

■ حسین فصیحی

در حالی که آمار مرگ عابران پیاده و موتورسواران در تصادفات شهری پایتخت رو به افزایش است، رئیس اداره تصادفات پلیس راهور تهران بر ضرورت «افزایش درک خطر» و تغییر نگاه عمومی نسبت به حوادث رانندگی تأکید می‌کند. سرهنگ رایحه جوانبخت می‌گوید: بسیاری از خانواده‌ها هنوز تصور می‌کنند حادثه فقط برای دیگران اتفاق می‌افتد، در حالی که تجربه تلخ از دست دادن عزیزان بر اثر تصادف، واقعیتی است که در اطراف همه ما وجود دارد. به گفته وی، نقاط پر حادثه عابران پیاده در پایتخت شناسایی شده و لازم است در این مناطق بیلپوردهای هشداردهنده و خطوط عابرافزایش یابد و حتی آموزش‌های ویژه به موتورسواران ارائه شود. او باز آموزی مستمر قوانین برای رانندگان و عابران، تکرار پیام‌های ایمنی در رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی و اجرای طرح‌های نظارتی پلیس را نخستین گام‌های جدی برای کاهش حوادث می‌داند و تأکید دارد رعایت قوانین و استفاده از گذرگاه‌های ایمن باید به یک عادت همگانی تبدیل شود.

■ ■ ■

جناب سرهنگ، آنگونه که می‌دانید، راکبان موتورسیکلت و عابران پیاده دو کاربر در معرض خطر راه در جریان سوانح رانندگی هستند که در آن کشته، مجروح یا معلول می‌شوند. با اینکه هشدارهای بسیاری درباره فراوانی سوانح برای این دو گروه در معرض خطر داده می‌شود، اما نگرانی‌ها همچنان به قوت خود باقی است. به‌عنوان رئیس اداره تصادفات پلیس راهور پایتخت، عمده‌ترین عوامل مؤثر این فراوانی را چه می‌دانید؟

تحلیل‌های سه ماهه امسال ما نشان می‌دهد روند روبه‌افزایش است و این افزایش در هر سه دسته کاربران ترافیکی، یعنی موتورسواران، عابران و خودروسواران مشاهده می‌شود. در سه‌ماهه امسال ۱۰۱ موتورسوار و ۸۱ رهگذر در جریان سوانح رانندگی فوت شدند که ۴۷ درصد موتورسوار و ۳۷ درصد رهگذر بودند. از ۱۰۱ موتورسوار، ۱۶ نفر ترکتشین و ۸۵ نفر راکب بودند. عمده رهگذران در مناطق پرترافی از جمله بزرگراه آزادگان و مناطقی مثل منطقه ۱۲ که تمرکز بیشتری از جمعیت را شامل می‌شود، فوت می‌شوند. بررسی‌ها نشان می‌دهد ۵۶ درصد تصادف‌های فوری شهر در ساعت‌های تاریک اتفاق می‌افتد که اهمیت روشنایی را نشان می‌دهد و رتبه اول را جمعیت جوان ۲۰ تا ۳۰ سال شامل می‌شود. بخش زیادی از این موضوع به فرهنگ رانندگی بازمی‌گردد که احتیاط‌های لازم در این باره صورت نمی‌گیرد و کاربران راه را مسیرهای امن عبور نمی‌کنند. در مورد عابران پیاده استفاده از خطوط یا پل‌های عابر پیاده برای کمک به صیانت از جان آنهاست، اما شاهد هستیم که به این موضوع توجه نمی‌شود. بسیاری از عابران تصورشان این است که باید از سوی رانندگان و راکبان دیده شوند، اما حقیقت این است که در بسیاری از موارد دیده نمی‌شوند. بررسی‌های صورت گرفته ما در صحنه تصادف نشان می‌دهد عمده عابران پیاده لباس تیره به تن دارند و از سوی رانندگان دیده نمی‌شوند؛ از همین رو توصیه به استفاده از لباس روشن است یا حداقل بخشی از لباس آنهاشیرنگ و انعکاس نور وجود داشته باشد. این موضوع‌ها مواردی است که شاید ساده به نظر برسد، اما در تحلیل‌ها متوجه اثرگذاری آن هستیم، به‌گونه‌ای که رانندگان اعلام می‌کنند اصلاً متوجه حضور عابر نشده‌اند و رهگذر به یک‌باره مقابل خودرو یا موتورسیکلت ظاهر شده و حادثه اتفاق افتاده است. باور نادرست دیگر برخی رهگذران این است که تصور می‌کنند از هر معبری می‌توانند عبور کنند. بسیاری از رهگذران هنگام عبور از عرض بزرگراه‌ها دچار حادثه می‌شوند، در حالی که براساس قانون عبور از عرض این مسیرها ممنوع است. بزرگراه‌های عبور تند طراحی شده است و خودروها اجازه دارند در این مسیرها با سرعت بیشتری حرکت کنند، اما بی‌توجهی رهگذرانی که از مسیر نرده یا فضای سبز به‌آگاهان خود را به بستر مسیر می‌رسانند امکان بروز حادثه را شدت می‌بخشد. روشن است راننده در بزرگراه انتظار حضور عابر را ندارد، از همین‌رو در موقعیت پرخطر قرار می‌گیرد. همچنین شاهد عبور بسیاری از عابران زیر پل‌های عابران پیاده و پل‌های مکناپره هستیم. در این موارد، عبور امن برای عابران سخت به نظر می‌رسد و این بی‌توجهی منجر به بروز سانحه می‌شود. اینها موارد پر تکرار از سوی عابران است که امکان تصادف‌ها را افزایش می‌دهد.

