

چهارشنبه ۲۱ آبان ۱۴۰۴ | ۲۱ جمادی‌الاول ۱۴۴۷

گزارش یک مهساگرندی

شب‌ها، وقتی شهر آرام می‌شود، آنها، تازه کارشان را شروع می‌کنند؛ پاکبانانی که به امید کسب روزی حلال، راهی خیابان‌های تاریک شهر می‌شوند تا رد بی‌توجهی و فرهنگ غلط زباله‌ریزی را از چهره شهر پاک کنند. خانواده‌ها پیشان هم، هر شب، با دلشوره سر بر بالین می‌گذارند، دلشوره‌ای از دزدی، تصادف یا حادثه‌ای که ممکن است در تاریکی شب، بی‌خبر از همه، سر برسد. دلشوره‌ای که بی‌دلیل هم نیست، چراکه هر چندوقت یکبار، خبر تصادف یا جان‌باختن چند پاکبان، از گوشه‌ای از شهر منتشر می‌شود. تازه‌ترین آن هم، تصادفی بود که در خودروی حامل ۱۲ پاکبان رخ داد و جان چهار نفر‌شان را گرفت، البته که حال یکی دیگر هم وخیم گزارش شده‌است. این حادثه تلخ، بار دیگر مسئلهٔ ایمنی و تجهیزات پاکبانان را در مرکز توجه قرار داد، تا بلکه باعث شود بالاخره این کارگران نامرئی، دیده و شنیده شوند.

■ ■ ■

صبح‌ها که با عجله خیابان‌های شهر را طی می‌کنیم، نه متوجه تمیزی معابر می‌شویم و نه به این فکر می‌افتیم که چه کسی پیش از طلوع، رد اشغال‌ها و شلوغی‌های روز گذشته را پاک کرده‌است. کمتر کسی به این فکر می‌کند وقتی مادر خوابیم، این پاکبان‌ها هستند که شهر را رفت و روب کرده‌اند، آن‌هم با همان لباس‌هایی ساده و البته چراغ‌هایی که اغلب روشن نیستند؛ در این شهر، که هر کس ساعت کاری خودش را دارد، سهم آنها تاریکی شده، تاریکی‌ای که گاهی می‌تواند به قیمت از دست رفتن جان‌شان تمام شود.

■ خانوادهٔ ۴ داغ

نیمه‌شب جمعهٔ پان‌آبان ماه، در حالی که خیابان‌های شهر خلوت بود، راننده یک دستگاه پرسشیا با سرعتی سرسام‌آور، در بزرگراه شهید فهمیده، بعد از کوکب، کنترل خودرویش را از دست داد. او که بنا بر گزارش‌های منتشر شده، در حالت طبیعی قرار نداشت، در مسیر خود با چهار خودروی دیگر برخورد کرد و سرانجام با خودروی حامل کارگران سازمان پسماند شهری تهران تصادف کرد، خودرویی که بر اثر شدت ضربه، واژگون شد. در این حادثه سه نفر از کارگران در دم جان باختند و یکی دیگر روز بعد در بیمارستان جان سپرد. حالا چهار خانواده، در عوض نان شب، عزای نان‌آورشان را برپا کرده‌اند. محسن بهرامی، نماینده پیمانکار مربوط به این گروه از پاکبانان، آن لحظه را چنین روایت کرده‌است: «یک‌لحظه دیدم که ماشین روی هوا چرخید و بعد به سمت گاردریل رفت، همان موقع بود که کارگه‌ها روی زمین افتادند.» بهرامی می‌گوید در زمان حادثه ۱۲ پاکبان در قسمت بار خودرو نشسته بودند، موضوعی که طبق آیین‌نامه رانندگی، مصداق «حمل غیرقانونی مسافر» است و تخلفی خطرناک به‌شمار می‌رود. با این حال، در دفاع از این اقدام توضیح می‌دهد: «حمل نفر در قسمت بار، قانونی نیست، اما

چاره‌ای نبود. کارگران وسایل زیادی دارند، بشکه، سطل، جارو، بیل و کیسه زباله، نمی‌شود آنها را با این وسایل یا ماشین سواری ببریم، و بر گردانیم، البته که می‌دانم این کار اشتباهی بوده و مهمان مقصریم.»

