



Clubhouse

گزارش جلسهی کلاب‌هاوس

# امنیت زنان در سفرهای شهری از طریق وسایل نقلیه‌ی عمومی

۹ مهر ۱۴۰۰

# امنیت زنان در سفرهای شهری از طریق وسایل نقلیه عمومی

- آیا زنان در وسایل نقلیه عمومی احساس امنیت می‌کنند؟
- آیا وسایل نقلیه عمومی به تعداد کافی و در زمان‌های لازم در دسترس زنان است؟
- آیا نیازهای امنیتی زنان در طراحی آنها در نظر گرفته شده است؟

تاریخ:

۹ مهر ۱۴۰۰

محل:

کلاب هاوس

مدت زمان:

۲ ساعت

تعداد حضار:

۱۲ نفر

## خلاصه جلسه:

- اهمیت انتشار و بازگو کردن تجربیات زنان از وسایل نقلیه عمومی
- مشکلات وسایل نقلیه عمومی مختلف به تفکیک
- راهکارها: تفکیک جنسیتی، فرهنگ سازی، و ابتکارات شخصی زنان

## اهمیت انتشار و بازگو کردن تجربیات زنان

بازگویی تجربه‌های تلخ زنان در استفاده از وسایل نقلیه عمومی باعث می‌شوند که مردان جامعه مخصوصاً آنهایی که در جایگاه تصمیم‌گیری هستند با مشکلات و دغدغه‌های زنان آشنا شوند. زنان بیشتر از مردان از وسایل نقلیه عمومی استفاده می‌کنند و بیشتر از آنها پیاده‌روی می‌کنند پس مردان اطلاع زیادی از تجربیات زنان در شهر ندارند و مسئولان از خودروی شخصی استفاده می‌کنند و با مشکلات عابران پیاده آشنایی کافی ندارند.

فاطمه درباره آماری که در یک مقاله با نام «میزان برخورداری زنان از سیستم حمل و نقل درون شهری مطالعه موردی: منطقه ۶ تهران» خوانده بود منطقه ۶ صحبت می‌کند. طبق این تحقیق اکثر زنان سفرهای درون‌شهری‌شان را با حمل و نقل عمومی انجام می‌دهند. ۶۰ درصد زنان منطقه از اتوبوس‌های درون‌شهری استفاده می‌کنند و ۲۴ درصد نیز تاکسی را ترجیح می‌دهند. اکثر زنان منطقه سفرهای خود را پیش از تاریکی انجام می‌دهند و دلیل استفاده کم از حمل و نقل عمومی در ساعات پایانی روز را مشکل عدم امنیت بیان کرده‌اند. همچنین در ساعات بعد از تاریکی به علت محدودیت ساعات سرویس‌دهی و یا نامنظم بودن سرویس‌دهی ترجیح می‌دهند از اتوبوس‌های درون شهری استفاده نکنند.

در طول سال‌ها به جمعیت و به تعداد مسافران مترو اضافه شده ولی خطوط مترو به همین نسبت اضافه نشده و فاصله زیادی دارد که به ویژه در ساعات اوج جابجایی مشکل بسیار حادتر می‌شود. تعداد واگن‌های اختصاص داده شده به زنان بسیار کم است و در شرایطی که حجاب و بچه و حمل خریدها برای آنها دشواری‌های بیشتری دارد سهم کمتری هم در واگن‌ها دارند.

## مشکلات ویژه تاکسی‌ها

اولین مشکل تعداد بسیار کمتر از حد نیاز تاکسی‌هاست به طوری که مسافران باید در صف بایستند و چهار نفری سوار یک تاکسی شوند. سوار شدن سه نفر در صندلی عقب خودرو تماس فیزیکی را غیرقابل اجتناب می‌کند. در بعضی از شهرها پس از همه‌گیری کرونا سوار شدن سه مسافر در صندلی عقب ممنوع شد، اما این قانون در همه جا وجود ندارد یا رعایت نمی‌شود، و نیز ممکن است پس از اتمام همه‌گیری رویه سابق در پیش گرفته شود.

