

جریمه های بی اثر؛ تخلفات مستمر

درباره رانندگی های پرخطر در خیابان ها و جاده های استان که نیازمند سازوکاری پویا و هوشمند است

گزارش روز



با وجود تصویب و اعمال انواع جریمه های راهنمایی و رانندگی، از رقم های چندده هزار تومانی تا چندمیلیونی، شمار درخور توجهی از تخلفات همچنان تکرار می شوند و آمار رسمی نشان می دهد که کاهش محسوسی در بسیاری از رفتارهای پرخطر رانندگی دیده نشده است؛ از سرعت و سبقت غیرمجاز گرفته تا تغییر مسیر ناگهانی و توقف دوبله. تخلفاتی که هر کدام می تواند مقدمه یک حادثه مرگبار باشند، در خیابان ها و جاده های استان و کشور جریان دارند. پلیس راهور می گوید قانون جریمه ها از قافله تورم و قیمت خودروها جامانده است و به همین دلیل برای بخش زیادی از رانندگان آن قدر سنگین نیست که رفتارشان را اصلاح کند. کارشناسان راهور هشدار می دهند که حتی افزایش نرخ جرائم هم به تنهایی کارساز نیست و بدون بسته کامل آموزش، فرهنگ سازی و اصلاح زیرساخت ها، سخت تر کردن قانون به تنهایی، تأثیر پایداری نخواهد گذاشت. تجربه راننده ای که بارها تخلف کرده و دوباره پشت فرمان، همان خطا را مرتکب شده است، تصویری است از خلأ اثرگذاری همیشگی قانون.

آموزش؛ حلقه مفقوده بازدارندگی

سرهنگ علیرضا رحیمی، رئیس اداره آموزش و فرهنگ ترافیک راهور استان، نیز در گفت و گو با خبرنگار شهرآرا، با تأیید اینکه جریمه های رانندگی به تنهایی اثر بازدارندگی ندارند، می گوید: به عنوان کسی که سال هادر حوزه پلیس فعالیت کرده ام، دیده ام که حتی با افزایش قابل توجه مبالغ جرائم، هنوز بخش درخور توجهی از رانندگان به انجام تخلفات ادامه می دهند. هر چند این جریمه ها برای برخی اقشار جامعه، سنگین و بازدارنده است، برای بسیاری چنین نیست و باید به اقدامات مکمل توجه شود. به گفته وی، در کشورهای پیشرفته، جریمه تنها بخشی از راهبرد کاهش تخلفات رانندگی است و در کنار آن آموزش مستمر، فرهنگ سازی عمومی و فراهم کردن زیرساخت های ایمن و کافی قرار دارد. او تصریح می کند: در حوزه آموزش ترافیکی، ما هنوز به سطح جهانی نرسیده ایم. متأسفانه آموزش مفاهیم ترافیکی برای کاربران راه، شامل رانندگان و عابران پیاده، چه در مدارس و دانشگاه ها و چه در رسانه ها و فضاهای شهری، به صورت کامل و فراگیر انجام نشده است. همین ضعف آموزشی باعث می شود بسیاری از افراد شناخت کمی از خطر داشته باشند و تخلفات را بدون توجه به پیامدهای آن مرتکب شوند.

