

سال‌هاست رفت‌و‌آمد در تهران برای خیلی‌ها به بخشی خسته‌کننده از زندگی روزمره تبدیل شده‌است؛ از ایستادن‌های طولانی در ایستگاه‌های شلوغ گرفته تا نشستن در اتوبوس‌هایی که گاهی آن قدر پر هستند که حتی جای نفس کشیدن هم سخت می‌شود. ترافیک سنگین، توقف‌های بی‌دریسی و خیابان‌های قفل‌شده، ساعت‌های زیادی از روز شهروندان را می‌گیرد، ساعت‌هایی که می‌توانست صرف کار، درس، استراحت یا گذر خانواده‌بودن شود. ■■■

البته در این میان، تلاش‌هایی هم برای بهتر شدن اوضاع انجام شده‌است. در ماه‌ها و سال‌های اخیر اتوبوس‌های جدیدی به ناوگان اضافه شده و بعضی از اتوبوس‌های قدیمی هم بازسازی شده‌اند. این کارها هر چند همه مشکلات را حل نکرده، اما دست‌کم کمی از فشار کمبود اتوبوس کم کرده‌است.

حالا با ورود اتوبوس‌های دوکابین ۱۸ متری به خطوط شهری، امید تازه‌ای برای مسافرانی که هر روز با شلوغی سروکار دارند، ایجاد شده‌است. این اتوبوس‌ها ظرفیت بیشتری دارند و می‌توانند در مسیره‌ای پرت‌رد، جمعیت بیشتری را جابه‌جا کنند. هم‌زمان، بزرگ‌ترین ایستگاه شارژ خودروهای برقی هم در کیانشهر افتتاح شده تا خودروهای شخصی و تاکسی‌های برقی راحت‌تر بتوانند از آن استفاده کنند.

شاید این اتفاق‌ها در نگاه اول خیلی بزرگ به نظر نرسد، اما برای کسی که هر روز صبح و عصر در صف اتوبوس می‌ایستد یا در ترافیک می‌ماند، همین تغییرهای کوچک هم می‌تواند دلگرم‌کننده باشد. قدم‌هایی که اگر ادامه پیدا کنند، شاید رفت‌و‌آمد در پایتخت را کمی آسان‌تر و قابل‌تحمل‌تر کند.

کام‌های تازه برای نوسازی ناوگان پایتخت

روز گذشته، در مراسم رونمایی از اتوبوس‌های جدید، نگاه‌ها فقط به بدنه‌های تازه و صندلی‌های نو نبود، بلکه بخش مهمی از صحبت‌ها به آسار و ارتقای اتوبوس‌ها یافت که از یک دوره پر تحرک در نوسازی ناوگان حکایت می‌کرد. علیرضا زاکانی، شهردار تهران، در آغاز مراسم، از نوسازی یک هزار و ۷۴۴ دستگاه اتوبوس در این دوره خبر داد: «این رقم در مقایسه با عملکرد ۱۶ سال گذشته که یک هزار و ۵۸۴ دستگاه بود، نشان‌دهنده رکوردشکنی بی‌سابقه در خرید و نوسازی ناوگان اتوبوسرانی پایتخت است.»

او با اشاره به سرمایه‌گذاری ۳ هزار و ۷۵ میلیارد تومانی برای خرید ۱۵۵ دستگاه اتوبوس و احداث بزرگ‌ترین ایستگاه شارژ خودروهای برقی کشور افزود: «در دهه ۸۰ بالغ بر ۳ هزار دستگاه اتوبوس خریداری شد، اما در دهه ۹۰ عملاً هیچ خریدی صورت نگرفت. در سال ۱۴۰۰ و در دوره ریاست جمهوری شهید رئیسی، ۲۷۱ دستگاه اتوبوس خریداری شد که قرار بود به حدود یک هزار و ۱۰۰ دستگاه برسد، اما با شهادت ایشان از اتوبوس‌ها سه‌کابین تا یک‌کابین است. این دستگاه جدا از یک هزار و ۷۴۴ دستگاه نوسازی شده در این دوره است.»