این آسیب‌نسبت به موتورسیکلت‌سواران چگونه است؟ استفاده از موتورسیکلت در پایتخت به‌شدت افزایش پیدا کرده است، خصوصاً در شش ماه اول سال که گرمای هوا بیشتر است و استقبال بیشتری از موتور صورت می‌گیرد و به همین نسبت رابطه معکوسی نسبت به استفاده از کلاه ایمنی انجام می‌گیرد. بسیاری از راکبان به دلیل گرمای هوا از کلاه ایمنی استفاده نمی‌کنند. براساس گزارش سازمان ترافیکی قانونی که به‌تازگی منتشر شد، ۷۴ درصد از علت فوت قربانیان سوانح رانندگی تهران به دلیل ضربه مستقیم به سر است. کالبدشکافی‌های صورت گرفته نشان می‌دهد بدن‌ها سالم است، اما از ناحیه سر دچار جراحات و خون‌ریزی‌های شدید شده‌اند. براساس این آمار، رتبه اول قربانیان سوانح رانندگی تهران در اختیار موتورسواران است. گروه سنی قربانیان هم بین ۱۷ تا ۲۵ سال است که مهارت‌های لازم رانندگی را کسب نکرده‌اند، اما تا دل‌تان بخواهد از هیجان زیادی برخوردار هستند و مرکب انواع تخلف می‌شوند. بیشتر تصادفات فوری هم در بزرگراه‌ها و در ساعت‌های شب اتفاق می‌افتد که این موضوع برای کل کاربران راه است که از ساعت هشت شب تا حدود ساعت چهار صبح ادامه دارد. در این ساعت‌ها کاربران راه با سرعت مطمئنه حرکت نمی‌کنند، خصوصاً از ساعت ۱۲ شب به بعد که سرعت‌ها سرسام‌آور می‌شود و هر تصادفی رقم بخورد، تصادف خسارتی یا جرحی ساده نیست. در چنین شرایطی، شدت برخوردها افزایش چشمگیری پیدا می‌کند و منجر به تصادف فوری می‌شود. موتورسوارها اکثراً با سرعت‌های خیلی بالا تردد می‌کنند، تغییر مسیرهای ناگهانی می‌دهند، انگار یک یک فراری در تردد آنها وجود دارد، به‌گونه‌ای که دیگر کاربران راه باید مسیر را برای عبور آنها باز کنند و این فرهنگ اشتباهی است که شیوع پیدا کرده است؛ از این گروه بر خطر متأسفانه اصلاً درک درستی از واقعیت استفاده از موتورسیکلت وجود ندارد و با ساده‌انگاشتن این موضوع و فقدان مهارت، راهی خیابان می‌شوند و مجموع این تخلفات را انجام می‌دهند. خانواده‌ها باید برابر خواسته فرزندشان برای خرید موتورسیکلت با دقت و مسئولیت بیشتری برخورد کنند. متأسفانه این روزها شاهدیم برخی خانواده‌ها، موتورسیکلت را به‌عنوان هدیه تولد برای فرزندان دبیرستانی خود تهیه می‌کنند. این کار بسیار خطرناک است و در حقیقت به معنای آن است که والدین با دستان خود، فرزندشان را به سمت خطر سوق می‌دهند. تا زمانی که نوجوانان گواهینامه معتبر نگرفته و مهارت کافی کسب نکرده‌اند، نباید به آنها وسیله‌ای داده شود که نیازمند توانایی کنترل و رعایت دقیق قوانین است. اهدای موتورسیکلت به یک نوجوان کم‌تجربه، در واقع پیش‌قدم شدن برای فرستادن او به سمت سرعت‌های غیرمجاز، حرکات مارپیچ و خطرات جدی خیابان است. خواهش می‌کنم خانواده‌ها این موضوع را جدی بگیرند و از تکرار چنین اقداماتی پرهیز کنند، چراکه یک لحظه هیجان می‌تواند به پشایی سنگین و غیرقابل جبران تمام شود.

