نگاه

محدودیت سرعت؛ کدامین اولویت؟

دکتر صادق سلیمی*

■ یکی از عوامل مهم تصادفات جاده‌ای، سرعت بالا و غیرقابل کنترل خودروهاست. در تمامی کشورها رانندگی با خودرو تابع ضوابطی از پیش تعیین شده است که یکی از موارد، تعیین حداقل و حداکثر سرعت در معابر اصلی و فرعی و بزرگراه‌هاست. در بعضی کشورها مانند آلمان در باند سبقت بزرگراه‌ها، حداکثر سرعت محدودیتی ندارد. فلسفه وجودی محدودیت حداکثر سرعت، غیرقابل کنترل شدن وسیله نقلیه توسط راننده در موارد لازم است. فلسفه وجودی محدودیت حداقل سرعت، جلوگیری از سد معبر و ایجاد مانع برای سایر وسایل نقلیه است. هر دو جنبه محدودیت سرعت برای تضمین ترافیکی روان و ایمن ضروری است. در کشور ما در سال‌های اخیر فقط به یک جنبه محدودیت سرعت و آن هم در بزرگراه‌ها توجه جدی شده است؛ بی‌آنکه به فلسفه وجودی این نوع محدودیت و سایر جنبه‌های آن توجه کافی شود.

این نقیصه در اغلب قانون‌گذاری‌ها وجود دارد که همه خودروها را به یک دید نگاه می‌کنند. البته در اغلب کشورها وضعیت خودروهای سواری با کامیون‌ها و اتوبوس‌ها متفاوت است؛ چراکه کنترل یک خودرو سواری مجهز، به مراتب آسان‌تر از کنترل یک کامیون است. نظارت بر رعایت سرعت‌های مجاز در داخل شهرها و معابر فرعی نیز به هیچ عنوان کم اهمیت‌تر از بزرگراه‌های خارج از شهر نیست. خصوصا که عدم رعایت سرعت مجاز در داخل شهرها در اغلب موارد موجب تهدید جانی شهروندان است. در مواردی که خودرو مدرنی در یک بزرگراه نسبتا خلوت مانند اتوبان زنجان- تبریز به‌جای سرعت ۱۲۰کیلومتر در ساعت، با سرعت ۱۴۰کیلومتر در ساعت در حال حرکت است، خطرات بسیار کمتری از راننده‌ای که با سرعت ۶۰کیلومتر در ساعت از جلو مدرسه‌ای رد می‌شود، به همراه دارد. یا همین خودرو مدرن خطرات کمتری از یک کامیون دارای عمر بیش از ۱۰سال با سرعت صد کیلومتر در ساعت ایجاد می‌کند. همچنین کنترل و ایمنی یک خودرو مثلا بنز با جدیدترین فناوری روز هرچند با سرعت ۱۵۰کیلومتر در ساعت، به مراتب آسان‌تر و بالاتر از کنترل و ایمنی یک خودرو پیکان با سرعت صد کیلومتر در ساعت است. متأسفانه برخی از ماموران پلیس بدون توجه به فلسفه وجودی حداکثر سرعت، گویا تنها رسالت‌شان را به دام انداختن خودروهای مدرن وگران قیمت می‌دانند. برای تامین این هدف ورود کامیون‌ها به باند سبقت، تغییر باندهای ناگهانی و خارج از ضابطه، عدم رعایت محدودیت حداقل سرعت و... به فراموشی سپرده می‌شود و ماموران محترم به‌جای تمرکز بر محل‌ها و رفتارهای پرخطر، در اتوبان‌هایی که راه کاملا مستقیم و امن است و دید چندکیلومتری وجود دارد و هر راننده‌ای احساس امنیت با سرعت بالای حد تعیین شده قانونی را دارد، کمین کرده و در صدد به دام انداختن خودروهای‌گران قیمت هستند. شایسته است تحقیق میدانی جامع و کاملی صورت گیرد تا روشن شود که چند درصد تصادفات جاده‌ای در اماکن مزبور، توسط خودروهای مورد جریمه و در اثر سرعت بالای حد مجاز قانونی صورت می‌گیرد. اساسا آیا در اغلب نقاط مورد کمین در طول ماه‌ها و سال‌ها و خصوصا توسط خودروهای مدرنی که مورد توجه ویژه پلیس است، تصادفی صورت گرفته یا خیر؟ چند درصد تصادفات در اثر استعمال موادمخدر، مست‌کننده و روانگردان صورت می‌گیرد؟ آیا پلیس هیچ کنترل منظمی بر وضعیت هوشیاری رانندگان دارد؟ چند درصد تصادفات در اثر عدم رعایت حق تقدم توسط ماشین‌های سنگین و خصوصا ورود ناگهانی آنها به باند سبقت رخ می‌دهد و آیا پلیس اقدام به کنترل این وسایل نقلیه به منظور پیشگیری از تصادف می‌کند؟ آیا به موقع برخورد با رانندگان، ملاک اصلی ایجاد ترافیکی روان و امن است یا احیانا انگیزه‌های شخصی در تعیین نوع خودروها و نوع تخلفات موثر است؟

