

افزایش جریمه، راه‌حل کشتار حاصل از تصادفات نیست

عبیسی برتاو

■ اگر نگاهی گذرا به تاریخچه طرح‌های ارایه‌شده جهت کاهش تصادفات در ایران داشته باشیم، می‌بینیم که طرح‌های بی‌شماری در ایران پیاده شده اگرچه در این مجال قصد بررسی آنها را نداریم ولی حتی در برخی موارد مانند اسمال دو بار طرح اجرا شده و هنوز چند ماهی از جریمه‌های قبلی نگذشته بود که قابل جدید جریمه‌ها روی سایت policeir قرار گرفت. اما نکته مهمی که در مدتی کوتاهی که پس از اجرای ایده‌ها مشاهده شد این بود که پس از گذشت چند هفته از طرح از سوی مسوولان اعلام شده که پروژه بسیار موفق بوده و از تصادفات در ایران کاسته شده و حال سوال این است که چرا همان پروژه‌ای که به مدت چند هفته توانسته کشتار تصادفات در ایران را کاهش دهد که بدون شک با مجازات‌های پولی به این زودی‌ها حل نخواهد شد ادامه ندادند؟ خیلی به گذشته برگردیم و طرح‌ها را بررسی نکنیم. طرح پهار اسمال را به یاد بیاوریم که با سر و صدای زیادی در صدا و سیما و کلیه رسانه‌ها تبلیغ شد. پس از گذشت یک ماه آمارهای پلیس حاکی از کاهش تصادفات در تمامی زمینه‌ها بوده کاهش تخلفاتی که رضایت پلیس را می‌رساند. باید پرسید اگر واقعا این آمارها حقیقت دارند چرا دوباره دست به دامن جریمه‌های نجومی شدند که به راستی وضع این مجازات و ارتکاب تخلفات مدنی هیچ‌گونه سختینی با یکدیگر ندارند. پلیس پیاده اجرا شد (پروژه‌ای که قرار بود طبق قول مسوولان ۴۰درصد از تصادفات ایران را کاهش دهد) تا شاید مردم به آنچه که رانندگی خوب است عادت کنند. مراحل گرفتن گواهینامه را سخت‌تر کردند تا شاید تاثیرگذار باشد و طرح‌های به اصطلاح پایایی مانند کودکان پلیس رانندگان شدند و طرح‌های بی‌شمار دیگری که با رویکرد پولی و غیرپولی انجام شد. در واقع سوال این است که چرا بعد از این همه اقدام در زمینه فرهنگی و پولی دوباره مجازات مالی را تنها راحل کاهش تصادفات ایران انتخاب کردیم؟ .. آفتاب آمد دلیل آفتاب. وضع چنین قوانین جدیدی نشان از شکست همه طرح‌های قبلی دارد و گر نه اصلا منطقی نیست که هنوز چند ماهی از اجرای پروژه نگذشته است که یک شبه تا سقف ۵۰۰ درصدی جرایم افزایش پیدا کنند. این مساله چه پیامدهایی در انظار عمومی دارد غیر از اینکه اولین مسائلی که به ذهن مردم خطور می‌کند، این است که این اقدام باعث درآمذایی برای پلیس است؟ در واقع این اقدام پلیس یک نوع مقاومتی در مردم ایجاد می‌کند و نباید به‌طور ناگهانی و ناستجیدانه بدون توجه به درآمد، زیرساخت‌ها و دیگر عوامل مرتبط با تصادفات چنین اقداماتی انجام و بی‌اعتمادی بین پلیس و مردم ایجاد شود. از آنجا که هر تصادفی دلیل خاص خودش را دارد، اگر پارک دوبله انجام می‌شود، اگر سبقت ممنوع انجام می‌شود، اگر کمربند بسته نمی‌شود و اگر... همگی به دلیل تخلفات آگاهانه رانندگان نیست که چنین برخوردی امروز با رانندگان انجام می‌شود، چنین نگرشی با اجرای قوانینی از این دست بیانگر آن است که همه زیرساخت‌های فیزیکی و فرهنگی آماده شدند و مردم خلاف رانندگی می‌کنند و قانونمند نیستند، در حالی که جریمه‌ها در بسیاری از مواقع جفا به رانندگان است. اگر پارک دوبله به دلیل عدم برنام‌ریزی‌های صحیح شهری در زمینه ترافیک، کاربری اراضی و طراحی شهری انجام می‌شود، نباید رانندگان را واقعا مقصر دانست. اگر تصادفات به دلیل نداشتن ترم‌زهای استاندارد ماشین‌ها رخ می‌دهد نباید رانندگان را مقصر دانست.کسی مخالف اجرای جریمه‌های مالی نیست ولی واقعا با چه معیاری این جریمه‌ها افزایش پیدا می‌کنند و واقعا معقولانه است که با دو تا عبور از چراغ قرمز باید راننده حقوق یک ماه و طبق قوانین جدید به خزانه دولت پرداخت کند؟ در بسیاری از زمینه‌ها ما باید جولوگی مردم باشیم و به کم و کاستی در این زمینه اعتراف کنیم، در حالی که با چنین اقداماتی نشان می‌دهیم که تمامی معیارهای رانندگی از وسیله نقلیه گرفته تا تمامی بسترها برای رانندگی آماده هستند و مردم رعایت نمی‌کنند، کار پروژه جدید پلیس کدامیک از عوامل تصادفات یعنی عدم تجهیزات، طراحی جاده‌ها، نگهداری جاده‌های ناهماسب و رفتار رانندگان را هدف قرار داده است؟ بدون شک مورد آخری هدف پلیس است و بیاگر آن است که در تمامی سه زمینه قبلی به استانداردهای لازم رسیده‌ایم، در حالی که فقط رفتار رانندگان ما مشکل دارد. اما آنچه در طرح‌های اجرا شده در ایران در زمینه کاهش تصادفات دیده می‌شود، آن است که هیچ یک از طرح‌ها مورد ارزیابی قرار نگرفتند تا بتوان با برطرف کردن نقاط ضعف آن در اجرای طولانی‌مدت آن تلاش کرد و هیچ یک از طرح‌ها مبنای طرح آینده نبونند و دوباره از نو طرح جدیدی شروع شده است. شاید یکی از دلایل عدم ارزیابی چنین پروژه‌هایی پیشگیری از تخلفات رانندگی آن است که چون بدون مطالعه و مبنای علمی اجرا می‌شوند در نتیجه نمی‌توان با معیارهای علمی هم آنها را ارزیابی کرد و سنجید پس باید به بایگانی‌ها و تاریخ سیرد. از طرفی دلیل وجود چنین اشتغنی این است که مبنای تئوریک و فلسفی قوی پشت‌سر اجرای چنین پروژه‌هایی وجود ندارند و باز با دید مجرم‌انگازانه به رانندگان نگریم‌سته می‌شود.مگر در زمینه کبفری رویکرد قه‌ری به جوابگو بوده تا بخواهیم در زمینه تصادفات جواب بگیریم؟ نمی‌توان عنوان استثنائی را به طرح اخیر اطلاق کرد. حال سوالی که باید از پلیس پرسید، این است اگر با این اقدام جدید نیز از میزان تصادفات در ایران کاسته نشود آیا جریمه‌ها بیشتر می‌شوند یا امیدی هست که شوکی در تمامی بسترهای مرتبط با کاهش تصادفات به نهادهای مرتبط به ویژه پلیس وارد شود؟ و اینکه طرح بعدی کی اجرا خواهد شد؟