به هر حال بخشی از سوانح مرگ‌بار به دلیل خطای محیطی مثل نقص راه یا روشنایی رقم می‌خورد. در این باره هم توضیح دهید.

موضوع مورد اشاره هم از عوامل اثر گذار است. در بسیاری از بزرگراه‌از



جمله در مقطعی از بزرگراه آزادگان، خاموشی وجود دارد و تردد رهگذران به هر شکلی که صورت گیرد، از سوی رانندگان دیده نمی‌شود. طبیعی است این روشنایی روی دیدن و دیده‌شدن اثر مستقیم دارد و تصادف را تحت تأثیر قرار می‌دهد، اما داریم همه‌ای که روشنایی و پل در نظر گرفته شده، اما انتخاب کاربران اشتباه است.

این انتخاب اشتباه را ناشی از چه می‌دانید؟

بحث درک خطر در جامعه پایین است. متأسفانه درک خطر، فرآیندی است که روز به‌روز در جامعه کم‌رنگ‌تر می‌شود و مردم خطر را هر لحظه به خودشان دور تر و دورتر می‌بینند و سبب می‌شود فرد نتواند در لحظه تصمیم درست بگیرد و فرصت طلایی برای تصمیم‌گیری از دست می‌رود و حادثه اتفاق می‌افتد.

شما همچنین به وجود نقاطی اشاره دارید که احتمال بروز خطر در آن وجود دارد. از جمله بزرگراه آزادگان که به نظر من پر ترددترین و بزرگ‌ترین بزرگراه درون شهری کشور است. روشن است در صورتی که دلایلی محیطی در بروز سانحه مرگ‌بار دخالت داشته باشد، پلیس آن را به نهاد‌های متولی گزارش می‌دهد. با این حال، برقرار ماندن این نقاط پرخطر را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا نهاد‌های مسئول در این باره هم به هم میزان پاسخگو هستند؟

ما در حوزه اختیارات قانونی مان اگر در جایی به این نتیجه برسیم، حادثه پرتکرار است و نقص محیطی موجود اثر گذار است، برای سازمان مورد نظر سهم تقصیر در نظر می‌گیریم و در تعیین علت تامل، دلیل آن متوجه عوامل دیگری غیر از راننده می‌شود و از آنجا به بعد وارد مرحله قضایی می‌شود. تصور می‌کنم پلیس به‌عنوان حاضر در میدان، پاسخ‌مندظر شما را همواره مطالبه دارد. خیابان‌ها و معابر شهر برای بنده به‌عنوان رئیس اداره تصادفات تهران با دیگر شهروندان متفاوت است. ما بسیاری از نقاط شهر را با تصویر



