

این جریمه ها شوخی است!

شهرآرا در ادامه گزارش های خود به ضرورت افزایش جرائم رانندگی برای کاهش تصادفات مرگ بار جادهای پرداخت

گزارش روز



روزنامه شهرآرا

عامل انسانی، جاده، وسیله نقلیه و محیط چهار عاملی هستند که در تصادفات جاده ای نقش بازی می کنند؛ همان بازیگرانی که امسال بانی یک میلیون و ۱۶ هزار و ۳۴۳ فقره تصادف و مرگ ۸۸۰ نفر در کشور شدند. در گزارش اول تصادفات نوروزی اثر وضعیت جاده و کیفیت خودروها در حوادث را از زبان کارشناسان بررسی کردیم و اکنون درباره عوامل انسانی سخن خواهیم گفت. تقریباً همه کارشناسان معتقدند بین ۷۰ تا ۹۰ درصد، کیفیت رانندگی است که حوادث را رقم می زند. به استناد برخی آمارها نزدیک به ۵۰ درصد علل تصادفات جاده ای، رعایت نکردن فاصله مناسب با خودرو جلویی و بی دقتی در انحراف به چپ، ۳۰ درصد سرعت زیاد و کنترل نکردن اتومبیل و در نهایت خستگی و عوامل دیگر حدود ۲۰ درصد را تشکیل می دهند که همگی جزو عوامل انسانی اند. در این گزارش چگونگی فرهنگ سازی، تأثیر جرائم و مشکلات این مسیر را تحلیل کرده ایم و پرداخته ایم به این سؤال که آیا واقعا عامل انسانی یا به عبارتی همان راننده به تنهایی این همه نقش دارد؟ یا عوامل دیگری همچون خودروهای بی کیفیت داخلی که سردار ارادان، فرمانده انتظامی کل کشور از آن ها با عنوان «ارابه های مرگ» یاد می کند هم در این چرخه اثرگذار است؟

جریمه اندک، افزایش میل به تخلف

نوروز امسال با پویش «نه به تصادف» با همراهی پلیس و دستگاه ها آغاز شد، اما تعداد کشته ها، استان ما را در رتبه سوم کشوری قرار داد. سرهنگ حسین میش مست، رئیس پلیس راه فرماندهی انتظامی استان، از جان باختگان می گوید و عوامل مؤثر بر آمار آن؛ ترددها در جاده های استان حجم زیادی دارد. در نوروز امسال براساس آمار تردد شمار سازمان راهداری نزدیک به ۳۰ میلیون تردد ثبت شد. اما در حوزه ایمنی و ترافیک همه مؤلفه ها با هم تأثیرگذار هستند و نمی شود همه را پای یک راننده گذاشت، در حدی که نتیجه اش مرگ باشد. می پذیریم که راننده خطا کرده، اما همراهی راه کجا رفته است؟ همراهی خودرو، اقتصاد و همه عوامل مؤثر دیگر.

او تأثیر کیفیت رانندگی را در کنار عوامل دیگری بیند؛ بسیاری از موارد را من هم قبول دارم که اگر راننده ماهر باشد و احتیاط کند، در بدترین جاده ها هم می توان تصادف را مهار کرد، اما در همه دنیا همه عوامل با هم در نظر گرفته می شود. به عنوان مثال، وجود دوربین های پلیس در مسیرها در کاهش جرائم اثر بازدارندگی خوبی دارد، اما بقیه موارد را نباید از قلم انداخت.