وقتی سخت گیری، کافی نیست

سرهنگ رحیمی با بیان نمونه هایی از تخلفات رایج، می گوید: حرکات ایذایی و نمایشی موتورسواران، عبور از چراغ قرمز، ورود به مسیر ممنوع، سرعت های غیرمجاز و تغییر مسیرهای ناگهانی در معابر شهری، همه نمونه هایی از رفتارهایی هستند که ناشی از کمبود شناخت خطر است. در چنین شرایطی، حتی سخت گیری پلیس و افزایش جریمه ها نمی تواند به تنهایی مشکل را حل کند. وی همچنین به مشکلات زیرساختی اشاره و بیان می کند: وقتی معابر شلوغ شهری بدون تناسب با بارگذاری تجاری، درمانی و اقتصادی طراحی شده اند و پارکینگ کافی برای خودروها پیش بینی نشده است، طبیعی است که راننده مجبور به توقف دوبله، پارک در محل ممنوع یا حتی ورود به پیاده رو شود. در این وضعیت، جریمه برای او صرفاً هزینه ای است که حاضر است آن را بپردازد. سرهنگ رحیمی بر ضرورت تحلیل چرایی تخلفات، تأکید و اظهار می کند: نباید تنها به برخورد فوری اکتفا کرد؛ باید بررسی کنیم که آیا امکانات لازم برای اجتناب از تخلف برای راننده فراهم است یا خیر. رئیس اداره آموزش و فرهنگ ترافیک راهور استان، تجربه های موفق دیگر کشورها را یادآوری می کند و می گوید: در کشورهای که به کاهش تخلفات رسیده اند و حتی در مناطقی مانند جزیره کیش، چند عامل به طور هم زمان اجرا می شود؛ استانداردسازی وسیله نقلیه، مهندسی مناسب راه ها، ایجاد پیست برای موتورسواران و رانندگان علاقه مند به حرکات نمایشی، مدیریت ترافیک شهری و اجرای جریمه های سنگین بدون تبعیض. در چنین شرایطی، شهروندان نه به خاطر ترس از جریمه بلکه به دلیل آگاهی، فرهنگ و وجود امکانات جایگزین، قانون را رعایت می کنند. رحیمی در ادامه با اشاره به اینکه در برخی کشورها و مناطق هیچ گونه اغماضی در برخورد با تخلف وجود ندارد، می گوید: در آنجا فرقی نمی کند که فرد سلب ریتی باشد، عضو یک ارگان خاص یا مقام مسئول، قانون برای همه یکسان اجرا می شود. چنین رویکردی به همراه زیرساخت مناسب، بیشترین بازدارندگی را ایجاد می کند.

اقداماتی برای فرهنگ سازی

رئیس اداره آموزش و فرهنگ ترافیک راهور استان، بیان می کند: به منظور کاهش تصادفات و ارتقای فرهنگ ترافیک، به صورت شبانه روزی، پیام های ایمنی و فرهنگ سازی ترافیک از طریق صداوسیما استان در حال انتشار است. پیام های ترافیکی و آموزشی به صورت روزانه در برنامه های تلویزیونی، هم در زمان های عادی و هم ویژه، به مخاطبان ارائه می شود. در حوزه فضای مجازی نیز، پیام های فرهنگی توسط راهور استان، مشهد و سایر شهرستان ها به طور به روز در پیام رسان های مجاز بارگذاری و به جامعه هدف منتقل می شود. کلاس های آموزشی را نیز کارشناسان در سطح مشهد و استان برای گروه های مختلف از جمله ادارات، سازمان ها، نهادها، ارگان های نظامی و مدارس برگزار می کنند. این آموزش ها با هدف ارتقای آگاهی و فرهنگ ترافیکی به ویژه در میان قشر نوجوان و جوان – که آسیب پذیرترین گروه سنی در تصادفات (۱۸ تا ۳۵ سال) هستند – ارائه می شود. او تأکید می کند: اما با وجود همه این فعالیت ها، دامنه آموزش ها و اطلاع رسانی باید گسترده تر شود؛ چراکه جامعه نیاز مبرم به یادگیری مفاهیم ترافیکی و آشنایی با خطرات دارد. از سوی دیگر، همکاری مؤثری با دانشگاه علوم پزشکی در زمینه کاهش مصدومان و جان باختگان ترافیکی آغاز شده است تا از این مسیر نیز گام هایی برای رسیدن به هدف «جامعه ایمن» برداشته شود. سال گذشته، پویش «نه به تصادف» و «ایمن برانیم» در همین راستا فعالیت کرد که نتایج موثری هم داشت. این همکاری می تواند زمینه ساز برنامه ریزی های لازم برای ایجاد بستری ایمن در جامعه باشد.

قانون؛ عقب تر از تورم و قیمت خودروها

سرهنگ هادی امیدوار، رئیس پلیس راهور خراسان رضوی، با بیان اینکه حجم تخلفات رانندگی در سال های اخیر کاهش محسوسی نیافته است، می گوید: شواهد و آمارهای موجود نشان می دهد که بسیاری از رانندگان، تخلفات پیشین خود را همچنان تکرار می کنند و در بررسی های سابق نیز مشاهده می شود که بخش زیادی از آنان، پس از جریمه شدن، بازهم همان نوع تخلفات گذشته را مرتکب می شوند.

