

سبقت آموزش از جریمه

دوره های آموزشی که برای رانندگان متخلف

در مشهد برگزار می شود، کاهش تخلفات را به دنبال داشته است

گزارش روز

خبرنگار فاطمه غلامی

در نیمه نخست امسال، خیابان های مشهد به معادله ای متناقض روبه رو بوده اند؛ درحالی که آمار تصادفات جرحی و تعداد مجروحان به طور چشمگیری کاهش یافته، مرگ ومیر ناشی از حوادث رانندگی ۱۱ درصد افزایش داشته است؛ نابرابری ای که نقش تخلفات خطرناک را در تداوم این چرخه تلخ، پررنگ تر می کند. در همین راستا و با هدف اصلاح رفتارهای پرخطر، طرحی مشترک میان پلیس راهور خراسان رضوی وسازمان ترافیک مشهد اجرا شده که بوستان ترافیک را به یکی از کانون های آموزشی جدی برای رانندگان حادثه ساز، تبدیل کرده است؛ جایی که تخلف، بهانه ای برای آموختن می شود و رانندگان پس از توقیف خودرویشان، در فضای آموزشی و نمایشی این بوستان، دوره های فرهنگ ترافیک راسپری می کنند.

عبور از چراغ قرمز؛ صدرنشین تخلفات حادثه ساز

نخست سال، ۱۱ درصد افزایش یافته است. درمقابل، تصادفات جرحی ۲۶ درصد و تصادفات فوتی در صحنه، ۲۰ درصد کاهش داشته اند. همچنین تعداد مجروحان تصادفات شهری باکاهش حدود ۲۵ درصد همراه بوده است. این داده ها نشان می دهد که اگرچه شدت برخی تصادفات کاهش یافته است، همچنان تخلفات پرخطر مانند عبور از محل ممنوع و چراغ قرمز، سهم بسیار زیادی در وقوع حوادث مرگبار دارند؛ موضوعی که ضرورت تمرکز بیشتر بر فرهنگ سازی رانندگی وکنترل هوشمند تخلفات را یادآوری می کند.

آمارهای مربوط به سوانح رانندگی در مشهد در نیمه نخست سال جاری، تصویر متفاوتی از وضعیت ایمنی معابر شهری نشان می دهد. بررسی ها حاکی است که درمیان علل اصلی تصادفات، عبور از چراغ قرمز با ۲۷ درصد، بیشترین سهم را دارد. پس از آن، حرکت ماریج با ۱۶ درصد و عبور از محل ممنوع با ۱۳ درصد قرار گرفته اند. همچنین سرعت غیرمجاز، ۸ درصد و رعایت نکردن حق تقدم، ۵ درصد از مجموع تخلفات حادثه ساز را تشکیل می دهند.

در بخش پیامدهای این حوادث، آمار متوفیان ناشی از تصادفات منجر به فوت در شش ماهه

از تخلف تا تحول

احسان رضایی، راننده چهل و دوساله با هجده سال سابقه فعالیت در خطوط شهری، یکی از افرادی است که خودرویش به دلیل سرعت غیرمجاز توقیف شده است و حالا تجربه متفاوتی از حضور در بوستان ترافیک دارد. او ابتدا تصور می کرد کلاس های آموزشی صرفا جنبه اداری دارند و تأثیری بر رفتار رانندگان نمی گذارند، اما پس از گذراندن سه جلسه، نگاهش به قوانین رانندگی دگرگون شده است.

رضایی با اشاره به تأثیر فیلم های واقعی تصادفات در این دوره ها می گوید: تازه فهمیدم که چقدر از عواقب کارمان غافلیم. حالانکه فقط سرعت راعایت می کنم، بلکه حتی حرکات کوچک در خیابان را هم با دقت بیشتری انجام می دهم. او معتقد است این کلاس ها باید نه تنها برای رانندگان متخلف، بلکه برای همه رانندگان الزامی شود تا فرهنگ ترافیک در شهر بهبود یابد.

مریم، مادر دو کودک دبستانی، به دلیل صحبت با تلفن همراه حین رانندگی و بی توجهی به علامت عبور عابر، به دوره آموزشی بوستان ترافیک دعوت شده است. او می گوید: ابتدا از توقیف خودرو در پارکینگ، خسته و عصبانی بودم، اما پس از شرکت در جلسه دوم آموزش ها، نگاهم به مقررات رانندگی دگرگون شد.