همین اقدامی که به گفته او «چاره‌ای جز انجامش نبود»، (یعنی سوار کردن پاکبانان در قسمت‌بار خودرو)، در نهایت به وقوع چنین حادثه تلخی انجامید، اقدامی که نه‌تنها خلاف قانون است، بلکه نشان از نادیده‌گرفتن ابتدایی‌ترین اصول ایمنی دارد. حادثه‌ای که اگر نظارت مؤثر و تجهیزات استاندارد در کار بود، شاید هیچ‌گاه رخ نمی‌داد.

■ **نبود تجهیزات و بی‌توجهی به ایمنی**

پاکبانان در شرایطی بسیار سخت، شب‌را به‌روز می‌رسانند، همان موقع که شهروندان در آسایش در خانه‌هایشان هستند، آنها در دل تاریکی، میان خودروهایی که گاه با سرعتی جنون‌آمیز از کنارشان رد می‌شوند، مشغول رفت و روب معابر هستند. یکی از پاکبانان در این رابطه می‌گوید: «گاهی شاهد آن هستیم که خودروسواران و موتورسواران به دلیل شلوغی خیابان‌ها با یکدیگر کورس می‌گذارند، کاری که هم‌جان‌خودشان را به خطر می‌اندازد و هم جان ما را.»

اما خطر فقط از بیرون نیست. گاهی نبود امکانات ایمنی، می‌کند وقتی مادر خوابیم، این پاکبان‌ها هستند که شهر را رفت و روب کرده‌اند، آن‌هم با لباس‌هایی ساده و البته چراغ‌هایی که اغلب روشن نیستند؛ در این شهر، که هر کس ساعت کاری خودش را دارد، سهم آنها تاریکی شده، تاریکی‌ای که گاهی می‌تواند به قیمت از دست رفتن جان‌شان تمام شود.

■ حرف‌هایی که با واقعیت نمی‌خواند

در شهری که شب‌هایش سهم پاکبانان شده،نبود تجهیزات ایمنی، یعنی کار در تاریکی مطلق(اما مصحت‌های محسن قضاثلو، مدیر عامل سازمان مدیریت پسماند شهری تهران، با آنچه پاکبانان از شرایط کاری‌شان روایت می‌کنند، تفاوت دارد. حال یا‌او از جزئیات بی‌خبر است، یا شاید دلایل دیگری در میان است. نمی‌دانیم او در پاسخ به این سؤال «چوان» که چرا هنوز از نیروی انسانی بدون تجهیزات ایمنی در بزرگراه‌ها استفاده می‌شود، می‌گوید: «این سؤال، سؤال اشتباهی است، چراکه ما تمام نیروهایمان مجهز به جلیقه چشمک‌زن، چراغ ال‌ای‌دی و لباس شیرنگ‌دار هستند. همچنین از هزار متر جلوتر، بشکه‌های ترافیکی قرار داده می‌شود و با چراغ چشمک‌زن از آنها مراقبت می‌شود.» در حالی که پاکبانان از نبود همین تجهیزات گلایه دارند، قضاثلو تأکید می‌کند که نظارت بر پیمانکاران حمل‌ونقل نیز برقرار است: «ما تعهد گرفتیم از دو پیمانکار مان که

جامعه

سرویس اجتماعی ۶۰۰۸۵۲۳۰

شهر تمیز می‌شود اما چه کسی توانش را می‌دهد؟

زحمت‌کشان نادیده‌گرفته‌شده

مدیرعامل سازمان مدیریت پسماند شهرداری تهران در گفت‌وگو با «جوان» و در واکنش به گلایه پاکبانان برای نبود تجهیزات ایمنی:

اینکه گفته می‌شود پاکبانان بدون تجهیزات کار می‌کنند، حرف درستی نیست!



علیرضا بهرانی /آژانس عکس تهران

■ **حرف‌هایی که با واقعیت نمی‌شود؟!**

پاکبانان را با ون جابه‌جا کنند. بعضاً اطراف شهر تهران هستند، با اتوبوس می‌آورندشان و از محل اسکان تا محل رفت‌وروب با ون جابه‌جا می‌شوند.» او از جلساتی با پالیس راهور خبر می‌دهد و می‌گوید که فعالیت شبانه پاکبانان به ساعات روز منتقل شده تا در تهران، با آنچه پاکبانان از شرایط کاری‌شان روایت می‌کنند، تفاوت دارد. حال یا‌او از جزئیات بی‌خبر است، یا شاید دلایل دیگری در میان است. نمی‌دانیم او در پاسخ به این سؤال «چوان» که چرا هنوز از نیروی انسانی بدون تجهیزات ایمنی در بزرگراه‌ها استفاده می‌شود، می‌گوید: «این سؤال، سؤال اشتباهی است، چراکه ما تمام نیروهایمان مجهز به جلیقه چشمک‌زن، چراغ ال‌ای‌دی و لباس شیرنگ‌دار هستند. همچنین از هزار متر جلوتر، بشکه‌های ترافیکی قرار داده می‌شود و با چراغ چشمک‌زن از آنها مراقبت می‌شود.» در حالی که پاکبانان از نبود همین تجهیزات گلایه دارند، قضاثلو تأکید می‌کند که نظارت بر پیمانکاران حمل‌ونقل نیز برقرار است: «ما تعهد گرفتیم از دو پیمانکار مان که

