



درباره پویش تزریق روزانه ۳۰۰ هزار دوز واکسن
در مراکز واکسیناسیون شهرداری تهران

دیگر جای هیچ بهانه‌ای نیست

۳ و ۲

دانش‌آموزان برای استفاده از مترو
چطور به بلوغ اجتماعی-ارتباطی می‌رسند؟

دست مترو را می‌خوانند!

۶ و ۷

در «سیلیکون ولی» دسترسی به
مترو و اتوبوس ویژه برای دریافت خدمات
درمانی-بهداشتی چگونه است

از همین جا که هستید تا همان جا که می‌خواهید

۷

داستان دنباله‌دار
زندگی لرزان

۸



بیکاری همشهری؟

مطمئن‌ترین آگهی‌های استخدام در

اپلیکیشن و سایت نیازمندی‌های همشهری

rahnama.com



عاطفه چوپان | شاید فاصله بسیاری میان قنات‌های پر آب قلعهک و ساختمان‌های اداری میدان شهدای هفتم تیر وجود نداشته باشد اما سبک زندگی آدم‌های این دو محدوده، بسیار متفاوت خواهد بود. این روزها زیاد از بالا شهر و پایین شهر سخن گفته می‌شود اما ساخت‌تهر آن قدیم نیز خود مسبب شکل‌گیری این بالا و پایین‌ها بوده است. مناطق خوش آب‌وهوای کنونی مانند شمیرانات، از چندین دهه قبل تر، به محل مسکونی تبدیل شد و مناطقی که اکنون به عنوان مرکز شهر شناخته می‌شوند، به تدریج از ابتدای سده کنونی به منظور استفاده اداری ساخته شدند. به همین نسبت، ساکنان محلات گوناگون تهران نیز سبک زندگی‌های متنوع و قابل تفکیکی خواهند داشت. بخشی از سبک زندگی آن چیزی است که محلات بر روزمره ما تحمیل خواهند کرد و یکی از این تحمیل‌ها مسئله حمل و نقل روزانه است.

