



۱۰ شهر کشور در وضعیت خطرناک آلودگی هوا هستند

ایران در غبار

نفس کشیدن در استان‌های جنوبی و جنوب غربی کشور سخت شده و بیش از ۱۰ شهر کشور در شاخص آلودگی هوا در وضعیت خطرناک قرار گرفتند. شهرهای اهواز، آبادان، ماهشهر، امیدیه، دشت آزادگان، خرمشهر، حمیدیه و هویزه در استان خوزستان و قصرشیرین در استان کرمانشاه به مرز ۵۰۰ رسیدند. شاخص آلودگی هوا در شهرستان هندیجان در استان خوزستان هم با عدد ۴۶۰ ثبت شده که تفاوت چندانی با دیگر شهرهای استان ندارد. در رامهرمز استان خوزستان و سرپل ذهاب استان کرمانشاه هم شاخص آلودگی هوا با عدد ۳۵۹ ثبت شده است. شهرستان فرح در استان کرمان هم با عدد ۳۴۹ در جدول شاخص کیفیت هوا ثبت شده است.

در استان یزد هم تداوم گردوغبار باعث کاهش کیفیت هوا شده و به گفته مدیرکل هواشناسی استان یزد، این وضعیت تا روز یکشنبه ادامه خواهد داشت. روز پنجشنبه شاخص کیفیت هوا در اردکان به حدی رسید که مدارس، دانشگاه‌ها، ادارات دولتی و بانک‌ها در این شهر تعطیل شدند و از مردم خواسته شد تنها برای تردهای ضروری از خانه خارج شوند. براساس اعلام سازمان هواشناسی، میزان مجاز آلاینده‌ها در هوا ۱۲۶ میکروگرم بر مترمکعب است. این در حالی است که غلظت ذرات آلاینده گردوغبار در آبادان یک هزار و ۲۵۸، خرمشهر یک هزار و دو، ماهشهر یک هزار و ۲۷، اهواز ۵۶۴، سوسنگرد ۴۵۷، هویزه ۴۹۵، هندیجان ۳۲۹ و دزفول ۲۶۲ میکروگرم بر مترمکعب بوده است. همچنین در ساعت یک ظهر روز جمعه، میزان ذرات آلاینده در هوای حمیدیه به چهار هزار و چهار میکروگرم بر مترمکعب رسید که این میزان، بیش از ۲۶ برابر حد مجاز است. در خوزستان، تیم‌های امدادی هلال احمر در آمادهاش کامل به سر می‌برند و از شهروندان خواسته شده تا حد امکان از تردد در فضای باز خودداری کنند.

مسئولان اعلام کردند، منشأ گردوغبار، کشورهای خارجی از جمله عربستان و عراق است اما کارشناسان محیط‌زیست بر این باورند که زمین‌های اطراف شهرهای استان خوزستان هم مستعد گردوخاک هستند. فقدان پوشش فضای سبز و بارش‌های بسیار کم در سال گذشته باعث شده اراضی‌ای که مستعد گردوخاکند، افزایش پیدا کنند و کم‌شدن آب رودخانه‌ها به‌ویژه دریاچه پشت سدها و خشک‌شدن تالاب‌ها این وضعیت را تشدید کرده است.

پیش‌تر احسان احمدی‌نژاد، کارشناس پیش‌بینی هواشناسی ایلام اعلام کرده بود که وزش باد شدید، بارندگی و احتمال نفوذ گردوغبار، پدیده‌های غالب هوای استان برای هفته آینده است. او وزش باد به‌نسبت شدید تا شدید، بارش پرکننده باران و احتمال تشکیل و نفوذ گردوغبار تا دوشنبه هفته آینده را برای هوای استان پیش‌بینی کرده است. همچنین پیش‌بینی می‌شود به‌علت وزش باد احتمال آسیب‌دیدن سرشاخه درختان و سازه‌های سبک وجود داشته باشد.

