عابران پیاده نیمی از کشته‌شدگان تصادفات در معابر شهری؛ هشداری که جدی گرفته نمی‌شود

حمله سواره به پیاده روی خط عابر!

گزارش روز

حسن فرامرزی

۵۳ درصد کشته‌های تصادفات تهران عابر پیاده‌اند. هر دو ساعت‌ونیم یک عابر پیاده در ایران در اثر سوانح رانندگی جان خود را از دست می‌دهد. عابران پیاده در صدر آمار مرگبار تصادفات، در چهار ماه ابتدای سال گذشته ۱۱۷عابر پیاده در تاریکی خیابان‌ها کشته شده‌اند. این‌ها بخشی از تیترهای رسانه‌ها درباره آمار بالای مرگ و میر عابران پیاده در سوانح شهری است و نشان می‌دهد جامعه ما در مشغول شدن خود به حوادث و چالش‌های کلان با پدیده خطرناک بی‌اعتنایی به حقوق عابران روبه‌رو شده است.



حقوق عابر پیاده از کاغذ تا عمل

مطابق با قوانین راهنمایی و رانندگی هویتی به نام «عابر پیاده» به رسمیت شناخته شده، یعنی حضور عابر در معابر شهری ممنوع نیست. اما گاهی قوانین و الزامات آنها در ذهن ما چنان متروک می‌شود که واقعاً باور نمی‌کنی رانندگان خودروها وظیفه دارند در صورت عبور عابر پیاده یا قصد عبور او، کاملاً قبل از خط عابر پیاده متوقف شوند، چون به ندرت چنین چیزی را در معابر و خیابان‌های شهر دیده‌ای، بنابراین هر وقت خودرویی چند متر مانده به عابر پیاده توقف می‌کند و حسی از امن بودن را به عابر منتقل می‌کند عابر پیاده احساس نمی‌کند که در معرض یک رفتار قانونی قرار گرفته، یعنی آنچه اتفاق افتاده جزء حقوق اولیه تو به عنوان یک عابر پیاده است بلکه خوانش دیگری از ماجرا دارد: راننده چقدر اخلاقی است، چقدر انسان است، چقدر باوجدان است.

مناسبات پیچیده‌ای که در شهر به مرور پدید آمده باعث شده است، حقوق عابران پیاده در شهرها نادیده گرفته‌شود. به عنوان مثال در گذر چند دقیقه‌ای از خیابانی در تهران از ایستگاه مترو میرزای شیرازی تا میدان آرژانتین که به صورت پیاده حدود ۲۰دقیقه طول می‌کشد شاهد انواع تخلفاتی هستیم که عرصه را بر عابران پیاده تنگ کرده است. در واقع کسی علناً اعلام نمی‌کند که عابر پیاده حق عبور از پیاده‌رو ندارد اما عوارض و اتفاقاتی که در پیاده روها می‌افتد پیام هشداری به عابران پیاده است که دفعه بعد در تصمیم خود تجدید نظر کنند. به عنوان مثال در همین مسیر شرکت‌های ساختمانی که در حال گودبرداری و انجام عملیات ساخت‌وساز هستند گاه به راحتی مسیر پیاده رو را مسدود می‌کنند و عابر مجبور می‌شود برای عبور وارد فضای خیابان شود و خود را در معرض انواع خطرها قرار دهد. اگر عابری اصرار به حقوق خود داشته باشد که پیاده رو حق من است و شرکت ساختمانی نمی‌تواند معبر را با مصالح ساختمانی مسدود کند احتمالاً مجنون و دیوانه خطاب خواهد شد چون در چنین رویدادی همه عابران بدون هیچ اعتراضی وارد فضای خیابان می‌شوند آن هم در صورتی که بخش قابل توجهی از فضای عرض همان خیابان با مصالح ساختمانی از جمله میلگردها به تصرف درآمده است.

