

رونق اقتصادی، پلیس و پیشگیری از جرائم ترافیکی

سید سجاد کاظمی^۱ یونس مرادی^۲ سمیرا ملک میرزائی^۳

تاریخ ارسال: ۹۷/۶/۶ تاریخ پذیرش: ۹۹/۱۲/۱۲

از صفحه ۳۷ تا ۵۹

چکیده

زمینه و هدف: آمار تکان‌دهنده‌ی تلفات حوادث ترافیکی کشورهای کم‌تر توسعه یافته به نسبت کشورهای توسعه یافته، این پیام را می‌دهد که نرخ جرائم در این حوزه از رونق اقتصادی تأثیر می‌پذیرد. همچنین هزینه‌های سرسام‌آور ناشی از این تلفات، پیش‌گیری را بهترین راه کار معرفی می‌کند؛ اما پیش‌گیری که در آن نقطه‌ی تعادل رعایت شده باشد، پیش‌گیری وضعی است.

روش تحقیق: پژوهش حاضر بر آن است، با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و در قالب، توصیف و تحلیل؛ ضمن آسیب‌شناسی قوانین موجود، رابطه‌ی میان اختیارات پلیس، رونق اقتصادی و پیش‌گیری وضعی از جرائم ترافیکی را احصاء کند. این پژوهش کیفی است.

یافته‌ها: به دلیل ماهیت عوامل خطر در بروز جرائم ترافیکی (راه، ناوگان حمل و نقل، وسیله‌ی نقلیه، ترابری و...)، تحقق پیش‌گیری وضعی در این عرصه سخت و ابسته به منابع و رونق اقتصادی است. جدای از نقش کنونی محوری پلیس در عرصه پیش‌گیری وضعی از جرائم ترافیکی (خلافی، جنحه، جنائی)، به نظر می‌رسد با اعطا اختیارات قانونی متناسب و منابع مالی لازم به این نیرو، شاهد موفقیت‌های بیشتری در این حوزه باشیم.

بحث و نتیجه‌گیری: اقتصاد و رونق آن وسیله‌ای در خدمت پیش‌گیری از جرائم ترافیکی و تبعات ناشی از آن است و گاهی خود تبدیل به هدف می‌شود.

واژگان کلیدی: پلیس، اقتصاد، جرائم ترافیکی.

۱- استادیار، دکتری حقوق جزا و جرم‌شناسی، عضو هیئت‌علمی گروه حقوق دانشگاه ملایر (نویسنده مسئول)

sskazemi92@malayeru.ac.ir

۲- دانشجوی دکتری حقوق جزا و جرم‌شناسی دانشگاه کاشان younasmoradi95@gmail.com

۳- کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی علوم تحقیقات تهران (همدان) s.m.mirzaee94@gmail.com

مقدمه

جرم‌شناسی در یک تقسیم‌بندی کلی به جرم‌شناسی نظری و کاربردی تقسیم می‌شود. از زمان ظهور چهره‌ی شاخص مکتب تحقیقی «آنریکو فری»، این جریان فکری که نیازی به توجیه پیش‌گیری از جرم وجود ندارد، تقویت شد تا جایی که با طرح «جمله‌ی معروف پیش‌گیری بهتر از سرکوب» پیش‌گیری و اعتبار آن یک امر بدیهی تلقی شد؛ اما سؤال این است که اساساً امکان تحقق پیش‌گیری وجود دارد؟ اگر جواب مثبت است مبانی نظری این امکان چیست؟

در جواب باید گفت هرچند توسل به پیش‌گیری مورد قبول و تأیید همه‌ی نظریات جرم‌شناسی نیست، اما داده‌های عملی موجود نوید این امکان را داده‌اند. پیرامون سؤال دوم نیز، می‌توان تمسک به دو اصل زیر را مبنای نظری امکان پیش‌گیری دانست:

اصل اول: شخصیت مرتکب می‌تواند در تعامل با یک محیط بیرونی تغییر یابد (آموزش، پرورش و ...). اصل دوم: موقعیت‌های وضعی نیز تغییر پذیرند و تصمیمات انسان می‌توانند تابعی از این موقعیت‌ها باشند. طی سال‌های اخیر شاهدیم که اقتصاد به تمام شئون زندگی بشری راه‌یافته و تبدیل به یک‌میزان برای سنجش سودمندی کنش و واکنش‌ها شده است. عرصه‌ی جرم‌شناسی و پیش‌گیری از جرم نیز مستثنا از این قاعده نبوده است.^۱

یکی از این جرائم غیر عمد جرائم ترافیکی (خلافی، جنحه و جنایت) است که به دلیل میزان تلفات انسانی تأمل‌برانگیز آن و هزینه‌های مالی ناشی از تلفات (نگاه اقتصادی به موضوع)، به شدت مورد توجه قرار گرفته است.^۲ تلاش‌ها به منظور کنترل نرخ این تلفات، به‌ویژه از طریق پیش‌گیری روزبه‌روز در حال افزایش است. البته بر مبنای همان اصول و نظریه‌های اقتصادی، این تلاش‌ها و اقدامات پیشگیرانه تا زمانی

۱- بر اساس نظریه‌ی نفع اقتصادی، تمام اقدامات، حتی پیگیری حقوق و تظلم خواهی مردم توسط دستگاه نظام عدالت کیفری از دریچه‌ی اقتصادی نگریسته می‌شود و در صورت داشتن توجیه اقتصادی، قابلیت پیگیری پیدا خواهد کرد.