زاکانی با اشاره به اراده مدیریت شهری برای ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی اظهار داشت: «علاوه بر این، قراردادهای متعددی برای خرید اتوبوس منعقد شده که به‌زودی وارد خطوط خواهند شد. هدف ما فراهم آوردن شرایط مطلوب سفر برای شهروندان با تنوع بالایی از اتوبوس‌ها سه‌کابین تا یک‌کابین است. این اقدامات چهره شهر را دگرگون و رفاه مردم را تأمین می‌کند.»

او در ادامه به محدودیت‌های داخلی اشاره کرد:

«کلاشههر تهران به بیش از این تعداد اتوبوس نیاز دارد، اما با محدودیت‌هایی خارج از اختیار مدیریت شهری مواجه هستیم. هم‌اکنون اتوبوس‌های داخل گمرک منظر طی تشریفات اداری و اعمال مقررات هستند. متأسفانه بخشی از مشکلات ما حتی پیش از منابع خارجی، ناشی از بوروکراسی داخلی است.» شهردار تهران همچنین درباره آسیب‌های واردشده به ناوگان در ناآرامی‌های دی‌ماه‌امسال گفت: «این شبهه کودتا، حدود دهها دستگاه اتوبوس از مدار خارج شد، ۲۲ دستگاه به طور کامل به آتش کشیده شد و باقی دچار خسارت‌های سنگین شدند. پیام رونمایی امروز این است که مدیریت شهری اراده‌اشخی دارد تا هیچ خطلی در خدمت‌رسانی ایجاد نشود.»

او برنام‌های کلان مدیریت شهری در حوزه حمل‌ونقل را نیز تشریح کرد: «هوشمندسازی و توسعه سفرهای ترکیبی اولویت اصلی است. این برنامه در سه محور اجرایی اولیه مناسبت‌سازی و توسعه سفرهای ترکیبی، بهینه‌سازی خطوط و هوشمندسازی تجهیزات مرتبط با حمل‌ونقل عمومی.»

زاکانی از توسعه اینترنت پر سرعت و مترو نیز خبر داد: «تهران دارای ۲ هزار و ۳۰۰ کیلومتر فیبر نوری است و قراردادهایی برای توسعه آن تا ۷ هزار کیلومتر منعقد شده‌است. همچنین در حوزه مترو، احداث چهار خط جدید و تکمیل خطوط موجود در دستور کار قرار دارد.»

او در بخش دیگری از سخنانش به نوسازی ون‌ها و موتورسیکلت‌های کار اشاره کرد: «برای خرید ۱۰ هزار دستگاه ون برقی اقدام شده و ۳۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت کار شهر تهران به موتورسیکلت برقی تبدیل خواهد شد تا پایتخت از ترافیک و آلودگی هوا رهایی یابد.»

شهردار تهران همچنین در پایان گفت: «عقب‌افتادگی مناطق جنوبی تهران چشمگیر بود و به همین دلیل ۶۶ درصد از کل پروژه‌های مدیریت شهری ششم در پایین خط میدان انقلاب متمرکز شده‌است. آنچه

سفر نودر تهران با اتوبوس‌های دوکابین ۱۸ متری

شهردار تهران: نوسازی یک هزار و ۷۶۴ دستگاه اتوبوس در این دوره، رکورد ۱۶ سال گذشته ناوگان پایتخت را پشت سر گذاشته و بی‌سابقه است

معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران: امروز کل منطقه مرکزی تهران با اتوبوس‌های برقی اداره می‌شود

و خط BRT ترمینال شرق تا میدان آزادی نیز به‌زودی کاملاً برقی خواهد شد



عباس تاجیک بار آنا

دشمن را مایوس می‌کند، امیدواری مردم ایران است و ما موظفیم با خدمت‌رسانی صادقانه، امید شهروندان را افزایش دهیم.»

