



درصد از عابران پیاده در سوانح ترافیکی داخل شهری جان می‌دهند: حراج جان عابران

«شهر خانه شهروندان است؛ اما جای امنی برای رفت و آمد آنها نیست».

«شهر خانه شهروندان است؛ اما جای امنی برای رفت و آمد آنها نیست». این اتفاق را آمار 11 ماهه پلیس راهور از مرگ و میر عابران پیاده در سوانح ترافیکی تأیید می‌کند؛ آماري که مقایسه‌اش با کشورهای موفق آب پاکی را می‌ریزد روی دست آنهایی که فکر می‌کنند برای رفت و آمد ایمن شهروندان در معابر سنگ‌تمام گذاشته‌اند، چون در 11 ماهه سال گذشته 3365 عابر هنگام رفت و آمد در معابر کشور جان خود را از دست داده‌اند. در این میان استان تهران رکورددار بوده و پس از آن بیشترین مرگ و میر به عابران استان های خراسان رضوی و اصفهان می‌رسد.

شهرها ساخته می‌شوند، گسترش پیدا می‌کنند، اما نه برای آسایش شهروندان. دست‌کم این روایت شهرسازی در داخل کشورمان است که سبب شده مشکلات زیادی گریبانگیر شهروندان شود از ترافیک و آلودگی صوتی و هوا گرفته تا تصادفات داخل شهری و ساخت و سازهایی که نفس شهروندان را می‌گیرد و دیدن آفتاب را برای آنها به رویا بدل می‌کند.

آماري که رئیس ترافیک شهری پلیس راهور ناجا در گفت‌وگو با جام‌جم از آن پرده برمی‌دارد، گواهی است بر بی‌توجهی به ایمن‌سازی معابر برای عابران بی‌گناهی که به جرم رفت و آمد جانشان را کف خیابان‌ها جای می‌گذارند. آن طور که سرهنگ علیرضا جهانگیری می‌گوید: براساس نتایج بررسی‌های کارشناسان پلیس که بتازگی به دست آمده در 11 ماهه سال گذشته 1909 عابر در داخل شهرها، 1256 در معابر برون‌شهری و 200 عابر نیز در راه‌های روستایی جان خود را به دلیل تصادفات از دست داده‌اند.

حاصل جمع عددی که جهانگیری از مرگ و میر عابران روایت می‌کند برابر با 3365 می‌شود؛ عددی که می‌توان از آن به عنوان دلیل محکمه‌پسندی برای محکوم کردن روند شهر و شهرسازی در کشورمان نام برد.

عابران؛ فراموش شدن شهر
«5/47 درصد عابران پیاده در داخل شهرها به دلیل سوانح ترافیکی جان خود را از دست می‌دهند.» اینها را رئیس ترافیک شهری پلیس راهور ناجا می‌گوید و ادامه می‌دهد: عابران پیاده را باید آسیب‌پذیرترین کاربران در محیط شهری دانست. برای کاهش این آمار نیز باید نکات ساده‌ای را رعایت کرد، برای نمونه آنهایی که وظیفه ساخت و ساز و طراحی محیط‌های شهری را به عهده دارند باید قبل از ساخت گذرگاه ابتدا به فکر کاربران آن باشند تا بتوانند ایمن و آسان از عرض آن عبور کنند.

به گفته رئیس ترافیک شهری پلیس راهور ناجا، در بسیاری از مواقع در محیط‌های شهری شرایط برای عبور عابران پیاده مناسب نیست؛ زیرا شاید پل هوایی وجود داشته باشد، اما به نظر می‌رسد برای رفع تکلیف ساخته شده چون به دلیل استاندارد نبودن، امکان استفاده از آن برای همه گروه‌های سنی وجود ندارد. علاوه بر این نباید از یاد برد که عابران پیاده نیز در این بین باید قواعدی را رعایت کنند، زیرا تا زمانی که آنها برای جان خود ارزش قائل نباشند و از مکان‌های مشخص و ایمن عبور نکنند، نمی‌توان امیدوار بود چنین آمارهای تلخی در کشورمان کاهش پیدا کند.

جهانگیری درباره میانگین سنی عابرنانی که جان خود را در سوانح ترافیکی از دست می‌دهند، توضیح می‌دهد: در این میان دو گروه سنی عمده وجود دارد، یعنی افرادی که 60 تا 70 سال دارند و آنهایی که در گروه زیر 18 سال قرار می‌گیرند. کارشناسان در تحلیل این آمار نیز می‌گویند چون بیشتر پل‌های عابر مکانیزه نیستند افراد سالخورده و کم توان نمی‌توانند از آنها استفاده کنند به همین خاطر ترجیح می‌دهند از عرض گذرگاه عبور کنند، در نتیجه جانشان به خطر می‌افتد. درباره افراد زیر 18 سال نیز باید خاطر نشان کرد نبود برنامه‌های آموزشی سبب شده این افراد بدرستی با فرهنگ ترافیک آشنا نشده و به خاطر بی‌تجربگی و عجز بودن جان خود را به خطر بیندازند.

