



✍️ **[حمیدرضا خالدي:]** موضوع کودکان کار و خیابان در کشور در سال‌های اخیرهمواره به عنوان یکی از چالش‌های شهری مطرح بوده و هست. آنهم در حالیکه همواره از زاویه نقض حقوق کودک، ربوده شدن دنیای معصومانه کودکی، سوءاستفاده جنسی، اعتیاد، بازماندن از تحصیل و استثمار از سوی منفعت طلبان به آن پرداخته شده است. در چنین شرایطی طبق برآوردها ۸۳ درصد کودکان کار و خیابان از اتباع هستند و بیش از ۶۰ درصد از آن‌ها اتباع غیرمجازند. بدین ترتیب به نظر می‌رسد چنانچه این کودکان کار اتباع شناسایی و ساماندهی شده یا به کشورهای خود بازگردانده شوند، بخش اعظمی از چالش‌ها و آسیب‌های اجتماعی مرتبط با کودکان کار بر طرف خواهد شد.

درست باشد چرا که اصولاً تاکنون آمارگیری در مورد این قشر در کشور صورت نگرفته‌است. بنابراین وقتی نمی‌دانیم که این‌ها چه ترکیب سنی یا قومیتی و جنسیتی و... دارند ساده نگارانه است که بخواهیم به این‌ها آمار متکی باشیم. ضمن آنکه نباید از یاد برد که بچه‌هایی که در خیابان‌ها کار می‌کنند بخش کوچکی از بچه‌های کار هستند! بچه‌های زیادی در بخش کشاورزی، جمع‌آوری زباله، بنادر، کولبری، نانوایی‌ها، کارگاه‌های غیررسمی و... کار می‌کنند که کودکان کار خیابانی دربرابر آن‌ها رقم‌ناچیزی محسوب می‌شوند. وی همچنین تصریح می‌کند: کار کودک کلاً مسأله مطرودی است. یعنی باید همه نهادها و ارگان‌های دولتی و غیردولتی بپذیرند که کار کودکان امری مطرود است. از سویی گروهی بر این باورند و مدعی‌اند که کودکان کار اتباع باعث از بین رفتن فرصت‌های شغلی برای ایرانیان می‌شوند در حالیکه این استدلال کاملاً غلط است. چرا که



بحران اشتغال در کشورما به آماده نبودن بسترها در این زمینه بر می‌گردد نه به خاطر حضور اتباع!

حسنی اضافه می‌کند: اصولاً کودکان عامل ناپسامانی نیستند بلکه خودشان قربانی آن هستند. بنابراین اگر صحبت از ساماندهی کودکان کار می‌کنیم باید ابتدا شرایطی را که باعث شده تان‌ها کار کنند، سامان بدهیم. ضمن اینکه ساماندهی از دیدگاه بسیاری از مسئولان ما، محدود به جمع‌آوری می‌شود. یا اینکه به تازگی گفته می‌شود که می‌خواهیم این کودکان کار را توانمندسازی کنیم؟ من معنی این جمله را نمی‌فهمم. کودکی که از دروازه غار و شوش می‌رود پارک وی و پول در می‌آورد که ناتوان نیست. بلکه برعکس بسیار تواناست! درواقع اگر ناتوانی وجود دارد، باید آن را در خانواده‌ها و اجتماع جست‌وجو کرد. وی با ذکر اینکه یکی از دغدغه‌های فعالان در حوزه کودکان نحوه ساماندهی آنهاست می‌گوید: ما به شدت نگران هستیم که جمع‌آوری کودکان کار و بخصوص اتباع به چه ترتیبی انجام می‌شود؟ آیا از کارشناسان متخصص در این زمینه به کار گرفته می‌شوند؟ آیا حساسیت‌های لازم برای ساماندهی آن‌ها صورت می‌گیرد؟ چون نباید از یاد برد که اگر کودک کاری جزء اتباع است، خودش که به میل شخصی به ایران نیامده، بلکه والدین وی او آورده‌اند.

