

# پاکبانی به بهای جان

کارگران نظافت شهری در تاریکی بزرگراه‌ها جان می‌دهند؛ فقدان تجهیزات ایمنی و ضعف مدیریت، بحران جدی امنیت شغلی را آشکار می‌سازد



بامداد نهم آبان در بزرگراه فهمیده در غرب تهران یکی از تلخ‌ترین حوادث ماه‌های اخیر رقم خورد. راننده یک دستگاه پژو پارس که بنا بر اعلام پلیس راهور در حالت غیرطبیعی و با سرعتی حدود ۱۹۰ کیلومتر در حرکت بود، پس از برخورد با چند خودرو، به نیرسان حامل کارگران شهرداری برخورد کرد و آن را واژگون کرد. سه کارگر در همان لحظه جان باختند و چهارمین نفر چند ساعت بعد در بیمارستان جان خود را از دست داد. آنچه در روزهای بعد روشن شد، تصویر کامل‌تری از فاجعه ارائه داد: هرچند راننده مقصر اصلی حادثه است اما گزارش‌ها حاکی از آن است که نیرسان حامل ۱۸ پاکبان بود؛ کارگرانی که تنها تجهیزات یک جلیقه نارنجی بود و بدون رعایت استانداردهای حمل و نقل سوار بر پشت وانت راهی محل کارشان بودند.

دو هفته بعد، همچنان یکی از مصدومان در بخش مراقبت‌های ویژه بستری است. در همین دوره زمانی، گزارش دیگری از مرگ یک پاکبان دیگر در تصادفی جداگانه منتشر شد. بررسی‌ها نشان می‌دهد تنها در نیمه آبان، دست‌کم پنج پاکبان در تهران جان خود را از دست دادند؛ آماري که گرچه مبتنی بر گزارش‌های خبری منتشر شده است اما عمق بحران را آشکار می‌کند.

## تراژدی پرتکرار مرگ پاکبانان

این روایت آغاز یک تراژدی بزرگ‌تر است؛ تراژدی‌ای که هر شب در خیابان‌ها و بزرگراه‌های ایران تکرار می‌شود. پاکبانان شهر، نیروهایی که شب‌هنگام در کنار خودروهای عبوری کار می‌کنند، سال‌هاست در محیط‌هایی به‌شدت ناایمن فعالیت دارند. گزارش‌های مکرر رسانه‌ها نشان می‌دهد این حوادث نه‌تنها تکان‌دهنده، بلکه بخشی از یک الگوی خطرناک و ساختاری هستند. نبود نور کافی، فقدان علائم هشداردهنده، استفاده از جلیقه‌های فاقد استاندارد، ضعف مدیریت شهری و پیمانکاری‌های بی‌ضابطه، همگی دست‌به‌دست هم داده‌اند تا کار نظافت شهری به یکی از پرریسک‌ترین مشاغل بدل شود.

اکثر این حوادث در تاریکی نیمه‌شب یا صبحگاهان رخ می‌دهند؛ زمانی که دید رانندگان \_ با فرض عادی بودن شرایط راننده \_ کاهش یافته و پاکبانان با کمترین تجهیزات هشداردهنده در حاشیه بزرگراه‌ها کار می‌کنند. بسیاری از آنها جلیقه‌های استاندارد شب‌تاب ندارند و حتی چراغ چشمک‌زن سیار یا نوار بازتابنده در محیط کار نصب نمی‌شود. در فضای بزرگراه‌هایی با سرعت ۸۰ تا ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت، فقدان این تجهیزات ساده اما حیاتی، عملاً آن‌ها را در

«نقطه کور» قرار می‌دهد. رانندگان نیز؛ چه به دلیل خستگی، چه سرعت غیرمجاز یا حتی مواردی مانند حادثه نهم آبان، کوچک‌ترین خطا را به برخوردی مرگبار تبدیل می‌کنند.

