محکم بود، اما این لایحه هم مانند لایحه‌تأمین امنیت زنان در برابر خشونت به نتیجه نرسید. پس از قتل الهه حسین‌نژاد هم دوباره موضوع تأمین امنیت زنان به میان کشیده شد و دو کارزار برای نصب شنود و دوربین در تمام تاکسی‌های اینترنتی و درون شهری به‌راه افتاد و تا امروز حدود دوهزار نفر به آن پیوسته‌اند.

پس از کش‌وقوس‌های چندین‌ساله بر سر تصویب این لایحه، دولت چهاردهم این لایحه را مسترد کرد و آنطور که زهرا بهروزآذر، معاون زنان و خانواده ریاست‌جمهوری خبر داده است، قرار است برنامه «دستورالعمل شهر امن و دوستدار خانواده» ارائه شود؛ برنامه‌ای که هدف آن ارتقای امنیت و احساس امنیت، از طریق ایجاد محیطی امن برای تردد همگان در فضای شهری است که شامل توسعه مسیرهای پیاده‌روی ایمن، حذف فضاهای بی‌دفاع و تارک و دور از دید، توسعه و اصلاح سامانه حمل‌ونقل عمومی و ایجاد سامانه‌های هوشمند تماس اضطراری و پاسخگویی سریع است. او روز گذشته در یک رشته تئویت نوشت: «چندی پیش تدوین دستورالعمل شهر امن و دوستدار خانواده برای ارتقای امنیت از طریق



روایت ترس

محل زندگی الهه در جنوب غرب تهران، تحصیلات حسابداری، کمک به تأمین هزینه‌های خانواده و پست‌های اینستاگرامش از او چهره‌ای درک‌شدنی ساخت و بعد از به قتل رسیدن اش روایت‌های زیادی از ناامنی در مسیرهای مختلف شهری و راه‌های محافظت از خود در شبکه‌های اجتماعی، جمع‌ها و گروه‌ها به میان آمد؛ بازخوانی یک اتفاق روزمره برای زنان مردان در تهران. بخشی از این ناامنی به تعداد پایین تاکسی‌ها و اتوبوس‌ها در مسیرهای مختلف به‌خصوص از تهران به سمت شهرهای اطراف برمی‌گردد. نمونه آن پایانه غرب (میدان آزادی) است؛ پایانه‌ای که حجم بالایی از مسافر خطوط تاکسی و اتوبوس به شهرهای اطراف دارد، اما از ساعت ۹ شب به‌بعد دیگر امکان دسترسی به حمل‌ونقل عمومی حداقل در این مسیرها در دسترس نیست و تنها خط بی‌آرتی تهرانپارس و خاوران است که فعال می‌ماند. همان پایانه‌ای که محل تردد الهه بود؛ یکی از هزاران مسافر روزانه این ترمینال.

شبنم ساکن ابراهیم‌آباد، یکی از محلات جنوب غرب تهران است و به‌واسطه شغل اش گاهی بعد از ساعت ۹ شب به پایانه آزادی می‌رسد. اگر دیرتر از ساعت ۹ به پایانه اتوبوسرانی آزادی برسد و پولی برای تاکسی‌های اینترنتی نداشته باشد، مجبور است از تاکسی‌های گذری استفاده کند. آن هم در مسیری که مسیرهای فرعی زیادی دارد؛ مثل بزرگراه آیت‌الله سعیدی که ماه‌هاست به‌دلیل عملیات عمرانی ساخت‌پل در میدان فتح، مسدود شده و رانندگان باید بخشی از این مسیر را در بزرگراه فتح دور بزنند و به مسیر اصلی برگردند؛ بزرگراهی که محیطی صنعتی و ناامن دارد. شبنم می‌گوید، هرشب باید تلاش کند قبل از ساعت ۹ به پایانه آزادی برسد؛ چون بعد از آن نه تاکسی در ترمینال پیدا می‌شود، نه اتوبوس. در این ساعات فقط ابتدای زیرگذر آیت‌الله سعیدی، تاکسی‌های گذری مستقر می‌شوند که آنها هم فقط تا ابتدای بلوار معلم می‌روند و بعد از آن هم دوباره باید با یک تاکسی گذری خودش را به ابراهیم‌آباد برساند: «در این شرایط فقط سوار تاکسی گذری می‌روم و ناامنی می‌شوم که از قبل آنها را می‌شناسم و اگر آنها نباشند هم مجبورم اسنپ بگیرم. از آزادی تا چهارراه یافت‌آباد و ابراهیم‌آباد هم مسیرهای فرعی زیادی وجود دارد که راننده اگر قصد بدی داشته باشد، می‌تواند مسیرش را تغییر دهد؛ چند مسیر دارد که به سمت شادآباد و بازار آهن می‌رود و یک اتوبان جدید ساخته شده در میدان جانبازان که بسیار خلوت و دسترسی به آن هم راحت است و اگر راننده به این سمت بپیچد، دیگر کاری از کسی برنمی‌آید.»