تعریف می کند: در این کلاس ها با مثال های ساده نشان می دهند که قوانین فقط برای جریمه نیست، بلکه برای حفظ جان انسان هاست. حالا رفتارم کاملا تغییر کرده است، حتی در جمع خانواده درباره خط کشی و عبور عابران، صحبت و تلاش می کنم اطرافیانم را هم به رعایت این نکات ملزم کنم.

در میان همهمه شهری که بی وقفه می دود، گروهی هستند که گویی در حاشیه آن ایستاده اند؛ ناظرند، اما کمتر دیده می شوند؛ سالمندان، موی سپیدانی که روزگاری ستون های جامعه بوده اند و امروز بیش از همیشه به «حضور مؤثر» نیاز دارند؛ نه فقط در خانواده یا نظام بانزستستی که در صحنه عمومی زندگی اجتماعی. در این میان، «پاتوق سالمندان» اگر درست اندیشیده و دقیق اجرا شود، می تواند نه تنها پناهگاهی برای این گروه سنی، بلکه بستری برای پیوند نسل ها، انتقال تجربه و بازاریفنی احترام باشد؛ همان ارزشی که در فرهنگ ایرانی و دین ما، همواره به بزرگان و پیشکسوتان اختصاص داشته است.

«حرمت پیر بدان، نه از برای سن او، بل زان رو که او در راهی رفته است که تو هنوز نرفته ای.» این آموزه فرهنگی نه صرفا حکایتی از ادب که تجسم یک جهان بینی است؛ جهان بینی ای که سالمند را «دارنده خرد»، «حافظ خاطره اجتماعی» و «سایبان فرهنگ» می داند. آنچه گاه در عمل می بینیم، این است که بسیاری از سالمندان ما امروز در کنج خانه ها نشسته اند، از جریان جامعه فاصله گرفته اند و با احساس طردشدگی، روزگار می گذرانند.

یادداشت

پاتوق سالمندان؛ بازگشت تجربه به جامعه

روزنامه نگار نظاره خانی نازی اسدی

در چنین شرایطی، ایجاد «پاتوق سالمندان» تنها یک اقدام رفاهی نیست؛ ضرورتی فرهنگی، اجتماعی و حتی اخلاقی است. پاتوق سالمندان، نخست باید در بستر فیزیکی خود واجد امنیت، راحتی و دسترسی باشد؛ فضایی بدون مانع، با نور و صدا و دمای مناسب، امکانات بهداشتی کافی و مبللمان قابل استفاده برای افرادی با توان حرکتی متفاوت. اما پاتوق فقط فضا نیست؛ محتوا، هویت و روابط انسانی آن است که به آن معنا می دهد. فعالیت های متنوع فرهنگی، هنری، آموزشی، ورزشی و حتی مشورتی باید در چنین مکانی طراحی شود؛ فعالیت هایی که شان سالمند و تجربه زیسته او را پاس بدارد و فرصت مشارکت فعال وی را فراهم آورد. حضور سالمند در این پاتوق نباید به معنای صرفا «گذر وقت» باشد، بلکه فرصتی برای دیده شدن، اثرگذاری، شنیده شدن و انتقال تجربه به نسل های پس

از خود باید باشد. ازسوی دیگر، آنچه نباید در چنین پاتوقی رخ دهد، نیزروشن است؛ شلوغی و بی نظمی، طراحی فیزیکی نامناسب، رفتار کلیشه ای یا تحقیرآمیز، نادیده گرفتن خواست و نظر سالمندان و نداشتن برنامه منظم و هدفمند، همگی این فضا را از کارکرد اصلی اش دور می کند. در تجربه جهانی، الگوهایی از پاتوق های بین نسلی به چشم می خورد که نه فقط محیطی برای سالمندان، بلکه پلی میان نسل ها بوده اند؛ از کافه هایی که میزهای مخصوص گفت وگوی سالمندان و جوانان دارند تا پروژه های هنری و داستان گوایی مشترک؛ این فضاها توانسته اند نسل نو را با دنیای گذشته پیوند دهند و برای سالمندان، بستری از شنیده شدن و دیده شدن فراهم آورند. جایی خواندم که در کشورهایی چون ژاپن، هلند و حتی انگلستان، «مراکز اجتماعی سالمندان» به گونه ای طراحی

