

مرگ سالانه ۲۸۵ موتورسوار فقط در تهران!

زندگی، دقیقه‌ای چند؟



کیمیا ملکی: صدای کشیده شدن یک تکه آهن سنگین روی سنگفرش نمناک خیابان خیام، درست نبش کوچه قورخانه، از آن صداهایی نیست که به این سادگی از حافظه عابران بازار پاک شود. همه چیز کمتر از سه ثانیه طول می کشد: غرش خفه یک هوندای ۱۲۵ با آگزوز دست کاری شده، شکاف باریک میان خودروها را می درد، بعد خط ترمزی ناگهانی روی آسفالت رنگ ورزورفته، فریاد پیرمردی با دو کیسه نایلون میوه، و در آخر ضربه ای خشک و بـم.

کاسبهای راسته ابزارفروشی سرشان را بلند نمی کنند. برای اهالی این جغرافیا، این صحنه تکرار کسالت باری است که هنوز وحشتش را از دست نداده. راننده بی کلاه ایمنی با جعبه های که مستقیم به جدول سیمانی خورده، روی آسفالت افتاده است و ده متر آن سوتر، عابری سالخورده میان برکه ای از روغن و خون ناله می کند. این فریم ثابت، بخشی از چرخه ای بی پایان است که هر روز در تهران چهارده میلیون نفری باز تولید می شود؛ شهری که انگار حریم پیاده رو و خط اتوبوس را به نام کسانى سـند زده که برای یک کرایه بیشتر، امنیت همگان را قمار می کنند.

پایتخت زیر چرخ های آهنین

ضمانت اجرایی ندارد.

ورق زدن داده های پلیس راهور، فاجعه ای انسانی را زیر ارقام اداری نشان می دهد. بنا بر آمارهای منتشرشده، حدود نیمی از جان باختگان سوانح رانندگی تهران را راکبان و سرنشینان موتورسیکلت تشکیل می دهند. اگر سهم نزدیک به چهل درصدی عابران پیاده را کنارش

رولت روسی با کلاه کاسکت

شدید سر، شکستگی قاعده جمجمه و خونریزی داخلی است. کلاه استاندارد می تواند ریسک آسیب مغزی را چشمگیر کاهش دهد، اما برای بخشی از راکبان، این تجهیز حیاتی بار اضافی و مزاحمی است که مکالمه های تلفنی پی درپی با مشتری را قطع می کند.

تکته اسفبارتر، شیوع کلاه های پلاستیکی ارزان و کارگاهی است؛ پوسته هایی بی لایه جاذب ضربه که در لحظه واژگونی

ریشه های یک بی انضباطی

بی رحم می بیند که سهمش را باید با تهاجم بگیرد. مخدوش کردن پلاک با طلق های دودی، آویزان کردن زنجیر و پارچه، یا پوشاندن شماره با ماسک های بهداشتی، نشانه آشکار فرار عامدانه از دوربین هاست. حس مصونیت ساختگی ناشی از نبود شناسایی دیجیتال، این باور غلط را می سازد که می توان پنهان شده توهمی که تا لغزش تابر روی لکه های روغن یا باز شدن ناگهانی در یک تاکسی دوام دارد و پس از آن به فاجعه ای جبران ناپذیر می پیوندد.

هندسه مرگ موتورسواران

سال بین ۲۷۵ تا ۲۸۵ نفر ثبت می شود. بیش از ۸۰ درصد این فوتی ها بر اثر ضربه مغزی و ترومای سر رخ می دهد، چون استفاده از کلاه استاندارد به زور به حدود چهل درصد می رسد.

هندسه مرگ دو چهره دارد: ۵۷ درصد سوانح فوتی در بزرگراه های شریانی امام علی، مهـمت و آزادگان رخ می دهد، اما

در حالی که میانگین کشوری سهم موتورسیکلت در تصادفات مرگبار حدود یک چهارم است، این رقم در تهران به ۴۷ تا ۵۰ درصد می رسد. به زبان ساده، از هر دو قربانی سوانح رانندگی پایتخت، یک نفر بر زمین موتور نشسته بوده است.