عضو هیأت مؤسس و هیأت مدیره انجمن حمایت از کودکان کار با بیان اینکه نهادهای متولی در کشور ما فقط می‌توانند نقش حمایتی داشته باشند می‌گوید: سازمان‌هایی مانند کمیته امداد، بهزیستی، آموزش و پرورش و... نهادهای حمایتی هستند. همه این‌ها در حوزه معلول دارند کار می‌کنند و به علت‌ها دسترسی ندارند. مثلاً سازمان بهزیستی با بودجه‌ای که دارد چطور می‌تواند به سالخوردگان و معلولان و کودکان برسد؟ باید توجه‌مان را از دستگاه‌های حمایتی برداریم و به اصل مسأله یعنی ناپسامانی‌های موجود در مورد سیاست‌های مهاجرت‌پذیری بپردازیم. اگر این رویه وجود داشت، در همان بدو ورود آدرس و مشخصات خانواده‌های وارد شده ثبت می‌شد و چنانچه کودک این خانواده‌ها مورد سوء استفاده کاری قرار می‌گرفت می‌توانستند وی را احضار و به موضوع رسیدگی کنند. ضمن آنکه این کودکان نیز مانند کودکان ایرانی حق استفاده از آموزش و درمان و... را داشتند. اما با این شیوه‌ای که هم اینک با آن مواجهیم مسلم است که نمی‌توانیم نظارت کافی بر وضعیت کودکان اتباع داشته باشیم. من فکر می‌کنم با شکل‌گیری سازمان ملی مهاجرت، دولت هم به همین نتیجه رسیده‌است.

کار و خیابان در کشور فعالیت دارد. وی با ذکر اینکه سازمان بهزیستی کشور از سال ۱۳۷۶ از سوی دولت متولی بحث کودکان خیابانی بوده و مسئولیت ارایه خدمات به این گروه از کودکان را از مرحله جذب و پذیرش تا توانمندسازی بر عهده داشته گفته است: خدمات سازمان بهزیستی در حوزه کودکان کار و خیابانی خانواده محور است. در این راستا اقداماتی مانند خدمات بهداشتی و پزشکی شامل غربالگری و ویزیت‌های پزشکی، پیگیری‌های درمانی، ارجاع برای خدمات توانبخشی و ترک اعتیاد و خدمات آموزشی و تحصیلی انجام می‌شود. همچنان اما یک سؤال دیگر باقی است. اینکه چه تعداد از کودکان کار اتباع ساماندهی شده‌اند؟ مدیرکل بهزیستی استان تهران در این زمینه گفته است: بیش از ۳۰۰ کودک در طرح الگوی جامع ساماندهی و حمایت از کودکان کار در تهران به همراه خانواده‌هایشان، طی فرایند قانونی به کشور مبدأ بازگردانده شدند. گرچه آمار مشخصی از تعداد کودکان کاتر در پایتخت وجود ندارد ولی به نظر نمی‌رسد رقم ساماندهی ۳۰۰ کودک اتباع رقم قابل توجهی باشد! آنهم در جاییکه آمار کودکان کار در تهران با آمارهای متفاوتی همراه است. از ۱۶ تا ۲۰ هزار تا ۷۰ هزار کودک کار. حالا اگر ۸۵ درصد این کودکان را اتباع تشکیل دهند طبیعتاً ۳۰۰ نفر اصلاً رقمی در این فوج عظیم محسوب نمی‌شود!

محمد نصیری، رئیس سازمان بهزیستی استان تهران در این زمینه اظهار کرد: کودکان شناسایی شده در این طرح به همراه خانواده‌هایشان با هماهنگی نیروی انتظامی، اداره کل اتباع و حمایت فنی یونسف و پس از طی فرایند قانونی به کشور مبدأ بازگردانده شدند. به گفته نصیری، بخش قابل توجهی از خانواده‌های اتباع خارجی نیز نیازمند واقعی بودند و برای این خانواده‌ها، با حمایت یونسف، مدل حمایتی جدیدی طراحی شد که به زودی در روز جهانی مقابله با کار کودک رونمایی می‌شود.