روندی مشابه آنچه زهرا، ساکن فردیس کرج تجربه می‌کند. او هرروز ساعت ۶:۳۰ صبح باید خودش را به متروی کرج تهران برساند؛ شلوغی مسیر و فصل مدرسه باعث می‌شود تعداد تاکسی‌های خطی مسیر بسیار کم شود و مسافران زیادی از تاکسی‌های گذری استفاده کنند. او هم می‌گوید اگر تا ساعت مشخصی به مترو برسد، می‌تواند با ون به خانه برود، اما بعد از آن دیگر به تاکسی و ون دسترسی وجود ندارد. به‌دلیل ترافیک پل فردیس، تاکسی‌ها ترجیح می‌دهند از ساعت هفت و هشت شب به‌بعد، کمتر تردد کنند: «اگر ساعت ۹ شب از مترو پیاده شوی، دیگر به تاکسی و ون دسترسی نداری و

نسیم سلطان‌بیگی و سارا سبزی گروه جامعه

«سبز خواهم شد، می‌دانم، می‌دانم...»؛ یکسال پیش الهه حسین‌نژاد شعر فروغ فرخزاد را با تصویری از خودش در صفحه اینستاگرام شخصی‌اش منتشر کرد، انگار که آگهی ترجمی برای یکسال بعدش. کارزار نامرئی انتشار خبر گمشدن الهه، پنجشنبه صبح به پایان رسید و شماره تلفنی که پای آگهی گمشدن او منتشر شده بود، دیگر به هیچ تلفنی پاسخ نمی‌دهد؛ الهه ۲۴ ساله بعد از ۱۱ روز پیدا شد؛ اما در بیابان‌های اطراف فرودگاه امام خمینی و با پیکری خونین. حالا نوبت سوگواری دسته‌جمعی برای یک زن جوان دیگر است، مرثیه‌ای برای زنانی که هرگز به خانه نبرگشتند.

روایت قتل الهه در دو روز گذشته بارها مرور شد؛ دختری ۲۴ ساله و ساکن اسلامشهر که چهارم خردادماه از میدان آزادی سوار خودرویی گذری شد، آخرین تماس اش با خانواده ۲۰ دقیقه قبل از رسیدن به خانه بود و بعد از آن گوشی تلفن همراهش برای همیشه خاموش شد. الهه جوان که حالا برای یادآوری نامش، عکس‌هایش، پست‌های اینستاگرامش و تصویر کار کردن در آرایشگاهی در میدان سعادت‌آباد مدام دست‌به‌دست می‌شود، برای سرعت گوشی تلفن همراهش، جانش را از دست داد (آنطور که پلیس می‌گوید و خبرهای مربوط به تعرض از سمت پزشکی قانونی تکذیب می‌شود)؛ یکی از صدها قربانی ناامنی زنان که نام‌شان در میان خبرها گم می‌شود. بعد از خبر قتل الهه، مردم هزاران بار خودشان را جای او گذاشتند؛ دختر عادی، در مسیری همیشگی، یکی از هزاران مسافر این شهر. تنها یک روز بعد از تأیید به قتل رسیدن او، خبر گمشدن شکلا شهرپوریان، ساکن آستارا هم منتشر شد.

از چهارم خردادماه خبر گمشدن الهه به‌شکلی گسترده توسط کاربران عادی شبکه‌های اجتماعی، سلب‌ریتی‌ها، بلاگرها و سایت‌های خبری منتشر و باعث شد پلیس نسبت به آن واکنش‌های رسانه‌ای داشته باشد؛ اتفاقی که سابقه زیادی ندارد. با این خبر نام همه قربانیان ناامنی و زن‌کشی به میان آمد؛ نام امیرمحمد خالقی، رومینا اشرفی، سما جهانپاز و... بیشتر به میان آمد و حافظه جمعی دوباره آنها را بازخوانی کرد. در این میان هم بعضی از صفحات اینستاگرامی به‌نام پدر الهه و دریافت پول برای دیده‌قاتل به راه افتاده است.

اولین خبرها از قتل او صبح پنجشنبه با انتشار تصویری از دستگیری متهمان منتشر شد و در متن خبر خبرگزاری میزان از «نیت شوم» راننده خودروی سمند گفته شد. تا عصر دیروز خبری از تکذیب قصد تعرض و تجاوز نبود، اما پزشکی قانونی در بیانه‌ای آن را تکذیب کرد. اسنپ هم روز گذشته بیانه‌ای منتشر و تأکید کرد که خودروی قاتل الهه حسین‌نژاد، عبوری بوده و هیچ ارتباطی با پلتفرم اسنپ نداشته است. طبق این اطلاعیه، صلاحیت تمام متقاضیان، عضویت در ناوگان تاکسی‌های اینترنتی، توسط پلیس نظارت بر اماکن عمومی فراچرا بررسی می‌شود و این حادثه نیز خارج از اسنپ رخ داده است.