استان اردبیل هم در نواحی مرکزی و جنوبی در هفته پیش‌رو شاهد پدیده گردوغبار خواهد بود. در این استان هشدار هواشناسی سطح زرد صادر شده است. نقشه‌های هواشناسی در استان پوشش نشان می‌دهد، در روزهای آینده احتمال نفوذ گردوغبار فرامنطقه‌ای به مناطق شمالی و مرکزی استان وجود دارد و افت کیفیت هوا دور از انتظار نیست. به‌گفته پیام مساعدی، مدیرکل هواشناسی استان پوشش‌ها تا روز یکشنبه، غبار محلی، گاهی وزش باد و افزایش ابر از پدیده‌های غالب در سطح استان و روی دریا خواهد بود.

اداره کل هواشناسی اصفهان هم اعلام کرده وزش بادهای شدید و خیزش گردوخاک از شنبه تا دوشنبه باعث افزایش آلاینده‌ها، کاهش دید تا حداقل ۵ کیلومتر، تندبادهای لحظه‌ای و کاهش کیفیت هوای شهرهای مختلف استان به‌ویژه در مناطق شمالی، شرقی، مرکزی و غربی خواهد شد. در استان اصفهان هم هشدار هواشناسی سطح زرد صادر شده است. استان اصفهان هم مانند استان خوزستان به‌دلیل اراضی رها شده و کشت نشده، کمبود منابع آب‌های سطحی و زیرزمینی و خشکی رودخانه زاینده‌رود در معرض کانون‌های داخلی و نقطه‌ای است و وزش باد با سرعت ۱۰ تا ۱۵ متر بر ثانیه می‌تواند سبب بروز گردوغبار شود.

گزارش
شهر

روایت‌هایی از شرایط کاری و مطالبات راهبران مترو تهران

مشقت کار در تونل‌های زی‌رزمینی

بررسی‌های هم‌میهن نشان می‌دهد
پنج نفر از راهبران مترو پس از
اعتراضات صنفی بازداشت شده
و دو نفر از آنها همچنان در بندند

عکس: جماران



سارا سبزی
خبرنگار گروه جامعه

۱۰ روز بعد از اینکه راهبران متروی تهران برای دنبال کردن اعتراضات صنفی خودشان رویه‌روی شهرداری تهران تجمع کردند، پنج نفر از آنها بازداشت شدند. این خبری است که یکی از راهبران مترو به «هم‌میهن» اعلام کرده و گفته است که تا امروز سه نفر از آنها آزاد شده و دو نفر دیگر همچنان در بندند.

خبر تجمع راهبران مترو برای درخواست‌های صنفی و معیشتی که منتشر شد، بلافاصله برخی از رسانه‌ها به نقل از مدیران شهرداری تهران نوشتند که راهبران مترو ماهیانه بین ۴۵ تا ۷۰ میلیون تومان دریافتی دارند و درخواست آنها برای پرداخت اضافه‌کاری بدون در نظر گرفتن سقف و محدودیت نمی‌تواند انجام شود. راهبران متروی تهران می‌گویند طبق قانون کار، برای کارگر هیچ عدد و رقمی برای سقف حقوق تعیین نشده و آن‌چه درباره حقوق‌های ۴۵ تا ۷۵ میلیون تومانی است، برای پوشاندن صورت‌مسئله و خواباندن صدای آنهاست و اعتراض‌شان تنها به سقف پرداخت اضافه‌کاری محدود نمی‌شود و مسئله تغییر اساسنامه شرکت بهره‌بردار مترو، از دست رفتن استقلال آن و ورود نیروهای بدون ضابطه و نامشخص به‌عنوان راهبران جدید است که برخلاف نیروهای با سابقه، در آموزش ورودی هم شرکت نمی‌کنند و این یعنی نیروهایی بدون مهارت قرار است متروهای تهران را راهبری کنند.