حایل قرار دادن کیف یا کلاسور با مسافر مرد بغل دستی راهکاری بود که یکی از زنان شرکت‌کننده به آن اشاره کرد که به گفته ایشان، گاهی اوقات خود این مساله باعث ایجاد تنش و خشونت بیشتر علیه او شده است.

## مشکلات ویژه تاکسی‌های اینترنتی

طبق نظر شرکت‌کنندگان تاکسی‌های اینترنتی به دلیل در دسترس بودن و قیمت مناسب کمک زیادی به آسایش و امنیت زنان کرده است. در عین حال اطلاعات شخصی افراد در اختیار راننده قرار می‌گیرد و برخی رانندگان از این اطلاعات سوءاستفاده می‌کنند و با تماس و ارسال پیامک‌های نامربوط و آزارنده امنیت زنان را مختل می‌کنند.

در بعضی از شهرها امکان محرمانه نگه داشتن اطلاعات شخصی با انجام تنظیمات مشخص در اپ وجود دارد اما کاربران بسیاری هنوز از این قابلیت بی‌خبرند. رسیدگی شرکت‌های مربوط به تخلفات رانندگان خود بسیار ضعیف است. بسیاری از زنان به دلیل نگرانی از انتقام‌جویی قید شکایت را می‌زنند چرا که فکر می‌کنند راننده خاطی آدرس آنها را دارد و ممکن است مشکل بزرگتری برای آنها ایجاد کند. عملکرد مسئولان نیز در این امر بی‌تأثیر نبوده و با تشویق رانندگان به دخالت در پوشش و رفتار زنان، باعث شده‌اند هرگاه زنان بخواهند شکایتی کنند با تهدید این رانندگان به متهم شدن به کشف حجاب در اتومبیل، همراهی با جنس مخالف، رفتن به پارتی مختلط و ... مواجه شوند. گزینه راننده زن هم در این اپ‌ها وجود دارد اما هم گران‌تر است هم کمتر در دسترس است.

**همه موارد و مشکلات فوق موجب شده که زنان و به ویژه زنان شاغل احساس نیاز کنند که علیرغم هزینه بالا و مشکلات جای پارک، اتومبیل شخصی تهیه کنند، که خود موجب آلودگی بیشتر هوا و ترافیک بیشتر است.**

زنانی که توان خرید اتومبیل شخصی ندارند در مکان‌ها یا ساعاتی که وسایل نقلیه عمومی در دسترس نیستند بناچار از مسافرکش‌های شخصی استفاده می‌کنند که خطرناکند و نظارتی بر آنها نیست. همچنین منتظر ایستادن کنار خیابان موجب آزار و اذیت زنان توسط آزارگران را فراهم می‌کند و عبور و مرور را نیز مختل می‌کند.

## تفکیک جنسیتی و سایل نقلیه عمومی: آری یا نه؟

در بین حضار مخالفت زیادی با جداسازی جنسیتی به منظور کاهش آزار مردان علیه زنان بود. یکی از موافقان جداسازی پیشنهاد داد که در مسیرهای پرتدد جداسازی انجام شود چون همیشه مسافر هست و حق کسی ضایع نمی‌شود. آنها معتقد بودند در صورت نبود وسایل نقلیه و فضاهای تفکیک جنسیت شده برخی از زنان که از خانواده‌های متعصب‌تر هستند به کل دسترسی به فضاهای عمومی را از دست می‌دهند. اما مخالفان معتقد بودند جداسازی جنسیتی یعنی حذف صورت مسأله و هرگز نتیجه مثبتی نداشته و نخواهد داشت.