نمونه دومی که به تناوب و به کرات در معابر شهری تهران دیده می‌شود خودروهایی است که در فضای تلاقی پیاده‌روها یا کوچه‌ها و خیابان‌ها پارک شده‌اند. متأسفانه برخی شهروندان به بهانه کمبود فضای پارک خودرو خود را در فضای تردد عابران پیاده پارک می‌کنند. شهروند می‌داند جایی که خودرو خود را پارک می‌کند جای رفت‌وآمد صدها و هزاران عابر پیاده‌ای است که حق دارند بدون اینکه وارد فضای خیابان شوند و به زحمت بیفتند از فضای پیاده رو استفاده کنند اما خودخواهانه هر روز خودرو خود را در فضایی پارک می‌کنند که متعلق به آنها نیست. در این میان مماشات مسئولان شهری و انتظامی با چنین تخلفاتی باعث شده است، این نوع تخلفات در شهر به یک پدیده کاملاً عادی تبدیل شوند. اگر شرکت‌های ساختمانی بدانند که تحت هیچ شرایطی مسدود کردن معابر و فضای پیاده روها با مماشات مواجه نخواهند شد و امکان دارد که نهادهای مسئول ولو به شکل موقت جلوی فعالیت آن‌ها را بگیرند در آن صورت از پیش تمهیداتی را اتخاذ خواهند کرد که پا روی حقوق عابران پیاده نگذارند. همچنین اگر جرائم مربوط به پارک خودرو در فضایی که مربوط به عبور و مرور عابران پیاده است به گونه‌ای باشد که نوعی بازدارندگی جدی ایجاد کند و مأموران پلیس راهور به شکل جدی در حال رصد تخلفات مربوط به پارک خودرو در فضای تردد عابران باشند در آن صورت می‌توان امیدوار بود که عابران بدون دلهره بتوانند از فضاهای شهری برای قدم زدن استفاده کنند، وگرنه شهروندان خود به شکل اعتراضی دست به کار خواهند شد که نمونه‌های مسالمت‌آمیز یا خشونت آمیز آن را در بالا دادن تیغه برف پاک کن‌ها یا تخریب آیینه و لوازم‌جانبی خودروها در معابر به چشم می‌آید.

وقتی خودروها به عابران حمله می‌کنند

۳۰ ـ ۲۰ متر مانده به عابر پیاده پایتان روی پدال گاز می‌رود یا پدال ترمز؟ راننده می‌تواند بسته به تمایلات خود یکی از دو پدال را انتخاب کند. اگر تجربه پیاده روی‌های مکرر در معابر شهری را داشته اید حتماً راننده‌هایی را دیده‌اید که وقتی عابر پیاده را می‌بینند به او حمله می‌کنند. شاید اگر ما با فرهنگ رانندگی در ایران آشنا نباشیم تصور کنیم که در معرض یک رویداد تروریستی قرار گرفته‌ایم و راننده‌ای قصد کشتن عابر یا عابران را دارد ـ اگرچه گاه عابرانی جان خود را دقیقاً به واسطه حمله به عابران پیاده از دست داده‌اند. یعنی راننده پای خود را روی پدال گاز فشار داده که عابر پیاده را مجبور به عقب نشینی کند اما عابر به خاطر حس نکردن میزان خطر یا پافشاری بر حق خود عقب ننشسته و در نهایت عملاً از سوی خودرو زیر گرفته شده است ـ با این حال حمله به عابران پیاده از سوی خودروها در معابر شهری ایران به یک رویداد عادی تبدیل شده و شگفتی کسی را برنمی انگیزد. اگر می‌خواهید ببینید که خودتان در جایگاه راننده به عابران پیاده حمله می‌کنید یا نه، دقت کنید که ۴۰، ۳۰ متر مانده به عابران به ویژه سالمندان و زنانی که کودکی در آغوش دارند کدام یک از دو پدال را زیر پایتان فشار می‌دهید؟ ترمز یا گاز؟

نکته دردناک ماجرا اینجاست که ایران به سرعت در حال تبدیل شدن به کشوری با جمعیت بالای سالمندی است و طبیعی است که سالمندان توان واکنش سریع در برابر خطرات را ندارند و به کرات در معابر شهری دیده‌ایم که گذر ساده از یک معبر به یک عمل بسیار دردناک برای سالمندان تبدیل می‌شود. گاهی برخی از آن‌ها احتمالاً به خاطر شدت بالای اضطراب دست به یک رفتار غیر منطقی می‌زنند و هنگام عبور از یک معبر روی خود را به سمت دیگر می‌چرخانند که خودرویی را که به آن‌ها نزدیک می‌شود نبینند و تمام مسئولیت ماجرا را بر گردن راننده خودرو بیندازند.