به نظر می‌رسد باید در اولویت‌بندی‌ها به میزان خطرآفرین بودن نوع تخلف و خودروی مورد نظر توجه شود. در خصوص رعایت حداکثر سرعت باید به اماکن حساس و خطرساز تمرکز شود نه به اتوبان‌های برون‌شهری خلوت و مستقیم و از سوی دیگر، باید نه تنها بین خودروهای سواری و وسایل نقلیه سنگین تمایز قایل بود، بلکه اگر هدف پیشگیری از حادثه و ایجاد خطر باشد، در صورت امکان باید بین خودروهای مجهز و مطمئن با خودروهای ضعیف با ایمنی پایین تفاوت قایل شد. البته این امر مستلزم قانون‌گذاری پس از کار کارشناسی دقیق است. شاید بتوان گفت در یک اتوبان هموار و مستقیم دو سوم حداکثر سرعت هرخودرو سواری سرعتی امن و قابل کنترل محسوب می‌شود. بنابراین، شایسته است اولا، پلیس با توجه به میزان خطر آفرین بودن رفتارها که با تحقیقات میدانی جامع قابل احراز است، تخلفات را اولویت‌بندی کند و برای مثال اگر روشن شد که در طول ماه‌ها و سال‌های گذشته خودروهای مجهز در اتوبان‌های خلوت به صرف سرعت بالا تصادفی نداشته‌اند نظارت بر این امر را از اولویت خارج کند. ثانیا قانون‌گذار نیز به تفاوت بین انواع خودروهای سواری و باری و دسته‌بندی آنها توجه مبذول دارد.

***وکیل پایه یک دادگستری**

نگاهی به شرایط اعطای گواهینامه رانندگی در سوئد

آزمون و قوانین دشوار رانندگی، در خدمت کاهش تلفات

عکس: مهدی حسنی، شرق

آنیتا نادریان: آمار قربانیان سوانح رانندگی در ایران تکان‌دهنده است. طی ۳۳ سال، بیش از ۸۰۰هزار نفر از هم‌میهنان‌مان در سوانح رانندگی کشته شده‌اند. آمار معلولان و آسیب‌دیدگان از این هم بیشتر است. این آمار غم‌انگیز باید قانون‌گذاران را برای چاره‌جویی اساسی و فوری بسیج کند. تنها به‌عنوان یکی از راهکارها، تجدیدنظر اساسی در نحوه آموزش رانندگی و شرایط دادن گواهینامه رانندگی بسیار ضروری است. من تنها پس از گرفتن گواهینامه در یک کشور توسعه‌یافته دریافتم که آزمون اعطای گواهینامه در ایران تا چه اندازه سهل‌انگارانه و خطرآفرین است. به همین دلیل بر آن شدم مروری بر مراحل آموزش و گرفتن گواهینامه در کشور سوئد داشته باشم. اگر قصد مهاجرت به یک کشور توسعه‌یافته را دارید و به مسایل زیادی می‌اندیشید به مسایل عمده‌ای چون ویزا، گرفتن پذیرش تحصیلی یا تاییدمدرک تحصیلی قبلی، هزینه زندگی، کار، مسکن، زبان و... شاید در بین همه این موارد، گرفتن گواهینامه رانندگی در کشور جدید به نظرتان مشکل عمده‌ای نباشد ولی وقتی مسایل اصلی را تا حدی پشت سر گذاشتید و نیاز به گرفتن گواهینامه داشتید از اینکه این کار این همه مشکل، زمان و هزینه‌بر است شگفت‌زده می‌شوید.

اگر به اتکای اینکه در ایران گواهینامه داشته‌اید یا سال‌ها در ایران رانندگی کرده‌اید، فکر می‌کنید کار راحت‌تر پیش می‌رود باید بگویم درست همان اشتباه مرا کرده‌اید زیرا شما در کشوری راننده شده‌اید که سالانه تعداد باورنکردنی کشته و بی‌شماری معلول و خانواده‌های ماتم‌زده، سرپرست از دست داده و آسیب‌دیده و رقم هنگفت خسارات مادی در نتیجه سوانح رانندگی به واقعیت بدیهی زندگی مردمش تبدیل شده است و هر قدر شما سابقه طولانی‌تری در رانندگی در ایران داشته باشید و فشردن گاز، کلاچ، ترمز و تعویض دنده برایتان آسان‌تر بوده و بهتر در ناخودآگاه‌تان جا گرفته باشد و «دست به فرمان» بهتری برای تنازع بقا در خیابان‌ها و جاده‌های ایران داشته باشید، ترک همه این عادت‌ها و یادگیری رانندگی متمدنانه برایتان دشوارتر از کسی است که هرگز رانندگی نکرده است. من به خیال خودم در ایران راننده قابلی بودم و پس از مهاجرت به سوئد در مواجهه با هفت‌خوان گرفتن گواهینامه در این کشور، فهمیدم چرا رانندگی در ایران اینچنین سانحه‌خیز و فاجعه‌بار است و قوانین سختگیرانه چقدر در ایمن‌سازی ترافیک و پاکی محیط‌زیست و در نتیجه امنیت و سلامتی انسان‌ها مفید است.