■ چهار عامل راه، جاده، جو و انسان در وقوع سوانح رانندگی موثر هستند، اما چرا ما برای کاهش تصادفات، تمامی فشارها را روی عامل انسانی متمرکز کرده‌ایم؟ اگر بخواهیم عوامل را اولویت‌بندی کنیم، همه می‌دانیم که انسان، عامل اصلی یک تصادف است. در طول زمان جاده و خودرو دچار تغییراتی شده‌اند و رشد کرده‌اند، ولی این انسان است که اثرگذار است و انسان با رعایت قوانین یا آگاهی از میزان قدرت، ایمنی و توانایی‌هایی جاده و خودرو می‌تواند بخش زیادی از تبعات منفی ناشی از کاستی خودرو و جاده را کاهش دهد.

■ الان سهم جاده و خودرو(۴۶ درصد) در وقوع تصادفات تقریبا برابر با سهم عامل انسانی(۵۴درصد) است، چه اضرائی است که به جای توسعه راه‌ها و خودروها، بخواهیم نواقص جاده و خودرو را نیز عامل انسانی جبران کند؟ انصاف به خرج بدهیم. درست است که جاده‌سازی ما از سرعت بالایی برخوردار نبوده است، اما به این معنا هم نبوده که کار در این بخش متوقف شده است. منظور این است که کار دارد، انجام می‌شود و این‌طور نیست که نشود ولی این را هم قبول دارم که باید سرعت و شدت بیشتری بگیرد، همچنان که ما روی ایمنی خودروها هم حرف داریم.

