

پل‌های عابر در حسرت رهگذر

می‌خواهد از عرض خیابان بگذرد، اما فکر طی کردن پله‌های طولانی پل عابر پیاده او را از این کار باز می‌دارد، تنها چند دقیقه بعد ناگهان صدای گوشخراش ترمز خودرو با صدای فریاد عابر پیاده در هم می‌آمیزد و رد خون روی آسفالت سرد بزرگراه نقش می‌بندد.



جام جم آنلاین: می‌خواهد از عرض خیابان بگذرد، اما فکر طی کردن پله‌های طولانی پل عابر پیاده او را از این کار باز می‌دارد، تنها چند دقیقه بعد ناگهان صدای گوشخراش ترمز خودرو با صدای فریاد عابر پیاده در هم می‌آمیزد و رد خون روی آسفالت سرد بزرگراه نقش می‌بندد.

کسی چه می‌داند، شاید آن روز اگر می‌دانست چه سرنوشت تلخی در انتظارش است بالا رفتن نفسگیر از پله‌های پل عابر را به جان می‌خرد اما هرگز به عبور از عرض اتوبان پرخطر تن نمی‌داد.

فاصله میان مرگ و زندگی فقط به اندازه عرض یک بزرگراه است یا شاید هم به ارتفاع یک پل عابر پیاده! پله‌هایی که برای تضمین امنیت تردد عابران پیاده از عرض خیابان‌ها، بزرگراه‌ها و اتوبان‌های حادثه‌خیز احداث شده‌اند اما بسیاری از آنها گاه در طول روز عابرانی به تعداد انگشتان دست هم ندارند.

سالانه بیش از یک‌هزار عابر پیاده بر اثر تصادف رانندگی جان خود را از دست می‌دهند و حدود ۴۵ درصد از تلفات تصادفات درون‌شهری ۴۰ درصد تصادف جاده‌ای را عابران پیاده تشکیل می‌دهند در حالی که در کشورهای اروپایی تعداد عابران کشته شده به دلیل تصادف درون‌شهری تنها ۲۰ درصد از کل کشته‌هاست.

این موضوع در کنار نتایج آخرین نظرسنجی که توسط یک مرکز پژوهشی از شهروندان تهرانی انجام و در آن مشخص شد تنها نیمی از تهرانی‌ها از پل عابر پیاده استفاده می‌کنند، شاید مهر تاییدی بر این واقعیت باشد که فرهنگ استفاده از پله‌های عابر پیاده در میان شهروندان ما هنوز مهجور مانده است.

مرگ روزانه 13 عابر پیاده

آمارها از مرگ روزانه 13 عابر پیاده در کشورمان خبر می‌دهد. فقط در 6 ماهه اول سال گذشته 2 هزار و 375 عابر پیاده - که یک‌هزار و 741 نفر از آنها مرد و 634 نفر زن بودند - در حوادث رانندگی کشته شدند.

بیشترین علت مرگ عابران پیاده ضربه به سر با 15/1 درصد، شکستگی‌های متعدد با 24 درصد و پس از آن خونریزی با 10/5 درصد گزارش شده است.

بیشترین گروه سنی عابرانی که در حوادث رانندگی کشته می‌شوند، افراد بالای 50 سال و بعد از آن کودکان 10 سال و کمتر هستند.

به گفته معاون پزشکی و آزمایشگاهی سازمان پزشکی قانونی کشور بر اساس آمارهای موجود از نظر گروه سنی بیشترین عابران پیاده فوت شده با یک‌هزار و 161 نفر، معادل 48/9 درصد در گروه سنی 50 سال به بالا هستند. 363 نفر از عابران کشته شده نیز در گروه سنی 10 سال و کمتر هستند که دومین گروه سنی دارای بیشترین تلفات به شمار می‌آیند.

عبدالرزاق برزگر با اشاره به محل فوت عابران پیاده به این نکته مهم نیز اشاره می‌کند که یک‌هزار و 396 نفر از تلفات عابران پیاده یعنی 58/8 درصد آنها در مسیرهای درون‌شهری جان خود را از دست داده‌اند که این موضوع رعایت قوانین مربوط به عابران پیاده از جمله توجه به چراغ راهنما، عبور از خط‌کشی عابر پیاده و پله‌های عابر را دوچندان می‌کند. جاده‌های برون‌شهری پس از خیابان‌های داخل شهر جان 786 نفر عابران، معادل 33/1 درصد از آنها را گرفته است.

