

## ویلچر به جای پا، درد به جای زندگی

# سرنوشت تلخ قربانیان جاده‌های ناامنی

صدای جیرجیر ترمزها هنوز در گوششان زنگ می‌زند؛ همان صدایی که دنیایشان را برای همیشه دو نیم کرد. حالا، چرخ‌های ویلچر جایگزین پاهایشان شده، امادرد خاطرات آن روز هرگز از یادشان نمی‌رود. این داستان زندگی افرادی است که جاده‌های ناامن، آن‌ها را به سمت معلولیت هل داد. کاش آن شب مُرده بودم

سکوت سنگینی فضای گفت‌وگو را بر می‌کند. شهرام ادامه می‌دهد: «قبل از تصادف، پراثری بودم. حالا حتی نمی‌توانم خودم را به‌دستشویی برسانم. همسرم تحمل نکرد و رفت. بعضی روزها آن‌قدر درد دارم که آرزو می‌کنم کاش آن شب مرده بودم.»

وقتی از او می‌پرسم آیا این حادثه قابل پیشگیری بود، با خشم پاسخ می‌دهد: «قطعا نه! راننده ۲۰ ساعت بدون استراحت رانده بود. جاده پر از دست‌اندازهای غیراستاندارد و پیچ‌های خطرناک بود. ما قربانی بی‌مسئولیتی سیستم‌ها شدیم.»

شهرام در دو سال گذشته دو عمل جراحی ناموفق داشته است. او در پایان با تلخی می‌گوید: «در آمارها فقط یک عدد هستیم، اما پشت این عدد، زندگی‌هایی نابود شده است.»

### ۱۸ سال روی صندلی چرخ‌دار

وحید خرمی، ۳۸ ساله، ۱۸ سال است که روی ویلچر می‌نشیند. وقتی از لحظه تصادف می‌گویم، چشمانش را می‌بندد: «احساس کردم در آستانه مرگ ایستاده‌ام. وقتی دکتر گفت پاهایت را از دست داده‌ای، دنیا روی سرم خراب شد.»

از او درباره سخت‌ترین بخش زندگی جدیدش می‌پرسم. پاسخش سریع است: «نمی‌توانم با دوستانم کوه بروم یا مسافرت کنم. بدتر از همه، بیکاری است. با اینکه مهارت دارم، کسی حاضر نیست به یک معلول فرصت کار بدهد.»

وحید از دوستانش به‌عنوان حامیان اصلی‌اش یاد می‌کند، اما از سیستم‌گله دارد: «مسئولان حتی ویلچر استاندارد به ما نمی‌دهند. معلولان در این کشور فراموش شده‌اند.»

آرزویش را جویا می‌شوم. لبخندی می‌زند و می‌گوید: «امیدوارم روزی علم پزشکی آن‌قدر پیشرفت کند که همه ما با ویلچر خداحافظی کنیم.»

### جنگیدن تا پارالمپیک

فریبا عسگری، ۴۱ ساله، کنار پنجره نشسته است. چهره‌اش آرام، اما پر از اراده است. در ۲۶ سالگی، در یک تصادف، پسر و برادرش را از دست داد و خودش دچار آسیب نخاعی شد.

## مرگ بی‌صداروی آسفالت

تصادفات جاده‌ای در ایران سالانه ۲۰ هزار کشته و ۲۷۰ هزار مصدوم بر جای می‌گذارد

جاده‌های ایران هر ساله به گورستان خاموشی تبدیل می‌شود که هزاران خانواده را به سوگ می‌نشانند. آمارهای تکان‌دهنده یک دهه اخیر نشان می‌دهد بیش از ۱۸۵ هزار نفر در پیچ‌وخم‌های ناامن جاده‌ها و بی‌توجهی‌های جان‌باخته‌اند. اینجا نه جنگ است، نه زلزله؛ تنها برخی علل مهم از جمله بی‌احتیاطی، جاده‌های فرسوده و خودروهای ناایمن هستند که هر ۴۷ دقیقه، یک ایرانی را به کام مرگ می‌کشانند. سردار تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا ۱۶ فروردین ۱۴۰۴ اعلام کرد که در مدت ۲۱ روز اجرای طرح نوروزی، شاهد ۷۳۸ فقره تصادف منجر به فوت بودیم که در مجموع ۸۸۰ نفر از هموطنان، جان خود را از دست دادند.