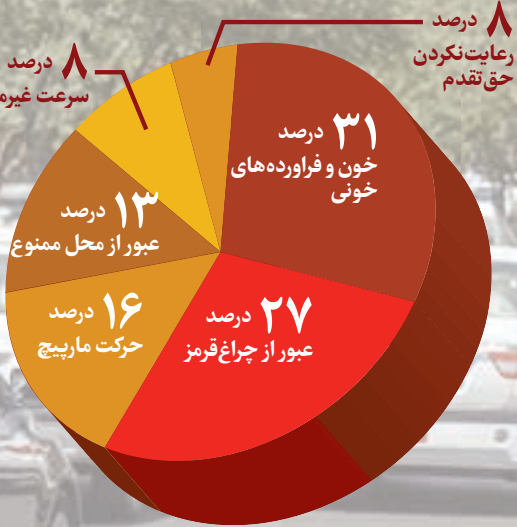
معنا که درکنار اجرای طرح های مهندسی، آموزش میدانی در مدارس، بوستان های ترافیک و دوره های تخلفات شهری به صورت مستمر برگزار می شود. به گفته او، این آموزش ها بازبان ساده و مثال های واقعی طراحی می شوند تا راننده ها نه صرفا از ترس جریمه، بلکه از درک پیامد انسانی تخلف، به رعایت قانون برسند. وی اضافه می کند: رفتار ترافیکی، درست زمانی اصلاح می شود که راننده باور کند خیابان، محل رقابت نیست، بلکه فضایی مشترک است که باید در آن امنیت و آرامش حفظ شود.

نوروزی با اشاره به کاهش ۲۶ درصدی تصادفات جرحی در نیمه نخست سال، تأکید می کند که این کاهش، بدون فرهنگ سازی امکان پذیر نیست و حاصل حضور فعال مربیان آموزش

فرهنگ سازی؛ کلید اصلاح رفتارهای ترافیکی

درکنار نیروهای پلیس و کارشناسان روان شناسی ترافیک است. او ادامه می دهد: در طرح جدید شهر ایمن، ما رانندگان را به جای شنیدن دستور، وارد تجربه می کنیم. وقتی فرد در ماکت تصادف می بیند که چگونه یک خطای کوچک جان انسان را می گیرد، نگاهش تغییر می کند. این تغییر درونی، همان هدف فرهنگ سازی است. مدیرعامل سازمان مدیریت و مهندسی شبکه حمل و نقل مشهد در پایان تأکید می کند که فرهنگ سازی باید مداوم باشد، نه صرفا یک برنامه مقطعی محدود: «فرهنگ رانندگی، بخشی از فرهنگ شهروندی است و اگر همه نهادها از مدرسه تا رسانه در این مسیر هم جهت حرکت کنند، می توانیم رانندگی را از هیجان به مسئولیت تبدیل کنیم.»

تخلفات حادثه ساز مشهد در نیمه نخست امسال



پیامدهای تصادفات مشهد در نیمه نخست امسال

۱۱ درصد

افزایش مرگ ومیر ناشی از تصادفات

۲۶ درصد

کاهش تصادفات جرحی

۲۰ درصد

کاهش تصادفات فوتی در صحنه

۲۵ درصد

کاهش تعداد مجروحان تصادفات شهری

آموزش مشارکتی؛ مؤثرتر از هر جریمه ترافیکی

با آگاهی از احتمال توقیف خودرو و اجبار به حضور در کلاس ها، تخلفات حادثه ساز را کنار گذاشته اند.

به گفته وی، این طرح درکنار دیگر تدابیر پلیس راهور نظیر افزایش دوربین های نظارت تصویری، کنترل محسوس و نامحسوس سرعت، و برخورد با تخلفات مشهود، منجر به ارتقای قابل توجه انضباط ترافیکی در سطح شهر شده است. رحیمی تصریح می کند: امروز در بزرگراه ها و بولوارهای مشهد، بسیار کمتر شاهد حرکات حادثه ساز و مانورهای خطرناک هستیم؛ هم رانندگان محتاط تر شده اند و هم فرهنگ عمومی رانندگی رو به بهبود است. وی ضمن اشاره به اینکه آمار دقیق کاهش تصادفات هنوز در حال تحلیل است، ادامه می دهد: براساس مشاهدات میدانی، طرح آموزش رانندگان حادثه ساز به طور محسوس موجب کاهش تخلفات و تصادفات شهری شده و نقش مهمی در تثبیت نظم ترافیکی مشهد داشته است.