گفت‌وگوی «جوان» با سرهنگ رایحه جوانبخت، رئیس اداره تصادفات پایتخت

موتورسواران ۱۷ تا ۲۵ ساله با حداقل تجربه و حداکثر هیجان به استقبال مرگ می‌روند!

حوادث دلخراشی که رقم خورده است به یاد می‌آوریم و این یادآوری حکایت‌ها را در این باره اگر موفق شدیم محلی را به‌گونه‌ای رفع خطر کنیم که دیگر حادثه‌ای در آن تکرار نشود، برای‌مان مطلوب است، ولی به‌رغم تمام تلاش‌هایی که انجام می‌دهیم و انرژی که صرف می‌کنیم، متأسفانه نقاط حادثه‌خیزی وجود دارد که رفع نشده است و همچنان تصادف‌های فوت‌و جرحی سنگین را در آن شاهد هستیم که این موضوع ناراحت‌کننده است. ای کاش همه سازمان‌ها در قبال مسئولیتی که دارند، به‌درستی به وظایفشان عمل کنند تا از سرمایه انسانی جامعه صیانت شود.

شما به‌عنوان متخصص امر تصادف به آسیب‌هایی که درامد در حال بروز است، اشاره دارید و به نظر من تا زمانی که اصلاح‌های ساختاری در این زمینه صورت نگیرد، این آسیب‌ها هم به قوت خود باقی است. اصلاحاتی که براساس آن موتورسیکلت‌های پرخطر امکان تردد نداشته باشند، از تردد در محل‌های پر تراکم جلوگیری شود و موضوع‌هایی که امکان بروز خطر را شدت می‌بخشد مورد توجه قرار گیرد، شما این موضوع را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

ما در حال حاضر با حجم زیادی از موتورسیکلت مواجه هستیم که رسوبی‌اند و باید اسقاط شوند، ولی شاهد هستیم این اتفاق نمی‌افتد. روشن است اگر قانون در این حوزه اجرایی شود و این آمار از سطح شهر کسر شود، از میزان آسیب‌ها هم کاسته می‌شود.

روشن است پلیس در میدان ایستاده است و نگاه‌های جامعه متوجه پلیس است، نه متوجه ساختاری که در پس ماجرا وجود دارد. به نظر شما در چنین اصلاحات ساختاری، پلیس در کجای ماجرا ایستاده است؟