## قمار پیمانکاران با جان کارگران

با تمام این اوصاف، مشکل تنها به خطرات محیطی خلاصه نمی‌شود. به باور کارشناسان حوزه روابط کار، ریشه اصلی این بحران در ساختار واگذار شده و چندلایه‌ی خدمات شهری نهفته است. بخش بزرگی از خدمات شهری به پیمانکارانی سپرده شده که برای کاهش هزینه‌ها از خودروهای فرسوده و غیرایمن، به‌ویژه نیرسان‌ها و وانت‌های بدون حفاظ استفاده می‌کنند. آیین‌نامه‌های ایمنی کار تصریح می‌کنند که حمل کارگران باید تنها با خودروهای دارای سندلی استاندارد، گمریند و کابین محافظ انجام شود، اما در عمل، سوار کردن ۱۰ تا ۲۰ کارگر در قسمت بار یک نیرسان به «رویه روزمره» تبدیل شده است. در حادثه نهم آبان نیز دقیقاً همین ساختار معیوب بود که باعث شد واژگونی نیرسان به مرگ چهار کارگر بینجامد.

واکنش شهرداری پس از حادثه حاکی از آن است که موضوع ایمنی بیش از آنکه سیاستی پیشگیرانه

در پی داشته باشد، در سطح واکنش به حوادث رخ داده شده باقی می‌ماند. چنان‌که پس از جلسه با پلیس راهور، شهرداری اعلام کرد از این پس نظافت بزرگراه‌ها در شب با ماشین‌های جاروب مکانیزه انجام می‌شود و پاکبانان تنها در شیفت صبح کار خواهند کرد. اما پرسشی که در اینجا مطرح می‌شود این است که چرا تا پیش از وقوع فاجعه، این سیستم مکانیزه به‌طور کامل فعال نبود؟ چند کارگر باید از دست می‌رفتند تا شهرداری به چنین سیاستی می‌رسید؟ و چرا حمل‌ونقل کارگران همچنان با خودروهایی انجام می‌شود که حتی استانداردهای پایه‌ای را رعایت نمی‌کنند؟ آیا تغییر ساعت کاری می‌تواند جایگزین تجهیزات ایمنی، خودروهای استاندارد و آموزش حرفه‌ای شود؟

در دل این بحران، صدای پاکبانان نیز حامل روایتی از ترس و ناامنی دائمی است. این ترس؛ نه یک احساس فردی، بلکه نشانه یک وضعیت ساختاری است که در آن کارگرانی با کمترین دستمزد و حداقل امنیت شغلی، مجبورند هر شب در محیطی کار کنند که حتی نیروهای راهداری با تجهیزات کامل نیز آن را «پرخطر» توصیف می‌کنند.

## آموزش؛ حلقه گمشده ایمنی

در کنار ضعف تجهیزات، آموزش نیز یکی از حلقه‌های گمشده ایمنی است. شواهد و گفتگوهای میدانی نشان می‌دهد که بسیاری از پاکبانان هیچ دوره رسمی درباره نحوه کار در بزرگراه، مواجهه با شرایط کم‌دید، استفاده از علائم هشدار یا مدیریت خطر نمی‌گذرانند. به‌همین دلیل، هنگام بروز حادثه، امکان واکنش سریع و صحیح برای آنان محدود است. در موارد متعدد، پاکبانان حتی نمی‌دانند چگونه باید مسیر تردد خودروها را موقتاً ایمن کنند یا فاصله هشدار را در بزرگراه رعایت کنند. در واقع خدمات شهری در بسیاری از نقاط ایران همچنان با روش‌های سنتی اداره می‌شود و همین منطق اقتصادی است که سال‌هاست جان پاکبانان را به «حراج» گذاشته تا شهر را به ظاهر از آلودگی پاک کند.

برای خروج از این چرخه مرگبار، به اصلاحات فوری و ساختاری همچون ممنوعیت مطلق حمل پاکبانان با وانت و نیرسان، تجهیز اجباری کارگران به لباس‌های استاندارد شب‌تاب، کلاه ایمنی و چراغ‌های هشدار، استفاده کامل از ماشین‌های مکانیزه در تمام بزرگراه‌ها، بازنگری جدی در قراردادهای پیمانکاری، ایجاد سامانه شفاف ثبت حوادث و اجباری کردن آموزش تخصصی برای تمام پاکبانان نیاز است. بدون اجرای هم‌زمان این اصلاحات، تغییر ساعت کار، واکنش‌های مقطعی و حمایت‌های پس از وقوع حادثه، چیزی جز مسکن‌های موقت بیش نیست.