روند سالانه نشان می دهد تعداد راکبان جان باخته در تهران هر

منطقه ۱۲: سندرمی که نام رسمی ندارد

برای لمس ابعاد این آناشرشی نهداینه، هیچ نقطه ای در نقشه پایتخت گویاتر از منطقه ۱۲ نیست. این پهنه متراکم با معابر باریک دوران قاجار، بار بازار بزرگ تهران، بورس های تجاری و ادارات دولتی را به دوش می کشد. هر بامداد، پیش از آنکه بازار حضرتی، پامنار و ناصرخسرو نفس تازه کنند، موج سیاه موتورها از دروازه های غربی و جنوبی سرازیر می شود. موتور اینجا همه کاره است: هم تاکسی مسافرپر، هم وانتبار سنگین و هم کلیدی برای دور زدن طرح ترافیک. پیاده روهای بافت تاریخی کارکرد اصلی شان را از دست داده اند. سنگفرش هایی که باید بستر آرامش خریداران باشند، به معبر فرار راکبانی بدل شده اند که حوصله ایستادن پشت چراغ قرمزهای چهارراه مصطفی خمینی یا گلوبندک را ندارند. در خیابان خیام یا سبزه میدان، رهگذر ناچار است مدام سر برگرداند و با شنیدن بوق های ممتد، خود را به لبه ویرتین ها بچسباند. تضاد تلخ اینجاست: گرهای کور ترافیکی سرعت خودروها را پایین آورده و تلفات برخورد خودرو با عابر را کاهش داده، اما همین منطقه رکورددار برخورد موتورسیکلت با عابران پیاده شده است. موانع فلزی U شکل شهرداری نیز نتوانسته اند این یورش را مهار کنند. راکبان از باریک ترین شکاف ها می گذرند و حق بنیادین شهروند برای گام برداشتن در فضایی امن، زیر چرخ هایشان له می شود. کلسیان کهنه کار راسته خیام و پامنار می گویند روزانه ده ها راکب را می بینند که بارهایی به اندازه اتاق یک وانت، از طاقه های پارچه تا کارت های بلور، روی شاسی ۱۲۵ سی بسته اند. وقتی دید جلوی راکب به باریکه ای چند سانتی متری محدود می شود و گرانیگاه بار با کوچک ترین مانور به هم می ریزد، هر ترمز ناگهانی می تواند به فروریزختن آهن و بار روی سر عابران بینجامد.

خط ویژه؛ دالانی که به قتلگاه بدل شد

سامانه خطوط ویژه اتوبوس های تندرو برای جابه جایی روزانه میلیون ها مسافر و فرار از انسداد ترافیک ساخته شد، اما امروز بسیاری از راکبان آن را میدان مسابقه شخصی خود می دانند. کافی است در ساعات اوج، در خیابان انقلاب، ولیعصر یا بزرگراه امام علی ایستید تا ببینید موتورها با سرعت های سرسام آور در این دالان باریک کورس می گذارند، در حالی که اتوبوس های چند ده تنی با کابین های انباشته از مسافر، حاشیه ای برای مانور و توان توقف ناگهانی ندارند. تارکب ترین بخش این بی پروایی، ورود با سرعت به خلاف جهت خط ویژه است. راکبی که مهلت ددقیقه ای برای تحویل بسته دارد، از شتاب گرفتن در دالانی بتنی و محصور، روبه روی اتوبوس یا خودروی امدادی در مأمریت، ابایی ندارد. داده های کارشناسان نشان می دهد ورودی و خروجی خطوط ویژه به نقاط کور مرگبار بدل شده اند؛ جایی که راکب با تصور خلوت بودن مسیر، ناگهان به بدنه اتوبوس یا عابری که خیال می کرد این مسیر خالی است، می کوبد. در این نبرد نابرابر، نه بدنه محافظی هست و نه کیسه هوایی. انسان پرتاب می شود و پرونده زندگی اش در کسری از ثانیه، به بهای ناچیز چند دقیقه عجله، بسته می شود. این خطوط برای شتاب شهر ساخته شده بودند، نه برای آنکه میدان آزمایش لغزش های لحظه ای یک شهروند باشند.

پیاده رو، حریمی که دیگر امن نیست

در الفیای شهرسازی مدرن، پیاده رو حریمی مقدس و بدون تهدید برای عابر است؛ پناهگاهی بدون سرعت ماشین که انسان بتواند در آن آسوده راه برود. در تهران این معادله وارونه شده و خطر پیاده رو گاهی گزندتر از سوارمرو است. شهروند پیاده هجوم یک وسیله مکانیکی از پشت سر را انتظار ندارد، به ویژه در عصر اسکوترها و موتورهای برقی بی صدایی که بدون هیچ طنین هشدار ی به پیگر عابران می خورند.