گرفتن گواهینامه در سوئد دشوار، وقت‌گیر وگران است و شرایط آن روزبه‌روز دشوارتر می‌شود به طوری که درصد جوانان بین ۱۸ تا ۲۲ سال که گواهینامه رانندگی دارند از ۵۰درصد در دهه ۸۰ اکنون به ۲۵درصد رسیده است و جوانان ترجیح می‌هند از وسایل نقلیه عمومی یا دوچرخه که در سوئد فراگیر هستند، استفاده کنند. طبق آمار تصادفات رانندگی در سوئد، پرخطرترین رانندگان، مردان جوان ۱۸- ۲۴ ساله هستند. دشواری روزافزون گرفتن گواهینامه به‌تدریج باعث شده که این جوانان پرشور و شر و خطرساز مجبور شوند چند سالی این کار را به تاخیر بیندازند و شاید این تاخیر باعث می‌شود این افراد زمانی پشت رل بنشینند که از پختگی بیشتر شخصیتی و روانی برخوردار شده‌اند. با آنکه در سوئد به ازای هر دو نفر یک خودرو وجود دارد، دشواری روزافزون گرفتن گواهینامه از یک‌سو و مالیات سنگین بر سوخت‌های فسیلی و خودرو و هزینه‌های جانبی بسیار سنگین از جمله گران‌قیمت بودن پارکینگ‌ها حتی برای کارکنان ادارات و بیمارستان‌ها، قوانین و استانداردهای سختگیرانه برای میزان آلاینده‌های ناشی از خودروها، معاینه فنی سختگیرانه سالانه و کاستن مداوم حداکثر سرعت مجاز باعث شده بسیاری از دارندگان خودرو تنها در خریدهای هفتگی، میهمانی و مسافرت از خودرو استفاده کنند و محیط‌زیست در سوئد پاکیزه و رانندگی ایمن باشد. تعداد قربانیان سوانح رانندگی در سوئد با ۹ میلیون نفر جمعیت حدود ۴۵۰ نفر در سال است که نیمی از این تعداد ناشی از زیر پا گذاشتن قانون منع مصرف الکل، با وجود کنترل‌های روزمره است. هدف سیاستگذاری‌ها رساندن این رقم به صفر در سال ۲۰۲۰ است. طبق این سیاستگذاری هیچ انسانی نباید در سوانح رانندگی کشته شود.

برای برآوردی از روند و هزینه گرفتن گواهینامه در سوئد، آن را به صورت کوتاه بیان می‌کنم. این مراحل مربوط به گواهینامه‌ای است که در ایران پایه دو و در سوئد گواهینامه B یعنی رانندگی با اتومبیل شخصی نامیده می‌شود. قیمت‌ها به کرون سوئد است و هر کرون در زمان نگارش این مطلب تقریبا معادل ۲۰۰ تومان است. اولین مرحله برای شروع روند گرفتن گواهینامه، پر کردن درخواست مجوز اخذ گواهینامه در سایت اداره حمل‌ونقل سوئد است که پنج روز بعد آن را در خانه دریافت می‌کنید با گرفتن این مجوز شما اجازه دارید آموزش رانندگی ببینید. این مجوز از تاریخ صدور چهار سال اعتبار و ۲۲۰ کرون هزینه دارد. در صورت اتمام اعتبار این مجوز شما دیگر اجازه ندارید حتی با حضور مربی پشت رل بنشینید تا زمانی که دوباره با پرداخت هزینه این مجوز را دریافت کنید. در صورتی که بخواهید می‌توانید با در دست داشتن مجوز اخذ گواهینامه به آموزشگاه رفته و معاینه چشم را آنجا انجام می‌دهید. هزینه معاینه صد کرون است. آموزش رانندگی می‌تواند با خودرو آموزشگاه‌های رانندگی و مربی حرفه‌ای یا با استفاده از اتومبیل شخصی و توسط والدین یا دوستان باشد که در صورت دوم، مربی خصوصی‌تان باید قبل از شروع آموزش، توسط سازمان حمل‌ونقل تایید شود. مربی خصوصی شما (اعضای خانواده یا دوست) باید حداقل ۲۴ ساله بوده، حداقل پنج سال گواهینامه رانندگی معتبر صادره از یکی از کشورهای اتحادیه اروپا داشته و دوره آموزشی مربیگری را گذرانده باشد و در سه سال اخیر به دلیل تخلف رانندگی گواهینامه‌اش توسط پلیس ضبط نشده باشد. برای تایید، ابتدا باید مربی در سایت این سازمان درخواست مجوز کند که هزینه این درخواست ۱۷۰ کرون است سپس شما به اتفاق مربی‌تان باید یک کلاس آموزشی۳/۵ساعته را در آموزشگاه رانندگی بگذرانید. هزینه این کلاس ۳۷۵ کرون برای هر نفر است. این مبلغ شامل کتاب و بروشور مخصوص مربیگری برای یک نفر است. پس از گذراندن این کلاس، مربی شما گواهی مربیگری برای آموزش شخص شما را دریافت می‌کند که اعتبار آن پنج سال است. اگر مربی مایل به تعلیم دادن بیش از یک نفر باشد باید برای هر نفر جداگانه فرم درخواست پر شده و هزینه پرداخت شود. در حین تعلیم با خودرو شخصی باید حتما پلاک «تحت تعلیم» در ساعات تعلیم به اتومبیل الصاق شود. این پلاک‌ها مغناطیسی بوده و به راحتی نصب و برداشته می‌شود. اگر در آموزشگاه‌های رانندگی آموزش می‌بینید، می‌توانید در سایت آموزشگاه به صورت آنلاین ساعت مورد نظرتان را با مربی مورد نظر رزرو کنید، جلسات رزرو شده را لغو کنید یا تغییر دهید. اگر خودتان مستقل از آموزشگاه تئوری می‌خوانید می‌توانید کدهای دسترسی به آزمون‌های آزمایشی (۶۰ امتحان) را از آموزشگاه بخرید. قیمت این کدها۴۰۰ کرون است. در این‌صورت تشخیص اینکه برای آزمون اصلی آماده‌اید یا نه با خودتان است.