علی پوردهقان | جوان

عابرانی که در روز روشن زیر گرفته می‌شوند

هفته پیش به فاصله دو روز در مسیر محل کار تا خانه ـ در تهران و کرج ـ دو بار روی خط عابر پیاده عابرانی را دیدم که از سوی خودروها نقش روی زمین شده‌اند، دیدن چنین صحنه‌هایی برای یک روزنامه نگار اصلاً عادی نیست. عابران زیر نور آفتاب و در ساعات روز زیر گرفته شده بودند. آنها از وسط بزرگراه‌های شهری عبور نمی‌کردند. از نرده‌ها و محل‌های ممنوع رد نمی‌شدند. در ساعات شب وقتی دید رانندگان به نسبت ساعات روز محدودتر می‌شود از معابر رد نمی‌شدند بلکه در روز روشن و در روی خط عابر پیاده این اتفاق برایشان افتاده بوده، آدم هایی که تا چند دقیقه پیش به سمت مقصد و هدف‌شان حرکت می‌کردند اما حالا بی‌حرکت روی زمین افتاده بودند و شهروندانی که دورشان حلقه زده بودند و منتظر رسیدن آمبولانس بودند تا به مراکز درمانی منتقل شوند.

شرطی شدن به سرعت‌های بالا

حداکثر سرعت مجاز در شریان‌های داخلی شهر ـ خیابان‌های اصلی ـ ۶۰کیلومتر در ساعت، در شریان‌های فرعی ۵۰کیلومتر در ساعت و کوچه‌ها و میدان‌ها ۳۰کیلومتر در ساعت است. اما چه کسی است که نداند چنین سرعت‌هایی به ندرت از سوی رانندگان خودروها به ویژه راننده‌های پرخطر که خیابان‌ها را با پیست‌های مربوط به مسابقات رالی اشتباه می‌گیرند رعایت می‌شود. امروز شرطی‌شدن به سرعت‌های بالا در کلانشهرها به یک فاجعه رفتاری تبدیل شده است. یعنی آدم‌هایی که با سرعت‌های بالاتر از هنجار رانندگی می‌کنند بدون آن که واقعاً پشت رانندگی پرخطر اضطراری واقعی وجود داشته باشد. رانندگانی که انگار وقتی پشت فرمان هدایت خودرو قرار می‌گیرند خود را در هیئت و جایگاه راننده یک خودروی امدادی، آمبولانس، آتشنشانی، پلیس و نظایر آن می‌بینند که باید هرچه سریع‌تر خود را به نقطه مورد نظر برسانند چون دیر رسیدن خطر جانی یا سرایت خطر را به دنبال دارد بنابراین حق دارند که موقتاً هنجارهای رایج را کنار بگذارند در صورتی که رانندگان خودروهای معمولی که به راحتی هنجارهای سرعت را کنار می‌گذارند هیچ‌کدام از این مسئولیت‌ها را بر عهده ندارند با این حال نوعی عادت یا شرطی شدگی به سرعت بالا در شهر به وجود آمده است، به ویژه وقتی بخش قابل توجهی از راننده‌ها علاوه بر سرعت ناهنجار به واسطه وابستگی به ابزارهای متنوع مربوط به تلفن همراه پشت فرمان تمرکز و توجه کافی به جلو را ندارند.

عادی شدن تخلف، فاجعه‌ای بزرگ‌تر از تخلف

چرا آمار مربوط به جان باختگان عابر پیاده در کشور تا این حد بالاست؟ به خاطر اینکه موضوع برای افکار عمومی عادی شده است. اگر روزی خط کشی سفید عابر پیاده در چهارراه‌ها و تقاطع‌های شهری برای راننده‌ها به یک خط قرمز تبدیل شود و حتی اگر دوربینی در آنجا نباشد راننده‌ها روی خط عابر پیاده متوقف نشوند حتی اگر در آن لحظه عابری از آن تقاطع عبور نکند یعنی عابران پیاده و حقوق آنها از سوی رانندگان خودرو معتبر شناخته شده است.