حسینی همچنین گفت: «در بازه زمانی ۲۵ اسفند ۱۴۰۳ تا ۱۵ فروردین ۱۴۰۴ به میزان ۱۵ هزار و ۸۳۳ فقره تصادف جرحی ثبت شد که طی آن ۲۰ هزار و ۱۰۹ نفر مجروح شدند و ۸۵۷۲ فقره تصادف خسارتی نیز به وقوع پیوست.»

این در حالی است که پزشکی قانونی کشور اعلام کرد در سال گذشته تعداد تلفات حوادث رانندگی با رشد ۲۰.۸ درصدی به ۲۰ هزار و ۴۵ نفر رسید. مرکز پژوهش‌های مجلس نیز پیش‌تر در گزارشی هشدار داده بود که مرگ‌ومیر بر اثر تصادفات رانندگی در ایران، در سال ۱۴۰۲ به ۲۰ هزار نفر رسیده است.

### تحلیل روند آمار تصادفات

بررسی مجموع آخرین آمارهای رسمی احصا شده از گزارش‌های پزشکی قانونی، پلیس راهور و اورژانس کشور نشان می‌دهد که تصادفات جاده‌ای در ۱۱ سال اخیر به‌طور متوسط سالانه ۱۶ هزار و ۸۰۰ کشته و ۲۷۰ هزار مصدوم بر جای گذاشته و سال ۱۴۰۳ نیز با وجود هشدارهای کارشناسان روند صعودی داشته است.

وقتی از او می‌پرسم که آن روزها چه حس‌هایی را تجربه کردید، نفس عمیقی می‌کشد و می‌گوید: «بسیار دردناک بود. مثل این بود که دنیا یک‌باره تاریک شود. دو سال تمام غرق غم و اندوه بودم، حتی فکر می‌کردم دیگر نمی‌توانم زندگی کنم.»

بعد از دو سال، فریبا تصمیم می‌گیرد که از تاریکی و بی‌عملی بیرون بیاید: «به خودم گفتم بس است. باید برای بقیه زندگی‌ام کاری کنم.»

فریبا به ادامه تحصیل ترغیب شده و در مجتمع نیکوکاری رعد با دنیای جدیدی آشنا می‌شود. او در وصف این تحول درونی با اشتیاق تأکید می‌کند: «انجا فهمیدم معلولیت پایان راه نیست. ورزش و تحصیل مانند دو بال مرا به جلو حرکت دادند.»

او از روزهای تمرین می‌گوید: «می‌توانم با دنبال کردن ورزش حرفه‌ای، رؤیاهای جدید خلق کنم. سخت به پارالمپیک فکر می‌کنم و این را بزرگ‌ترین انگیزه‌ام می‌دانم. در ادامه وقتی می‌پرسم، چه چیزی بیشتر به شما کمک کرد؟ بدون تردید پاسخ می‌دهد: «البته که فرزندم دلیل جنگیدن من بوده و هست.»

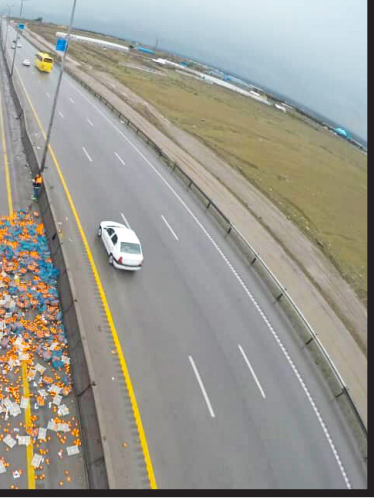
با تعجب از فریبا می‌پرسم که در این مسیر، چه چیزی برایش غیرمنتظره بود؟ می‌خندد و می‌گوید: «وقتی انگیزه داشته باشی، هیچ چیز سخت نیست. حتی روزهایی که از درد نمی‌توانستم تکان بخورم، فکر موفقیت بچه‌ام، قهرمانی و شوق مدال‌آوری در پارالمپیک مرا بلند می‌کرد.»

### تنها با خانواده مانده‌ایم

هنگامه دیرافزون، ۴۵ ساله، ۲۰ سال است که روی

ویلچر است. از دردهای بی‌پایان معلولان می‌گوید: «درد جسمی یک طرف، درد بی‌پولی و تحقیر طرف دیگر. اگر خانواده نبود، سال‌ها پیش تسلیم شده بودم.» هنگامه، لحظه تصادف را همچون کابوسی توصیف می‌کند که هرگز از ذهنش پاک نشده است: «مرور آن لحظه هیچ احساس خوبی ندارد. فرد سالمی که ناگهان به معلولیت می‌رسد، نمی‌تواند بپذیرد که باید تا پایان عمر روی ویلچر بنشیند.»