فارغ از موافقت یا مخالفت با جداسازی جنسیتی، همه حضار متفق‌القول بودند که باید کار فرهنگی انجام شود و آزار زنان تحت هر شرایطی به طور وسیع تقبیح شود. برخی زنان که استقلال مالی خود را در گروی اشتغال و در نتیجه استفاده از همین وسایل نقلیه عمومی می‌دانند از اینکه وارد پروسه شکایت شوند ابا دارند مبادا خانواده باخبر شود و مانع کار یا تحصیل آنها شود؛ چرا که برای بسیاری از خانواده‌ها «آبرو»ی خانواده مهمتر از حق تحصیل و اشتغال زنان است.

راه‌حلی که مطرح شد این بود که زنان از فضای مجازی و رسانه‌ها استفاده کنند و با استفاده بی‌نام و نشانی در این فضا، داستان‌های خود را به گوش مردان برسانند، بدون اینکه آن را مستقیم به مردان نزدیک خود گفته باشند.

در عین حال نهادها و سازمان‌های مختلف دولتی که بودجه‌های فرهنگی فراوانی دارند بخشی از این بودجه را به این مبحث مهم و اضطراری اختصاص دهند. اما چیزی که در عمل از نهادهای مسئول دیده می‌شود گذاشتن کل یا بخشی از بار آزار جنسی بر دوش زنان و زنان و مکان و پوششی است که زنان در آن قرار داشته‌اند. این رویکرد منجر به قربانی نکوهی، آسایش خاطر آزارگران و ترس زنان از پیگیری و گزارش آزار است. اینکه چرا با وجود شیوع زیاد این آسیب اجتماعی و صدمات فراوان آن به نظم و امنیت اجتماعی هنوز هیچ راهکار جامع و قاطعی درباره آن اتخاذ نشده علل متفاوتی دارد از جمله اینکه پیوند و رابطه لازم بین مردم و مسئولان وجود ندارد. خواسته‌های زنان یا به کل در پیچ و خم‌های اداری و سیاسی گم می‌شود یا منویات و خواسته‌های گروه‌های سیاسی خاص به جای مطالبات زنان جا زده می‌شود.

در حال حاضر تنها مجرای آموزش صحیح و فرهنگ‌سازی درباره آزار خیابانی فعالان حقوق زنان و فمینیست‌ها هستند که آنها هم بیشتر در مرکز و شهرهای بزرگ حضور دارند.

از طرفی دیگر شوراها نیز از جمله نهادهای انتخابی و دموکراتیک هستند که فاصله و رابطه نزدیک‌تری با مردم دارند. می‌توان با انتقال دغدغه زنان درباره آزار جنسی در اماکن عمومی و وسایل نقلیه عمومی، آنها را مجاب کرد تا طرح و برنامه‌ای در این باره تهیه کنند.

### زنان محروم از فضای عمومی و پیاده‌روی امن و راهکارهای ابتکاری

نمونه‌هایی از «دربست» سواری با راننده زن ثابت و آشنا مطرح شد که زنانی با رفاه نسبی آن را جایگزین امن‌تری برای پیاده‌روی در شهر می‌بینند چرا که می‌توانند لحظاتی با پوشش، آرایش و سیگار و موزیک دلخواه خود تنها باشند و شهر را بگردند. این روایت‌ها در عین جالب بودن، نشان‌دهنده این است که شهر به آن اندازه که از آن مردان است و هر زمان می‌توانند خود را در هر نقطه شهر امن احساس کنند برای زنان چنین نیست و زنان در مکان‌ها و زمان‌های محدودی احساس امنیت می‌کنند و گاه برای این امنیت باید هزینه مالی و زمانی کنند و آن را بخرند، باشگاه ورزشی، پارک زنان، تاکسی دربست، کوچه دربست، راننده زن گرانتر، استفاده بیشتر از تاکسی به جای پیاده روی، ... برای دمی آسایش و امنیت.

# امنیت زنان در سفرهای شهری از طریق وسایل نقلیه عمومی

۹ مهر ۱۴۰۰



همه‌مون  
hamamoun