چندی پیش ویدئویی در یکی از شبکه‌های اجتماعی می‌دیدم که مربوط به یک کشور خارجی بود. چند خودرو پشت خط عابر پیاده در تقاطعی متوقف شده بودند و منتظر بودند چراغ سبز شود. از میان آن خودروها یک خودرو روی خط عابر پیاده متوقف شده بود و عابران مجبور بودند وقتی به آن خودرو می‌رسیدند مسیرشان را تغییر دهند. عابری در این میان تصمیم گرفت برود جلوی آن خودرو بایستد. آن عابر آنقدر ایستاد تا در نهایت چراغ تقاطع برای عبور خودروها سبز شد. همه خودروها از تقاطع عبور کردند اما آن عابر همچنان جلوی خودرو ایستاده بود. راننده خودرو چندین بار بوق زد بلکه بتواند راه را برای عبور خود باز کند اما نتوانست. در نهایت راننده تصمیم گرفت دنده‌عقب بگیرد اما عابر به سرعت جابجا شد و دوباره جلوی خودرو ایستاد و فضایی جابجایی را از خودرو گرفت. دوباره چراغ برای خودروها قرمز شد، عابران شروع به حرکت کردند و چند لحظه بعد چراغ برای خودروها سبز شد درحالی که آن عابر همچنان جلوی خودرو ایستاده بود.

اگرچه بیان آن چیزی که در این ویدئو که واقعی به نظر می‌رسید برای تقلید و تکرار نیست و ممکن است برای یک عابر در ایران کاملاً مخاطره‌آمیز باشد اما آن عابر پیاده در واقع آن راننده خودرو را با عمل خود روبه‌رو می‌کرد: اگر ایستادن من جلوی خودروی تو و سلب‌کردن حرکت از تو برایت کاملاً دردناک، تلخ و مصداق بارز سلب حقوق توست تجاوز تو به خط عابر پیاده و اجازه ندادن به من که به راحتی روی خط عابر پیاده جابجا شوم به همان اندازه دردناک است اما چون در موقعیت من قرار نگرفته‌ای دردناکی آن را حس نمی‌کنی.

روشنایی معابر و دید شب رانندگان

اما علت بخشی از سوانح مربوط به مجروحان و جان‌باختگان سوانح مربوط به عابران پیاده در کشور مربوط به روشنایی معابر است. قانون می‌گوید: «تأمین روشنایی معابر بر عهده شرکت توزیع نیروی برق است و روشنایی خیابان، پارک، پیاده رو، میادین و فضای سبز بر عهده شهرداری‌هاست. علاوه بر این، شهرداری‌ها موظف به هرس شاخ و برگ گیاهان و درختان کاشته شده در معابر هستند تا شاخ و برگ درختان، مانع از روشنایی معابر و کم شدن نور چراغ معابر نگردد.» قانون روشنایی معابر همچنین بر مفهومی به نام «خیرگی» اشاره می‌کند. هنگام شب حتی رانندگانی که اختلال چشمگیری در قدرت دید خود ندارند به خاطر شرایط محیطی، توانایی و قدرت دید روز را ندارند. به خاطر همین است که معمولاً در جاده‌های بیرون شهری سرعت مجاز شب، ۱۰کیلومتر پایین‌تر از سرعت مجاز روز است و البته این موضوع را در نظر بگیریم که اگر عوامل مساعدکننده اختلال در دید مثل باران و برف و مه به ساعات شب اضافه شود در آن صورت رانندگان با اختلال جدی در دید مواجه خواهند بود. حال اگر روشنایی معابر استاندارد نباشد مثلاً ارتفاع و نور چراغ‌ها به گونه‌ای باشد که بازتابش بالایی ایجاد کند جان عابران بیشتر در معرض خطر خواهد بود.