اما واقعیت تلخ دیگری نیز وجود دارد که رئیس پلیس راهور تهران به آن اشاره می‌کند، این که با وجود کاهش 3 درصدی تصادفات فوتی، 14 درصدی تصادفات جرحی و 53 درصدی تصادفات خسارتی که از پایبندی بیشتر رانندگان به قانون حکایت دارد، افزایش 7 درصدی فوت عابران پیاده در تصادفات 3 ماهه اول سال گذشته نشان می‌دهد متأسفانه عابران پیاده و موتورسواران هنوز آنچنان که باید خود را ملزم به رعایت قوانین نمی‌دانند.

گزارش‌های کارشناسی افسران راهنمایی و رانندگی از صحنه تصادفات عابران پیاده با خودروها در اغلب موارد نشان می‌دهد که به

فاصله کمی از محل وقوع حادثه، پل هوایی یا گذرگاه خط‌کشی ویژه تردد عابر پیاده وجود داشته اما به دلیل سهل‌انگاری، تنبلی، عجله و ده‌ها بهانه، فاجعه جبران‌ناپذیری رقم خورده که به بهای مرگ انسانی تمام شده است.

در حال حاضر بسیاری از عابران پیاده ترجیح می‌دهند با عبور از عرض خیابان و تحمل مشقات فراوان برای گذشتن از نرده‌های بلند وسط بزرگراه، خطر تصادف با خودروهایی را که با سرعت بالای 100 کیلومتر در حال عبورند به جان بخرند، اما از پل هوایی عابر پیاده‌ای که فقط چند متر آن طرف‌تر است، استفاده نکنند.

پل‌های مکانیزه با پله‌های خاموش

امروزه عبور از پل‌های عابر پیاده، یکی از نشانه‌های توسعه‌یافتگی شهری است که در ردیف فرهنگ شهروندی می‌گنجد، اما متأسفانه این توسعه‌یافتگی در بینش و عملکرد برخی شهروندان نمایان نیست و درونی نشده است.

نکته: براساس قانون جدید راهنمایی و رانندگی، اگر هنگام وقوع تصادف عابر پیاده با خودرو، راننده تمام مقررات رانندگی را رعایت کرده اما عابر از پل یا محل خط‌کشی عابر عبور نکرده باشد، راننده دیگر مانند گذشته مقصر شناخته نخواهد شد حتی طی چند سال اخیر باز شدن پای پل‌های مکانیزه به شهر و پله‌هایی که به مدد نیروی برق شهروندان خود را از این سوی خیابان به سمت دیگر می‌رسانند هم دردی را دوا نکرده یا حداقل مرهمی موقت محسوب می‌شود چون بسیاری از این پل‌ها که با صرف هزینه گزاف از پول همین اهالی تهران ساخته می‌شوند، در بیشتر ساعات روز تفاوتی با انواع غیرمکانیزه ندارند.

گاهی هم در همین پل‌های هوایی، پله‌های خاموش به شهروندانی که باز هم با اتکا به قوت زانوی خود از آنها بالا می‌روند، نیشخند می‌زنند و کسی نیست که جواب بدهد اگر قرار بود پله‌ها خاموش بمانند دیگر چه نیازی به خرید تجهیزات گرانیقیمت از خارج از کشور و کوبیدن مهر مکانیزه بر پیشانی این پل‌ها و درخواست بودجه برای تعمیر و نگهداری وجود داشت؟

پاتوق امن دستفروشان و متکدیان

پل‌های عابر پیاده که ماهیت وجودی آنها تضمین ایمنی شهروندان است حالا مدتهاست انگار فقط برای دستفروشان، کارتن‌خواب‌ها و متکدیان ساخته شده است و عملاً استفاده دیگری ندارند و گاهی تعدادی از شهروندان مزاحمت‌های آنها را دلیلی برای استفاده نکردن از پل‌ها عنوان می‌کنند.

این وضعیت بخصوص در مورد پل‌های عابرپیاده غیرمکانیزه که به‌دلیل گذشت زمان گرد قدیمی شدن و فرسودگی گرفته‌اند و کمتر شهروندی در طول روز زحمت عبور از روی آنها را به خود می‌دهد، بیشتر دیده می‌شود.

آنها می‌گویند برخی از پل‌ها به دلیل نصب بلبورد و تابلوهای تبلیغاتی امنیت خود را از دست داده و به آسایشگاهی برای کارتن‌خواب‌ها تبدیل شده است؛ البته این ناامنی تنها به این موضوع خلاصه نمی‌شود و با محصورشدن پل‌ها، فضای مناسبی برای زورگیری و فروش موادمخدر در ساعات کم‌تردد فراهم شده است.