رحیمی اجرای این برنامه را مصداق هم افزایی پلیس، دستگاه قضایی و مدیریت شهری در جهت صیانت از جان شهروندان می داند و بیان می کند: این طرح تا پایان امسال با گستره بیشتر ادامه خواهد یافت.

حادثه ساز از جمله سرعت های بیشتر از ۱۱۰ کیلومتر در ساعت، حرکات خطر ساز، سبقت های غیرمجاز و رفتارهای پرریسک رانندگی را مرتکب شده اند. این تخلفات را دوربین های کنترل هوشمند یا مأموران پلیس راهور شناسایی و ثبت می کنند و پس از آن، خودروی متخلف توقیف و به پارکینگ های انتظامی منتقل می شود.

رئیس اداره آموزش و فرهنگ ترافیک درباره روند اجرایی مراحل توقیف می گوید: در تخلف اول، خودرو تا سه روز در پارکینگ باقی می ماند؛ در مرحله دوم توقیف به شش روز افزایش می یابد و در مرحله سوم، پرونده به مقام قضایی ارجاع داده می شود تا تصمیم های لازم حتی در زمینه محدودیت یا توقیف گواهی نامه راننده گرفته شود.

او تأکید می کند: این فرایند حقوقی با هدف اصلاح رفتار و نه تنبیه صرف انجام می شود و آموزش های فرهنگی درکنار اقدامات عملیاتی پلیس، نقش محوری دارد.

رحیمی اظهار می کند: در روزهای آغاز اجرای طرح، شاید تأثیر محسوس در رفتار رانندگان مشاهده نمی شد، اما اکنون که چند ماه از اجرای آن می گذرد، آثار فرهنگی و اجتماعی آن کاملا ملموس است؛ بسیاری از رانندگان

به گفته سرهنگ علیرضا رحیمی، رئیس اداره آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهور استان، تجربه چند ماهه این کلاس ها در بوستان ترافیک، نشان می دهد که آموزش مشارکتی تأثیری بسیار بیشتر از اعمال جریمه دارد. پلیس راهور خراسان رضوی تصمیم گرفته است باتداوم این شیوه آموزشی، رانندگان را از مسیر قانون گریزی به سمت خوداصلاحی و مسئولیت اجتماعی سوق دهد؛ رویکردی که امروز درمیان شرکت کنندگان، به زبان تجربه و تغییر رفتار، ترجمه شده است.

او می گوید: طرح آموزش در بوستان ترافیک به یکی از طرح های موفق ارتقای فرهنگ رانندگی و انضباط ترافیکی در سطح شهر تبدیل شده است. این طرح با هماهنگی دستگاه قضایی و در چارچوب تفاهم نامه مشترک پلیس راهور و سازمان ترافیک شهرداری، از ابتدای امسال آغاز شده است و تا امروز بیش از ۱۳۰۰ راننده متخلف در این کلاس ها شرکت کرده اند. رحیمی می گوید: کلاس های آموزشی رانندگان متخلف و حادثه ساز، روزهای یکشنبه و چهارشنبه، برگزار می شود و مخاطبان آن، رانندگانی هستند که تخلفات



روزنامه نگار نظاره خانی نازی اسدی



روزنامه نگار نظاره خانی نازی اسدی

رضانوروزی، مدیرعامل سازمان مدیریت و مهندسی شبکه حمل و نقل شهرداری مشهد، به نقش فرهنگ سازی در کاهش تخلفات رانندگی و اصلاح حرکت های شهری، اشاره و تأکید می کند که مسئله ترافیک، بیش از آنکه فنی باشد، فرهنگی است.

او می گوید: اگرچه توسعه معابر، نصب تابلوها و برنامه های کنترل هوشمند تردد، ضروری است، تا زمانی که نگرش راننده به قانون و حق دیگران تغییر نکند، هیچ زیرساختی به تنهایی نتیجه مطلوب را نمی دهد.

نوروزی توضیح می دهد که سازمان حمل و نقل مشهد از ابتدای امسال، رویکرد «آموزش در میدان عمل» را در پیش گرفته است؛ به این

شهر

۱۳ شهریور ۱۴۰۴

۱۳



شهر