وی افزود: در این مدل به خانواده‌هایی که کودک را از کار بازمی‌دارند و به تحصیل بازمی‌گردانند، کمک‌هایی مشروط و هدفمند تعلق می‌گیرد. این حمایت در قالب یک کارت خدمات‌رسانی تعریف شده که توسط مؤسسات همکار قابل استفاده خواهد بود.

قاسم حسنی، عضو هیأت مؤسس و هیأت مدیره انجمن حمایت از کودکان کاراما معتقد است که باید ابتدا تعریف درستی از کودکان کار داشت. وی در گفت و گوبا «شهروند» می‌گوید: اول از همه نباید از یاد برد که کودک یک شهروند در دنیای امروز محسوب می‌شود. یعنی خوشبختی یا بدبختی شهروندان هر کشوری در دنیای کنونی ارتباط مستقیم با شرایط کودکان دارد. در عین حال نباید از یاد برد که کودکان مرز نمی‌شناسند و درگیر رده‌بندی‌ها و مرزبندی‌های بزرگسالان نیستند. بنابراین حق دارند که عادلانه با آن‌ها برخورد شود و از نابرابری‌های جنسیتی و زبانی، قومی، ملیتی و... وی بارد آمار ۸۵ درصدی کودکان اتباع کار می‌گوید: من معتقدم که این امار اصلاً نمی‌تواند



همین چند وقت قبل بود که دبیر مرجع ملی حقوق کودک از شناسایی ۳۲۰۰ کودک در موقعیت خیابان و کار در شهر تهران خبر داد. علی‌کاظمی درباره ساماندهی کودکان کار و اتباع بیگانه گفت: از این تعداد کودک کار ۸۵ درصد اتباع هستند. به گفته وی مشکل بازماندگی از تحصیل و مسائل مالی باعث می‌شود که این کودکان بر سر چهارراه‌ها بایستند. کودکانی که به دلایلی چون شرایط کار سخت، خانواده‌های پرچالش و فقر فرهنگی اغلب رفتارهای خاصی دارند که حتی گاهی باعث آزرده خاطرشدن شهروندان نیز می‌شوند. به طورمثال عده‌ای از شهروندان از این موضوع گلایه دارند که سرچهارراه‌ها گاهی با کودکانی مواجه شدند که هنگام امتناع از خرید از آن‌ها، کودکان به ماشین آن‌ها لگد می‌زنند یا کف روی شیشه جلوی ماشین می‌پاشند و فراری می‌کنند.

وی همچنین اعلام کرده که اداره اتباع، اتباعی که غیرمجازبودند را با توجه به نقض قوانین ملی در مورد کودکان از کشور اخراج کرد. رویه موجود این است اتباعی که غیرمجازند به کشور خود بازگردند و به اتباع مجاز قوانین و مقررات کشور توسط اداره اتباع تفهیم شود که آن‌ها رعایت کنند. اما چرا حضور اتباع در قالب کودکان کار برای تهران و کلانشهرها چالشی جدی محسوب می‌شود؟ کاظمی در این خصوص گفت: در مورد کودکان در موقعیت خیابان چندین جرم به وجود می‌آید. یکی بهره‌کشی و غفلت و بی‌توجهی به کودکان و دیگری بازماندگی از تحصیل این کودکان است که در قانون جرم انکاری شده است. بدیهی است که در صورت عدم رعایت قوانین کشور حتی اتباعی که مجوز اقامت در کشور دارند، با توجه به قوانین بین‌المللی و استانداردهای داخلی دیگر حق اقامت در کشور را ندارند و جمهوری اسلامی می‌تواند مجوز اقامت آن‌ها را لغو کند و به کشور خودشان بازگرداند. در این میان گروهی از کارشناسان درآمد‌های نجومی را از دیگر علل افزایش آمار کودکان کار اتباع ذکر کرده‌اند. براساس برخی بررسی‌های میدانی، خانواده دارای چهار فرزند، ماهانه ۶۰ تا ۸۰ میلیون تومان درآمد از طریق کودک کار و خیابان، کسب می‌کند.