او از محدودیت‌های بی‌شماری می‌گوید که یک معلول ضایعه نخاعی با آن دست‌وپنجه‌نرم می‌کند؛ از ناتوانی در تأمین هزینه‌های درمانی تا طرد شدن از جامعه کار.

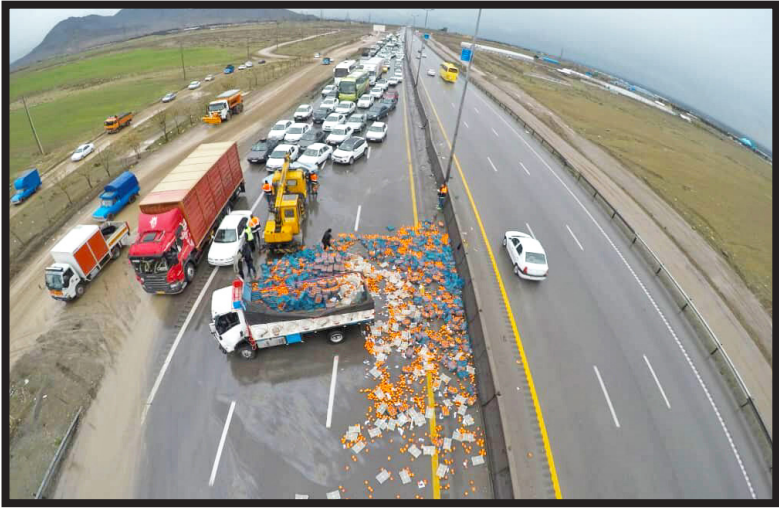


هنگامه، تنها عاملی که به او بسیاری از معلولان مشابه، انگیزه زندگی داده را حمایت خانواده می‌داند و ادامه می‌دهد: «اگر خانواده پشت ما نباشد، علناً فلج و خانه‌نشین هستیم.» او می‌پذیرد که نگاه جامعه نسبت به گذشته کمی بهتر شده، اما این تغییر نگرش، بدون حمایت‌های مالی و اجتماعی، راه به جایی نمی‌برد. هنگامه با لحنی تلخ از عملکرد سازمان‌های مسئول می‌گوید: «انجمنی که عضو آن هستم، حتی یک تماس ساده هم نمی‌گیرد تا احوال مرا بپرسد. چهار سال است با زخم بستر دست‌وپنجه نرم می‌کنم، اما هیچ‌کس نیست بپرسد کمکی نیاز دارم یا نه.»

او از مستمری ناچیز بهزیستی (کمتر از یک میلیون تومان) انتقاد می‌کند که حتی هزینه دو پوشک را هم تأمین نمی‌کند. هنگامه با تأکید بر اینکه معلولان ضایعه نخاعی حتی از ابتدایی‌ترین امکانات محروم هستند، از ویلچرهای بی‌کیفیتی می‌گوید که در اختیارشان می‌گذارند: «آن‌قدر نامناسب هستند که مجبوریم ۱۰ برابر قیمت آن را هزینه کنیم تا یک ویلچر قابل استفاده بخریم.»

او بیان می‌کند: «در این کشور، اگر فرد ضایعه نخاعی پول نداشته باشد، بهتر است بمیرد تا زنده بماند.» او در ادامه از برخی بی‌عدالتی‌های سیستم حمایتی

شهرام حسینی، معلم ورزش سابق، حالا با ویلچر حرکت می‌کند. صدایش می‌لرزد وقتی از آن شب می‌گوید: «ساعت سه نصفه شب، راننده کامیون خوابش برده بود. ماشین ما مثل کاغذ مچاله شد. همان لحظه فهمیدم پاهایم را از دست داده‌ام. دختر شش‌ساله‌ام هم کنارم جان داد.»