البته امروزه با استفاده از گوشی‌های هوشمند و خریدن اپلیکیشن‌هایی چون ikörkort همیشه و همه جا می‌توانید نکاتی از مطالب تئوری را مطالعه کرده و نیز هزاران آزمون آزمایشی را انجام دهید. بهای این اپلیکیشن ۷۵ کرون است.

همزمان، باید در یک کلاس سه‌ساعته شناخت عوامل خطر «ریسک مرحله۱» شرکت کنید که شامل مطالب تئوری و نمایش فیلم است. فیلم‌های نشان داده‌شده برای من بسیار تکان‌دهنده و تاثیرگذار بودند. به‌عنوان مثال در کلاسی که من شرکت داشتم یک فیلم مربوط به کشتن یک کودک (که از روی یک داستان به همین نام از یک نویسنده سوئدی ساخته شده) توسط زوجی که شادمانه سوار بر خودرو برای تعطیلات به کنار دریا می‌روند و در عوالم خود غرق هستند و از نظر نحوه ساخت و روایت بسیار غم‌انگیز و دلخراش بود، یک فیلم در مورد کشتن یک مادر توسط راننده‌ای که استرس دارد زودتر به کارش برسد، در حالی که کودکش بهت‌زده به پیکر مادر خیره شده است، فیلمی در مورد گروهی از جوانان سرخوش و شاد که راننده توسط دوستانش تشجیع می‌شود (فشار روانی گروه یا group pressure) با سرعت بیش از مجاز رانندگی کرده و از جاده خارج شده و با یک قطار تصادف می‌کنند و فیلم دیگر مصاحبه با جوان راننده‌ای که تحت تاثیر الکل با دختر۱۶ ساله‌ای تصادف کرده و منجر به قطع نخاع او شده و مصاحبه با مادر دختر و خود آن دختر روی صندلی چرخدار سال‌ها پس از تصادف. این فیلم‌ها با تصویر کردن نتایج تلخ سهل‌انگاری در مورد عوامل خطر و برانگیختن اندوه برای توجه دادن مسوولیت سنگینی که گواهینامه رانندگی بر شانه‌های رانندگان آینده می‌گذارد بسیار موفق هستند. شرکت در کلاس «ریسک مرحله ۱» صرف‌نظر از اینکه تئوری را در آموزشگاه گذرانده باشید یا خودتان در منزل خوانده باشید اجباری و هزینه آن ۶۵۰ کرون است. هنگامی که قسمت اعظم آموزش عملی رانندگی را نیز پشت سر گذاشتید و مربی تشخیص داد که شما به اندازه لازم مسلط هستید. باید در مرحله دوم شناخت عوامل خطر (ریسک مرحله ۲) شرکت کنید. این مرحله عملی است و نام دیگر آن «مسیر لغزنده» است. در این مرحله شما و سه نفر دیگر به همراه یک مربی با یک خودرو به محلی مخصوص همین کار که در یکی از شهرهای اطراف ساخته شده است می‌روید و در طول مسیر دو نفر به نوبت رانندگی کرده و سبقت گرفتن به روش درست را در مسیر رفت آموزش می‌بینند.