## رفاه



A T I V E N O

یادداشت  
O P I N I O N

محسن زندنیا تبریزی

کارشناس اشتغال

## تعهد جهانی به ایمنی کارگران

یکی از ستون‌های اصلی مأموریت سازمان بین‌المللی کار ایمنی و سلامت کارگران است. هر سال میلیون‌ها نفر در جهان بر اثر حوادث شغلی، بیماری‌های ناشی از کار یا شرایط ناایمن جان خود را از دست می‌دهند یا دچار آسیب‌های جدی می‌شوند. در پاسخ به این بحران از سال‌های گذشته، پویشی جهانی از سوی سازمان بین‌المللی کار با عنوان «حادثه صفر» (Zero Accidents) به راه افتاده که هدف آن رسیدن به شرایطی است که نه‌تنها کاهش، بلکه حذف حوادث قابل اجتناب در محیط کار عملیاتی شود. پویش حادثه صفر فراخوانی برای تغییر فرهنگ سازمان‌ها و محیط کار است؛ فرهنگی که در آن ایمنی نه صرفاً به‌عنوان الزام قانونی یا هزینه ناخواسته، بلکه بخشی جدایی‌ناپذیر از کسب‌وکار و تولید تلقی شود. در این چارچوب، دولت‌ها، کارفرمایان، کارگران و جامعه مدنی همه مسئول هستند تا با همکاری و شناسایی ریسک‌ها، فرآیندها و رفتارها را بهبود بخشند و از وقوع حادثه پیشگیری کنند. یکی از ابزارهای کلیدی ILO در این زمینه، تقویت چارچوب‌های قانونی، افزایش ظرفیت نظارت و آموزش و بهبود شرایط ایمنی در بخش‌های پرخطر است. این طرح زمینه کمک‌های مالی به برخی کشورهای کمتر توسعه یافته؛ به‌ویژه به آن دسته از کشورهایی که در زمینه‌های تأمین جهانی و بخش‌هایی مانند پوشاک و کفش فعالیت دارند نمونه‌هایی از کاهش حوادث سیستماتیک را ارائه داده است. تأکید ILO بر این است که سرمایه‌گذاری در ایمنی کارگران، نه‌هزینه بلکه فرصتی برای ارتقای کارآمدی نیروی انسانی، کاهش خسارت‌ها و افزایش پایداری کسب‌وکارهاست. ایران در اجرای پویش «حادثه صفر» فعال است، اما ضعف نظارت، قراردادهای موقت و گستردگی کار غیررسمی مانع تحقق اهداف شده است. تنها در سال ۱۴۰۲ بیش از ۲ هزار نفر بر اثر حوادث کار جان باختند، نشان‌دهنده فاصله محسوس میان آمار رسمی و واقعیت میدانی است. برای آنکه اهداف پویش حادثه صفر در ایران واقعاً محقق شود، چند مؤلفه کلیدی ضروری است: تقویت منابع نظارتی با افزایش شمار بازرسان و توان اجرایی، شفافیت و ثبت دقیق داده‌ها درباره نوع و علت حوادث، گسترش پویش ایمنی به بخش‌های غیررسمی و کارگران فاقد قرارداد، آموزش مستمر و ارتقای فرهنگ پیشگیرانه در محیط کار و تضمین پاسخگویی و پیگیری قضایی برای جبران خسارت‌ها و اصلاح ساختارها. تأکید ILO بر پویش «حادثه صفر» بیش از یک شعار است. این تأکید تعهدی جهانی است که هیچ کارگری نباید به خاطر شغلش آسیب ببیند یا جانش را از دست بدهد. اگر این نگرش به سیاست‌گذاری‌ها، مقررات، فرهنگ سازمانی و عملکرد روزمره نهاد‌ها راه یابد، شمار حوادث، آسیب‌ها و تلفات کاری به شکل چشمگیری کاهش خواهد یافت. برای ایران، با توجه به چالش‌های اقتصادی، گستردگی بخش غیررسمی و منابع نظارتی محدود، این پویش می‌تواند نقطه آغاز بازتعریف جدی ایمنی کارگران و بهبود شرایط کاری باشد.