آمار مصدومان بیشتر به زنان، کودکان و سالمندان اختصاص دارد؛ گروه هایی که تاب ضربه شاسی های آهنی را ندارند و یک برخورد ساده برایشان ممکن است به شکستگی لگن، پارگی رباط و ماه ها خانه نشینی بینجامد. روی دیگر این محنت، فرار راکبان متخلف از صحنه تصادف است. بسیاری از این موتورها فاقد بیمه شخص ثالث معتبر یا پلاک مشخص اند؛ راکب پس از زمین زدن عابر گاز می دهد و در پیچ و خم کوچه ها گم می شود. قربانی می ماند، با دردهایی که جراحی های کم رشکن و پرونده های قضایی اش ماه ها راهروهای پزشکی قانونی را پر می کنند.

سخن پایانی

پایتخت سال هاست از هیاهوی ناموزون این چرخ های بی انضباط خسته شده است؛ خسته از پیکرهایی که بر کف آسفالت کشیده می شوند، از خانواده هایی که پشت درهای بیمارستان منتظر می ماند، و از پیاده روهایی که دیگر برای آدم پیاده امن نیستند. بازی مرگبار ناصریه، نه با یک قانون تازه، بلکه با تصمیم جمعی تمام می شود. راکب باید بداند که هر لحظه شتاب، جان کسی را در کوچه ای دیگر گرو گذاشته است. مسئولان باید بدانند که اجرای قانون با کفی های نمایشی به سرانجام نمی رسد. و شهروندان باید بدانند که سکوت در برابر یک تخلف روزمره، بخشی از همان چرخه است. شهر زنده می ماند اگر شاهرگ هایش، یعنی پیاده رو، خط ویژه و بزرگراه، دوباره متعلق به همه باشند، نه فقط به کسانی که کوچک ترین ملاحظه ای برای جان دیگران ندارند.

بگذاریم، معادله ای تلخ به دست می آید: بخش عمده قربانیان تصادفات پایتخت، یا بر زین این دوچرخ ها نشسته بوده اند یا زیر ضربه آنها جان داده اند. این دیگر یک بی انضباطی ساده ترافیکی نیست؛ اختلالی است که اعصاب جمعی، روان شهروندان و امنیت عمومی شهر را نشانه گرفته است.

نه تنها موج ضربه را دفع نمی کنند، بلکه با خرد شدن به تکه های تیز، جراحات عمیق تری بر صورت و جمجمه تحمیل می کنند. راکبی که بدون مهار ایمنی در بزرگراه های صیاد شیرازی، بابایی یا چمران با سرعت هشتاد کیلومتر می تازد، عملاً وارد بازی رولت روسی شده است؛ قمار ی که ضریب خطای آن در شیب ها، لغزندگی های فصلی و چاله های عمرانی بسیار بالاتر از شناسن بقاست.



معابر مرکزی و به ویژه منطقه ۱۲ و بازار، کانون بحرانی برخورد با عابران پیاده اند. حدود ۶۵ درصد قربانیان زیر ۵۰ سال و نان آور خانواده اند و ۹ درصد نوجوانان بدون گواهینامه اند. سایه سنگین بیمه نداشتن بیش از نیمی از موتورها نیز، هر حادثه را به فروپاشی اقتصادی خانواده و پرونده های دیه گره می زند.

تاوان شتاب

ترازادی بزرگ اینجاست که متخلفان در پایان کار، خود اصلی ترین تاوان دهندگان این شیوه تردد هستند. بخش های جراحی و ارتوپدی اورژانس مراکزی مانند بیمارستان سینا، فیروزگر یا شهدهای هفتم تیر، شبیه کارگاه ترمیم پیکر انسان اند؛ جوانانی با اندام های گرفتار در وزنه های تعادل، استخوان های خرد شده در اتل و چهره هایی که برای همیشه نشان زبری آسفالت را به یادگار دارند.

بخش قابل توجهی از این مصدومان سرپرست خانوارند که فلج شدن یا از کار افتادگی شان به معنای ویرانی شاکله اقتصادی یک خانواده است. بهای توهم زرنگی برای رد کردن یک چراغ و سبقت از خط ویژه، ماه ها خوابیدن روی تخت بیمارستان و پرداخت دیه های میلیاردری است.

پلیس اگرچه طرح های توقیف را با اعزام خودروهای کفی در میدان بهارستان یا محدوده مولوی اجرا می کند، اما چرخه تریخیص کم هزینه و بازگشت موتورهای اسقاطی، اثر بازدارندگی این اقدامات را فرسوده کرده است. حل بحران موتورهای بی قانون نیازمند گذر از واکنش های مقطعی و نمایشی است. الزام پلنفرم ها به پایش ایمنی ناوگان خود، تجهیز تقاطع ها به دوربین های هوشمند برای ثبت تخلفات راکبان نقاب دار، و تبدیل تجاوز به پیاده رو به تخلفی پرهزینه، مسیریهای ممکن برای بازپس گیری حق شهروندان است.