در محل، پس از شرح کوتاه مراحل کار برای اولین بار اجازه می‌یابید به تنهایی رانندگی کنید و به هر نفر یک خودرو داده می‌شود که با رادیو با مربی که در اتاق فرمان ایستاده مرتبط است و شما با دستورات مربی با سرعت‌های مختلف در پیست رانندگی می‌کنید و ترمز ناگهانی می‌گیرید و طول خط ترمز را با سرعت‌های مختلف (که بارها در تئوری آن را محاسبه کرده‌اید) در عمل می‌بینید. علایم نصب شده، طول خط ترمز را در سرعت‌های مختلف به خوبی نشان می‌دهند و تشخیص این مطلب که افزایش سرعت از ۳۰ به ۹۰ کیلومتر در ساعت، خط ترمز را نه سه برابر که ۹ برابر افزایش می‌دهد، کاملا ملموس می‌شود. همین کار در مسیری که با روغن کاملا لغزنده شده تکرار می‌شود تا شما ببینید که در جاده لغزنده، سرعت، همه چیز را از کنترل خارج می‌کند. کنترل خودرو در پیچ‌های لغزنده شده با روغن و سراشیبی‌های تند با دید کم، از دیگر آموزه‌های این دوره است.

شاید فکر کنید این آموزش‌ها فقط در شرایط آب و هوایی سوئد کاربرد دارند، ولی این‌طور نیست و شما در شرایط اقلیمی ایران نیز به این آموزش نیاز دارید. سپس از خودرویی بازدید می‌کنید که با برخورد با گوزن غول‌پیکر درهم پیچیده شده و گوزن تاکسی درمی شده، برای عبرت شما با تمام قامت روی سقف و جلو خودرو جا خوش کرده است. برای حسن ختام در صورتی که بخواهید، می‌توانید در خودرویی که حول یک محور می‌گردد، بنشینید و وارونه شدن خودرو در اثر تصادف و نحوه آزاد کردن خود را تجربه کنید و از اینکه لحظاتی که به صورت آویزان زیر کمربند در خودروی وارونه قرار داشتید و به نظرتان بسیار طولانی رسیده تنها چند ثانیه بوده است، شگفت‌زده شوید. در مسیر بازگشت به آموزشگاه، روش درست سبقت گرفتن، توسط دو نفر دیگرتان تمرین می‌شود. آموزش «ریسک مرحله ۲» اجباری و هزینه آن دوهزارو۵۵۰ کرون است. در صورت موفقیت در تمام این مراحل و در صورتی که مربی‌تان تشخیص داد که آماده‌اید، اکنون می‌توانید در آزمون نهایی شرکت کنید. آموزشگاه آزمون را برای شما رزرو می‌کند. در صورتی که با آموزشگاه ارتباط نداشته‌اید، می‌توانید خودتان به صورت آنلاین وقت بگیرید

برای آزمون به سازمان ترافیک رفته و با کارت شناسایی عکس‌دار خود را معرفی می‌کنید و با پرداخت ۸۰ کرون با دستگاه اتوماتیک برای گواهینامه عکس می‌گیرید. شما باید آزمون تئوری و عملی را در یک یا دو روز پی‌درپی بدهید. اگر در یک امتحان رد و در دیگری قبول شوید باید آزمون دیگر را قبل از دو ماه تکرار کنید و اگر دوباره رد شدید باید هر دو آزمون را با پرداخت هزینه تکرار کنید. آزمون تئوری به مدت ۵۰ دقیقه با رایانه انجام می‌گیرد و شما باید به ۶۵ سوال پاسخ دهید. پنج سوال آزمایشی هم هست که تاثیری در امتحان ندارد. از این تعداد باید دست‌کم به ۵۲ سوال (۸۰درصد) پاسخ درست بدهید. اگر به زبان سوئدی مسلط نیستید، می‌توانید به زبان مادری‌تان امتحان دهید. یا حتی درخواست کنید که مترجم در اختیارتان بگذارند. شنیده‌ام بعضی خارجی‌ها درخواست مترجم کرده و از او در جواب سوال‌ها کمک می‌گیرند نه در مشکلات زبان! نتیجه آزمون را بلافاصله دریافت می‌کنید. برای آزمون عملی اگر بخواهید با خودرو آموزشگاه که با آن آموزش دیده‌اید و به آن عادت دارید امتحان دهید باید ۱۱۰۰ کرون تنها برای امانت گرفتن خودرو به آموزشگاه بپردازید و همراه با مربی‌تان به سازمان ترافیک، محل امتحان بروید. این مبلغ شامل ۴۰ دقیقه تمرین نهایی با مربی‌تان نیز می‌شود.