● اوضاع وخیم جاده های استان

رئیس پلیس راه استان با ذکر نمونه های مهم از جاده های استان سخن می گوید که اوضاع وخیمی دارند؛ با وجود بارگاه امام رضا^ع و حجم ورودی ها در بحث کیفیت جاده های استان فقیر هستیم و کمتر از چهل کیلومتر آزادراه داریم؛ البته اگر عنوان آزادراه را قبول کنیم، زیرا بسیاری از متولیان امر آن را قبول ندارند، به این دلیل که شرایط ایمنی آزادراه را ندارند. در مقابل، استانی مثل اصفهان هزار کیلومتر آزادراه دارد. شهرستان درگز، با جگیران و لطف آباد که قطب اقتصادی کشور است، جاده ای دارد که مربوط به پنجاه سال پیش و دوطرفه است و حجم عظیمی از ناوگان ترانزیت هم در حال عبور از آنجاست. جاده سرخس بازارچه مرزی بارونق اقتصادی فراوان دارد، اما بایدترین وضعیت. جاده تایباد و مرز دوغارون پررونق ترین مرز است، اما جاده را ببینید. روزانه از معادن خواف ۲ تا ۳ هزار دستگاه تریلی خارج می شود و ناوگان باربری ما از جاده روستایی عبور می کند. میش مست به مهم ترین مورد هم اشاره می کند؛ در حوزه شیب شیروانی (حاشیه ناهموار کنار راه) هم مشکلات زیادی داریم. هر سال بیشترین حوادث در استان مربوط به جاده های شهرستان های نیشابور و سبزوار است. بیشترین تردد را در غرب استان داریم که به تهران متصل می شود، اما راه نایمن است. شیب شیروانی ندارد و با کوچک ترین خطای راننده که از جاده منحرف می شود، واژگونی و جراحات شدید و اغلب مرگ را به دنبال دارد. بخش دیگری به طولانی بودن مسیرها برمی گردد که نزدیک به هزار کیلومتر منطقه کویری است و هیچ جاذبه ای برای راننده ندارد. مجتمع خدمات رفاهی کم است و جاذبه ای برای راننده ندارد و تلاش برای

او در این باره که اوضاع در آینده بهبود پیدا می کند، می گوید: هر سال ۱/۵ میلیون نفر به جمعیت گواهی نامه دار و نزدیک به همین تعداد به جمعیت خودروها اضافه می شود، در حالی که هیچ خروجی ای برای خودروهای فرسوده نداریم. باید به این سؤالات پاسخ داد که در مقابل این حجم ورودی، چقدر راه اضافه کرده ایم؟ چقدر اتوبان داریم و مسیرهایک طرفه کرده ایم؟ اگر برای همه این ها قدم برداریم، مثل کشورهای دیگر، کاهش تصادفات و مرگ خواهیم داشت.

آیا مبالغ کنونی جریمه های رانندگی، بازدارنده است؟ به ویژه هنگامی که مبالغ را با جرائم ۱۰۰۰ و ۲۵۰۰ دلاری کشورهای دیگر مقایسه کنیم. می گویند میزان جریمه های رانندگی در ایران نسبت به برخی کشورهاییک به پنجاه است. یعنی آن ها برای به صفر رساندن تخلفات، پنجاه برابر ما جدیت به خرج داده اند. براساس قانون بودجه، هر سال ۲۰ درصد درآمد دولت از محل جریمه ها به حساب شهرداری واریز می شود، ۲۰ درصد به حساب وزارت راه و شهرسازی می رود، ۲۰ درصد به صندوق خسارات های بدنی بیمه مرکزی واریز می شود و ۲۰ درصد باقی مانده هم صرف توسعه فرهنگ رانندگی می شود. پس هرچه میزان جرائم متخلفان را بیشتر کنیم، باز نتیجه اش در چرخه بازسازی مسیرها و فرهنگ سازی به خود شهروندان برمی گردد و آن هم به کاهش تصادفات کمک خواهد کرد. باید این گونه باشد، اما چرا نیست؟ محسن رنگنه، نماینده مردم تربت حیدریه، زاوه و مه ولات در مجلس شورای اسلامی و رئیس مجمع نمایندگان استان، درباره مراحل تصویب جرائم رانندگی می گوید: جرائم رانندگی را دولت تعیین می کند. هر سال میزان افزایش یا ثابت ماندن آن پیش از تحویل لایحه بودجه دولت به مجلس، با تخمین درآمدهای دولت از محل جرائم رانندگی تعیین می شود. بر همین مبنای تغییرات جرائم جزو اختیارات دولت است.