چهار روز بعد از اعتراضات راهبران مترو، علیرضا نادعلی، سخنگوی شورای شهر در واکنش به اعتراض برخی کارکنان مترو و یک مجموعه شهری خواستار بهبود وضعیت حقوق خود شدند. او گفته بود: «آن روز در جلسه شورای انبوه ملی اخبار را پیگیری کردم، دلالی که برای این حضور مطرح شده، قابل بررسی است به‌عنوان سخنگوی شورای اسلامی شهر تهران به همراه سایر همکاران در کمیسیون‌های تخصصی وظیفه خود می‌دانیم تا حقیقت موضوع را دقیق بررسی کنیم. هرگونه اعتراض یا طرح مطالبه در سطح شهر تهران یا دیگر نقاط کشور باید از مسیرهای درست و منطقی و دریافت مجوز باشد تا پیگیری شود البته اگر برخی مطالبه‌ای دارند، می‌توانند در شورای شهر مطرح کنند به‌طور قطع شورای محل گفت وگویی نمایندگان یا موکلان آنان است. سوابق مادر پیگیری مطالبات صنفی همانند موضوعات مربوط به سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی شهرداری تهران نشان می‌دهد که هر جا مسائل به‌صورت منطقی مطرح شده، پیگیری‌های لازم را انجام داده و به‌نتایج خوبی هم رسیده‌ایم؛ هر چند ممکن است همچنان تا رسیدن به نقطه مطلوب فاصله وجود داشته باشد اما تلاش‌های شما تداوم دارد.»

راهبران تعریف می‌کنند که قبل از تجمع فروردین‌ماه، جلساتی از طریق نماینده قانونی کارگران بهره‌بردار مترو و سایر فعالان صنفی با مدیران شهرداری و شورایی شهر تهران برگزار شد اما بی‌نتیجه ماند. آنها به مراجع قانونی، اداره کار و بازرسی کل کشور مراجعه کردند تا به حذف اضافه‌کار، تعیین سقف حقوق غیرقانونی و بیمه‌های تکمیلی خودشان اعتراض کنند، اما بی‌نتیجه ماند. حتی نماینده قانونی و تعدادی از فعالان صنفی آنها با مدیر منابع انسانی شهرداری جلساتی برگزار کردند و در نهایت ۱۰ اردیبهشت‌ماه پنج نفر از راهبران مترو که فعال صنفی و نماینده قانونی کارگران مترو بودند، توسط نهادهای امنیتی در خانه خودشان بازداشت شدند، تا امروز سه نفر از آنها آزاد شدند اما دو نفر از آنها همچنان در بازداشتند.

شهرداری به راهبران مترو اعلام کرده که حقوق فروردین‌ماه به‌صورت علی‌الحساب پرداخت می‌شود و دلیل آن را هم کارسازی نشدن احکام کارگزینی بیان کرده است. اما شرکت بهره‌بردار مترو می‌گوید، احکام کارگزینی و فیش حقوقی حاضر است و باید در سیستم پرداخت حقوق شهرداری بارگزاری شود. حالا راهبران مترو نگرانند که مثل سال گذشته اضافه‌کاری آنها را خط بزنند. آنها می‌گویند، شهرداری تهران اساسنامه شرکت بهره‌بردار مترو را تغییر داده که باعث می‌شود استقلال‌شان را از دست بدهند و به این ترتیب شهرداری سهامدار اصلی آن می‌شود؛ در حالی که شرکت آنها تخصصی است و نمی‌توان آیین‌نامه‌های کمیته‌های مختلف مانند کمیته انضباطی آن را به آنها تعمیم داد. آنها نگرانند که با این روند، هم آیین‌نامه‌های استخدامی‌شان تغییر کند، هم کیفیت خدمات‌رسانی کاهش پیدا کند.