طی ۳۳ سال، بیش از ۸۰۰هزار نفر از هم‌میهنان‌مان در سوانح رانندگی کشته شده‌اند. آمار معلولان و آسیب‌دیدگان از این هم بیشتر است. این آمار غم‌انگیز باید قانون‌گذاران را برای چاره‌جویی اساسی و فوری بسیج کند. تنها به‌عنوان یکی از راهکارها، تجدیدنظر اساسی در نحوه آموزش رانندگی و شرایط دادن گواهینامه رانندگی بسیار ضروری است

امتحان عملی ۴۵ دقیقه است و دربرگیرنده چهار بخش است. ۱- شناخت خودرو و انجام مانورهای مختلف ۲- محیط‌زیست و راندن با کمترین مصرف سوخت ۳- شناخت و پیروی از قوانین ۴- رعایت ایمنی و نحوه رفتار. هر یک از چهار بخش فوق دارای زیرگروه‌هایی هستند که به صورت یک چک‌لیست در دست ممتحن است. آزمون با کنترل ایمنی خودرو و سپس رانندگی در شهر و انجام مانورهای مختلف آغاز شده. توجه به قوانین، احترام به دیگران و هماهنگی با سایر رانندگان، نگهداری حاشیه امن در رانندگی، آمادگی برای واکنش سریع، راندن زیست‌محیطی و در خارج شهر و بزرگراه همچنین رعایت قوانین ورود و خروج درست به بزرگراه و تنظیم سرعت و... قسمتی از چک‌لیست ممتحن شما را تشکیل می‌دهد.

اگرچه رانندگی در جاده‌های بین‌شهری به نظر آسان‌تر از رانندگی در ترافیک شلوغ شهر می‌رسد، به دلیل آنکه سرعت مجاز در این جاده‌ها بالاتر است، اغلب تصادفات منجر به مرگ و معلولیت در این جاده‌ها رخ می‌دهد به همین دلیل قسمت بزرگی از آموزش رانندگی شما در خارج شهر و ۷۵درصد آزمون عملی نیز مربوط به رانندگی در جاده‌های بین شهری است. وقتی در پایان، به سازمان ترافیک بازگشتید و خودرو را پارک کردید، ممتحن به شما می‌گوید که قبول یا رد شده‌اید. در صورت قبولی، به شرطی که قبلا آزمون تئوری را هم قبول شده باشید، همان لحظه به شما برگه‌ای داده می‌شود که تا یک سال به‌عنوان گواهینامه معتبر است. با گرفتن این برگه قند توی دل‌تان آب می‌شود و سبک‌بال از خودرو بیرون می‌پرید. مواظب باشید از شادی آنقدر بی‌اختیار نشوید که زیر ماشین‌های عبوری بروید!

هزینه امتحان عملی ۷۰۰ کرون و هزینه استفاده از خودرو اداره راه ۴۰۰ کرون و جمعا ۱۱۰۰ کرون است که به سازمان ترافیک پرداخت می‌شود. گواهینامه اصلی را هم که چند روز بعد صادر می‌شود از پست تحویل می‌گیرید. هزینه صدور گواهینامه ۱۵۰ کرون است که به سازمان حمل و نقل پرداخت می‌کنید. مبارک باشد حالا می‌توانید نفس راحتی بکشید ولی تا یک سال این گواهینامه آزمایشی است. بعد از آن هم مراقب باشید که با برخی خطاها گواهینامه شما مصادره می‌شود و ناچارید هر دو امتحان را تکرار کنید.

با یک حساب سرانگشتی می‌توان دید که اگر بدون ارتباط با آموزشگاه و حتی یک ساعت آموزش آموزشگاهی، گواهینامه بگیرید و مرتبه اول قبول شوید (اگر آموزش آموزشگاهی نگرفته باشید احتمالش کم است بار اول قبول شوید) حدود هفت‌هزار کرون و اگر تئوری و عملی را با آموزشگاه کار کنید و تنها ۱۰ جلسه از جلسات آموزش رانندگی آموزشگاه استفاده کنید حدود ۱۳هزار کرون هزینه می‌کنید. البته هزینه‌ها در شهرهای مختلف متفاوت است ولی تفاوت خیلی زیاد نیست. می‌توان با قرض کردن کتاب‌ها از دوستان و... اندکی از هزینه‌ها کاست.

البته در برخی کشورهای تازه‌وارد به اتحادیه اروپا می‌توانید با صد یورو گواهینامه بگیرید اما بهتر است قبل از این کار نگاهی به آمار مرگ و میر سوانح رانندگی در آن کشورها داشته باشید. هدف از این مقاله این نیست که هزینه گرفتن گواهینامه باید در ایران افزایش داده شود بلکه هدف جلب توجه به این نکته است که کیفیت آموزش رانندگی و نحوه دریافت گواهینامه در ایران مورد بازنگری اساسی قرار گیرد. اگرچه تاکید این مطلب بر نقد کیفیت آموزش رانندگی در ایران است، عوامل دیگری نیز در ایمن‌سازی رانندگی در سوئد بسیار موثر بوده‌اند. آنچه به نظر من می‌رسد کوتاه بیان می‌کنم. موتوسیکلت‌ها در ترافیک ایران از مهارناپذیرترین و خطرآفرین‌ترین اجزای ترافیک هستند. در سوئد دوچرخه‌ها دارای مسیر ویژه بوده، موتورهای گازی کم‌سرعت ملزم به عبور از مسیر ویژه دوچرخه و موتوسیکلت‌های بزرگ نیز تابع قوانین بسیار سختگیرانه هستند.