وسوسه درآمد‌های نجومی

عبدالمطهر محمدخانی، سخنگوی شهرداری تهران در این زمینه با یادآوری پیچیدگی موضوع ساماندهی کودکان کار نسبت به دیگر آسیب‌های اجتماعی، یادآور شد: موضوعاتی مانند کودکان اتباع، مشکلات اقتصادی، لزوم بازپووری و حمایت از خانواده‌ها، آموزش و تربیت کودکان و مسائلی از این دست از پیچیدگی‌های مسأله است که باید برای آن طراحی و تدبیر شود.

آثار حضور کودکان کار اتباع در خیابان‌ها

مهدی عسکری پور، پژوهشگر اجتماعی درباره تبعات افزایش کودکان کار و خیابان می‌گوید: اغلب کودکان کار جزء اتباع بوده و به دلیل نداشتن شناسنامه با مشکلات هویتی و بازماندن از ادامه تحصیل نیز روبه‌رو می‌شوند؛ بنابراین به دلیل فقر فرهنگی و اقتصادی، اجتماعی و تحصیلی علاوه بر تخریب چهره شهر به یک مؤلفه آسیب‌زا نیز بدل می‌شوند. این کودکان اغلب از لحاظ خشونت خانوادگی و جنسی هم دچار صدمه بوده و به کوچه و خیابان پناه می‌آورند، جامعه‌ستیز و جامعه‌گریز شده و به رفتارهای پرخطر روی می‌آورند. هر یک از این مسائل هم می‌تواند مسبب آسیب‌های اجتماعی متعدد اعم از بزهکاری، دزدی و رواج اعتیاد باشد. آرزو فاتحی، معاون آموزش اجتماعی مرکز آموزش‌س اجتماعی، پیشگیری از آسیب‌های اجتماعی و باز توانی اعتیاد سازمان بهزیستی کشور نیز با اشاره به خدمات ارایه شده از سوی سازمان بهزیستی برای کودکان آسیب‌پذیر، افزود: ۶۳ مرکز نگهداری روزانه و ۲۹ مرکز نگهداری شبانه روزی کودکان

حسنی:



اصولاً کودکان عامل ناپسامانی نیستند بلکه خودشان قربانی آن هستند. بنابراین اگر صحبت از ساماندهی کودکان کار می‌کنیم باید ابتدا شرایطی را که باعث شده تا آن‌ها کار کنند، را سامان بدهیم. ضمن اینکه ساماندهی از دیدگاه بسیاری از مسئولان ما، محدود به جمع‌آوری می‌شود. یا اینکه به تازگی گفته می‌شود که می‌خواهیم این کودکان کار را توانمندسازی کنیم؟ کودکی که از دروازه غار و شوش می‌رود، پارک وی و پول در می‌آورد که ناتوان نیست، بلکه برعکس بسیار تواناست



شهری

جدال مسافران با پله‌های برقی مترو

خرابی پله برقی در ایستگاه‌های متروی تهران چیزی نیست که آن را بتوان انکار کرد و اصولاً هم در همه متروهای دنیا رخ می‌دهد اما وقتی این خرابی‌ها بیش از حد تکرار می‌شود، گلایه‌های شهروندان و رفتار پرخاشگرانه آن‌ها را به دنبال خواهد داشت.
گواه خرابی پله برقی متروی تهران سر زدن به نزدیک‌ترین ایستگاه مترو ی اطراف محل زندگی هر شهروندی است؛ حال تصور کنید که پیرمردی که به زحمت از پله‌های مترو پایین رفته و در شلوغی قطار نفس وی به تنگ آمده و از بند مجالگی دررفته، باید در ایستگاه مقصد چه رنجی بابت بالا رفتن از پله‌ها تحمل کند.