گسترش حمل‌ونقل پاک

در ادامه مراسم، صحبت‌ها از نوسازی فراتر رفت و به آینده‌ای رسید که قرار است سهم برق در آن بیشتر از همیشه باشد. محسن هرمزی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، با تشریح روند برقی‌سازی ناوگان گفت این مسیر حالا در مرحله وعده گذشته و وارد فاز اجرا شده‌است: «هفت برقی‌سازی با رونمایی و تحویل نخستین پارت اتوبوس‌ها و تاکسی‌های برقی آغاز شد و توسط همکاران در شرکت‌های پیمانکار ادامه یافت.»

او با اشاره به بازخوردهای سال گذشته افزود: «در این مدت با نقدها، انتقاده‌ها و البته تشکرهای فراوان مواجه بودیم، اما امروز برقی‌سازی به یک منتهای مستحکم برای ادامه مسیر تبدیل شده و همه مجموعه‌ها ضرورت‌های آن را درک کرده‌اند.»



گزیده

جدید به چرخه خدمت وارد شد.» او به امکانات ایستگاه شارژ کیانشهر نیز اشاره کرد: «این ایستگاه روزانه ۹ ساعت در اختیار اتوبوس‌ها و ۱۲ ساعت در اختیار تاکسی‌رانان و خودروهای شخصی است و ظرفیت پذیرش نزدیک به هزار دستگاه را دارد.»

هرمزی در پایان گفت: «تلاش می‌کنیم بخش دیگری از قراردادها تا پایان سال اجرایی شود و امیدواریم این ریل‌گذاری در سال‌های آینده با قدرت ادامه یابد.»

خدمت‌رسانی بی‌وقفه در روزهای سخت

در بخش پایانی این مراسم، صحبت‌ها رنگ و بوی قدردانی گرفت، از رانندگانی که هر روز پشت فرمان می‌نشینند تا نیروهای فنی‌ای که بی‌وقفه برای سرپا نگه داشتن ناوگان تلاش می‌کنند. مهدی علیزاده، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه با اشاره به لزوم خدمت‌رسانی به مردم به‌عنوان بهترین راه مقابله با دشمنان گفت: «بهترین راه مبارزه با آمریکا خدمت به مردم است که در حوزه حمل‌ونقل عمومی به‌طور عملی دنبال شده‌است.» او با یادآوری حمایت‌های شهرداری و شورای شهر گفت: «در چهارمین سال مدیریت شهری، نوسازی حدود ۲ هزار دستگاه اتوبوس محقق شد که رکورد بزرگی برای تهران است. پس از حدود ۱۵ سال، ناوگان خطوط تندرو نیز نوسازی می‌شود و این موفقیت نتیجه تلاش‌های شهردار و مجموعه مدیریت شهری است.»

علیزاده به خطوط تازه نیز اشاره کرد: «اتوبوس‌های ۱۸ متری وارد خط یک (آزادی –تهرانپارس و بالعکس) شده‌اند و آغاز به خدمت‌رسانی کرده‌اند.»

او درباره زیرساخت‌های جدید که رونمایی شده‌است، این‌گونه توضیح داد: «پایانه شارژ اتوبوس‌های برقی و تاکسی کیانشهر افتتاح شد و روزانه ۱۲۰ دستگاه اتوبوس و ۹۶۰ دستگاه تاکسی در آن شارژ می‌شوند.» مدیرعامل شرکت واحد درباره اتوبوس‌های تازه گفت: «۱۵۵ دستگاه اتوبوس شامل دیزلی، برقی و ۱۸ متری امروز وارد ناوگان شد، این اقدام هم در کاهش آلودگی هوا و از ارتقای کیفیت خدمات مؤثر است.»

علیزاده در پایان از همه دست‌اندرکاران قدردانی کرد: «نیروهای فنی، رانندگان، مدیران و کارکنان شرکت واحد در طول یک سال گذشته، حتی در شرایط سخت و در ایام فتنه، خدمت‌رسانی را متوقف نکردند و تا آخرین لحظه مردم را جابه‌جا کردند. قدردان زحمات آن‌ها هستم.»