می‌گوید و حتی توصیه می‌کند کسی که دچار ضایعه نخاعی می‌شود، عضو انجمن‌ها نشود، چون جز وعده‌های توخالی، خدمتی دریافت نمی‌کند. هنگامه با وجود داشتن لیسانس آی‌تی و گذراندن دوره‌های مهارتی مانند طلاسازی، سال‌هاست بیکار است و در این مورد می‌گوید: «امثال من حتی برای مشاغل خانگی هم محدودیت داریم. کارفرماها بعضاً کلاهبرداری می‌کنند یا کمترین دستمزد را می‌پردازند.» او با اشاره به اینکه نیازهای اولیه یک فرد ضایعه نخاعی از جمله پوشک، سوند، گاز استریل و پمادهای مخصوص همگی باید با هزینه شخصی تأمین شود در ادامه با خشم می‌پرسد: «وقتی بیمارستان می‌رویم، حتی باید زیرانداز خودمان را ببریم. آیا این یعنی حمایت؟»

### فریادهایی که باید شنیده شود

هر جاده ناامن، هر خودروی فرسوده، هر راننده خسته و... می‌تواند شهرام، وحید، فریبا و هنگامه‌های دیگری بسازد؛ انسان‌هایی که حالا روی چرخ، به زندگی ادامه می‌دهند. این گزارش، تصویری است از بی‌عدالتی‌هایی که پشت آمارهای خشک تصادفات پنهان شده‌اند. این افراد هنوز امید دارند، اما سؤال اینجاست: آیا کسی صدایشان را می‌شنود؟

تصادف، تحت پوشش سازمان بهزیستی کشور قرار گرفته‌اند.»

### معلولیت‌های ناشی از تصادفات

معاون سلامت اجتماعی سازمان بهزیستی، بزرگ‌ترشدن سازمان‌های اجتماعی ایران را یکی از پیامدهای فوتی‌های ناشی از تصادفات دانست و افزود: «هر اندازه سرپرستان مرد خانوار بر اثر تصادف جان خود را از دست بدهند به همان میزان ضرورت حمایت از زنان سرپرست خانوار از طریق سازمان‌های حمایتی مضاعف می‌شود.»

موسوی چلک تأکید کرد: «افزایش آمار زنان سرپرست خانوار و فرزندان بی‌سرپرست، از جمله پیامدهای فوت مردان و سرپرست خانوار یا والدین واز سوی دیگر آمار معلولیت‌های ناشی از تصادفات تأمل برانگیز است.»

او با اشاره به اینکه معلولیت‌های ناشی از تصادفات، نیروی انسانی را از چرخه فعالیت خارج می‌کند، گفت: «نتایج برخی از پژوهش‌ها بر عامل رفتاری به عنوان علت اصلی سه‌پنجم تصادفات تأکید می‌کند. طبیعتاً اگر تصادف به مرگ نینجامد، در صورت وقوع معلولیت، فعالیت فرد دچار اختلال می‌شود.» این مقام مسئول ادامه داد: «در شرایطی که اقدامات ارزنده پلیس به کاهش چشمگیر کشته‌شدگان منجر نشده واز سوی دیگر داشتن جاده‌های ایمن و خودروهای باکیفیت تحقق نیافته، راه‌اندازی پویش‌های مختلف می‌تواند مؤثر باشد.»

معاون سلامت اجتماعی سازمان بهزیستی افزود: «پیامدهای فوتی‌ها در قالب زنان سرپرست خانوار و فرزندان بی‌سرپرست و معلولیت‌های ناشی از تصادفات نه تنها باعث عریض و طولیل شدن سازمان‌های اجتماعی ارائه‌دهنده خدمات است، بلکه به تبعین آن، دولت بار مالی هنگفتی متحمل می‌شود. همچنین با آسیب‌پذیری کودکان و نوجوانان و جوانان، چالش پیش روی کشور دوچندان خواهد شد.»

# جامعه

## ۱۳

A T I Y E N O

یادداشت  
O P I N I O N

## آسفالت‌های بخشنده ناجی هواخواهان سرعت

وقتی پشت فرمان می‌نشینیم، گاهی فکر می‌کنیم کنترل همه چیز را در دست داریم، اما واقعیت این است که هر راننده‌ای ممکن است لحظه‌ای غفلت کند، خسته شود، یا اشتباهی کوچک مرتکب شود. در این لحظات، طراحی جاده می‌تواند میان مرگ و زندگی تفاوت ایجاد کند. این همان فلسفه‌ای است که پشت مفهوم «جاده‌های بخشنده» نهفته است؛ جاده‌هایی که نه تنها مسیری برای رسیدن به مقصد، بلکه همراهی دلسوز در سفرهای پرخطر ما هستند.»