باید یادآور شد برخی کارشناسان شهری انگشت اتهام را به سوی سازندگان معابر شهری گرفته و ادعا می‌کنند بزرگراه‌هایی که در شهر ساخته می‌شود معابر تعریف شهر است؛ زیرا در شهر معابری مانند خیابان، گذر و کوچه وجود دارد که در آنها بجز رفت و آمد اتفاقات دیگری مانند امکان مکث برای خریدن کردن و دیدن مغازه‌ها وجود دارد. این در حالی است که بزرگراه‌هایی که اکنون در شهرها ساخته می‌شود حکم جاده را دارد، یعنی هدف از ساخت آن رسیدن از یک نقطه به نقطه دیگر است و در این بین اتفاق دیگری رخ نمی‌دهد. این بزرگراه‌ها چون با هدف سرعت گرفتن و زودتر به مقصد رسیدن ساخته می‌شوند مشکلاتی را ایجاد می‌کنند، چون امکان عبور عابر پیاده از آنها وجود ندارد و دور برگردان‌هایی در آنها ساخته می‌شود، برای سرنشینان خودروها و عابران خطر ساز می‌شود.

خیابان یا شترگاوپلنگ
علیرضا سرحدی، کارشناس مسائل شهری در گفت‌وگو با جام‌جم از این گله می‌کند که امکان عبور عابران از عرض بسیاری از بزرگراه‌های کلانشهرها وجود ندارد، چون در بیشتر نقاط شهری اکنون با کمبود پل‌های عابر پیاده مواجه هستیم، در نتیجه برخی بزرگراه‌ها محل ایمنی فیزیکی و امنیت روانی شهروندان شده است. آن طور که او می‌گوید، بسیاری از گذرگاه‌های شهری به نوعی دچار دوگانگی هستند و به قول معروف شتر گاو پلنگ شده‌اند.

به اعتقاد کارشناسان، در شهرهای پیشرفته جهان بزرگراه‌ها در محیط شهری ساخته می‌شود و نکات لازم را برای حفظ

امنیت شهروندان در نظر می‌گیرند، اما در کشورمان برای ساخت این معابر برخورد دوگانه صورت می‌گیرد. برای نمونه در بزرگراه‌ها، ایستگاه‌های اتوبوس تندرو ساخته می‌شود، اما تمامی ایستگاه‌ها به پل عابر پیاده مجهز نمی‌شود. سرحدی برای نمونه به خیابان انقلاب تهران اشاره کرده و تاکید می‌کند، در این گذرگاه نیز حالت دوگانه دیده می‌شود، چون شهروندان به محض عبور از قسمتی که تاکسی‌ها و خودروهای شخصی با ترافیک در آن تردد می‌کنند، وارد حریم اتوبوس‌های تندرو می‌شوند؛ اتوبوس‌هایی که با سرعت در حال تردد هستند به همین خاطر امکان تصادف آنها و آسیب دیدنشان بالا می‌رود.

نیاز به فرهنگ‌سازی

براساس آماري که پلیس راهور در اختیار جام‌جم قرار داده، تهران، خراسان‌رضوی و اصفهان استان‌هایی هستند که بیشترین آمار مرگ و میر عابران پیاده به دلیل سوانح ترافیکی را در کشور به خود اختصاص داده‌اند، زیرا به ترتیب در این استان‌ها در 11 ماهه سال گذشته 380، 200 و 160 عابر پیاده جان‌شان را از دست داده‌اند.

سردار تیمور حسینی، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ نیز در گفت‌وگو با جام‌جم تصریح می‌کند، عابران پیاده و موتور سواران در راس قربانیان سوانح ترافیکی کلانشهر تهران هستند. او درباره دلایلی که سبب شده تهران رکورد دار چنین حوادثی باشد، خاطرنشان می‌کند: برای حفظ جان عابران پیاده باید محیط امنی را برای عبور و مرور آنها ایجاد کرد؛ یعنی پل و زیرگذرهای مناسب احداث و هنگام برنامه‌ریزی در ارتباط با توسعه شهری، این موارد را در نظر گرفت.

به نظر می‌رسد در این بین بحث رفتاری و فرهنگی نیز مهم است، زیرا علاوه بر این که برای رفتار رانندگان قانون و برنامه در نظر گرفته شود باید برای اصلاح رفتارهای شهروندی نیز تلاش کرد.

به گفته تیموری، ازدحام و تردد زیاد در استان تهران نیز یکی دیگر از عواملی است که سبب شده عابران بیشتری در این کلانشهر جان خود را بر اثر سوانح ترافیکی از دست بدهند. با توجه به نظر کارشناسان باید تاکید کرد برای حفظ جان عابران پیاده باید هنگام توسعه شهر، حفظ جان انسان‌ها را در اولویت قرار داد؛ یعنی برنامه‌های توسعه شهرها به جای خودرو محور باید انسان محور باشند، زیرا شهر به عنوان محل زندگی انسان‌ها ساخته می‌شود، بنابراین باید آرامش و امنیت را همراه داشته باشد نه تصادفات مرگبار را.

مهدی آیینی
جامعه