نقطه‌هایی از آرامش در شلوغی شهر

تغییر در کلانشهری چون تهران معمولاً ناگهانی و چشمگیر اتفاق نمی‌افتد، بلکه آرام و تدریجی خود را نشان می‌دهد. حالا با ورود اتوبوس‌های تازه به خطوط و راه‌اندازی ایستگاه شارژ کیانشهر، بخشی از این تغییر در جریان رفت‌وآمدهای روزانه قابل‌مشاهده است. ترافیک همچنان بخشی از واقعیت پایتخت است و شلوغی خیابان‌ها یک‌سبه از میان نمی‌رود، اما برای مسافرانی که هر روز در ایستگاه‌ها منتظر می‌مانند، تفاوت‌های کوچک حس می‌شود؛ اتوبوس‌های جادارتر، نظم بیشتر در حرکت و کاهش نسبی زمان انتظار. تغییراتی که شاید در مقیاس کلان چشمگیر نباشد، اما در تجربه روزمره شهروندان معنا پیدا می‌کند.

بدون شک نوسازی ناوگان و توسعه زیرساخت‌های برقی، اگر تداوم داشته باشد، می‌تواند به تدریج کیفیت هوای شهر و همچنین سفرها را بهبود بخشد. هر چند مسیر پیش‌رو همچنان طولانی است، اما آنچه امروز دیده می‌شود، نشانه‌ای از حرکتی است که طبق وعده مدیران شهری، در سال‌های آینده سنجیده‌تر و گسترده‌تر دنبال خواهد شد.

در باب وسوسه نجات از طرف بیگانگان

وطن نه شعار است، نه استعاره، تن زنده جمعی ماست. سرزمین فراتر از خاک و مرز، شبکه‌ای است از خاطره‌های مشترک، زبان مادری، سرمایه‌های اجتماعی انباشته، پیوندهای نسلی و آرزوهایی که نسل‌ها در انتظارشان مانده‌اند. با این حال، اخیراً صدایی محدود در فضای مجازی و میان بخشی از ایرانیان برون‌مرز برخاسته: دعوت برای «ردن» ایران. این پدیده را نمی‌توان صرفاً به خشم مجازی تقلیل داد. باید آن را در لایه‌های روان‌شناختی، جامعه‌شناختی، سیاسی، تاریخی، امنیتی و اخلاقی کاوید و نشان داد که مردم‌سالاری و آزادی هرگز با دخالت بیگانه زاده نمی‌شوند.

۱) **تحلیل روان‌شناختی:** درماندگی آموخته‌شده، فرافکنی نجات‌بخش و دوگانه‌سازی ساده‌انگارانه

روان‌شناسی اجتماعی پدیده «درماندگی آموخته‌شده» را به‌خوبی می‌شناسد. وقتی فرد با جمعی بارها با ناکامی‌کنش‌های درونی روبه‌رو شود، باور می‌کند هیچ تلاش داخلی کارساز نیست. تنها نیروی بیرونی می‌تواند گره بگشاید. در این حالت، قدرت خارجی به شئی «بیزه» جادویی بدل می‌شود؛ فرافکنی امید و نجات با باز یگری که در حقیقت منفاع ملی، چرخه‌های انتخابی و محاسبات کوتاه‌مدت خود را دنبال می‌کند. مکانیسم «دوگانه‌سازی خیر و شر» نیز فعال می‌شود: درون یک پارچه ناتوان و تاریک، بیرون یک پارچه قادر و منجی. این ساده‌سازی هیجانی، پیچیدگی‌های جهان واقعی را نادیده می‌گیرد. تجربه‌ی ترامپ نشان داد که سیاست خارجی حتی در دموکراسی‌های تثبیت‌شده، تابع لابی‌ها و منافع اقتصادی است، نه رسالت اخلاقی. این فرافکنی ریشه در زخم واقعی دارد، اما خود کارآمدی جمعی را بیش از پیش آسیب‌پذیر می‌کند.