در این رابطه مسافری به نام آیدین به ایرنا گفت: پله برقی‌های مترو به صورت متناوب خراب است و با نوار زرد مسدود می‌شود اما ظاهر قضیه نشانی از خرابی آن نمی‌دهد. گاهی وقت‌ها دیده‌ام مردم و مسافران بابت خرابی این پله‌ها اعلام نارضایتی شدید می‌کنند چون طبق برنامه ریزی و زمان بندی استفاده از پله برقی خط ایستگاه خود را تغییر می‌دهند اما وقتی پله خراب باشد یعنی قطار بعدی از دست رفته، باید معطل بمانند که این دلیلی برای عصبانیت آنها است.

به گفته این مسافر هر روزه مترو، این موضوع در افراد سالمند یا معلول بیشتر دیده می‌شود و واقعا گنج می‌شوند که چه باید کنند؟ مشکل دیگری که در مترو زیاد دیده شده خرابی در های مترو است که بسیار سخت باز و بسته می‌شود و این مشکل نمود بیشتری در ایستگاه‌های تقاطعی دارد.

سمانه مسافری است که محل کار وی میدان جهاد و محل زندگی او شهر پردیس است؛ او هر روز از ایستگاه فاطمی به سمت نوبنیاد سوار مترو می‌شود تا از آنجا باتا کسی خود را به شهر پردیس برساند. این مسافر مترو به ایرنا گفت: باور می‌کنید که رنج بالا و پایین رفتن از پله‌های مترو برای من که دیسک کمر دارم از نشستن در تاکسی و رفتن به خانه مان در پردیس بیشتر است.

او ادامه داد: هر روز از مترو استفاده می‌کنم اما حتی روی این پله برقی‌ها را تمیز نمی‌کنند که حداقل دل آدم خوش باشد؛ خاک گرفته، کیف و با نواری زرد در اول و آخرش که معنایی جزء بالا رفتن از پله‌های معمولی مترو ندارد.

خاموشی دائمی پله برقی‌ها، حقیقت ندارد

معاون مهندسی شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه برای روشن شدن این مطلب و خواسته شهروندان به ایرنا گفت: در حال حاضر یک هزار و ۳۱۸ دستگاه پله برقی در ایستگاه‌های مترو فعال است اما خاموشی دائمی پله برقی‌ها صحت ندارد. در طول روز ممکن است برخی از این دستگاه‌ها به دلیل نقص فنی یا دستکاری توسط برخی افراد غیرمسئول برای مدت کوتاهی از چرخه فعالیت خارج شود اما چیزی به نام خاموشی دائمی پله برقی در ایستگاه‌های متروی تهران نداریم.

به گفته حجت‌اله رحمتی، تنها در مواردی که نیاز به تعمیرات اساسی باشد، ممکن است یک پله برقی بین ۱۰ تا ۲۰ روز غیرفعال باشد تا قطعات آن تعویض و تعمیر شود که در این شرایط با نصب بنر اطلاع‌رسانی لازم به مسافران انجام می‌شود البته که این موضوع امری طبیعی در نگهداری تجهیزات پرتردد شهری است.

رحمتی تأکید کرد: خاموشی‌های موقت پله برقی هم به طور معمول بین یک تا ۲ ساعت طول می‌کشد ضمن اینکه به صورت روزانه همه پله برقی‌های مترو بررسی و سرویس شده و عملیات تعمیرات اساسی یا اورهال نیز به صورت برنامه‌ریزی شده در زمان لازم انجام می‌شود.

هندریل مشکل اصلی خاموش بودن پله برقی‌های مترو

معاون مهندسی شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه ادامه داد: براساس آخرین آمارها، از یک هزار و ۳۱۸ دستگاه پله برقی، به طور میانگین روزانه تنها یک یا ۲ دستگاه خاموش بوده که اغلب مشکل هندریل داشته و در حال رفع شدن است. به طور کلی اغلب پله‌های برقی با کمترین خاموشی فعالیت دارند البته بلافاصله پس از اطلاع از هرگونه خرابی، تیم‌های تعمیر و نگهداری به محل اعزام می‌شوند تا مشکلات این پله‌های برقی رفع شود و قطعات مورد نیاز از آنها نیز به سرعت تأمین خواهد شد.