دو میحث در این باره وجود دارد؛ اول اینکه این موضوع یک‌شبه اتفاق نمی‌افتد و به یک بازه زمانی نیاز دارد. موضوع دیگر اینکه قائل به شخص نیست. فرهنگ رانندگی، مقوله‌ای پیچیده است که در کشور ما ۳۲ سازمان در آن دخیل هستند، اما چهار یا پنج سازمان است که بیشترین تعامل ما با آنها وجود دارد، با این حال آنها هم باید مسئولیت‌های خودشان را انجام دهند. این درست است که پلیس در معرض دوری جامعه قرار دارد و توقع دارند با در تخلی برخورد کنیم. پلیس بنا به وظیفه ذاتی خود مسئول برخورد با تخلف‌هایی است که صورت می‌گیرد و این موضوع یکی از مهم‌ترین اقدامات ما را شامل می‌شود، اما با یک نگاه عمیق‌تر به این نتیجه می‌رسیم که بحث اعمال قانون برای تذکر و توجه است و قرار نیست یک رویه ثابت، یک روش برخورد و تنها روش برخورد باشد، بلکه جریمه در کل جهان یکی از روش‌های برخورد است. منتها باید ببینیم آیا این بازدارندگی برای افراد مختلف قدر اثر گذار است. متأسفانه خیلی‌ها می‌گویند اصلاً چرا جریمه صورت می‌گیرد؟ روشن است وقتی تخلفی صورت نگیرد، جریمه‌ای هم انجام نمی‌شود. بنابراین ما باید به این سمت حرکت کنیم. حال این پرسش مطرح است که چرا در شهر این حجم از تخلف صورت می‌گیرد؟ این چرایی مهم است. متأسفانه در حال حاضر بخشی از تخلفات وارد می‌یک حق برای جامعه تبدیل می‌شود! انگار این بدترین‌تفه شده است که این تخلف باید صورت گیرد! بخش مهمی از توجه ساختار فرهنگی باید متوجه این موضوع باشد که نباید تخلف عادی‌سازی شود، به‌گونه‌ای که قبح آن ریخته شود. باید در نظر داشته باشیم که در پس هر تخلف، یک تصمیم و اراده‌ای برای انجام آن وجود دارد. اگر اینگونه عمیق به این موضوع فکر کنیم، شرایط برای اصلاح بهتر می‌شود، اما در جامعه شاهد هستیم که رفتارها، رفتارهای قانونمند نیست. ما اعمال قانون را صورت می‌دهیم و حجم اعمال قانون هم فزاینده است، ولی اینکه توقع داشته باشیم پلیس با همه تخلفات برخورد کند، امری محال است. تصور می‌کنم سهم سازمان‌های دیگر این است که از فناوری‌ها و به‌روزرسانی تجهیزاتشان برای فرهنگسازی استفاده کنند. ما سال قبل طرحی اجرا کردیم که در جریان آن سازمان‌ها موظف شدند رفتار ترافیکی کارکنان‌شان را مدیریت کنند. روشن است براینده عمل کردن درست به این رفتارها منجر به بهبود ترافیکی می‌شود، اما اگر دامن این فرایندها را ه‌شود و بار مسئولیت آن تنها

به دوش پلیس گذاشته شود، پلیس هم به‌دلیل حجم زیاد مأموریت‌هایش به‌ترنهایی نمی‌تواند این موضوع را مدیریت کند و وظیفه آموزش هم مستقیماً متوجه پلیس نیست. باید سؤال شود نهادهای آموزشی در این فرایند چه می‌کنند؟ باید برنامه‌ریزی مدونی وجود داشته باشد و هر کس خطر را حس کند و سهم خودش را ادا کند و بازخواست از آنها هم وجود داشته باشد. قرار نیست ما همیشه پاسخگو باشیم که چرا تصادف زیاد شده است؟ چرا اعمال قانون به این شکل صورت می‌گیرد؟ اگر سامانی باید روشنایی را برقرار کند و نکرده، باید مورد بازخواست قرار گیرد. شما به برنامه‌ریزی مدون اشاره می‌کنید، بازخواست کردن و ترک عمل‌هایی که مصادم در این حوزه صورت می‌گیرد. مشخصاً این برنامه‌ریزی و این بازخواست‌ها باید از سوی چه سازمان‌هایی صورت بگیرد؟

من تصور می‌کنم ساختار قضایی می‌تواند در این باره کمک‌کننده باشد، چرا که این بخش مربوط به قانون است و همه ملزم به پاسخگویی مقابل قانون هستند. زمانی که مدبری به‌دلیل ترک‌عمل احضار می‌شود، این اوج بازدارندگی است. در سایر موارد این روند را به‌صورت تعاملی با برگزاری نشست یا جلسات، فرایند رسیدگی برای حل مشکلات را دنبال می‌کنیم، اما برای در صدی که کار به بن‌بست می‌رسد و هیچ اقدامی برای رفع آن مؤثر نیست، بحث قضایی و معاونت پیشگیری از جرم قوه قضائیه می‌تواند نهادهای افراد را ملزم به اجرای وظایفی کند که شاید آن را فراموش کرده‌اند یا کمتر به آن بی‌توجه می‌کنند.