نمونه‌هایی از راهکارهای دیگر در ایمن‌سازی رانندگی در سوئد، تبدیل چهارراه‌ها به میدان است. حتی در شهرهای کوچک سوئد شما میادین کوچک و بزرگ فراوانی می‌بینید. وجود این همه میدان برای من سوال‌برانگیز بود. تا آنکه دریافتم چهارراه‌ها برای آن به میدان تبدیل می‌شوند که تصادفات در چهارراه‌ها به صورت روبه‌رو و در میادین اکثرا به صورت پهلو به پهلو هستند و تصادفات روبه‌رو آمار مرگ و میر و معلولیت بیشتری از تصادفات پهلو به پهلو دارند.

بسیاری از تصادفات رانندگی منجر به مرگ در حین سبقت گرفتن در جاده‌های یک‌بانده رخ می‌دهند. برای پیشگیری از ورود خودرو در حال سبقت به باند طرف مقابل در بسیاری از این جاده‌ها در سوئد خط وسط جاده توسط گارد مسدود شده و هر طرف به صورت متناوب یک و دوبانده می‌شود تا خودروها بدون عبور از خط وسط و خطر تصادف با خودرویی که از طرف مقابل می‌آید بتوانند هنگامی که جاده در مسیر خودشان دوبانده می‌شود از یکدیگر سبقت بگیرند. این راهکار که اخیرا در بسیاری از جاده‌ها اجرا شده است به‌طور قابل ملاحظه‌ای به کاهش مرگ و میر انجامیده است. این جاده‌ها ۱+۲ نامیده می‌شوند. خودروهای مدرن به مراتب از خودروهای قدیمی ایمن‌ترند. به جز ایمن بودن ترمزها، وجود کیسه هوا، استانداردهای بالاتر و... ارتجاعی بودن بدنه خودروهای مدرن باعث تغییر شکل بدنه در اثر ضربه می‌شود ولی در خودروهای قدیمی به دلیل محکم بودن بدنه، نیروی ضربه به سرنشینان منتقل شده و باعث صدمه به سرنشینان می‌شود. جایگزینی هرچه بیشتر خودروهای قدیمی با خودروهای مدرن نیز منجر به کاهش مرگ و میر شده است. مسلما به‌جز نکات بالا بسیاری از موارد دیگر نیز می‌تواند مورد توجه متخصصان امر قرار گیرد و امیدوارم توجه فوری به نکات ایمنی به حفظ جان گرانبهای انسان‌های بی‌گناه و جلوگیری از آسیب‌دیدگی جانی و مالی تعداد بیشماری از هم میهنان‌مان منجر شود.

آرشیو

آمار قربانیان سوانح رانندگی در ایران ۳ برابر میانگین جهانی

■ **ایرنا ۱۳۹۰/۰۴/۲:** مدیرکل دفتر مطالعات فناوری و ایمنی وزارت راه و ترابری اظهار داشت: میزان قربانیان سوانح رانندگی در ایران سه برابر متوسط جهانی است. مهران قربانی روز چهارشنبه در نخستین سمینار ملی رنگ‌های ترافیکی و خط‌کشی راه‌ها در همدان اظهار داشت: شاخص ارزیابی میزان سوانح در کشورها ۳۰ کشته به ازای صد هزار نفر جمعیت است که این شاخص در ایران سه برابر است. وی گفت: همچنین شمار قربانیان سوانح رانندگی ایران ۱۰ برابر بیشتر از متوسط کشورهای پیشرفته جهان است. وی وضعیت شمار سوانح رانندگی در ایران را بحرانی عنوان کرد و افزود: بر اساس آمار ارایه شده توسط سازمان بهداشت جهانی، ایران در سال گذشته جزو ۱۰ کشور سانحه‌خیز جهان بوده است. وی به شمار قربانیان سوانح رانندگی اشاره نکرد اما براساس اعلام رسمی ۲۲هزارو ۹۷۴ نفر در کشور سال گذشته به علت بروز سوانح رانندگی در محورهای درون و برون شهری جان خود را از دست دادند. مدیرکل دفتر مطالعات فناوری و ایمنی وزارت راه‌وترابری گفت: بهبود وضعیت اجتماعی و اقتصادی مردم و گرایش به رفاه‌طلبی موجب افزایش روزافزون خودرو شده است و این افزایش متناسب با زیرساخت‌های موجود نیست. قربانی اضافه کرد: نمی‌توان متناسب با میزان افزایش خودرو در این کشور زیرساخت‌های جاده‌ای مهیا کرد چراکه این ناهمخوانی در افزایش سوانح رانندگی تاثیری جدی دارد.