آقای «ک» هم آن روز در تجمع رویه‌روی شهرداری تهران شرکت کرده بود، مرفدی که نزدیک به ۱۹ سال پیش به‌عنوان راهبر مترو استخدام شد و در این سال‌ها هر روز در شیفت‌های ۹ تا ۱۲ ساعته، بین خطوط مترو در حرکت بوده است. او می‌گوید، برای حذف اضافه‌کار و تعیین سقف حقوق غیرقانونی و بیمه‌های تکمیلی به‌صورت خودجوش تجمعی مسالمت‌آمیز و صنفی رویه‌روی شهرداری برگزار کردیم که بی‌نتیجه ماند، او تعریف می‌کند که به‌دلیل کمبود نیرو، در روزهای تعطیلی هم با موافقت کارگر و کارفرما اضافه‌کار انجام می‌دهیم، اما در زمان پرداخت فوق‌العاده اضافه‌کار، شهرداری به‌صورت غیرقانونی رقمی برای سقف حقوق تعیین و از اضافه‌کار کسر می‌کند. بسته به ساعت اضافه‌کاری که انجام می‌دهیم، ممکن است ساعت‌ها از اضافه‌کاری ما کسر کند. ما از فروردین‌ماه سال گذشته با این موضوع رویه‌روی بودیم، به اداره کار شکایت کردیم و بخشی از مبالغ اضافه‌کار پرداخت شد و بعضی هم نشد. به بازرسی کل کشور هم شکایت کردیم و بسیاری از این شکایات همچنان مفتوح است.» او می‌گوید، هفته گذشته پنج نفر از فعالان صنفی کارگری مترو را بازداشت کرده‌اند و هنوز نمی‌دانند اتهام آنها چیست و چه مستنداتی علیه آنها وجود دارد؟

آقای «ک» هم مثل راهبران دیگر به‌دلیل کمبود نیرو و نیاز به ترمیم دستمزد، هر ماه روزهایی را به‌عنوان اضافه‌کاری فعالیت می‌کند، اما هنوز رده شغلی او به‌عنوان مشاغل سخت و زیان‌آور گروه «الف» در نظر گرفته نشده است؛ چون کمیته استانی آن را به‌عنوان شغلی با ماهیت سخت و زیان‌آور نمی‌شناسد. برای این مشاغل دو گروه «الف» و «ب» در نظر گرفته شده که گروه «الف» مربوط به محیط سخت و زیان‌آور و گروه «ب» مربوط به مشاغلی است که ماهیت این شغل را دارند، مثل معدنکاران که مشمول این گروه می‌شوند. شورای حفاظت فنی دستورالعملی تهیه کرده که طبق آن کارفرما موظف است بعد از یک دوره، محیط را از شرایط سخت و زیان‌آور خارج کند تا آن شغل عادی محسوب شود، اما راهبران می‌پرسند چطور ممکن است که محیط مترو را از این شرایط خارج کنند؟

او تعریف می‌کند که همکارانش به‌دلیل قرار گرفتن در معرض آلودگی‌های مترو، دچار ضایعات پوستی شده‌اند که به‌مرور زمان هم بیشتر می‌شود؛ ضایعاتی مثل جوش‌های قرمز رنگ روی سطح پوست‌شان. آلودگی‌هایی مربوط به تماس چرخ‌باریل که تولیدبراده می‌کند موادی که از لنت ترمز ساطع می‌شود، رانش قطارهای خطوط مترو با برق فشارقوی ایجاد می‌شود و در بعضی خطوط مثل خط ۵ تا ۲۵ هزار ولت، ولتاژ برق در شبکه وجود دارد؛ یک میدان الکتریکی و مغناطیسی مداوم در اطراف راهبران: «همین

میدان‌های مغناطیسی باعث می‌شود به جسم راهبر از موی سر تا ناخن پایش آسیب‌های مربوط به میدان الکتریکی و مغناطیسی ناشی از برق فشار قوی وارد شود. قبلاً می‌گفتند موادی که از اصطکاک چرخ با ریل و لنت ترمز پراکنده می‌شود از نیست دارند و حالا می‌گویند که دیگر از نیستی در آنها وجود ندارد، اما مشخص نیست. خودتون، آلودگی‌هایی دارد که باعث آسیب به ریه می‌شود. فعالیت در محیطی که برق فشار قوی در آن جریان دارد، باعث ایجاد غدد زیرپوستی برای ما شده که دلیل اش همین میدان‌های الکترونیکی، مغناطیسی و ارتعاشاتی است که داخل کابین هدایت قطار ایجاد می‌شود. زمانی که استفاده می‌شویم، بینی ۱۰ از ۱۰ است، اما به‌مرور زمان خیره‌شدن به تونل باعث ضعف بینایی می‌شود. حتی این میدان مغناطیسی باعث خستگی مفرد و ضعف حافظه هم می‌شود.»