■ کار می‌شود اما این کار در راستای جبران عقب‌ماندگی‌هاست نه توسعه، به‌عنوان نمونه توجه کنید که در یک دهه گذشته فقط ۲۰ درصد از نقاط حادثه‌خیز جاده‌ها کاسته شده است. این رو باید مسوولان راه پاسخ بدهند. قبول، اما موضوع بحث ما در حال حاضر فعالیت‌های پلیس در راستای اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی و افزایش جریمه‌هاست که گفته شده به علت کاهش تلفات جاده‌ای صورت می‌گیرد. پلیس در این مقطع خود را به عنوان مرکز ثقل کاهش تلفات معرفی کرده است و قانون هم چنین نقشی را پذیرفته، پس پلیس طبق قانون در آن بخش هم مسوول است، حالا نه به عنوان مجری، بلکه به عنوان ناظر؟

بله، یکی از نقاط قوت قانون جدید بحث سهمیم کردن سازمان اثرگذار و کاستی‌دار در کاهش تلفات جاده‌ای است. ■ اما شما به عنوان پلیس تمام فشارتان در اجرای این قانون را روی عامل انسانی قرار داده‌اید؟ نه درست نیست. ما می‌گوییم که هم‌زمان باید ایمنی خودرو بالا برود.

■ اما فشار قابل اعتنایی به خودروساز نمی‌آورد و انگار که اعتراض‌هایتان بیشتر کاربرد تبلیغاتی دارد تا اجرایی؟ در کنار این، جاده‌های ما باید از ایمنی و امنیت برای رانندگی برخوردار شود و قطعا باید سرعت حرکت‌کن در واقع این اقدام پلیس یک نوع مقاومتی در مردم ایجاد می‌کند و نباید به‌طور ناگهانی و ناستجیدانه بدون توجه به درآمد، زیرساخت‌ها و دیگر عوامل مرتبط با تصادفات چنین اقداماتی انجام و بی‌اعتمادی بین پلیس و مردم ایجاد شود. از آنجا که هر تصادفی دلیل خاص خودش را دارد، اگر پارک دوبله انجام می‌شود، اگر سبقت ممنوع انجام می‌شود، اگر کمربند بسته نمی‌شود و اگر... همگی به دلیل تخلفات آگاهانه رانندگان نیست که چنین برخوردی امروز با رانندگان انجام می‌شود، چنین نگرشی با اجرای قوانینی از این دست بیانگر آن است که همه زیرساخت‌های فیزیکی و فرهنگی آماده شدند و مردم خلاف رانندگی می‌کنند و قانونمند نیستند، در حالی که جریمه‌ها در بسیاری از مواقع جفا به رانندگان است. اگر پارک دوبله به دلیل عدم برنام‌ریزی‌های صحیح شهری