جامعه

روزنامه جوان | شماره ۷۴۴۹

نیروی انسانی بدون تجهیزات ایمنی برای نظافت اتوبان‌ها استفاده می‌کند.»

اما این حادثه، تنها فاجعه روز‌های اخیر نبود. یک منبع کارگری در شهرداری تهران به یکی از خبرگزاری‌ها خبر داده در بزرگراه شهید حکیم، پیش از تقاطع ستاری، یکی دیگر از رفتگران شهرداری، هنگام نظافت صبحگاهی، بر اثر برخورد با خودروی سواری جان باخته است. او گفته است: «رفتگران بیشترین تلفات انسانی را حین انجام کار، بر اثر برخورد با خودرو دارند.»

به‌رآن بر خود را خودرو دارند.»

■ **همچنان در ICU**

در حالی که چهار خانواده، داغدار نان‌آوران از دست‌رفته خود هستند و تلخی حادثه هنوز از ذهن همکارانشان پاک نشده، خبرها از بیمارستان فیاض‌بخش تهران، حکایت از تداوم نگرانی‌ها دارد.

بر اساس گزارش‌های منتشرشده، هر چندسایر مصدومان حادثه پس از چند روز از بیمارستان ترخیص شده‌اند، اما حال یکی از کارگران شهرداری که در بخش مراقبت‌های ویژه (ICU) بستری است، همچنان وخیم گزارش می‌شود. او که در لحظه تصادف آسیب جدی دیده، از همان شب حادثه در بخش ویژه تحت‌نظر پزشکان قرار گرفته‌است.

پیگیری‌های انجام‌شده از بیمارستان نیز نشان می‌دهد با گذشت بیش از ۱۰ روز از این سانحه، وضعیت عمومی او تغییری نکرده و همچنان نیازمند مراقبت‌های ویژه است. خانواده‌اش، روز‌ها و شب‌ها را با چشمانی خسته می‌گذرانند و امیدی که هر روز میان بیم و دعا دست‌به‌دست می‌شود.

برای آنها، هر صدای پای پرستار، می‌تواند خبری تازه باشد، خبری از بهبودی، یا تکرار همان جمله کوتاه، اینکه «آغازش هنوز تغییری نکرده‌است.»

■ **فشار یک مسئولیت**

پاکبانان جان باختند، حال کل نفرشان هم وخیم است، چند خانواده نیز داغدار شدند و در چنین شرایطی شهری که هر روز از خواب بیدار می‌شود، هنوز هم چیزی از شب‌هایش نمی‌داند! این حادثه اما اولین نبود و متأسفانه آخرین هم نخواهد بود، اگر ایمنی همچنان در حاشیه بماند و نظارت فقط در قالب تهمنه‌اند و جریمه باشد!

در این میان، مسئولیت فقط بر دوش نهادهای رسمی نیست. شهروندان هم می‌توانند نقش داشته باشند، اینکه اگر نیمه‌شب، پاکبانی را در شرایط ناایمن دیدند، می‌توانند با سامانه ۱۳۷ تماس بگیرند. شاید همین تماس، مانع از تکرار یک فاجعه دیگر شود.

هر چند این گزارش به پایان رسید، اما بدون شک قصه پاکبانان هنوز ادامه دارد، قصه‌ای که هر شب، در سکوت خیابان‌ها نوشته می‌شود، بی‌آنکه کسی بخواندش!