درباره پویش تزریق روزانه ۳۰۰ هزار دوز واکسن در مراکز واکسیناسیون شهرداری تهران

دیگر جای هیچ بهانه‌ای نیست



پایگاه معلم

تهرانپارس، گلبرگ شرقی
خیابان خاور، خیابان شهید حمزه لویی،
زمین ورزشی معلم

مرکز واکسیناسیون طرشت

میدان آزادی
طرشت، میدان سما
انتهای بلوار شهید اکبری شمالی

پایگاه شهید محلاتی

شهرک شهید محلاتی
جنوب غربی میدان صاحب الزمان

پایگاه آل احمد

خیابان قلعه مرغی
بعد از پل روگذر خیابان متین
بعد از پارک زمزم خیابان آل احمد

پایگاه مدیریت بحران خلیج

آزادگان، بلوار خلیج فارس، ابوسعید
شرق، خیابان آشتیانی جنوب
بعد از کوچه نهم

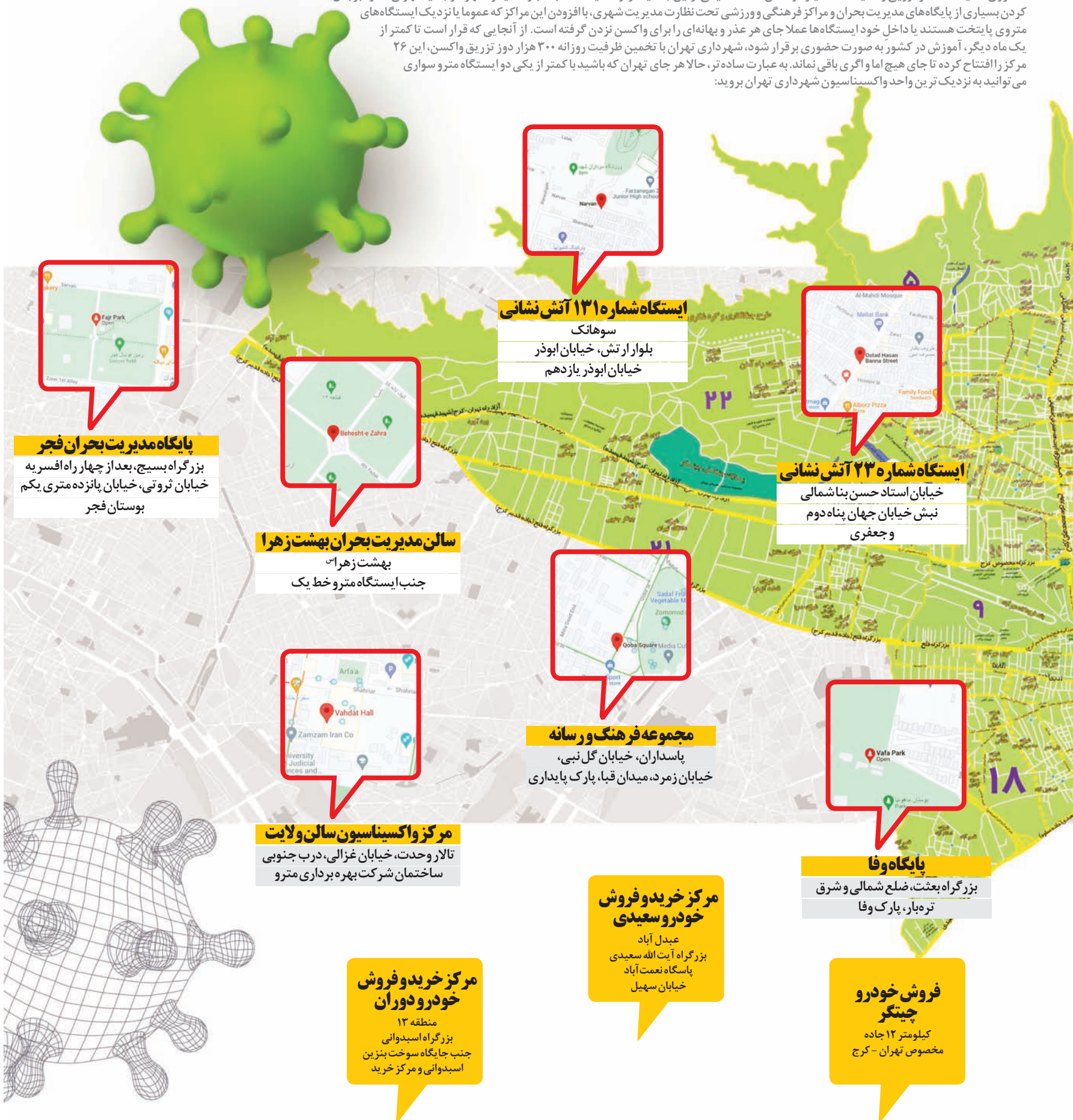
پایگاه جانبازان

میدان قزوین
خیابان قزوین
بعد از پل امام زاده معصوم



در سیزده کیلومتری جنوب امله زاده صالح (ع)، زمین آنقدر سخاوتمندانه آب را به انسان هدیه می‌داد که مردم قدیم، نخستین قریه شمیران به نام «قله کوچک» را در آن بنا کردند؛ جایی که این روزها به نام قلبک شناخته می‌شود. قلبک چنان باب میل تهران‌ها بود که در دوران قاجار هزاران نفر در آن ساکن شده بودند. قلبک این روزها نیز پر طر فدار و پر رفت و آمد است. چند سال پیش ایستگاه متروی در این منطقه احداث شد تا ساکنان این محدوده با خیال آسوده‌تری تردد کنند. این روزها ما قلبک دیگر مانند گذشته منطقه مسکونی نبوده و با فروشگاه‌های بی‌شمار و ساختمان‌های اداری پر شده است. قلبک وزرگنده از محله‌های تاریخی و سنتی تهران هستند که مانند بسیاری از محله‌های امروزی تهران در دوران قاجار، دهکده‌ای بیش نبودند.

دیگر جای هیچ بهانه‌ای برای واکسن ن‌زدن نیست. کفش و کلاه کنید که ما قرار است در این شماره به شما نشان دهیم که چطور شهرداری تهران با افزودن ۱۲۶ ایستگاه ثابت و سیار به جمع مراکز واکسیناسیون در پایتخت، توانسته نهضت واکسیناسیون در برابر بیماری کرونا را تقویت کند. قبل از اینکه به سراغ نقشه برویم و نشان دهیم که چطور می‌توانید با استفاده از خطوط متروی پایتخت به این مراکز بروید، باید کمی درباره اهمیت و جایگاه این حرکت جهادی شهرداری تهران در مسیر سلامت تهرانی‌ها بگوییم. آنطور که وزارت بهداشت برنامه ریزی کرده است از ابتدای مهر ماه باید روزانه ۷۰۰ هزار نفر در پایتخت واکسینه شوند و شهرداری تهران با راه‌اندازی ۱۱۳ ایستگاه حضوری، ۳ ایستگاه خودرویی و ۱۰ ایستگاه سیار در تلاش است که نیمی از این جمعیت را واکسینه کند. به عبارت دیگر، شهردار جدید تهران علاوه بر بدل کردن بسیاری از پایگاه‌های مدیریت بحران و مراکز فرهنگی و ورزشی تحت نظارت مدیریت شهری، با افزودن این مراکز که عموماً یا نزدیک ایستگاه‌های متروی پایتخت هستند یا داخل خود ایستگاه‌ها عملاً جای هر عذر و بهانه‌ای را برای واکسن ن‌زدن گرفته است. از آنجایی که قرار است تا کمتر از یک ماه دیگر، آموزش در کشور به صورت حضوری برقرار شود، شهرداری تهران با تخمین ظرفیت روزانه ۳۰۰ هزار دوز تزریق واکسن، این ۲۶ مرکز را افتتاح کرده تا جای هیچ‌اما و اگر باقی نماند. به عبارت ساده‌تر، حالا هر جای تهران که باشید با کمتر از یکی دو ایستگاه مترو سواری می‌توانید به نزدیک‌ترین واحد واکسیناسیون شهرداری تهران بروید:



ایستگاه شماره ۱۳۱ آتش نشانی

سوهانک

بلوار ارتش، خیابان ابوذر

خیابان ابوذر یازدهم

ایستگاه شماره ۲۳ آتش نشانی

خیابان استاد حسن بنا شمالی

نبش خیابان جهان پناه دوم

و جعفری

سالن مدیریت بحران بهشت زهرا

بهشت زهرا

جنب ایستگاه مترو خط یک

مجموعه فرهنگ و رسانه

پاسداران، خیابان گل نبی،

خیابان زمرد، میدان قبا، پارک پایداری

مرکز واکسیناسیون سالن ولایت

تالار وحدت، خیابان غزالی، درب جنوبی

ساختمان شرکت بهره برداری مترو

پایگاه وفا

بزرگراه بعثت، ضلع شمالی و شرق

تره بار، پارک وفا

مرکز خرید و فروش خودرو سعیدی

عبدل آباد

بزرگراه آیت الله سعیدی

پاسگاه نعمت آباد

خیابان سهیل

مرکز خرید و فروش خودرو دوران

منطقه ۱۳

بزرگراه اسبدوانی

جنب جایگاه سوخت بنزین

اسبدوانی و مرکز خرید

فروش خودرو چیتگر

کیلومتر ۱۲ جاده

مخصوص تهران - کرج

۴

فقط اینها نیست. از آبان ماه ۱۳۹۷، پرسنل متروی تهران برای تعامل بهتر با نابینایان، دوره‌ها و آموزش‌های لازم را در کارشناسان سازمان بهزیستی برگزار می‌شود. به پرسنل متروی تهران می‌آموزد که چگونه در کنار زیرساخت‌های تعبیه شده، کمک آسان‌تر شده و خطرات احتمالی تا میزان قابل توجهی کاهش یابد.