او می افزاید: با وجود افزایش تعداد خودروها و رشد جمعیت، مبالغ جرائم رانندگی به گونه ای تنظیم نشده است که تأثیر بازدارنده لازم را داشته باشد. به گفته وی، این مسئله باعث شده است که به لحاظ ریالی، جریمه ها برای بخشی از رانندگان چندان سنگین و بازدارنده نباشد و اثر کوتاه مدت یا بلندمدت بر تغییر رفتار آنان نگذارد. سرهنگ امیدوار یادآوری می کند: در عین حال، بخش های جانبی قانون مانند درج

سرعت و سبقت؛ همچنان در صدر تخلفات پرخطر

وی با تأکید بر اینکه برخی تخلفات خاص از جمله سرعت غیرمجاز و سبقت غیرمجاز در شرایط فعلی روند افزایشی دارند، می گوید: دوربین های نظارتی و سیستم های ثبت خودکار تخلفات هنوز گزارش می دهند که این دسته تخلفات به همان شکل سابق ادامه دارد، حتی در بعضی مقاطع، تعداد وقوع آن ها بیشتر هم شده است.

رئیس پلیس راهور خراسان رضوی درباره چرایی بی توجهی بخشی از رانندگان

حس مصونیت جمعی

او به جنبه روان شناسی اجتماعی موضوع اشاره می کند و می گوید: وقتی راننده می بیند اطرافیانش، مرتب تخلف می کنند و مجازات واقعی نمی شوند، نوعی حس مصونیت جمعی شکل می گیرد. او فکر می کند احتمال جریمه شدنش بسیار کم است. این ادراک خطر پایین تر از واقعیت، عملاً ابزار قانون را بی اثر می کند. وی بعد فناوری موضوع را نیز مغفول مانده می داند: «در بسیاری از کشورها، سیستم های هوشمند جاده ای و شهری لحظه به لحظه تخلف را ثبت و جریمه را بلافاصله اعمال می کنند. اما وقتی در بعضی مسیرها حتی یک دوربین فعال

نظام نظارت فعلی، به تولید تخلف منجر می شود

میثم ظهوریان، نماینده مردم مشهد و کلات در مجلس شورای اسلامی، هم با انتقاد از رویکرد فعلی دستگاه های نظارتی و قضایی در مواجهه با تخلفات و جرائم رانندگی، خواستار تغییر الگو به سمت «بازدارندگی واقعی» می شود.

میثم ظهوریان، نماینده مردم مشهد و کلات در مجلس شورای اسلامی، هم با انتقاد از رویکرد فعلی دستگاه های نظارتی و قضایی در مواجهه با تخلفات و جرائم رانندگی، خواستار تغییر الگو به سمت «بازدارندگی واقعی» می شود.

نگاهی به تصادفات شهر مشهد در بازه زمانی سه ماهه نخست امسال



۹۸ نفر

تعداد جان باختگان تصادفات



۴۱ نفر

عابران پیاده جان باخته



۱۲۸۲ نفر

عابران پیاده مصدوم در تصادفات

به قوانین اظهار می کند: به طور دقیق نمی توان درصد مشخصی از رانندگانی که به دلیل کم اهمیت بودن مبلغ جریمه، مقررات را نادیده می گیرند، اعلام کرد. اما تجربه و پایش های میدانی نشان می دهد که عوامل مختلفی دست به دست هم می دهد تا تخلف شکل بگیرد. برای مثال، کمبود امکانات و زیرساخت های شهری همچون نبود پارکینگ کافی، در بسیاری مواقع رانندگان را مجبور به توقف های دوبله یا پارک در محل های غیرمجاز می کند.

به گفته وی، ضعف یا کمبود علائم راهنمایی و رانندگی، شرایط خاص برخی معابر و نبود خدمات مکمل شهری هم عواملی هستند که احتمال بروز خطا یا تخلف را افزایش می دهند، این درحالی است که تخلفات پرخطر مانند سرعت و سبقت غیرمجاز، ارتباط مستقیمی با کوتاهی زیرساختی ندارند و بیشتر به اختیار رانندگان بازمی گردند، اما نارسایی بازدارندگی جریمه ها باعث شده است تعداد این تخلفات همچنان «قابل توجه» باقی بماند.

نیاشد، راننده می داند که می تواند تخلف کند و شناسایی نشود. این اعتماد به خلأ نظارتی، خودش نوعی یاداش روانی به تخلف است!».