شما همچنین به عادی‌شدن ارتکاب تخلف و ریختن قبح تخلف اشاره دارید. آیا به نظر تان با مشاهده آنچه در خیابان‌ها شاهد هستیم، در حال حاضر در چنین وضعیتی قرار نداریم؟

ما در جامعه‌ای زندگی می‌کنیم که همه تیپ‌های شخصیتی در آن حضور دارند. برای تیپ شخصیت ضداجتماعی، قانون‌شکن و هنجارشکن که قانون را پذیرا نیستند و زمانی که قانون شکنی می‌کنند لذت می‌برند و دیگران را هم به قانون شکنی تشویق می‌کنند، قبح احترام به قانون ریخته شده است و تخلف یک رفتار مثبت تلقی می‌شود، اما اکثریت جامعه در این زمره قرار نمی‌گیرند. افراد زیادی را داریم که با یک تذکر مرکب تخلف نمی‌شوند، به نظر ما باید روی این جامعه هدف سرب‌ما به‌گذاری صورت گیرد. در همه جای جهان توجه به اقدام‌های فرهنگی در صدر تلاش‌های صورت گرفته قرار دارد. قبل از اقدامات فرهنگی، ضمانت اجرایی قوانین، یعنی همین بخش اعمال قانون قرار دارد. وقتی متخلف مجبور می‌شود نیمی از درآمد یک ماهش را برای یک تخلف حادثه‌ساز پرداخت کند، طبیعی است تلاش می‌کند دیگر مرکب تخلف نشود، چراکه هزینه ارتکاب تخلف بالاست. به نظر من با توجه به شرایط اقتصادی جامعه، هنوز هزینه بسیاری از تخلفات برای برخی متخلفان پایین است و این هزینه پایین به متخلف تلنگری وارد نمی‌کند که بخواهد به قانون احترام بگذارد و مرکب تخلف نشود. بر این باورم ما باید نگاهمان عمیق و فرهنگی باشد و به این فکر کنیم در پس همه اعداتی که در قبیض جریمه در می‌شود، تذکری نهفته باشد و به متخلفان این هشدار را بدهد که تخلف بعدی ممکن است به قیمت جانش تمام شود. این تلنگرها هست، ولی احساس می‌کنم اقدامات فرهنگی‌مان به همان نسبت قوی نبوده است. آنگونه که شاهد بودیم بعد از سال‌ها افزایش مبالغ جریمه‌ها صورت گرفت، ولی شاهد اثرگذاری زیادی که انتظارش را داشتیم نبودیم، بنابراین ضرورت دارد این دو موضوع باید با هم رشد کنند، یعنی هم اعمال قانون به‌روزرسانی شود و هم‌زمان اقدام‌های فرهنگی صورت گیرد و به سمت مجازات‌های جایگزین حرکت کنیم، به‌گونه‌ای که رانندگان متخلف قانون‌گریز را با محرومیت خدمات اجتماعی جریمه کرد، ولی تا زمانی که این اتفاق صورت نمی‌گیرد و مجازات‌های جایگزین نیست، افراد پاسخگو نیستند و خیلی از تخلفات ارزش تلقی می‌شود.

پلیس در این حوزه طرح پلیس بار به‌عنوان یک مجازات جایگزین اجرا کرده است، ارزیابی‌تان از فرایند صورت گرفته چیست؟

بله این موضوع از موارد مجازات جایگزین بود و جامعه هدف ما موتورسواران جوان بودند که مرکب تخلف می‌شدند این دسته از متخلفان با پوشیدن کاور پلیس کنار پلیس قرار می‌گرفتند تا نحوه رفتار پلیس با متخلفان را تجربه کنند. نظر سنجی‌های صورت گرفته حکایت از تأثیر پذیری از رفتار مورد نظر دارد. بسیاری از آنها اعلام کرده‌اند بازدارشی‌های پلیس در اجرای مأموریت‌ها آشنا شده‌اند و تصمیم به احترام به قانون گرفته‌اند.

به نظر می‌رسد دیگر شاهد اجرای این طرح نیستیم.