در کنار مسائلی همچون ضعف فرهنگ ترافیک، عادت نداشتن و عجله داشتن، ناتوانی و بیماری جسمی یا ترس از ارتفاع و... که برخی شهروندان آنها را از دلایل عدم استفاده از پل‌های عابر بیان می‌کنند شاید وجود همین ناامنی‌ها نیز در بی‌رغبتی شهروندان به استفاده از پل‌های عابرپیاده بی‌تاثیر نباشد و این مساله مهمی است که سازمان‌های مسوول در حوزه شهری باید برای آن چاره‌ای بیندیشند.

اتمام حجت پلیس با عابران پیاده

اگر از آن دسته عابران پیاده‌ای هستید که هنگام عبور از خیابان یا بزرگراه بی‌توجه به این‌که کمی آن‌طرف‌تر خط‌کشی عابر پیاده‌ای وجود دارد یا چند متر آن‌سوتر پل عابرپیاده‌ای نصب شده، ترجیح می‌دهید با عبور از عرض خیابان خطر تصادف را به‌جان بخرید، باید بدانید براساس قانون جدید جرایم رانندگی در صورتی که با خودرویی تصادف کنید به جای راننده شما مقصر شناخته خواهید شد.

رئیس پلیس راهور ناجا در گفت‌وگو با [171#جام‌جم](#) با تأکید بر این‌که براساس قانون جدید اخذ جرایم رانندگی از این پس عابران پیاده هم در وقوع تصادفات مقصر شناخته خواهند شد، توضیح می‌دهد: براساس قانون جدید جرایم رانندگی اگر هنگام وقوع تصادف عابرپیاده با خودرو، راننده تمام قوانین و مقررات را رعایت کرده باشد، اما عابرپیاده با وجود بودن محل خط‌کشی یا پل عابرپیاده به جای عبور از این دو محل از عرض خیابان یا بزرگراه عبور کرده باشد، قطعاً دیگر راننده در وقوع تصادف مقصر شناخته نمی‌شود.

اما سردار اسکندر مومني اين را هم مي‌گويد که با اين حال بازهم شرکت بیمه مکلف به پرداخت خسارت است.

وي تصريح مي‌کند: عدم مسووليت راننده مانع استفاده فرد مصدوم يا خانواده متوفي از مزايای بیمه نمي‌شود و شرکت بیمه با ارائه قرار منع تعقيب و حکم برائت راننده، به اجراي تعهدات خود ملزم خواهد بود.

اين‌طور که پيدااست، اگر راننده بیمه‌نامه داشته باشد در صورتي که افسر کارشناس صحنه تصادف، راي به بي‌گناهي وي بدهد بدون مشکلاتي مانند زنداني شدن يا دوندگي براي دريافت رضاييت مي‌تواند با مزايای بیمه ديه مورد نظر را پرداخت کند، اما اگر بیمه‌اي در کار نباشد آیا ديگر از پرداخت ديه خبري نيست؟

رئيس پليس راهور ناجا مي‌گويد: چنانچه وسيله نقلیه بیمه نباشد ديه عابر پياده از صندوق قانون بیمه اجباري مسووليت مدني دارندگان وسايل نقلیه موتوري زميني در مقابل شخص ثالث که مصوبه آن مربوط به تاريخ 23 دي 1347 است، پرداخت مي‌شود.

چه بايد کرد؟

مرگ جانخراش عابران پياده هشداري است جدي به مسوولان براي اين‌که بايد همراه با تدوين ضوابط قانوني به فرهنگ ترافيك توجه ويژه‌اي داشت و براي نهادينه کردن فرهنگ استفاده از پل‌هاي هوايي بايد نگرش شهروندان را در اين زمينه تغيير داد و اين ميسر نخواهد شد مگر با فرهنگسازي به روش‌هاي مختلف از جمله آموزش دانش‌آموزان در مدارس، پخش فيلم‌هاي انيميشن کوتاه و...

در کنار موضوع آموزش، ترميم پل‌هاي عابر پياده فرسوده، افزايش تجهيز و احداث پل‌هاي عابريپاده مکانيزه در راستاي تشويق شهروندان و ايجاد رغبت در شهروندان براي استفاده از آنها و در نهايت جديت پليس در اعمال قوانين و برخورد با عابران پياده متخلف از مهم‌ترين اقداماتي است که مي‌توان با به‌کارگيري آنها به قانونمند کردن هرچه بيشتر شهروندان از يکسو و نهادينه شدن فرهنگ استفاده از پل‌هاي عابر پياده اميدوار بود تا شايد به اين ترتيب پل‌هاي عابريپاده نيز از مهجوربودني که سال‌هاست دامنگيرشان شده رها شوند.

پوران محمدي / گروه جامعه