مجریان، قانون را رعایت نمی کنند

بازدارندگی، فلسفه صدور جرائم

او اضافه می کند: فلسفه صدور جرائم قدرت بازدارندگی آن است. در حقیقت این میزان برای کسب درآمد نیست، بلکه رقمی است که بازدارندگی داشته باشد. به طور طبیعی هرچه میزان جریمه متناسب با تخلف باشد، قدرت بازدارندگی را بیشتر می کند، اما در کنار جریمه که بی شک تأثیرگذار است، باید موارد دیگر را هم در نظر بگیریم. مثلاً جاده هایی که ترافیک زیادی دارد و عرض جاده کم و دوطرفه است. به همین جهت قانون گذار بخشی از هزینه جرائم را برای اصلاح نقاط حادثه خیز یا تکمیل علائم رانندگی در جاده ها در نظر گرفته است، اما وضعیت جاده ها نشان می دهد متأسفانه آن بخش محقق نشده است. ظلمی که به ایرانی ها می شود، زیاد است. اتفاقا ایرانی ها مهارت رانندگی و تسلط خوبی دارند، اما خودروها بی کیفیت هستند و قانون هم رعایت نمی شود.

او به نکته دیگری هم اشاره می کند: اثر افزایش مبلغ جریمه نسبی است. انصاف این است که اگر جرائم را افزایش می دهیم، وظایف و تکالیفی را هم که درباره زیرساخت ها و امکانات داریم، فراهم کنیم. مثلاً اگر تصادفات به دلیل خواب آلودگی است، وظیفه راهداری این است که مراکز اقامتی بین راهی را افزایش بدهد؛ در حالی که اکنون مکان امنی

برای استراحت وجود ندارد و انتخاب بهتر، ادامه رانندگی است.

● اختصاص بودجه برای نقاط حادثه خیز

این نماینده درباره برنامه های پیش روی مجلس در حوزه کاهش تصادفات می گوید:

امسال رقم خوبی را برای اصلاح نقاط حادثه خیز دیده ایم، اما مشکل ما این است که قانون رعایت نمی شود؛ نه توسط مردم، بلکه توسط مجریان. اگر محاسبه کنیم، می بینیم که رقم های زیادی در سال های گذشته برای نقاط حادثه خیز در نظر گرفته شده، اما در جای خودش هزینه نشده است. همه باید با هم شرایط را فراهم کنند. باید یک بسته جامع فرهنگی و زیرساختی ببینیم تا شاهد اتفاقات خوب باشیم.

زنگنه به وضعیت کشورهای همسایه در فرهنگ رانندگی هم اشاره می کند: در سفرهایی که به کشورهای دیگر داشتم، متوجه شدم مبلغ جرائم آنان بسیار بیشتر از ماست، اما مبلغ آن به نسبت درآمد خانواده در همان کشور سنجیده شده است. آن ها همه شرایط را فراهم کرده اند و سپس جریمه سخت در نظر گرفته اند، در حالی که ما شرایط تخلف نکردن را فراهم نکرده ایم و انتظار داریم به خاطر آن مبلغ اندک، قانون را رعایت کنند.

اثر خطای انسانی ۷۰ درصد نیست

همه جانبه طراحی نکنیم، نمی توانیم نتیجه درست بگیریم. وقتی زیرساخت قوی ندارید و بلیت قطار در یک دقیقه تمام می شود، فرد با هر سن و سال و توان جسمی مجبور است با خودرویی که کیفیت پایین دارد، وارد همان جاده شود. در این صورت صحبت از تقصیر خطای انسانی تقلیل گرایی نگاه مدیران است.

● لزوم داشتن نگاه جامع

این جامعه شناس تأکید می کند: درک صحیح مسئله اولین گام محسوب می شود و دلیل اینکه آمار تصادفات و فوتی ها همچنان ادامه دارد، این برنامه ریزی های ناقص مدیران به واسطه درک نادرست مسئله است. ما در دسته بندی مسائل را به ساده، بغرنج یا پیچیده تقسیم می کنیم و تصادفات جزو مسائل پیچیده هستند که روش های مدیریتی خاص خود را دارند. بنابراین وقتی در همه زمینه ها مشکل دارید، نباید انتظار داشته باشیم با آگاهی دادن به مردم تصادفات کاهش پیدا کند. در مسائل اجتماعی آگاهی شرط کافی برای پرهیز از رفتار نابهنجار نیست. اگر این موضوع صادق بود، افرادی که آگاهی اجتماعی زیادی دارند، هرگز به سوی رفتارهای نابهنجار کشیده نمی شدند. آگاهی باید با موارد دیگری ترکیب شود تا خودش