آمار قربانیان تصادفات ۴ برابر شهدای کشور

■ **عصر ایران ۲۴ بهمن ۱۳۸۹:** وقتی یک هواپیما سقوط می‌کند و ۱۵۰ نفر جان خود را از دست می‌دهند، سه روز عزای عمومی اعلام می‌شود، درحالی‌که هر دو روز، ۱۵۰ نفر و در سال ۳۰ هزار نفر بر اثر رانندگی جان خود را از دست می‌دهند که با این وضعیت باید در ایران هر روز عزای عمومی اعلام شود. رییس ستاد دیه کشور گفت: وقتی یک هواپیما سقوط می‌کند سه روز عزای عمومی اعلام می‌شود، درحالی‌که هر دو روز، ۱۵۰ نفر و در سال ۳۰ هزار نفر بر اثر تصادفات رانندگی جان خود را از دست می‌دهند که با این وضعیت باید در ایران هر روز عزای عمومی اعلام شود. اسدالله جولایی پیش از ظهر شنبه در نشست همایش مهر و آزادی با بیان اینکه ستاد دیه با هدف کمک به زندانیان جرایم غیرعمد از سال ۶۹ به همت و تلاش شهید لاجوردی بنیان‌گذاری شد، گفت: در آن سال‌ها دیه ۲۰۰ هزار تومان بود ولی امسال دیه مرد کامل ۴۵ میلیون تومان و اگر منجر به جرح یا نقص عضو یا قطع نخاع شود به بیش از ۳۲۰ میلیون تومان هم می‌رسد.

انسان عامل ۵۲ درصد تصادفات در ایران

■ **مهر ۱۳۹۰/۶/۲۶:** نتایج تحقیقات به عمل آمده توسط کارشناسان راهنمایی و رانندگی نشان می‌دهد که سهم مشکلات مربوط به جاده‌ها در تصادفات ایران ۳۰ درصد، سهم اشتباهات انسان ۵۲ درصد و سهم نواقص فنی خودرو ۱۳ درصد است. نتایج این تحقیقات همچنین حاکی از آن است که در سال گذشته ۱۵۶ هزار فقره تصادف در جاده‌های کشور ثبت شده که ۵۴ هزار فقره تصادف که ۳۰ درصد کل تصادفات را تشکیل می‌دهد مربوط به عوامل ناشی از مشکلات مربوط به جاده‌ها بوده است. در این‌باره سرهنگ علیرضا اسماعیلی گفت: تحقیقات ما نشان می‌دهد که ۸۱ هزار فقره تصادف که ۵۲ درصد کل تصادفات جاده‌ای را شامل می‌شود ناشی از اشتباهات انسانی بوده و بیش از ۲۰ هزار تصادف که ۱۳ درصد کل تصادفات را تشکیل می‌دهد در اثر نواقص فنی خودرو رخ داده است. رییس سابق پلیس راه کشور افزود: به این ترتیب عامل انسانی اصلی‌ترین علت تصادفات در کشور است و پس از آن جاده و خودرو در ردیف دوم و سوم قرار دارند.

میانگین سن کشته‌شدگان تصادفات در ایران ۳۱ سال است

■ **مهر ۱۳۸۹/۱۲/۲۶:** عضو کمیسیون بهداشت و درمان مجلس میانگین سن کشته‌شدگان تصادفات جاده‌ای را در ایران ۳۱ سال اعلام کرد. انوشیروان محسنی‌بندپی به کاهش مرگ‌ومیر ناشی از تصادفات در دو سال اخیر اشاره کرد و اظهار داشت: میزان مرگ‌ومیر حوادث جاده‌ای حدود ۲۷ هزار نفر در سال است که در سال‌های ۸۶ و ۸۷ کاهش چشمگیری داشته است. عضو کمیسیون بهداشت و درمان مجلس بیان کرد: افزایش خودرو، پایین بودن ایمنی خودروها و عدم دارا بودن جاده‌های کشور از استانداردهای لازم از دلایل تصادفات در برنامه چهارم توسعه کشور عنوان شده است. به گفته وی، کاهش نقاط حادثه‌خیز به میزان ۵۰ درصد و تجهیز و نوسازی بیمارستان‌ها و مراکز درمانی از مصوبه‌های برنامه چهارم برای کاهش تصادفات است که دولت موظف به اجرای آن بود. وی با اشاره به اینکه دولت بر اساس برنامه چهارم باید پوشش خدمات فراگیر فوریت‌های پزشکی را گسترش می‌داد، افزود: تعداد پایگاه‌های اورژانس جاده‌ای در پایان سال‌جاری باید به دو هزار و ۲۰۰ پایگاه می‌رسید اما این تعداد در حال حاضر هزار و ۷۰۰ پایگاه در کشور است.

عضو کمیسیون بهداشت و درمان مجلس با بیان اینکه تداوم برنامه‌های تقویت مرکز مدیریت حوادث در برنامه چهارم در برنامه پنجم نیز دیده می‌شود، خاطرنشان کرد: مجلس با همکاری دولت در بند ۲۵ تبصره «۲» قانون بودجه ۲۰۰ میلیون دلار برای مرکز مدیریت حوادث جهت خرید آمبولانس و بازسازی و نوسازی ناوگان اختصاص داده و مجوز استخدام شش هزار ن