



اشاره:

بیش از چندین دهه است که اتومبیل به عنوان یک پدیده وارداتی به کشور ما راه یافته، لیکن هنگامی که شنیده می‌شود در کشورهایی مانند آلمان بزرگراه‌هایی تعبیه شده که رانندگی با سرعت چهار صد کیلومتر را مجاز می‌داند به فاصله خود با استانداردهای جهانی پی می‌بریم. هم‌چنین اگر گزارشی از کشورهایی که ناقل چنین صنعتی بوده‌اند تهیه شود، خواهیم یافت که از مرحله صفر تا صد آن یعنی از کیفیت تولید، خدمات پس از فروش، مهندسی بزرگراه‌ها و پل‌های چند طبقه و تونل‌های زیردریایی و نیز نحوه رانندگی و میزان تخلفات و چگونگی مهار آن‌ها، بسیار دور مانده ایم. شاید خبر فراهوانی یکی از شرکت‌های ژاپنی مبنی بر اعاده خودروهای فروش رفته و بازسازی سیستم ترمز آن، شگفت‌انگیز به نظر برسد. در عین حال تمام این عوامل هریک به نوبه خود نقش مهمی در چگونگی بهره‌گیری از ظرفیت‌های این صنعت دارند، که موضوع گفتگوی ذیل است.

## آسیب شناسی فرهنگ ترافیکی و عوامل مؤثر بر آن

در یک دهه گذشته ظرفیت تولید کارخانجات خودروسازی از ۳۵۰ هزار دستگاه در سال نزدیک به یک و نیم میلیون دستگاه افزایش یافته و به موازات آن، آمار تخلفات و تصادفات نیز سیر صعودی داشته است. از طرف دیگر، در زمینه مرگ و میر ناشی از حوادث رانندگی، متأسفانه کشور ما در رده بالایی قرار دارد و تصادفات، سومین علت مرگ و میر در کشور شناخته شده است. در این ارتباط سه عامل در هم تنیده یعنی وسیله نقلیه و امکانات ایمنی آن، جاده و عوامل هشداردهنده آن، مهارت و رعایت مقررات توسط راکب آن، در مدیریت ترافیک نقش اساسی دارند. البته در میان عوامل مذکور عنصر اخیر یعنی عامل انسانی و فرهنگ رانندگی شامل سرعت زیاد، شتابزدگی، عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، خواب آلود بودن رانندگان، سبقت غیرمجاز و بعضاً فاصله زیاد مسافت بین مبدا و مقصد و نتیجتاً



خستگی ناشی از آن، سهم بالایی را به خود اختصاص می‌دهد. در این ارتباط رانندگان جاده ای را می‌توان به چند گروه کلی قابل تقسیم دانست:

۱) عملکردی که خارج از حیطه کنترل و مدیریت شخص در حال رانندگی است، که از جمله آن‌ها صفات وراثتی و طبع ذاتی افراد است، یعنی سببی که به واسطه زمینه‌های شخصیتی در بروز حوادث به صورت تعامل در هم پیچیده‌ای عمل می‌کند و هنگامی که در کنار چند عامل دیگر قرار می‌گیرد، موجب اتفاقات ناگواری می‌شود. ۲) از زاویه دیگری رانندگانی که از خودروی شخصی استفاده می‌کنند و افرادی که حرفه و شغل آنهاست از خود رفتارهای متفاوتی بروز می‌دهند، و تأثیر این پیشه بر شخصیت گروه اخیر اهمیت ویژه‌ای دارد. لهذا از آنجایی که شخصیت هر انسانی در اثر عوامل مختلفی شکل می‌گیرد که یکی از آنها محیط کار و نوع شغل است، این محیط غالباً تقاضاهای جدیدی را مطرح می‌کند که فرد در پاسخ به آنها به نوعی رفتار خاص روی می‌آورد که پس از تکرار، آن رفتار به عنوان یک خصیصه ذاتی باقی می‌ماند.

۳) برخی از رانندگان حرفه پیشه، در خود حس مالکیتی خاص نسبت به خیابان و جاده دارند و در واقع به گونه‌ای برای افراد غیر صنف خود، مالکیت عاریه‌ای قائلند. بنابراین نه تنها منافع شخصی خود را در ذیل منافع جمعی تعریف نمی‌کنند، بلکه منافع فردی را مقدم بر منافع جامعه می‌دانند و حتی بعضی از آنها نسبت به منافع جامعه تعهدی از خود نشان نمی‌دهند.