پنج نکته مترویی درباره بیست و سوم مهرماه؛ روز جهانی عصای سفید

عصای سفید، خطوط زرد

۳

در ۲۰ ساله عمر متروی تهران، نزدیک به بیش از ۷۰ درصد ایستگاه‌های مورد بهره‌برداری قرار گرفته، برای جانبازان، معلولان و روشن‌دلان مناسب سازی شده که افراد در صورت لزوم می‌توانند آدرس و نام این ایستگاه‌ها را در این نقشه ببینند. فارغ از اینها، در حال حاضر، توسعه ایستگاه‌های متروی پایتخت، یک پیش‌نیاز مهم و ضروری دارد؛ تنها ایستگاه‌هایی به بهره‌برداری می‌رسند که دارای آسانسور و پله برقی بوده تا افراد معلول دچار مشکل تردد نشوند. نابینایان نیز علاوه بر استفاده از این زیرساخت‌ها، چند امکان خدماتی دیگر نیز در ایستگاه‌های مناسب‌سازی شده دارند. خط زرد لبه و مسیر علامت‌گذاری شده در کف ایستگاه که به آنها کمک می‌کند با عصای سفید خود از مترو خارج یا به آن وارد شوند.



۱

بیست و سوم مهرماه، روز جهانی عصای سفید نامگذاری شده؛ روزی که جامعه جهانی آن را در پانزدهمین صفحه تقویم ماه اکتبر به ثبت رسانده تا یادش نرود حقوق نابینایان در ساحت‌های مختلف شهری و زندگی چقدر و چطور باید از آن پاسداری شود. در ایران بحث مناسب سازی باید از آن پاسداری شود. نابینایان با چالش‌های فراوانی روبه‌رو است اما عجیب نیست اگر بگوییم که متروی تهران یکی از ساختارهای شهری کاملاً دوستدار جانبازان، معلولان و خصوصاً نابینایان بوده و هر چه به سمت توسعه بیشتر پیش می‌رود، در تلاش است که سهل‌الوصول بودن خدمات خود را برای این دسته از شهروندان وسعت ببخشد.

۲

بر اساس آمارهای سازمان بهزیستی، از هر ده معلول کشور، لااقل یکی از آنها دچار کم‌بینایی یا نابینایی است. این دسته از افراد در شهرهای بزرگ نیازمند خدمات شهری مناسب و مترو ویژگی‌های خود هستند و زیرساخت‌های شهری پایتخت، دوستدار روشن‌دلان محسوب می‌شود.



اگر این روزها ساکن قلهک و میرداماد باشید، احتمالاً کوچه‌های باریک و ساختمان‌های قدیمی داخل آن را زیاد مشاهده می‌کنید اما کمتر منطقه‌ای از تهران آب‌وهوای محل سکونت شمار ادا را در وجود این، در معضل ترافیک با ساکنان حوالی میدان شهدای هفت‌تیر مشترک هستید. هفت‌تیر از آن مناطقی است که از ابتدا اداری بود و سازه‌های اداری و مسکونی آن با توازن معین رشد کرد. سال ۱۳۸۱ نیز یک ایستگاه مترو در دل این منطقه اداری-مسکونی احداث شد تا گری از حمل‌ونقل این منطقه باز کند. ساکنان هفت‌تیر هرگز مشکلی برای حمل‌ونقل نخواهند داشت، زیرا علاوه بر ایستگاه مترو، از سال ۷۱، هفت‌خط اتوبوسرانی را نزدیک خود داشته‌اند. نام این میدان برگرفته از حادثه تلخ انفجار دفتر حزب جمهوری اسلامی در هفتم تیر سال ۱۳۶۰ است.



مترو به نفع نابینایان فرهنگسازی کند

در شرایط اقتصادی فعلی و افزایش هزینه‌های جابه‌جایی با حمل‌ونقل خصوصی امکان استفاده از این سیستم برای اکثریت معلولان و افراد نابینا فراهم نبوده و این افراد مجبور هستند از سیستم حمل‌ونقل عمومی مثل مترو استفاده کنند. به همین دلیل این سیستم نیازمند نظارت قوی‌تری است تا به استانداردهای ایمنی و قابل‌دسترسی مجهز باشد.

حادثه سقوط بانو «هما بدر» در ایستگاه خزانه و فوت ایشان در این ایستگاه در سال ۱۳۹۸ باعث شد تا با رسانه‌ای شدن مباحث و پیگیری جامعه معلولان، دستورالعمل‌هایی در حوزه تردد افراد معلول به خصوص نابینایان در ایستگاه‌های مترو اعمال شود. به صورت ویژه بعد از این حادثه کارکنان مترو مکلف شدند که وقتی نابینایی وارد ایستگاه‌ها می‌شود، توسط مأموران همراهی و سوار قطار شود. این طرح اگر چه مدتی اجرا شد اما از آنجا که بسیاری از دستورالعمل‌ها در مدیریت‌های مختلف عملیاتی نمی‌شود، این دستورالعمل هم در ایستگاه‌ها اجرا نشده یا به گفته بسیاری از نابینایان، اجرای آن بسیار ضعیف شده است؛ چرا که یک سیستمی برای نابینا وجود ندارد که زمان ورود به ایستگاه بتواند اعلام کند که به کمک نیاز دارد در حالی که به عنوان نمونه در کشور انگلستان چنین امکانی در زمان ورود افراد معلول وجود دارد. در متروی تهران نیز آموزش کارکنان در این زمینه می‌تواند بسیار مؤثر باشد که برای همراهی و یاری رساندن به افراد نابینا در مسیرهای عبور نابینایان آماده باشند.

ایمنی سکوها و منطقه حایل لبه سکو با عرض و پهناوری مشخص، از جمله مسائل بسیار مهم است به گونه‌ای که وقتی فرد نابینا متوجه می‌شود که وارد منطقه حایل شده بتواند از خودش محافظت کند. در غیر این صورت خطر سقوط وجود دارد.