این طرح در مقطعی اجرا می‌شود، اما به‌صورت گسترده نیست. به هر حال طرح‌های پلیس به‌صورت مستمر و با توجه به شرایط جامعه و در فصل‌های متفاوت به‌روزرسانی می‌شود. بازگاری خود را هم در نظر می‌گیرم و باید به سمتی حرکت کنیم که افراد را به تفکر واداریم. اگر پشت هر تصمیمی، تفکری باشد، آن تصمیم درست است.

با توجه به موضوعاتی که مطرح شد، برای کاهش تلفات عابران و موتورسواران چه پیشنهادی دارید که نیاز به همکاری فرابخشی با شهرداری و رسانه‌ها و وزارت راه و دستگاه‌های مسئول باشد؟

موضوع مورد تأکید بنده، ضرورت افزایش درک خطر در جامعه است. در برخی مناطق شهری سبوم بالای در تصادفات عابران مباده دارند. در چنین نقاطی لازم است تعداد بیلپوردهای هشداردهنده و خطوط عابر پیاده افزایش یابد. اطلاعات این نقاط تهیه شده و حتی در برخی موارد نیاز است با همکاری پلیس راهور، موتورسواران نیز در آن مناطق آموزش و تذکرها لازم را در دریافت کنند. دیدن بیلپوردها و پیام‌های هشدار، تأثیر زیادی در یادآوری و توجه دارد. فضای مجازی و رسانه‌های جمعی نیز می‌توانند نقش مهمی در این آگاهی‌بخشی ایفا کنند. حتی زیرنویس‌های کوتاه تلویزیونی می‌تواند پیام‌های مؤثری منتقل کند. با این موضوع در هر خانواده جدی گرفته شود، به‌طوری‌که با یادگیری از رفتار دیگران تصادف از دست یاب به نوعی از این موضوع آسیب دیده‌ایم. زمان آن رسیده که خطر تصادفات را نزدیک به خودمان ببینیم و از تصور اینکه «حادثه فقط برای دیگران اتفاق می‌افتد» فاصله بگیریم. گام نخست، افزایش درک خطر و آگاهی‌بخشی عمومی است. پس از آن، گام‌های بعدی نیز به‌طور طبیعی شکل خواهد گرفت. در بحث عابران پیاده، باید بازتعریف از آموزش‌ها انجام شود. مشکل اینجاست که در جامعه ما گمان می‌کنیم یک‌بار آموزش دادن کافی است، در حالی که در بسیاری از کشورهای دنیا، آموزش‌ها و بازآموزی‌ها بارها و به‌شکل مستمر از سوی سازمان‌ها، نهادهای مردم‌نهاد و دیگر نهادهای انجام می‌شود. ما باید این آموزش‌ها را در مقاطع مختلف زندگی تکرار کنیم، چراکه شرایط شهری، رفتار رانندگان و عابران و حتی شکل معابر در گذر زمان تغییر می‌کند. اکنون در برخی خیابان‌ها شاهدیم که عابران به‌شکل مستقیم از خیابان تردد می‌کنند، در حالی که پیاده‌رو‌ها خالی است. اولین گام، استفاده از مسیرهای ایمن و گذرگاه‌های مشخص است. در نقاطی که به زمانی که چراغ قرمز برای عابر روشن است، عبور بدون توجه به آن می‌تواند منجر به حادثه شود. هماطور که رانندگان انتظار داریم به قوانین پایبند باشند، عابران نیز باید به قوانین احترام بگذارند. به نظر می‌رسد نیاز- جدی به بازآموزی قوانین برای همه وجود دارد. این آموزش‌ها می‌تواند از طریق تلویزیون، رادیو، شبکه‌های اجتماعی و سایر رسانه‌ها به‌شکل مستمر انجام شود. همچنین اجرای طرح‌های نظارتی از سوی پلیس برای اطمینان از رعایت قوانین می‌تواند در کاهش حوادث نقش مؤثری داشته باشد.