۴) گرچه در نتیجه تعمیق آموزه‌های رسانه‌ای در سال‌های اخیر آمار کشتارها و مجروحین کاهش داشته، که این در جای خود نشان از نقش فرهنگ‌سازی در استفاده بهینه از آن است، با وجود این نمی‌توان صرفاً بر فرهنگ رانندگی و عدم انضباط اجتماعی تکیه کرد، بلکه باید ریشه را در مسائلی دیگری نیز جستجو کرد.

به طور مثال افرادی که با مشکلات گوناگونی درگیر و معمولاً عصبی‌تر و شکننده تر از هم‌نوعان خود هستند، به هنگام رانندگی رفتاری مانند نزاع لفظی، و حتی درگیری‌های فیزیکی را از خود به نمایش می‌گذارند که در برخی موارد باید واکنشی به رفتاری‌های دیگری تلقی شود. در همین ارتباط در کنار فرهنگ سازی، توجه به ساز و کارهای بازدارنده از جمله بهره‌گیری از تکنولوژی فناوری اطلاعات و استفاده از دوربین‌های آشکار و پنهان، می‌تواند مبنای افزایش حق بیمه رانندگان متخلف، قرار گیرد. به طوری که جهت تشویق به رعایت مقررات و اجتناب از قانون‌شکنی، هنگام صدور یا تمدید بیمه‌نامه با اخذ استعمال تخلفات از راهنمایی و رانندگی، حق بیمه واقعی افراد محاسبه شود و بین راننده خاطی و منظم، تفاوت عادلانه‌ای گذاشته شود.

**تأثیر جریمه‌ها بر جلوگیری از تخلفات رانندگی**  
گرچه طی سال‌های گذشته جریمه‌های تخلفات راهنمایی و رانندگی به چند برابر افزایش یافته، لیکن عملاً در مواردی از قبیل استفاده از تلفن همراه در حین رانندگی نشان می‌دهد افزایش جرائم فی نفسه نقش مهمی در کاهش تخلفات نداشته است و حتی گمان شهروندان این است که چنین اقداماتی به منبع در آمدی برای پلیس تبدیل شده است. لذا چنانچه فعالیت‌های فرهنگی از طریق بهره‌گیری از فضای رسانه‌های جمعی توسعه یابد چه‌بسا نیازی به تشدید مجازات‌ها نباشد. لیکن در هر صورت تا نیل به اهداف فرهنگی، ظاهراً چاره‌ای جز استفاده از ابزار تنبیه و تشویق و بهره‌گیری از اثرات آن نمی‌باشد.



۳



در این ارتباط، چنانکه سفری کوتاه به کشورهای توسعه یافته داشته باشیم یا از طریق دوستان وضعیت آن دیار را رصد کنیم، خواهیم دید تحت تأثیر عوامل محیطی اولین ویژگی چشمگیر رانندگان، حالت آرامش و رعایت نظم، و نیز احترام به قوانین راهنمایی و رانندگی است، که فی نفسه انجام سفر درون و برون شهری را بر هر شهروندی لذت بخش می‌کند. به طوری که حتی هر راکب ایرانی که به آن جا سفر می‌کند قانون‌مدار و از آنجایی که سطح سازگاری ما ایرانیان بسیار بالاست با تغییر شرایط، رفتار اجتماعی نیز تغییر می‌یابد. در ریشه‌یابی این که چرا در هریک از کشورهای اروپایی، رانندگی هر فردی کاملاً متفاوت می‌شود، باید اذعان داشت به لحاظ این که رعایت هنجار در آن جوامع وجهی عمومی دارد و ترجیح منافع جمعی بر منفعت شخصی نهادینه شده است.

البته شایان توجه است که در فرهنگ ملی ما تعارفات اجتماعی جایگاه ویژه ای دارد. به طور مثال هنگام عبور از درب هر ساختمانی، به نحو مؤدبانه‌ای دیگران را بر خود ترجیح می‌دهیم. هم‌چنین در شرایطی که در حال رانندگی شاهد نیمه باز بودن درب خودرو مجاور هستیم همواره دغدغه خطرات احتمالی همسفران خود را داریم و لذا به اشکال گوناگون اهتمام به تذکر و یادآوری را از دست نمی‌دهیم. اما در تقاطع بعدی هنگام سبقت و راه دادن به یکدیگر، عرصه خیابان را با میدان مسابقه اشتباه گرفته و بعضاً به گونه‌ای از حقوق دیگران چشم‌پوشی می‌شود که خلاف شئون هر جامعه‌ای است. به ویژه این که با ورود خودروهای پر سرعت وارداتی در رژیم روابط اجتماعی و چگونگی رانندگی برخی از جوانان همراه با هنجار شکنی‌های دیگری مواجه هستیم، که جای بسی تأمل دارد.

۴