مسئله دیگر این است که در بسیاری از کشورها جایگاه ویژه افراد دارای معلولیت مشخص شده و در صورت شلوغی مترو مردم به گونه‌ای آموزش دیده‌اند که از تضييع حقوق معلولان از جمله افراد نابینا و حتی افراد سالمند جلوگیری کرده و صندلی افراد معلول را ترک می‌کنند اما در کلاتشهر تهران فرهنگسازی و آموزش کافی در این زمینه داده نشده و رعایت حال معلولان در داخل قطارها از اولویت چندانی برخوردار نیست. تقاضای ما از مسئولان مترو افزایش فرهنگسازی در این زمینه است که نسبت به این مسئله یعنی رعایت حق تقدم معلولان و حتی سالمندان در مترو و داخل واگن‌ها اطلاع‌رسانی بیشتری صورت گیرد و از ظرفیت‌های موجود برای تبلیغ در این زمینه بهره‌برداری شود.

* مدیرعامل شبکه تشکلهای نابینایان و کم‌بینایان کشور

سهیل معینی^۱ | واقعیت این است که تا به امروز اقداماتی برای افزایش دسترسی پذیری ایستگاه‌های مترو، مختص افراد معلول به ویژه نابینایان و کم‌بینایان در ایستگاه‌های مترو انجام شده است؛ بسیاری از ایستگاه‌ها به مسیرهای ویژه عبور و مرور نابینایان مجهز شده، ورودی‌ها برای افراد ویلچر سوار و دارای مشکلات حرکتی مناسب‌سازی شده است، بسیاری از ایستگاه‌ها به آسانسور مجهز شده و اقدامات مثال‌زدنی دیگری که در مقایسه با گذشته بسیار متفاوت بوده اما با وجود تمام پیشرفت‌ها، هنوز دغدغه ایمنی در دسترسی کامل به ایستگاه‌های مترو وجود دارد که نیازمند نظارت و توجه بیشتر است.

ما و تمام انجمن‌هایی که در ستاد مناسب‌سازی فضاهای شهری در زمینه مناسب‌سازی فضا برای معلولان برنامه‌ریزی و نظارت‌هایی داشتیم، بحث‌های مفصلی با مسئولان مترو در زمینه ارزیابی وضعیت دسترسی پذیری ایستگاه‌های مترو برای افراد مختلف معلول اعم از نابینا و افراد دارای مشکلات حرکتی از ایستگاه‌های قدیم تا ایستگاه‌های جدید داشتیم اما همچنان این دغدغه وجود دارد که آیا در زمان افتتاح یک ایستگاه جدید، تمام ضوابط دسترسی پذیری برای معلولان رعایت شده است یا نه؟ در برخی از مواقع در زمان افتتاح ایستگاه‌های جدید مشاهده می‌شود که با وجود گواش و نظارت‌های اعمال شده، برخی از ضوابط رعایت نشده است؛ به عنوان مثال جای آسانسور وجود دارد اما آسانسور تعبیه نشده است و اعلام می‌شود که منتظر تا مین اعتبار است یا مسائل فنی در برخی از مسیرها اجرا نشده و نواقصی در حوزه دسترسی پذیری دارد که برای نابینایان و سایر معلولان خطر آفرین است.

بزرگ‌ترین اولویت و فاکتور برای معلولان دارای محدودیت‌های حرکتی، اصل دسترسی پذیری در محیط است اما شاخص اصلی برای نابینایان ایمنی در تردد و ایمنی دسترسی پذیری به محیط است. به همین دلیل مترو به دلیل پیچیدگی ساختمان، وجود خطوط و سکوهای ترددی متفاوت یکی از پرچالش‌ترین محیط‌ها برای تردد نابینایان است که فارغ از سروصداها و موجود در مترو، خطر سقوط از سکوها بزرگ‌ترین خطر و آسیب جانی به حساب می‌آید.

قطعاً اقدامات صورت گرفته در مترو نسبت به سابق بسیار متفاوت بوده و شرایط لازم برای تردد معلولان فراهم شده است اما این اقدامات نه به اندازه‌ای که انتظار کامل جامعه نابینایان را برآورده کرده و نه به اندازه‌ای که تردد نابینایان در شهرها و کشورها در حال توسعه را فراهم کرده، بوده است. اینجا پایتخت است و همه نابینایان کشور مثل تمام مردم گذرشان به مترو می‌افتد؛ مترو از نظر اقتصادی، مناسب‌ترین وسیله حمل‌ونقل عمومی است که امکان جابه‌جایی سریع مسافران را دارد. بدون شک



عصای سفید نابینایان، در کنار خطوط زرد رنگ مترو، حامل پیام مهمی برای صحنه و کارزار زندگی روزانه در تهران است و آن اینکه، روشن‌دلان نیز همچون خطوط مترویی تهران با کمترین مشکل بهره می‌برند و خواستار توسعه این امکانات به تک تک ایستگاه‌های مترو و از آنجا به معابر شهری پایتخت هستند.



چطور همسفر خوبی

برای مسافران نابینا

مترو باشیم؟

اول باید از فرد نابینا پرسید که آیا نیازمند کمکی هست یا نه؟ اگر فرد نابینا نیازی به کمک گرفتن از شما در حرکت داشته باشد، بازویتان را خواهد گرفت.

فرد نابینا به لحاظ شنوایی هیچ مشکلی ندارد و نیاز نیست با او بلند صحبت کنید.

اگر او نیازمند جای خالی برای نشستن بود، چشم‌های شما می‌تواند به جای او در میان واگن دنبال صندلی بگردد.

بسیاری از ایستگاه‌های متروی تهران برای تردد معلولان و نابینایان طراحی شده‌اند، کافی است شما نابینایان را به ورودی مترو راهنمایی کنید. در مواقع بروز مشکلات فنی در قطارها، یاری شما برای خروج افراد نابینا، سالمند، معلولان و جانبازان معلوم و کودکان می‌تواند بسیار اهمیت داشته باشد.

برای نابینایان به جای استفاده از عبارت‌هایی چون «دست راست» و «دست چپ» جهت راهنمایی مسیر، از عبارت‌های «دست عصای سفید» و «دست خالی» استفاده کنید.