۲) **تحلیل جامعه‌شناختی:** گسست سرمایه اجتماعی، رادیکالیزه‌شدن ایرانیان برون‌مرز و فاصله ادراکی – اقتصادی سرمایه اجتماعی فرسوده، ناشی از تضعیف اعتماد عمومی، کارآمدی نهادهای میانی‌های مدنی، جامعه را مستعد رادیکالیسم می‌کند. در جامعه‌ای ایرانیان برون‌مرز (مهاجران پراکنده)، فاصله جغرافیایی به فاصله عاطفی و اطلاعاتی بدل شده‌است. بسیاری از مهاجران در کشورهای غربی بر آمد بالاتر، دسترسی بهتر به اطلاعات جهانی و شبکه‌های اجتماعی دارند، اما هزینه‌های انسانی جنگ و بی‌ثباتی را کمتر لمس می‌کنند. این فاصله، پیامدهای اخلاقی را تضعیف می‌کند و حساسیت به آسیب‌ها را کاهش می‌دهد.

حوزه‌های محدود اطلاع‌رسانی در شبکه‌های اجتماعی، خشم اقلیت رطین را تقویت و صدای میانه‌رو را خفه می‌کنند. نتیجه؟ همبستگی ملی تضعیف شده و وطن به مفهومی انتزاعی بدل می‌شود که می‌توان آن را «دژ» تا «درست شود».

۳) **تحلیل سیاسی و امنیتی:** مداخله، منافع ملی، توهم صدور دموکراسی و ریسک‌های ساختاری

دولت‌ها بر پایه منافع ملی عمل می‌کنند، نه رسالت رمانتیک. تجربه دو دهه اخیر این را ثابت کرده‌است. حمله به عراق در ۲۰۰۳، سرنگونی صدام، اما خلأ قدرت، جنگ فرقه‌ای، ظهور داعش و صدها هزار کشته.

لیبی (۲۰۱۱)؛ سقوط قذافی، اما جنگ داخلی مداوم و دولت شکست‌خورده.

از منظر امنیتی، مداخله خارجی می‌تواند قدرت بازدارنده ایران را تضعیف، نظم منطقه‌ای را برهم زند و خطر فروپاشی ساختاری ایجاد کند. در چنین شرایطی، توانایی نهادهای برای مدیریت بحران و حفظ ثبات داخلی به سرعت تحلیل می‌رود.

۴) **بعد تاریخی – ایرانی:** الگوی تکرار شونده دخالت و واکنش ملی

تاریخ معاصر ایران بهترین گواه است. کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ با حمایت آمریکا و انگلیس، دولت مصدق را سرنگون کرد. اسناد منتشرشده سیا در سال ۲۰۱۳ توسط آژ شیو امنیت ملی آمریکا (از جمله گزارش «بدر برای ایران» نوشته دوبالد ویلبر) نقش سازمان سیا را در برنامه‌ریزی و اجرای عملیات «اژاکس» تأیید می‌کند. نتیجه؟ تقویت استبداد پهلوی، انبساط خشم ملی و انقلاب ۵۷ که خود واکنشی تند به دخالت بیگانه بود. هر بار مداخله خارجی که دموکراسی آورد، نه استقلال واقعی، بلکه نبردهای افراطی را تقویت کرد.

۵) **چرا مردم‌سالاری هرگز با دخالت بیگانه‌زاده نمی‌شود؟ پنج دلیل روشن:**

• **مشروعیت:** دموکراسی بر رضایت ارادی استوار است. نظام تحمیلی داخلی بسیاری «بیگانه‌زده» تلقی می‌شود و بحران مشروعیت دائمی ایجاد می‌کند.

• ساختار نهادی: دموکراسی نیازمند رسانه آزاد، احزاب پدشاره و ساختار اداری حرفه‌ای است. این‌ها محصول فرآیندهای درونی‌اند، نه واردات فوری.

• اقتصاد پس از مداخله: جنگ اقتصاد را ویران و شبکه‌های رانت جدید می‌سازد. رقابت سیاسی سالم در آشفتنگی ممکن نیست.

• امنیت و ثبات: ناامنی پس از جنگ، جامعه را به پذیرش محدودیت‌ها سوق می‌دهد و بقا را آزادی اولویت می‌یابد.