داستان زندگی

صادق پارسا

بره‌های مادر بزرگ

در داستان زنان پشمریس که هفته گذشته و در همین ستون منتشر شد، ماجرای خلق ایده به‌نظم کشیدن رشته‌های در هم تنیده پلیمری را گفت‌ام. هدف این بود که این رشته‌های در هم و برهم با قرار گرفتن در یک راستا، به مثابه یکی قالب «Template»، شرایط لازم را برای تولید پلیمر هادی جریان الکتریسیته با هدایت بالا را فراهم آورند. کار این ایده با الهام از پشمریسی زنان روستا تمام نمی‌شد. حالا فقط یک بستر مناسبی ایجاد شده‌بود، مشکل اما همچنان وجود داشت. باید کاری می‌کردم که پلیمر هادی در امتداد این رشته‌ها به صورت منظم و پیوسته حرکت کند. یادآوری شگرد مادر بزرگم برای هدایت بره‌هایش به آغل منجر به خلق ایده جدیدی در جهت حل این مشکل شد!

در روستا روال بر این بود که گوسفندان همه روزه پس از چرای روزانه، غروب‌ها به روستا برمی‌گشتند و شب را در آغل‌های خود می‌گذراندند، گوسفندی که تمام روز را آزادانه در کوه و دمن چریده است، چندان تمایلی به رفتن درون یک آغل تنگ و تاریک ندارد، خاصه بره‌ها که با شیطنت ذاتی هر کدام به گوشه‌ای فرار می‌کنند و جمع کردن آنها مصیبتی است! سخت‌ترین مرحله چرای بره‌ها عموماً همین کار آغل کردن آنهاست، کاری که مادر بزرگ من به سابقه تجربه طولانی خود به خوبی و با کمترین زحمتی از عهده آن بر نمی‌آمد.

او می‌دانست که بره‌ها همیشه دنباله‌روی یک بره پیشاهنگ هستند، کافی بود که بره پیشاهنگ را به سمت آغل هدایت کنی! گوسفندان دیگر به تبعیت از او به آغل می‌روند.

مادر بزرگ مقداری یونجه تازه با دست خود جلوی دهان بره پیشاهنگ می‌گرفت و همین‌طور به سمت آغل حرکت می‌کرد، بره به دنبال یونجه او را تعقیب می‌کرد و به این ترتیب همه گوسفندان با نظم و ترتیب روانه آغل می‌شدند.

مونومر گوسفند نبود، اما –احتمالاً– مادای اکسیدکننده خاصی می‌توانست در آن همان تمایل به حرکت را ایجاد کند. من باید ماده اکسیدکننده‌ای را که مورد توجه مونومرهای این پلیمر بود، پیدا می‌کردم. کار گذاشتن آن ماده در مسیر باعث می‌شد که مونومر‌ها به سمت اکسیدکننده کشیده شوند و حرکت کنند. قرار دادن این «یونجه» از مسیر و بستر منظمی که قبلاً با ایده از شیوه پشم رسی زنان روستا فراهم شده‌بود، می‌توانست در نهایت پلیمری با قدرت هدایت‌کنندگی بالاتر تولید کند.

سال‌ها قبل که فرضیه(CVD) پلیمرهای هادی الکتریسیته ارائه شد، مطالعات زیادی برای شناسایی ماده شیمیایی مناسبی که قدرت اکسیدکنندگی لازم را داشته باشد، انجام شد. بر اساس این مطالعات مشخص شد که کاربید آهن سه ظرفیتی یعنی FeCl3 اکسیدکننده مناسبی برای این کار است. دستگاه CVD مورد نظر برای انجام آزمایش‌های لازم طراحی و ساخته شد. برای تولید پلیمر هادی به روش CVD بخار مونومر پی‌رول –Pyrrrole– و کلرید پیر (III) را به داخل محفظه خلأی فرستادیم. این مخلوط روی یک لامل (شیشه نازک آزمایشگاهی مخصوصی در ابعاد ۱۰×۵۰ میلی متر) که بالایه بسیار نازکی از طلا پوشانده شده‌بود متمرکز می‌شد و با کنترل‌های دقیق، فعل و انفعالات شیمیایی لازم صورت می‌گرفت و بدین ترتیب پلیمر هادی تولید می‌شد.