در انتها یادمان باشد که وقتی اولین بار با فرد نابینا روبه‌رو شدید، خودتان را کاملاً معرفی کنید و وقتی که خواستید از او جدا شوید این موضوع را به او اعلام کنید.

دانش آموزان برای استفاده از مترو چطور به بلوغ اجتماعی-ارتباطی می‌رسند؟

دست مترو را می‌خوانند!

مہتاب خسروشاهی | تا پایان دوره دبستان، معمولاً والدین نگران گم شدن، تصادف، دزدیده شدن و... کودکان هستند. بنابراین از سرویس مدرسه استفاده می‌کنند یا اینکه خودشان به سرویس فرزندشان تبدیل می‌شوند! اما از سنی به بعد، به بچه‌ها در مدرسه استفاده از مترو را آموزش می‌دهند و این سن در بیشتر کشورها، پس از کامل شدن مهارت خواندن و نوشتن کودکان - معمولاً سوم دبستان - است. این آموزش با همکاری آموزگار والدین و در دو بخش تئوری و عملی انجام می‌شود.

جست‌وجو روی نقشه گوگل

نخستین گام، نقشه‌یابی و نقشه‌خوانی است. به این ترتیب که کودک باید مکان زندگی خود را روی نقشه گوگل، جست‌وجو کرده و پیدا کند. اما به چه شکل؟

■ **خانه من، مدرسه من:** آموزگار به بچه‌ها یاد می‌دهد که چطور به کمک تلفن همراه شخصی یا تبلت و یا رایانه، نشانی منزل و سپس مدرسه را شناسایی کنند. این دو مسیر در نقشه گوگل ذخیره می‌شود.

■ **ایستگاه‌ها را می‌شناسند:** شناسایی و فراگیری ایستگاه‌های مسیر، قدم بعدی است. نکته مهم این است که بچه‌ها یک ایستگاه قبل و بعد از منزل و مدرسه را علاوه بر ایستگاه اصلی مدرسه و منزل بیاموزند. به این دلیل که اگر از ایستگاه رد شده یا اینکه مجبور به پیاده شدن زودتر از ایستگاه اصلی شوند، مسیر را گم نکنند و سردرگم نشوند.

■ **نقاشی می‌شود:** پس از شناسایی و مشخص شدن مسیر از روی نقشه گوگل، همان تصویر با جزئیات روی برگه A4 نقاشی می‌شود و مسیرها با رنگ‌های مختلف شناسایی می‌شوند. این نقشه تا زمان فراگیری کامل بچه‌ها، معمولاً همراه آنهاست.

■ **همراهی کنید:** حداقل به مدت یک هفته بچه‌ها را از منزل تا مدرسه همراهی کنید تا کاملاً با مسیر آشنا شوند.

❖ نکته: اگر فرزند شما دچار مشکل جسمی است، این نقشه باید همیشه همراه او باشد تا در صورت بروز مشکل، دیگران بتوانند از روی نقشه کودک را به منزل یا مدرسه برسانند.

بلیت را معرفی کنید

خرید هر روزه بلیت علاوه بر اینکه مقرون به صرفه نیست، بچه‌ها را دچار نگرانی و دغدغه می‌کند. بنابراین همراه بچه‌ها به باجه خرید کارت اعتباری ماهانه یا هفتگی بروید. پس از خرید کارت، نحوه شارژ کردن کارت را به آنها یاد بدهید. علاوه بر این به آنها یاد بدهید که اگر کارت را گم کردند، چطور می‌توانند بلیت روزانه بخرند و خود را به مقصد برسانند.

مترو را بشناسند

استفاده از هر وسیله نقلیه عمومی، نیاز به آداب و مراقبت‌های خودش دارد؛ به ویژه مترو، که از هر نظر باید آدابی را در آن رعایت کرد. یکی از آنها مراقبت از خود، مراقبت از وسایل شخصی و مراعات حضور دیگران است. در این خصوص این موارد به بچه‌ها آموخته می‌شود.

۱- **مراقبت فردی:** به آنها آموخته می‌شود که «دایره امنیت» باید حفظ شود. این دایره، فاصله افراد با آنهاست. برای افراد غریبه، این فاصله، دایره‌ای به قطر یک متر در اطراف آنهاست. ❖ نکته: در فصل‌های سرد سال که احتمال انتقال و ابتلا به بیماری بیشتر است باید فاصله ایمنی کمی بیش از این نیز رعایت شود.

۲- **مراقبت نظافتی:** توصیه‌های بهداشتی، از دیگر موارد استفاده از مترو است. به آنها آموزش داده می‌شود که از گذاشتن وسایل شخصی روی کف مترو خودداری کنند. پس از دست‌زدن به میله‌های مترو، دست‌ها را ضد عفونی کنند و از افرادی که احتمال می‌رود به آنها آسیبی وارد کنند، فاصله بگیرند.

۳- **مراقبت از وسایل:** احتمال دزدی کیف پول، تلفن همراه و... در مترو یا هر وسیله نقلیه عمومی پرجمعیتی وجود دارد. بنابراین به آنها مراقبت از این وسایل آموزش داده می‌شود.

۴- **مراقبت‌های امنیتی:** این موارد به این شرح است:

■ سمت باز شدن درهای مترو را شناسایی کنند.

■ از در مترو به اندازه نیم متر فاصله بگیرند.

■ اگر روی صندلی مترو نشسته‌اند، خوابشان نبرد. کسی به آنها نزدیک نشود و تماس بدنی با آنها برقرار نکنند.

۵- **پیشنوند:** اگر به کتاب صوتی یا موسیقی گوش می‌کنند، حتماً حواسشان به اعلام ایستگاه‌های مترو یا هر اطلاعیه احتمالی دیگری که توسط بلندگوها اعلام می‌شود، باشد.