• واکنش فرهنگی: در جوامعی با هویت ملی قوی چون ایران، دخالت خارجی اغلب «تجاوز مقدس» در برابر بیگانه ایجاد می‌کند و اصلاح‌طلبان داخلی را به حاشیه می‌رانند.

مطالعات گسترده (مانند بلفور کانتور) نشان می‌دهد که تغییر رژیم تحمیلی به‌ندرت به دموکراسی پایدار می‌انجامد، مگر با شرایط داخلی پیشینی، شرایطی که امروز در ایران فراهم نشده.

۶) **نقد اخلاقی: اصل تناسب و حفاظت از مردم عادی**

درخواست حمله به کشوری با میلیون‌ها شهروند عادی، با اصول حقوق جنگ (تناسب و تمایز) ناسازگار است. تحریم و بمباران نخست معیشت، سلامت، و آینده کودکان راه‌ف می‌گیرند. تجربه‌ها نشان داده که فشارهای خارجی غالباً انسجام رژیم در بالا و فقر و خشم در پایین می‌آفرینند، نه گشایش مدنی. «حمله کنید تا درست شود» واقع‌نشانانه است، نه انسانی؛ جان بی‌گناهان را به قمار سیاست تبدیل می‌کند.

۷) **راه‌بدیل: بازسازی و اصلاح مبورانه از درون**

اگر هدف واقعی مردم‌سالاری و آزادی است، مسیر تنها از درون می‌گذرد: تقویت سرمایه اجتماعی، استقلال قضایی، شفافیت بودجه، آزادی رسانه، توانمندسازی جامعه مدنی و اصلاحات تدریجی اقتصادی. این مسیر کنداست، اما مشروعیت می‌آفریند و نهاد می‌سازد. آزادی اگر هدیه خارجی باشد، با چرخش بسا سیاست جهانی پس گرفته می‌شود؛ اگر دستاورد جمعی باشد، ریشه در جان ملت می‌یابد و طوفان‌ها را تاب می‌آورد. همچنین، همان‌طور که هانا آرنت گفته است: «قدرت، فقط از مشارکت مردم زاییده می‌شود؛ زور و خشونت نمی‌تواند آن را خلق کند.» این جمله فلسفی محور اخلاقی و سیاسی متن را تقویت می‌کند و یادآور می‌شود که قدرت واقعی تنها در درون ملت و اراده جمعی شکل می‌گیرد.

صدای «امید به بهبودی از بیرون» فریادی است از عمق زخم اعتماد و امید جمعی؛ زخمی که باید با همدلی شنیده شود. نسخه بیرونی این درد را درمان نمی‌کند؛ گاه آن را مزمن‌تر و عمیق‌تر می‌سازد. مردم‌سالاری نه با موشک، بلکه با نهاد، مشارکت و اراده درونی ساخته می‌شود. وطن اگر جان ماست، در مانش نیز باید از جان جمعی برخیزد، با صبوری، نقادی بی‌رحمانه، استواری استوار. تنها در این صورت ایران نه قربانی دیگرن، بلکه معمار آینده خویش خواهد شد. وطن را نه موشک، نه بمباران، بلکه اراده و همبستگی می‌سازد.



رئیس مرکز مدیریت بیمارستانی و تعالی خدمات بالینی وزارت بهداشت خبر داد: **وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی از آغاز نخستین مرحله ارتقای ظرفیت ناوگان فوریت‌های بیمارستانی و پیش‌بیمارستانی کشور به عنوان یک اقدام راهبردی پس از ۱۵سال عدم تزریق مؤثر آمبولانس به ناوگان بیمارستانی، به عنوان نقطه عطفی در تقویت زنجیره خدمات درمانی کشور خیرد داد.**

امروز زمان آن رسیده که سایپا و دیگر خودروسازان، به جای وعده‌های تکراری، پاسخی عملی و قابل‌اتکا به مشتریان ارائه دهند؛ پاسخی که نه‌تنها خودرو، بلکه اعتماد از دست‌رفته مردم را نیز بازگرداند.

وی با اشاره به بالای مأموریت‌های انتقال بیمار افزود: ماهانه بیش از