گاهی تعداد مسافران مترو به سه‌هزار نفر هم می‌رسد و راهبر باید نگران آسیب‌رسیدن به مسافران باشد؛ کسی از روی سکوپرت نشود و کسی خودش را از روی سکوروی ریل‌های قطار پرت نکند، تصویر این لحظه برای همیشه جلوی چشم آنها باقی می‌ماند. این را آقای «ک» تعریف می‌کند که همیشه نگران این صحنه است، نگران خارج‌شدن قطار از خط، گیر نکردن دست مسافر بین ترمز و رسیدن به‌موقع به زمان حرکت قطار در ترافیک خطوط متروی تهران و خودکشی یک مسافر روی ریل‌های مترو. «وقتی مسافر با بدنه قطار برخورد می‌کند، راهبر تا مدت‌ها نمی‌تواند به شرایط عادی برگردد، قبلاً واحد طب کار به این موضوع رسیدگی می‌کرد، راهبر را به روانشناس ارجاع می‌داد و یک دوره کوتاهی هم سفر به مشهد برایش ترتیب داده می‌شد تا شرایط روحی بهتری پیدا کند، اما حالا اینها حذف شده و اگر این اتفاق برای راهبر رخ دهد، چند روزی از قطار پیاده می‌شود و دوباره به سرکارش بعد می‌گردد. آن هم در شرایطی که از نظر روحی همچنان به ثبات نرسیده است. درکی از مسئولان مترو نمی‌بینیم، به همین دلایل است که شغل ما باید در میان مشاغل سخت و زیان‌آور گروه «ب» قرار گیرد، نه «الف». معاینات دوره‌ای به‌صورت اجباری برای راهبران در نظر گرفته شده و در برخی از مراکز طب کار در تهران و کرج انجام می‌شود اما چندان پیشرفته، قابل اعتماد و کامل نیست که بتواند سلامت جسمی و روحی راهبر را بررسی کند.»

مزایایی که قانون کار و تأمین اجتماعی برای راهبران مترو در نظر گرفته است، برخی مربوط به دوره کار و بعضی هم مربوط به بازنشستگی پیش از موعد است. آنها باید یک روند اداری را طی کنند تا از اداره کار و دیوان عدالت اداری مجوز بازنشستگی زودتر از موعد را پیدا کنند. شرکت بهره‌بردار مترو در دوره‌ای عنوان شغلی آنها را به‌جای راهبر قطار، کارگر ساده و کارمند می‌کرد که حالا برای اصلاح آن باید به اداره کار، تأمین اجتماعی و دیوان عدالت شکایت کنند. «مرخصی برای کارگران عادی ۲۶ روز برای مشاغل سخت و زیان‌آور ۳۶ روز است اما این ۱۰ روز مرخصی برای ما اجرا نمی‌شود، محیط کار راهبرها در تونل است و فقط بخش‌هایی از خط ۵ و ۱ رویاز است که بسته به نیاز کارفرما، مسیر حرکت راهبرها هم تغییر می‌کند؛ محیطی که نمی‌توان آن را تغییر داد، راهبرها می‌گویند، ممکن است بتوانند عایق بندی قطارها را تغییر دهند که آلودگی تونل وارد کابین راهبر نشود، اما هرگز این کار را انجام ندادند و با توجه به مستهلک‌تر شدن قطارها، روزی‌به‌روز هم این وضعیت در حال بدتر شدن است، هم آلاینده‌های تونل است، هم آلودگی‌های صوتی ناشی از تماس چرخ با ریل و در خط پنج برخی خنک‌کننده‌های موتور وجود دارد که وارد کابین راهبر می‌شود و به