اطراف را خوب ببینند

بخشی از آداب حضور در اجتماع، آداب حضور در مکان‌های عمومی مانند مترو است. به بچه‌ها این موارد آموخته می‌شود:

■ **سکوت:** برای مکالمه با تلفن همراه یا بازی و یا تماشای فیلم حتماً از هندزفری استفاده کنند. از سوی آنها نباید صدایی ایجاد و باعث مزاحمت دیگران شود.

■ **احترام:** اگر روی صندلی نشسته‌اند، جای خود را به زنان باردار، معلولان و سالخوردگان بدهند.

■ **نظافت:** به بچه‌ها آموخته می‌شود که از رها کردن هر گونه زباله در مترو خودداری کنند.

■ **امداد:** ممکن است هر لحظه خطری در مترو آنها را تهدید کند. بنابراین به آنها یاد بدهید که برای اعلام وضعیت غیرعادی یا خطری که برای آنها پیش آمده، باید در داخل واگن از طریق بلندگوی اعلام خطر و در بیرون از واگن‌ها، با مراجعه به مأموران، کمک بخواهند. این نکته به ویژه برای کودکانی که به بیماری خاصی مانند دیابت، صرع و... دچار هستند و ممکن است هر لحظه نیاز به کمک داشته باشند، بسیار مهم و آرام‌بخش است.

SEARCH...

از روی نقشه بخوانیم و برویم

پس از مرحله نخست، بچه‌ها باید به شکل عملی حرکت در مسیر را بیاموزند. این کار توسط آموزگار با برنامه هفتگی حرکت به نقاط مختلف انجام می‌شود. بازدید از این مکان‌ها معمولاً از نقاط نزدیک به مدرسه شروع شده و به تدریج به مراکز دور تر می‌رسد. روش کار به این شکل است:

■ **تقسیم:** بچه‌ها به گروه‌های چندتایی تقسیم می‌شوند. هر گروه، هر هفته باید بازدید از مکانی را انتخاب و سپس مسیر حرکت به سمت آن را مشخص کند.

■ **سرپرستی:** اعضای آن گروه چند نفره باید نقشه مسیر، ایستگاه‌ها، مسیر حرکت به نقطه مورد نظر، نحوه خرید بلیت و... را شناسایی و آن را به دیگر گروه‌ها اعلام کنند.

■ **همراه آموزگار:** گروه مورد نظر، همراه با آموزگار، بچه‌ها را برای حرکت به مقصد در نظر گرفته شده، رهبری و هدایت می‌کنند.

نشده بود. حدوداً ۴ سال پس از تأسیس ایستگاه مذکور، مجموعه فرهنگی-تفریحی عباس آباد نیز شروع به کار کرد. کتابخانه ملی ایران، موزه بانک مرکزی، وزارت راه و ترابری، استانداری تهران، مجموعه فرهنگستان‌ها، مصلای تهران، بوستان نوروژ، بوستان آب و آتش، بوستان طالقانی (بوستان جهان کودک) و موزه انقلاب اسلامی و دفاع مقدس و باغ کتاب مهم‌ترین بناهایی هستند که در این منطقه خودنمایی می‌کنند.



در «سیلیکون ولی» دسترسی به مترو و اتوبوس ویژه برای دریافت خدمات درمانی - بهداشتی چگونه است؟

از همین جا که هستید تا همان جا که می خواهید

❗ **سها دادمند** | بعد از ماجرای کرونا و همه اتفاقات حول و حوش آن، یک بار دیگر به همه یادآوری شد که دسترسی به خدمات و امکانات بهداشتی - پزشکی برای زنده ماندن، بسیار مهم است. به همین دلیل بسیاری از مراکز عمومی تلاش کردند تا امکان دسترسی به فوریتهای پزشکی و در قدم بعدی، خدمات درمانی تسهیل شود. متروها، یکی از این مکان‌ها بودند و از میان آنها، متروی شهر «ولی» مرکز شهر «سن خوزه» در کالیفرنیاست. ببینیم اهالی مترو و درمان در این باره چه کرده‌اند.

آنها به اتوبوس فراهم شود.

شما مستقیم منتقل می شوید

با وجودی که طرح مترو - اتوبوس درمانی، به بیماران بسیاری کمک کرده است اما بعضی افراد امکان تعویض مسیر از اتوبوس به مترو را نیز ندارند. در این شرایط، افراد به شکل مستقیم با همان خط اتوبوس به بیمارستان منتقل می شوند.

به شما خوش می گذرد

قطعا رفتن به بیمارستان، اتفاق خوشایندی نیست! اما مسئولان بیمارستان و متروی این شهر، تلاش کرده‌اند تا بیماران در مسیر با حال خوبی به مقصد رسیده و بازگردند. این امکانات مهیاست.

■ **سهولت سوار و پیاده:** برای اتوبوس‌ها و متروهای این خطوط ویژه، امکان سوار و پیاده شدن معلولان، سالمندان و بیماران ناتوان وجود دارد؛ برای مثال صندلی‌های راحت، مکانی برای توقف صندلی چرخدار بیش از سایر اتوبوس و متروها و میله‌هایی برای سهولت راه رفتن یا سوار شدن.

■ **با یک تلفن:** داخل مترو و اتوبوس، برای اطلاع‌رسانی سریع به مرکز درمانی، تلفن وجود دارد.

■ **امکانات مراقبتی:** برای مراقبت از بیماران، امکاناتی برای رسیدگی سریع به حال بیماران وجود دارد؛ برای مثال دستگاه اکسیژن، جعبه کمک‌های اولیه برای امدادرسانی، واکر، صندلی چرخدار، عصا و... که در صورت نیاز افراد بتوانند از آنها استفاده کنند. علاوه بر اینکه یک پزشک و یک پرستار همراه نیز داخل مترو یا اتوبوس حضور دارند.

با یک تلفن همراه شماست

بعضی افراد امکان استفاده از مترو و اتوبوس برای رسیدن به بیمارستان را ندارند؛ بنابراین می‌توانند درخواست همراه داشته باشند. برای این منظور کافی است با همان شماره ۹۱۱ تماس گرفته و درخواست همراه کنند.