در زمینه ترافیک، کاربری اراضی و طراحی شهری انجام می‌شود، نباید رانندگان را واقعا مقصر دانست. اگر تصادفات به دلیل نداشتن ترم‌زهای استاندارد ماشین‌ها رخ می‌دهد نباید رانندگان را مقصر دانست.کسی مخالف اجرای جریمه‌های مالی نیست ولی واقعا با چه معیاری این جریمه‌ها افزایش پیدا می‌کنند و واقعا معقولانه است که با دو تا عبور از چراغ قرمز باید راننده حقوق یک ماه و طبق قوانین جدید به خزانه دولت پرداخت کند؟ در بسیاری از زمینه‌ها ما باید جولوگی مردم باشیم و به کم و کاستی در این زمینه اعتراف کنیم، در حالی که با چنین اقداماتی نشان می‌دهیم که تمامی معیارهای رانندگی از وسیله نقلیه گرفته تا تمامی بسترها برای رانندگی آماده هستند و مردم رعایت نمی‌کنند، کار پروژه جدید پلیس کدامیک از عوامل تصادفات یعنی عدم تجهیزات، طراحی جاده‌ها، نگهداری جاده‌های ناهماسب و رفتار رانندگان را هدف قرار داده است؟ بدون شک مورد آخری هدف پلیس است و بیاگر آن است که در تمامی سه زمینه قبلی به استانداردهای لازم رسیده‌ایم، در حالی که فقط رفتار رانندگان ما مشکل دارد. اما آنچه در طرح‌های اجرا شده در ایران در زمینه کاهش تصادفات دیده می‌شود، آن است که هیچ یک از طرح‌ها مورد ارزیابی قرار نگرفتند تا بتوان با برطرف کردن نقاط ضعف آن در اجرای طولانی‌مدت آن تلاش کرد و هیچ یک از طرح‌ها مبنای طرح آینده نبونند و دوباره از نو طرح جدیدی شروع شده است. شاید یکی از دلایل عدم ارزیابی چنین پروژه‌هایی پیشگیری از تخلفات رانندگی آن است که چون بدون مطالعه و مبنای علمی اجرا می‌شوند در نتیجه نمی‌توان با معیارهای علمی هم آنها را ارزیابی کرد و سنجید پس باید به بایگانی‌ها و تاریخ سیرد. از طرفی دلیل وجود چنین اشتغنی این است که مبنای تئوریک و فلسفی قوی پشت‌سر اجرای چنین پروژه‌هایی وجود ندارند و باز با دید مجرم‌انگازانه به رانندگان نگریم‌سته می‌شود.مگر در زمینه کبفری رویکرد قه‌ری به جوابگو بوده تا بخواهیم در زمینه تصادفات جواب بگیریم؟ نمی‌توان عنوان استثنائی را به طرح اخیر اطلاق کرد. حال سوالی که باید از پلیس پرسید، این است اگر با این اقدام جدید نیز از میزان تصادفات در ایران کاسته نشود آیا جریمه‌ها

بیشتر می‌شوند یا امیدی هست که شوکی در تمامی بسترهای مرتبط با کاهش تصادفات به نهادهای مرتبط به ویژه پلیس وارد شود؟ و اینکه طرح بعدی کی اجرا خواهد شد؟

■ چرا هست چون اگر نسبت میزان جریمه و میزان جریمه‌ها، نگهداری جاده‌های ناهماسب و رفتار رانندگان را هدف قرار داده است؟ بدون شک مورد آخری هدف پلیس است و بیاگر آن است که در تمامی سه زمینه قبلی به استانداردهای لازم رسیده‌ایم، در حالی که فقط رفتار رانندگان ما مشکل دارد. اما آنچه در طرح‌های اجرا شده در ایران در زمینه کاهش تصادفات دیده می‌شود، آن است که هیچ یک از طرح‌ها مورد ارزیابی قرار نگرفتند تا بتوان با برطرف کردن نقاط ضعف آن در اجرای طولانی‌مدت آن تلاش کرد و هیچ یک از طرح‌ها مبنای طرح آینده نبونند و دوباره از نو طرح جدیدی شروع شده است. شاید یکی از دلایل عدم ارزیابی چنین پروژه‌هایی پیشگیری از تخلفات رانندگی آن است که چون بدون مطالعه و مبنای علمی اجرا می‌شوند در نتیجه نمی‌توان با معیارهای علمی هم آنها را ارزیابی کرد و سنجید پس باید به بایگانی‌ها و تاریخ سیرد. از طرفی دلیل وجود چنین اشتغنی این است که مبنای تئوریک و فلسفی قوی پشت‌سر اجرای چنین پروژه‌هایی وجود ندارند و باز با دید مجرم‌انگازانه به رانندگان نگریم‌سته می‌شود.مگر در زمینه کبفری رویکرد قه‌ری به جوابگو بوده تا بخواهیم در زمینه تصادفات جواب بگیریم؟ نمی‌توان عنوان استثنائی را به طرح اخیر اطلاق کرد. حال سوالی که باید از پلیس پرسید، این است اگر با این اقدام جدید نیز از میزان تصادفات در ایران کاسته نشود آیا جریمه‌ها بیشتر می‌شوند یا امیدی هست که شوکی در تمامی بسترهای مرتبط با کاهش تصادفات به نهادهای مرتبط به ویژه پلیس وارد شود؟ و اینکه طرح بعدی کی اجرا خواهد شد؟

رئیس پلیس راهور تهران:

ترافیک تهران بهتر از استانبول است

مهدی افروز منش



شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران

شهردار تهران