



بایدها و نبایدهای فرهنگ ترافیک



توسعه فرهنگ
معاونت فرهنگی

مجموعه حقوق گام به گام (۶): فرهنگ ترافیک در بوته آزمایش

- ۵۱) بایدها و نبایدهای فرهنگ ترافیک
- ۵۲) مسئولیت مالک اتومبیل در تصادفات رانندگی
- ۵۳) محاسبه دیه و تعیین میزان خسارت هنگامی که هر دو راننده در حادثه مقصر باشند.
- ۵۴) دیه و میزان آن در حوادث رانندگی
- ۵۵) رانندگی بدون پروانه
- ۵۶) مسئولیت عابر پیاده در حوادث رانندگی
- ۵۷) بیمه شخص ثالث
- ۵۸) انتقال مصدومان
- ۵۹) مسئولیت بازسازی صحنه تصادفات
- ۶۰) پیامدهای عدم استفاده از کمربند و کلاه ایمنی



نتیجه گیری:

آمار تصادفات جاده‌ای نقش مهمی در زندگی روزمره شهروندی گذاشته و حتی شعاع تأثیر آن بر جذب صنعت گردشگری به عنوان یکی از منابع اشتغال زایی ملموس می باشد. و علیرغم اینکه یکی از مواهب الهی در کشور ما وجود مظاهر پر جاذبه تاریخی و طبیعی برای گردشگران است، لیکن آمارهای منعکس شده در سایت های اینترنتی از کشته و مجروحین ناشی از تصادفات، مانع مهمی در مسیر سفر آنها به حساب می آید. چنانکه فوقاً بررسی گردید، عدم رعایت انضباط در فرهنگ رانندگی، ریشه در عوامل متعددی دارد. از جمله

فقدان آموزش‌های مناسب از دوران مدرسه و حتی پیش از آن یعنی هنگامی که کودک در کنار پدر خاطی خود نشسته و عبور از چراغ قرمز و یا زیر پا گذاشتن بسیاری از هنجارها را نوعی مهارت تلقی می شود، قابل ملاحظه است. بر همین اساس باید گام‌های گسترده‌ای مانند تعمیق آموزش حقوق شهروندی از نهاد خانه تا مدرسه برداشته شود که برآیند آن قانون‌پذیری در جامعه باشد.

بدیهی است با نهادینه شدن احترام به حقوق دیگران، استانداردسازی تولیدات داخلی و نیز توسعه کمی و کیفی جاده‌ها و مهم‌تر از همه مقابله با فردگرایی و ترجیح منافع عمومی، به عنوان یک فرهنگ شهروندی هر یک در جای خود نقش سازنده‌ای در تعمیم فرهنگ ترافیکی خواهد داشت. در غیر این صورت چنانچه این فرهنگ همسان با هنجارهای شهروندی تعریف و تبیین نشود آنچه رخ خواهد داد نابه هنجاری و دست‌اندازی به حقوق دیگران خواهد بود. البته جامعه به مرور و در صورت تکرار در برابر این نوع از ناهنجاری‌ها واکنش خواهد شد و مبادا چنین شود.

با مراجعه به سایت www.farhangionline.ir
و نیز در تلگرام به آدرس @gambegaam به فایل
متنی و نیز PDF منشورات دست یابید.



۷



۶



۵

تجربه بستن کمربند در رژیم رانندگی نشان داد علاوه بر کار فرهنگی ضمانت اجرایی از نوع چریمه در جای خود تأثیر گذار بوده است. لیکن پیشنهاد می شود، اولاً: در جهت مهار شرایط فعلی علاوه بر تکیه صرف بر تشدید جریمه‌های نقدی، ضمن نظارت بیشتر مأمورین راهنمایی و رانندگی توصیه می گردد اقدامات وضعی و فیزیکی دیگری از قبیل توقیف خودروهای پر خطر، در دستور کار قرار گیرد. بدیهی است این اقدام علاوه بر اینکه شائبه اخذ جریمه‌ها به عنوان منبع درآمد را از بین می برد، می تواند نقش مهمی در کنترل رفتار ترافیکی داشته باشد.

ثانیاً: چنانچه یکی از پیش نیازهای استخدام و انتصاب در منصب عالی و متوسط، اخذ سوابق رانندگی هر فرد جویای کار یا کسب موقعیت اجتماعی باشد، چه بسا ضمن حفظ بازدارندگی به خوبی بتوان به شخصیت ذاتی افراد متقاضی پی برد. از طرف دیگر، با شناسایی آنها و اجبار به شرکت در دوره‌های بازآموزی در طرحی کوتاه مدت می توان به نتایج مطلوبی دست یافت. مضافاً اینکه شناسایی رانندگان پرخطر و ارائه مشاوره و راهنمایی و آموزش اختصاصی به آنان از طریق مشاورین روان‌شناسی و پلیس از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

ثالثاً: همانگونه که به طور نمونه در شب‌های چهارشنبه سوری با هدف مهار برخی رفتارهای پرخطر، تمهیدات خاصی با هدایت مدیران شهری اتخاذ گردیده که نتیجه چشمگیری داشته، برگزاری مسابقات اتومبیل رانی، موتور سواری و... می تواند سبب رفع نیازهای هیجانی آنان شده و نتیجتاً موجب کاهش التهابات رانندگی در بزرگراه‌های شهری و آزاد راه‌های خارج از شهر شود. رابعاً: از آنجایی که در شرایط فعلی سیاست های بیمه‌ای در خصوص نرخ حق بیمه بین راننده‌ای که نه یک بار، بلکه چندین بار مرتکب خلاف گردیده و با یک وسیله نقلیه عامل تصادف و ایراد ضرر مالی و جانی به دیگران بوده و دیه جان باختگان را از جیب سایر بیمه گزاران پرداخته است، با یک راننده کم‌خطر که در طول عمرش حتی یک بار خسارتی برای جامعه به بار نیاورده، یکسان می باشد، لهذا شایسته است شرکت‌های بیمه نسبت به سیاست های جاری تجدید نظر نمایند، تا به صورت غیر مستقیم در کاهش سوانح و حوادث رانندگی نقش سازنده‌ای داشته باشند.