آمارهایی که از سوی مسئولان ذیربط اعلام شده به خوبی نشان می‌دهد، چطور عوامل محیطی مثل تاریکی شب و تأمین نشدن روشنایی مناسب در معابر می‌تواند به عنوان یک عامل در تصادفات مربوط به عابران پیاده عمل کند. مطابق با آمار اعلام شده رکورددار زمان تصادفات منجر به فوت در تهران در بازه زمانی ۲۰ تا ۲۴است، این یعنی عابران پیاده در ساعات شب هنگان تردد از معابر و خیابان‌ها با خطر بیشتری نسبت به ساعات روز روبه‌رو هستند به ویژه این نکته را هم باید اضافه کرد که بسیاری از ما ایرانی‌ها از لباس هایی با پایه رنگ تیره استفاده می‌کنیم که جذب نور بالایی دارند.

۱۳ درصد پل‌های عابر تهران مکانیزه است

مطابق با آماری که در رسانه‌ها و از زبان مسئولان شهری منعکس شده تهران با ۱۱۶ پل مکانیزه در حال حاضر بیشترین تعداد پل‌های مکانیزه را در معابر شهری کشور دارد ـ پل‌های مکانیزه از این جهت موضوعیت دارند که عابران پیاده را ترغیب به استفاده از این تجهیزات در عبور ایمن از معابر شلوغ و پرتردد می‌کند، به ویژه سالمندانی که به خاطر مشکلات حرکتی نمی‌توانند از پل‌های معمولی استفاده کنند ـ با این همه تعداد و ضریب نفوذ این پل‌ها هنوز در شهرها بسیار پایین است. اگر در آمارها جست‌وجو کنیم تهران مجموعاً ۸۶۱پل عابر پیاده دارد که حدود ۱۳درصد از آنها مکانیزه است. البته اگر تصور کنیم همه پل‌های مکانیزه در بهترین شرایط خود قرار دارند و دوره سرویس و تعمیر آنها را نادیده بگیریم باز ضریب نفوذ آنها نسبت به وسعت شهر بسیار پایین است. اگرچه این انتظار که شهرداری‌ها همه معابر را پر از پل‌های مکانیزه کنند غیر واقعی و غیر منطقی است چون این کار نه شدنی، نه واجب و نه اقتصادی است بنابراین آنچه حیاتی است تمرکز بر آموزش شهروندان به روش‌های نرم و خلاقانه است، یعنی ضرورتی که کم‌تر در تبلیغات محیطی و رسانه‌ها به چشم می‌خورد.

داستان عابران آینه‌ای از رفتار متقابل شهروندان

به نظر می‌رسد گمشده ما اینجاست که ما به عنوان شهروندان یک شهر هنر نگریستن از چشم دیگری یا راه رفتن با کفش و زانو و مفصل دیگری را در خود بپرورانیم. همچنان که به مسئولان و مدیران توصیه می‌شود گاه از منطقه عادت کرده و امن خود بیرون بیایند و بی‌واسطه در معابر، پیاده روها و فضاهای شهری قدم بزنند تا مستقیم در جریان رویدادها قرار بگیرند، چنین توصیه‌ای درباره همه شهروندان حتی کسانی که ثروت و سرمایه جابجا شدن با خودروی شخصی از پارکینگ خانه تا پارکینگ محل کار را دارند ضروری است.

شاید در شهر آدم‌های زیادی باشند که به ندرت پایشان به عنوان عابر به کف خیابان‌ها می‌خورد. آنها از آسانسور خانه هایشان وارد فضای پارکینگ می‌شوند. خودروی شخصی خود را سوار می‌شوند و در پارکینگ محل کار متوقف می‌شوند. کفش آن‌ها به ندرت معابر شهری و پیاده روها را لمس می‌کند. اگرچه نتیجه‌گیری شتابزده‌ای است که هر کسی با کفش خود در پیاده روها و خیابان‌های شهر راه نمی‌رود پس به آدم‌ها و عابران حمله خواهد کرد اما کسانی که در جایگاه عابر پیاده به داستان عبور آدم‌ها از معابر نگاه می‌کنند وقتی به عنوان راننده پشت فرمان خودرو قرار می‌گیرند احتمالاً به خاطر تجربه‌ای که از سر گذرانده‌اند در معرض همدردی بیشتری با عابران قرار خواهند گرفت.

شاید داستان عبور عابران پیاده مثالی کاملاً پیش پاافتاده و کم اهمیت به نظر برسد اما آیینه‌ای است که در آن می‌توان رفتار شهروندان با همدیگر را به تماشا نشست.