در نگاه اول، شاید جاده فقط آسفالتی باشد که نقطه‌ای را به نقطه‌ای دیگر متصل می‌کند اما برای مهندسانی که این طرح را توسعه داده‌اند، جاده سیستمی زنده است که باید با رفتار انسان سازگار باشد. آن‌ها می‌دانند که انسان جایز الخطاست و جاده باید این خطاها را بپذیرد و تا حد ممکن از عواقب مرگبار آن بکاهد. اینجاست که شانه‌های عریض به کمک می‌آیند، تا خودرویی که کنترلش را از دست داده، فرصتی برای بازگشت داشته باشد. موانع سخت کنار جاده، با ضربه‌گیرهای انعطاف‌پذیر جایگزین می‌شوند تا بر خوردی که می‌توانست مرگبار باشد، به حادثه‌ای جزئی تبدیل شود. کشورهای پیشرو در این زمینه نشان داده‌اند که چنین تفکری نه تنها ممکن، بلکه بسیار مؤثر است. سوئد با طرح «چشم‌انداز صفر» خود ثابت کرده که می‌توان مرگ‌ومیر جاده‌ای را تا حد زیادی کاهش داد. هلند با ایجاد مسیری امنی و حذف نقاط خطرناک، ایمنی را برای همه کاربران جاده - از رانندگان گرفته تا دوچرخه‌سواران و عابران - افزایش داده است. این‌ها فقط سیاست‌های خشک دولتی نیست، بلکه نشان‌دهنده نگاهی انسانی به مسئله حمل‌ونقل است.

اما چرا با وجود این تجربیات موفق، بسیاری از جاده‌های ما همچنان خطرناک و بی‌رحم باقی مانده‌اند؟ شاید بخشی از مشکل به این برمی‌گردد که ما هنوز جاده را صرفاً مسیری برای عبور می‌دانیم، نه فضایی که باید با کاربرانش مهربان باشد. هر ساله هزاران نفر در جاده‌های کشور جان خود را از دست می‌دهند، در حالی که بسیاری از این تراژدی‌ها با طراحی بهتر جاده قابل پیشگیری بودند. هزینه‌های اجرای چنین طرح‌هایی شاید در نگاه اول بالا به نظر برسد، اما وقتی ارزش جان انسان‌ها را در نظر بگیریم، این سرمایه‌گذاری نه تنها معقول، بلکه ضروری است. تصور کنید اگر هر پیچ خطرناک در جاده‌های کوهستانی شمال، یا هر تقاطع پرخطر در بزرگراه‌های اصلی، با این اصول طراحی شده بود، امروز چند خانواده عزادار نمی‌شدند؟ مسئله فقط مهندسی نیست؛ این یک انتخاب اخلاقی است. انتخاب بین جاده‌هایی که بی‌تفاوت شاهد مرگ انسان‌ها هستند، یا جاده‌هایی که فعالانه برای حفظ جان کاربران خود تلاش می‌کنند. در بسیاری از کشورها، این انتخاب مدت‌هاست که انجام شده و وقت آن رسیده که ما نیز این گام انسانی را برداریم. آینده حمل‌ونقل نه در خودروهای سریع‌تر، که در جاده‌های مهربان‌تر نهفته است. جاده‌هایی که اشتباهات ما را می‌بخشند و فرصتی دوباره برای رسیدن به مقصد می‌دهند. این ممکن است آرمان‌گرایانه به نظر برسد، اما تجربه کشورهای دیگر نشان داده که کاملاً دست‌یافتنی است. فقط نیازمند اراده‌ای است که ایمنی را بر هر ملاحظه دیگری اولویت دهد. در پایان، شاید بهتر باشد از خود بپرسیم که آیا حاضریم برای نجات حتی جان یک انسان، در طراحی جاده‌هایمان تجدیدنظر کنیم؟ پاسخ به این سؤال، میزان تعهد ما به ارزش‌های انسانی مشخص می‌کند. پروژه جاده‌های بخشنده فقط یک تکنیک مهندسی نیست؛ این بازتابی از جامعه‌ای است که برای زندگی هر یک از اعضای خود ارزش قائل است.

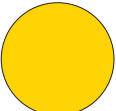


مهین داوری

روزنامه نگار

# “

## تصادفات جاده‌ای قربانیان زیادی به جامی گذارند؛ افرادی که زندگی‌شان از طریق بی‌مسئولیتی و جاده‌های ناامن دگرگون شده است



مهدیار عبدالمی

روزنامه نگار