وی به مشکلات موجود در تأمین قطعات و تعمیرات تجهیزات مترو اشاره کرد و افزود: به طور معمول خرابی‌ها در کمترین زمان ممکن، یعنی در حدود یکی دو ساعت، برطرف می‌شود، مگر اینکه ایراد خاصی رخ دهد یا نیاز به قطعه خاصی باشد اما در نهایت تلاش می‌شود که قطعات مهمی مانند کانکتورها، سنسورها و موتور گیربکس‌ها برای پله‌های برقی تأمین شود. این قطعات به دلیل مصرف زیاد به راحتی در دسترس هستند و ما مشکلی در تأمین آنها نداریم. مگر اینکه قطعه‌ای خاص باشد که به تعداد محدود در کل شبکه وجود داشته باشد.

رحمتی با اشاره به پروژه اورهال ۳۴ دستگاه آسانسور در خطوط یک، ۲ و ۵ گفت: تاکنون یک دستگاه آسانسور در ایستگاه خزانه، سه دستگاه جوانمرد، پنج دستگاه ایستگاه امام خمینی (ره)، ۲ دستگاه میدان حر، ۲ دستگاه کرج و سه دستگاه صادقیه انجام شده و عملیات روی سایر تجهیزات در حال پیشرفت است، همچنین در پروژه‌های بزرگتر در حال اجرا، تجهیزات جدید خریداری شده و در حال نصب و بهبود است.

پله برقی در دست تعمیر

وی اضافه کرد: تمام تلاش این است که تجهیزات به بهترین شکل ممکن در اختیار شهروندان و مسافران قرار گیرد و مشکلات آنها در سریع‌ترین زمان ممکن حل شود البته پیگیری‌های لازم برای رفع مشکلات در این زمینه انجام می‌شود. رحمتی در نهایت به مشکلات پیش آمده در رابطه با برخی از تجهیزات خط ۷ مترو اشاره کرد و ادامه داد: در مورد آسانسورها، یکی از مشکلات مایه بحث ارتفاع ۱۱ متر است که بطور خاص برای استانداردهای این تجهیزات نیاز به پیگیری و هماهنگی با شرکت ساخت داریم. جلسات متعددی با استاندارداستان تهران برگزار شده که به طور ضمنی موافقت‌هایی برای انجام مانور و عملیات‌های اصلاحی در رابطه با آسانسورها کسب شده است.

تعمیر پله‌های برقی با استفاده از قطعات داخلی

معاون مهندسی شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه با اشاره به برنامه‌های جاری برای ارتقای ایمنی و تعمیرات تجهیزات مترو یادآور شد: در بحث ایمنی، برای نجات مسافران و مسایل مشابه، کارگروه‌های ویژه‌ای تشکیل شده است.

وی افزود: این کارگروه‌ها به صورت مشترک بین حوزه مهندسی و کیفیت در حال فعالیت است، هدف این است که بتوان به صورت مرحله‌ای و متناسب با هر کابین، استاندارد‌های لازم را اجرا کرد که امیدواریم بتوان در سال ۱۴۰۴، بخش عمده‌ای از این آسانسورها را عملیاتی کنیم.

رحمتی در ادامه به استفاده از قطعات ساخت داخل اشاره کرد و گفت: اکنون در بخش تجهیزات مختلف، از جمله پله‌های برقی، تا حد زیادی به قطعات داخلی تکیه داریم. در پله‌های برقی بیش از ۹۰ درصد قطعات از تولیدات داخلی تأمین می‌شود و در تجهیزات قطارهای AC و DC هم به تدریج درصد استفاده از قطعات داخلی افزایش می‌یابد.