بسیار طبیعی بود که فکر کنیم در اینجا هم می‌توانیم از همان دستگاه استفاده کنیم، لیکن به جای لایه طلاری لامل، لایه نازکی از پلیمری که به عنوان قالب در نظر گرفته شده‌بود، قرار دهیم و بخار مونومر را به یک شلیک کنیم. همچنین این هم طبیعی بود که در اینجا نیز برای اکسید کردن جهت تولید پلیمر هادی از FeCl3 استفاده کنیم و بین‌های سه ظرفیتی آهن (یونجه‌ها!) را در محل‌های مناسب در پلیمر قالب قرار دهیم. تمام مراحل کار طبق فرضیه انجام‌شده بود، در اینجا نیز برای لامل پوشان شده و آزمایش‌ها با روش «ژمون‌وختا» شروع شد. در حالی که تصور می‌کردم اکسیدکننده پلیمر هادی هم در محل مناسب قرار گرفته‌است، بیش از یک سال با تمام قوا تلاش کردم که این فرضیه‌ار را به اثبات برسانم، نتیجه‌ا ما به شدت نومیدکننده بود، من موفق نشده‌بودم! حالا باید شکست نظریه خود را می‌پذیرفتم، قبل از آن اما یک راه دیگر باقی مانده‌بود. من عادت خوبی داشتم و آن، این بود که در این گونه موارد و در مواجهه با بن‌بست، موضوع را برای مدتی رها می‌کردم و به اصطلاح روی مسئله می‌خوابیدم، تجربه به من آموخته‌بود که در این موارد معمولاً دستیابی به یک راه‌حل چندان نامحتمل نیست.

ادامه این «داستان زندگی» را هفته آینده در همین ستون بخوانید.

خبر کوتاه

بازسازی کامل ۸هزار و ۵۲۰ واحد مسکونی تهران انجام شد

شهردار تهران گفت: بازسازی تمامی واحدهای مسکونی آسیب‌دیده پایتخت در جریان جنگ ۱۲ روزه به پایان رسیده

و برنامه نوسازی ناوگان اتوبوس و تاکسی با هدف کاهش آلودگی و ارتقای کیفیت حمل‌ونقل عمومی در حال اجراست. علیرضا زاکانی، شهردار تهران درباره وضعیت بازسازی مناطق آسیب‌دیده پایتخت در جریان جنگ ۱۲ روزه اخیر اظهار کرد: در این جنگ ۱۲ روزه، حدود ۹۵ درصد از آسیب‌ها در مناطق مسکونی تهران و تنها ۵ درصد در سایر نقاط کشور رخ داد. در این زمینه، ما با دولت همکاری و مسئولیت مشترک پذیرفتیم و بر اساس ظرفیت‌های موجود در تهران و به‌ویژه توان و مشارکت مردم، طراحی دقیقی انجام شد. زاکانی افزود: گزارش نهایی را از دستکاری که مسئول پیگیری این موضوع بود، دریافت کردم. طبق این گزارش، تمام کارهای مربوط به ۸هزار و ۵۲۰ واحد مسکونی آسیب‌دیده به لطف خدا به اتمام رسیده‌است. این در حالی‌است که هیچ بودجه مستقیمی از منابع ملی در یافت نکردیم و با مشارکت مردم کار را پیش بردیم.

شهردار تهران ادامه داد: این مجموع این واحدها، ۳۰۰ واحد فقط نیاز به تعمیرات جزئی داشتند که صد درصد تکمیل شده‌است. همچنین «هزار و ۳۰۰ واحد دچار خسارت متوسط بودند، یعنی بخشی از دیوارها آسیب دیده بود، اما ستون‌ها سالم مانده بودند؛ این واحدها بازسازی و تحویل شدند. در کنار آن، ۶۷ واحد نیازمند مقاوم‌سازی بودند که کار آنها در حال انجام است و توسط پیمانکاران پیگیری می‌شود. به گفته وی، ۶۶۰ واحد نیز باید تخریب و نوسازی شوند که ممکن است این فرایند بین یک تا دو سال زمان ببرد. زاکانی افزود: ما اکنون ۵۰۰ دستگاه اتوبوس در حال خدمت هستند و ۳۹۰ دستگاه دیگر در مرحله تأمین و آماده‌سازی قرار دارند. علاوه بر آن، ۱۷۵ اتوبوس سه‌کابین ۲۶ متری نیز در حال ساخت است و منابع مالی آن تأمین شده‌است. وی تصریح کرد: در مجموع حدود ۴۰۰ دستگاه اتوبوس جدید به ناوگان اضافه می‌شود که این یک تصمیم اختیاری نیست، بلکه ضرورتی برای شهر تهران است. شهردار تهران در پایان گفت: در حوزه تاکسیرانی نیز ۱۵۰ دستگاه تاکسی شاسی‌بلند جدید وارد کشور شده و در حال توزیع است. پیش‌تر هم ۱۷۱ دستگاه تاکسی جدید خریداری کرده‌بودیم و اکنون با مذاکرات اخیر به دنبال خرید تاکسی‌های باکیفیت‌تر و کم‌مصرف‌تر هستیم تا ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران به صورت کامل نوسازی و پاک‌سازی شود.