رئیس اداره عملیات و کنترل ترافیک راهور خراسان رضوی به مسئله نبود تناسب بین جریمه ها با نوع وسیله نقلیه اشاره می کند: «جریمه ای که برای یک موتورسوار یا راننده خودروی ارزان قیمت، سنگین است، برای مالک یک خودروی میلیاردی، شوخی محسوب می شود. این بی تناسبی، عدالت بازدارندگی را مخدوش می کند و حتی می تواند حس تبعیض را تقویت کند». از نظر نوری، بعد اقتصادی ماجرا نیز درخور توجه است: «وقتی نرخ تورم بالااست، ارزش واقعی جریمه به سرعت کاهش پیدا

نیست و جرائم نیز بیشتر به منظور کسب درآمد دولت تعیین می شوند تا پیشگیری از تخلف. ظهوریان تأکید می کند: وقتی فرایند نظارتی به جای جلوگیری از وقوع تخلف، به درآمدزایی تبدیل شود، عملاً بستر تولید تخلف ایجاد خواهد شد. ما نیازمند یک الگوی جدید هستیم که بر مبنای شفافیت، مستندسازی دقیق

نیست و جرائم نیز بیشتر به منظور کسب درآمد دولت تعیین می شوند تا پیشگیری از تخلف. ظهوریان تأکید می کند: وقتی فرایند نظارتی به جای جلوگیری از وقوع تخلف، به درآمدزایی تبدیل شود، عملاً بستر تولید تخلف ایجاد خواهد شد. ما نیازمند یک الگوی جدید هستیم که بر مبنای شفافیت، مستندسازی دقیق

ریشه اقتصادی بازدارنده نبودن جرائم

سرهنگ امیدوار یکی از ریشه های اصلی این مشکل را اختلاف ارزش جریمه ها با قیمت خودرو و سطح عمومی قیمت می داند: «در سال های گذشته که قیمت خودروها افزایش چندین برابری داشته، همین باعث کاهش اثر بازدارندگی شده است. اگر مبلغ جریمه ها با نرخ تورم و ارزش خودروها هماهنگ می شد، بدون شک حساسیت رانندگان برای دست نزدن به تخلف بیشتر می شد.»

او درباره راهکارهای افزایش بازدارندگی از تخلفات هم می گوید: افزایش مبالغ جرائم یکی از راهکارهاست اما کافی نیست. باید محرومیت های گواهی نامه، محدودیت دسترسی به برخی خدمات ترافیکی و حتی خدمات شهری برای رانندگانی که سابقه تخلفات سنگین یا تکرار شونده دارند، اجرا شود؛ دریافت خدمات ویژه خودرو، تمدید معاینه فنی یا حتی نقل و انتقال خودرو، می تواند برای متخلفان حرفه ای با محدودیت همراه شود.

می کند. عدد ثابت جریمه که مثلاً پنج سال پیش سنگین بود، حالا ممکن است حتی کمتر از هزینه یک سرویس معمولی خودرو باشد، بنابراین اگر به تورم و شرایط اقتصادی بی توجه باشیم، جریمه ها به سرعت خاصیت بازدارندگی شان را از دست می دهند». او تأکید می کند: بازدارنده کردن جریمه یعنی طراحی یک سازوکار پویا، ترکیبی از نرخ گذاری شناور براساس تورم، تناسب با نوع وسیله نقلیه، نظارت هوشمند لحظه به لحظه و ترمیم تصویر ذهنی قانون در جامعه. اگر این عوامل با هم و پیوسته اجرا شوند، حتی بدون افزایش شدید مبالغ جریمه، میزان تخلفات به طور محسوسی کاهش پیدا می کند.

و برخورد بازدارنده عمل کند، نه اینکه بعد از وقوع تخلف، صرفاً جریمه ای دریافت شود. وی تصریح می کند: این مدل جدید باید تغییر شکل اساسی در سیستم قضایی و نحوه برخورد با تخلفات، چه در حوزه رانندگی و چه در حوزه فرار مالیاتی، ایجاد کند. هدف اصلی باید کاهش بروز تخلف باشد، نه افزایش درآمد ناشی از آن.

جنسیت عابران جان باخته در تصادفات



۸۰ درصد مرد



۱۵ درصد زن



۵ درصد کودک