داستان از کرونا آغاز شد؛ از همان جایی که مسئولان بیمارستان شهر ولی با مواردی روبه‌رو شدند که افراد برای رسیدن به این مرکز درمانی حتماً باید از خودروی شخصی یا تاکسی استفاده می کردند اما هزینه تاکسی بالاست. از سوی دیگر بسیاری از افراد از انتقال بیماران هراس داشته و از طرفی بسیاری از افراد با حال نامناسبی که داشتند، امکان استفاده از خودروی شخصی را نداشتند. باید چه چیزی تغییر می کرد؟ قطعاً بهترین راهکار، فراهم کردن امکان جابه‌جایی بیماران بود و مترو، به‌عنوان بهترین گزینه برای این منظور انتخاب شد. این ماجرا البته پیش از این با مشاهده بیماران دارای معلولیت جسمی یا سالمندان تنها نیز به فکر مسئولان بیمارستان رسیده بود.

نجات بخش‌ها حرکت می کنند

هفتم سپتامبر ۲۰۲۰ (شهریور ۱۳۹۹) اتوبوس‌های همکار با مترو، ویژه بیمارستان شهر ولی یا همان سیلیکون ولی شروع به فعالیت کردند. به این ترتیب ساکنان - بیماران دورترین نقطه غرب شهر یعنی «سان سییتی» تا دورترین نقطه شرق شهر یعنی «مسا»، بالاترین نقطه شمال شهر یعنی «اسکاتسدال» تا جنوبی‌ترین نقطه شهر یعنی «کندلر»، با سوار شدن به این اتوبوس‌های دو خط ۱۳۸، ۱۰۶ و ۱۵۶، خود را به متروی منتهی به بیمارستان برسانند. این اتوبوس‌ها ویژه بیمارستان - مترو بوده و افراد عادی نمی‌توانند از آنها استفاده کنند. در مسیر برعکس، پس از انجام خدمات درمانی، اتوبوس‌ها افراد را به مترو منتقل می کنند و به این ترتیب بیماران به محل زندگی خود بازمی گردند. این سرویس‌ها برای بیماران هزینه‌ای دربر ندارند.

با این شماره تماس بگیرید

گاهی بعضی افراد امکان سوار شدن به همان اتوبوس و رسیدن به خط مترو را ندارند. در این شرایط چه باید کرد؟ تلفن ۹۱۱ در خدمت بیماران است. کافی است با این تلفن تماس گرفته و مقدمات سوار شدن

فقط مترو نیست

ممکن است به هر دلیل از مترو جا بمانند. ممکن است مترو به هر دلیل متوقف شود و نتوانند با مترو به مقصد مدرسه بروند یا به منزل بازگردند. بنابراین مسیرهای اتوبوس و تاکسی را هم به آنها یاد بدهید. فراگیری راه‌ها و امکانات جایگزین به بچه‌ها امنیت می دهد. بنابراین علاوه بر آموزش مسیر مترو، به شکل جداگانه، مسیر اتوبوس و تاکسی برای رفتن به مدرسه و بازگشت به منزل را نیز به آنها یاد بدهید.



داستان دنباله‌دار
جعفر رضی پور؛ داستان‌نویس

قسمت اول

زندگی لوزان

مترو از زیر خانه ما رد می‌شود. ما عتفر بودیم. خواهر بزرگ‌ترم با شوهرش رفتند، ولی هر وقت زنگ می‌زنند انگار همین حوالی هستند چون گاهی حس می‌کنم از زیر خانه ما رد می‌شوند. البته این امکان هم هست که از آن طرف دنیا زیر خانه ما، خانه گرفته باشند و من وجودشان را احساس کنم. می‌دانید اسم این خواهرم «آترام» هست. این یک بازی خانوادگی بین ما بود که همه اسم‌ها را برعکس می‌کردیم و می‌خندیدیم. الان احتمالا آترام برعکس ما شده و زندگی‌اش هم برعکس ماست.

نفر بعدی، برادرم بود با چشم‌های آستیگماتیسم، البته آستیگمات هم می‌توان گفت در هر حال. در جلسه کنکور اشتباه از عینک برادر دیگرم استفاده کرد و رتبه کنکورش به سمت و سویی رفت که ترجیح داد یک سال پشت کنکور بماند و سال بعد با عینک خودش امتحان بدهد. هفته دوم بعد از اعلام نتایج، به پیشنهاد من، پیگیر شد تا کاری در مترو برای خودش پیدا کند.

با کمک برادر بزرگ‌تر از من و خودش، آشنایی پیدا کرد و غرفه‌ای برای آموزش در یکی از ایستگاه‌های مترو گرفت و در آن روش‌های تست‌زنی را به صورت آزمایشی به تعدادی دختر خانم و آقایسر آموزش داد. بعد از مدتی کلاسش را به صورت خیلی جدی پیگیری کرد. غرفه هم آنقدر فعال و شلوغ شد که چند غرفه دیگر هم در کنارش اجاره کرد و با کمک همان دختر خانم‌ها و آقایسر‌ها که حالا دانشجو شده بودند، توانست روش خودش را گسترش دهد و عملاً شد یک معلم مترویی برای کنکوری‌ها.

برای ثبت اداری این دفتر و دستک، مجبور شد کلاس‌ها و روش‌اش را به نام برادر بزرگ‌ترمان ثبت کند. من هم وارد مجموعه او شدم. البته بهتر است اسمش را ننویسم چون وارونه آن اسم، واژه قشنگی نمی‌شود. منظورم این است که اصلاً نمی‌توان تلفظش کرد تا اینکه بخواهد معنی خوب یا بد یا اصلاً معنی خاصی داشته باشد. البته خواهرم که خارج رفته، می‌گفت آنجا نامگذاری متفاوت است و خیلی به جد و

آباد و معنی آن فکر نمی‌کنند و بیشتر به خوش‌آوایی و زیبایی نام فکر می‌کنند.

البته اینها حرف‌های خودش بود چون زبان خارجی خواهرم آنقدر خوب نبود که این همه مفاهیم را بتواند از زندگی خارجی‌ها بفهمد.