برخی اظهار نظرها از تأثیر ۷۰ درصدی عوامل انسانی در بروز تصادفات جاده ای می گویند و برخی یا رفتار تر برده و همه تقصیر را بر دوش راننده گذاشته اند. زیرا به عقیده آنان سهم جاده و خودرو هم به صورت غیرمستقیم به همان رانندگی بی احتیاط برمی گردد. ما در گفت و گو با دکتر حسین اکبری، جامعه شناس و دانشیار دانشگاه فردوسی مشهد، به همان سهم ۷۰ درصدی اکتفا کردیم، اما وی به این شکل از سهم دهی انتقاد دارد: به این عدد نقد داریم. زیرا پدیده هایی که عامل انسانی در آن دخیل است، تک علتی نیستند. در این باره هرگز نمی توانید بگویید دقیقاً سهم اصلی با انسان است. اگر عامل انسانی را در نظر می گیرید، آن فرد در خودرویی نشسته است که استاندارد نیست و در جاده ای رانندگی می کند که پر از اشکال است. بنابراین ضریب خطایش افزایش پیدا می کند. این ایراد سیستم آماری است. باید بگویید یک مجموعه عوامل است که در سال چند صد نفر کشته می دهد. نگاه تک علتی باعث می شود نتوانیم موضوع را درست ببینیم.

او در ادامه به پویش ها و برنامه های اجتماعی هم اشاره می کند: برای همین است که وقتی حرکت جمعی راه می اندازیم و منتظر نتیجه مؤثری هستیم، خروجی اندکی دارد. با برنامه

جرائم تخلفات رانندگی در برخی کشورهای همسایه:

ترکیه	رانندگی در حالت مستی
تخلف از سرعت تا ۳۰ درصد مجاز	بار اول ۶۴۴۰ لیره
تخلف از سرعت از ۳۰ تا ۵۰ درصد مجاز	بار دوم ۸۰۷۵ لیره
تخلف از سرعت بیش از ۵۰ درصد مجاز	بار سوم ۱۲۹۷۸ لیره
بی توجهی به خط عابر پیاده	عبور از چراغ قرمز
۳۱۳۶ لیره	۱۵۰۷ لیره

امارات متحده عربی

امارات متحده عربی	رانندگی در حالت مستی
تخلف از سرعت مجاز کمتر از ۳۰ کیلومتر در ساعت:	جریمه بین ۲۰ هزار تا ۳۰ هزار درهم
بین ۳۰۰ تا ۶۰۰ درهم جریمه	تا ۳ ماه حبس
بیش از ۶۰ کیلومتر در ساعت:	۶۰ روز توقیف خودرو
۱۵۰۰ درهم، ۱۲ امتیاز سیاه و ۳۰ روز توقیف خودرو	یا همه این موارد
بی توجهی به خط عابر پیاده و راندن بیش از سرعت مجاز در نزدیکی این خط	عبور از چراغ قرمز
۵۰۰ درهم جریمه	۱۰۰۰ درهم جریمه
	۱۲ امتیاز سیاه
	و توقیف ۳۰ روز وسیله نقلیه

مقایسه آمار تصادفات نوروز امسال و پارسال

۷۲۹ نفر
تعداد مجروحان ۱۴۰۳

۶۴۹ نفر
تعداد مجروحان ۱۴۰۴

۱۱ درصد
کاهش تعداد مجروحان

۵۲۰ فقره
تصادف جرحی ۱۴۰۳

۴۵۷ فقره
تصادف جرحی ۱۴۰۴

۱۲ درصد
کاهش تصادف جرحی

۴۲ فقره
تصادف فوتی ۱۴۰۳

۳۶ فقره
تصادف فوتی ۱۴۰۴

۱۴ درصد
کاهش تصادف فوتی