درباره ما هم همینطور فکر می‌کرد. اگر جایی هم نمی‌رفت خارج از خانواده بود. آترام چای نمی‌نوشت و کافی‌شاپ را هم به عنوان یک مکان عمومی قبول نداشت و پدیده‌ای دست‌دوم از خارج می‌دانست. فکر می‌کنم منظور آترام از خارج آن موقع با زمانی که واقعا رفت، فرق داشت. آترام برای فرار از لرزش زمین رفت و درباره این حرف می‌زد که در خانه‌ای که زمینش می‌لرزد، نمی‌شود زندگی کرد. با این همه، آن بخش خانواده که با آترام درباره رفتن موافق نبودند، عقیده داشتند که لرزیدن کم‌زمین، آن هم در حد رد شدن قطار مترو، مشکل خاصی برای زندگی ایجاد نمی‌کند چون به هر حال، چرخش مداوم زمین هم مشکلی برای بنی‌بشر ایجاد نکرده تا حالا و کیست که نداند بالاخره هر چرخشی، لرزش هم دارد. با این همه نیاز به گفتن نیست که اینها دلیل خوبی برای وضعیت پراننده زندگی خانواده ما نبود و نیست؛ ما اینجا، این طرف کره زمین و خواهرم، آن طرف و مترو بین ما. واقعیت این است که ما عادت کردیم زندگی کنیم، فقط آترام به‌خاطر ترسی که از ارتفاع داشت، گذاشت و رفت. برادر بزرگ‌ترم که شرکت آموزش کنکور به نام او ثبت شد و برادر دیگرم که وارونه اسمش جالب نیست و من و بقیه خانواده، خیلی با آترام حرف زدیم و اتفاق او را طوری طراحی کردیم که کمترین لرزش را داشته باشد ولی او باز می‌ترسید.

بین ترس و تردید من تردید را ترجیح می‌دهم. تردید تبدیل به تصمیم واقعی و تغییر موقعیت نمی‌شود ولی ترس مطمئناً کاری با ذهن می‌کند که شخص تغییر کند یا نگاهش را به همین زندگی‌ای که دارد، تغییر بدهد. من و برادر کنکوری‌ام یک راز درباره مترو داریم؛ رازی که آترام صبر نکرد یا دلش نخواست درباره‌اش چیزی بداند.

■ **سنااز صفایی** | هوا تازه تاریک شده و ترافیک غروب پاییز، خیابان‌ها را بسته. بالاتر از سیدخندان به سختی یک تاکسی پیدا می‌کنم که شریعتی را مستقیم تا نزدیک میدان قدس برود. برای جلسه رسمی، کفش تنگ و ترشی پوشیدم که پاهام دارد از درد توبش می‌ترکد و ناخن‌هایم تو گوش‌ت فرو رفته. ماشین رسماً تکان نمی‌خورد. یک ساعت و نیم طول می‌کشد تا نزدیک حسینیه ارشاد برسیم. دونفر مسافر دیگر پیاده می‌شوند اما من به خاطر کفش لعنتی‌ام سعی می‌کنم تحمل کنم. راننده پیر و تپلی، دوباره در ترافیک دستی می‌کشد و شروع می‌کند سؤال پرسیدن که مجردی یا متاهل؟ قطار سؤال‌های بی‌ربطش توی ترافیک، صبرم را تمام می‌کند و پیاده می‌شوم. هوا سرد است و پاهایم درد می‌کنند. لنگ‌لنگان خودم را به خیابان شریعتی می‌رسانم و پیاده، خیابان قفل شده از ترافیک را به سمت شمال قدم می‌زنم. جرأت ندارم در پیاده‌روی شلوغ و تاریک گوشی را از کیفم در بیاورم. داخل یک بستنی‌فروشی می‌شوم و سعی می‌کنم تاکسی اینترنتی پیدا کنم. مخم از قیمت‌ها سوت می‌کشد و البته ماشینی هم پیدا نمی‌شود چون همه جا قفل است. نقشه نشان می‌دهد با تاکسی یا اتوبوس از سر میرداماد ۵۲ دقیقه زمان می‌برد تا به پل رومی برسیم. باز هم پیاده بالاتر می‌آیم و اشک در چشمانم جمع شده که معلوم نیست

مترو؛ نجات‌دهنده بزرگ

به‌خاطر سوز مهرماه است یا تاریکی هوا، کفش‌هایم و شاید هم احساس کمی ناامنی. به‌خودم به‌خاطر کفش‌هایی که پوشیده‌ام، فحش می‌دهم و با خودم می‌گویم کاش حداقل لباس گرم‌تری تنم بود. فکر می‌کنم اگر بخواهم در بست بگیرم باید ۷۰، ۶۰ هزار تومان پول بدهم و واقعا نمی‌توانم اینقدر هزینه کنم؛ آن هم در صورتی که نقشه می‌گوید لااقل یک ساعت از روی زمین راه دارم تا به مقصد برسم.

ناگهان تابلوی ایستگاه مترو را دیدم؛ متروی شریعتی. قلبم از خوشحالی ایستاد. بدو بدو آمدم توی ایستگاه و یک بلیت تک‌سفره ۲ هزار تومانی خریدم. ۲ هزار تومان!! ایستگاه گرم، خلوت و تمیز بود. چند ثانیه ایستادم و قطار از راه رسید. در واگن زنان سوار شدم. هیچ‌کس نبود. روی صندلی ولو شدم و کفش‌های لعنتی را در آوردم. نفس راحتی کشیدم و گفتم خدا یا شکر، نجات پیدا کردم! هيجان زده موبایلم را با خیال راحت از کیفم در آوردم و توییت کردم: «من با مترو نجات پیدا کردم.» بعد عکسی از صندلی‌های خالی گرفتم و در اینستاگرام استوری کردم؛ روی عکس نوشتم: «بعد شونصد سال مترو، نجات‌دهنده بزرگ.» چند دقیقه بعد ایستگاه قطریه پیاده شدم و با خودم گفتم: «منو این همه خوشبختی محاله.»