۲- به دلیل وجود روش‌های مختلف برآورد هزینه، آمارهای متفاوت از میزان هزینه و ضررهای اقتصادی-اجتماعی در این حوزه شاهد هستیم؛ اما آنچه اهمیت دارد اینکه همه تکان‌دهنده هستند. برای مثال: طبق آمار (سال ۹۲)، روزانه بالغ بر ۳۲ میلیارد تومان ضرر اقتصادی در اثر تصادفات بر اقتصاد کشور تحمیل می‌شود. مرکز پژوهش‌های مجلس در آخرین گزارش (سال ۹۲) خود، از تصادفات جاده‌ای، برآورد کرده است که هزینه‌ی اقتصادی و اجتماعی تصادفات رانندگی حدود هشت درصد از تولید ناخالص داخلی است. هزینه مورد نظر در سال ۱۳۹۰ حدود ۵۱ هزار و ۹۱۰ میلیارد تومان بوده است. ر.ک. زاهد، فاطمه و رضائی ارجرودی، عبدالرضا. (۱۳۸۵). برآورد هزینه‌ی خارجی بخش جاده‌ای کشور بر محیط‌زیست اجتماعی (با تأکید بر تصادفات جاده‌ای)، نشریه‌ی علوم و فناوری محیط‌زیست، تهران: دوره‌ی هشتم، شماره‌ی ۳ و <http://alef.ir/vdcbag58rhw9p.uiur.html?280941>

وجاهت دارند که منافع حاصله، از هزینه‌های صورت گرفته بیشتر باشند و ما یک نقطه‌ی تعادل اقتصادی داشته باشیم (معیار، در منافع و مضار نیز، اقتصادی است).
پیش‌گیری وضعی یکی از انواع شیوه‌های پیشگیرانه است که با سخت‌سازی آماج، افزایش هزینه و ریسک ارتکاب به جرم، ضمن تغییر وضعیت و موقعیت موجود، مرتکب را به‌نوعی وارد یک معامله‌ی اقتصادی کرده و با توجه به بالا بودن ریسک و مضار حاصل از ارتکاب، وی را منصرف می‌کند. پیش‌گیری فنی، وضع قوانین و اعمال برخی محدودیت‌ها، اعطاء اختیارات به پلیس و کنشگران این عرصه؛ همگی می‌توانند از شیوه‌های پیش‌گیری وضعی باشند. به دلیل ماهیت عوامل خطر در بروز جرائم ترافیکی (راه، ناوگان حمل‌ونقل، وسیله‌ی نقلیه و ترابری و...) تحقق پیش‌گیری وضعی در این عرصه سخت و وابسته به منابع و رونق اقتصادی است.
در طرف مقابل می‌دانیم که غالباً پیش‌گیری وضعی وابسته به پلیس و کنش و واکنش او است؛ یعنی می‌توان گفت که؛ پلیس در صورتی می‌تواند در عرصه‌ی پیش‌گیری وضعی از جرائم ترافیکی موفق عمل کند که دو آورده‌ی: ۱- منابع مالی کافی (که از رونق اقتصادی ناشی خواهد شد) ۲- اختیارات قانونی کاربردی را در اختیار داشته باشد.

پیشینه پژوهش

وروایی و فتاحی (۱۳۹۵) تحقیقی پیرامون جایگاه پیش‌گیری وضعی در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ باهدف بررسی اقدامات قانون‌گذار در به‌کارگیری تدابیر پیش‌گیری وضعی انجام داده‌اند و در پژوهش خود پیش‌گیری وضعی در قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی بر اساس مدل کرنیش و کلارک در پنج محور شامل کاهش منافع حاصل از ارتکاب جرم، کاهش تحریک بزه‌کاران، افزایش خطر ارتکاب جرم، افزایش زحمت و تلاش ارتکاب جرم و حذف بهانه‌ها موردبررسی قرار داده‌اند و در نتیجه پیش‌گیری وضعی را قابل قبول و مفید دانستند، اما اقدامات قانون‌گذار را در حوزه‌ی پیش‌گیری غیر کیفری ضعیف دانسته و نظریاتی پیرامون همکاری دستگاه‌های مختلف برای این امر ارائه داده‌اند. بهنود (۱۳۹۶) برآورد هزینه کاهش ظرفیت عملکردی ناشی از جراحتهای ترافیکی در ایران را بررسی کرد. او رأی کمی سازی اثر کاهش ظرفیت عملکرد، اطلاعات موردنیاز برای محاسبه هزینه مربوط به آن شامل طبقه‌بندی شدت جراحات شاخص ظرفیت عملکردی در هر طبقه شدت جراحت، طول درمان، کل زمان متأثر

از کاهش ظرفیت عملکرد و هزینه جمع‌آوری‌شده، طبقه‌بندی و درصدهای آن‌ها را معین نمود.

شریفی و فتح‌الهی (۱۳۹۷) تحقیقی پیرامون بررسی شیوه‌های مؤثر پیشگیری از جرم در حیطة جرایم (تخلفات) راهنمایی و رانندگی انجام دادند و معتقدند کشورهای پیشرفته با پیشگیری اجتماعی از طریق فرهنگ‌سازی مردم کشور خود با جرائم رانندگی مقابله می‌کنند و پیشگیری کیفی نتیجه‌ی قابل‌قبول ارائه نمی‌دهد، در نتیجه به دنبال فرهنگ‌سازی، عدم اعمال مجازات‌های کیفی و قهرآمیز و به‌طور کلی گسترده کردن اقدامات پیشگیری اجتماعی در این خصوص پرداخته‌اند.

مبانی نظری

انواع پیش‌گیری (جرائم ترافیکی)

در یک تقسیم‌بندی کلی پیش‌گیری از جرم را می‌توان به پیش‌گیری پیش‌جنایی (پیش‌دستانه، قبل از بروز بزه، اولیه، ثانویه و ...) و پیش‌گیری پس‌جنایی (بعد از وقوع جرم، پیشگیری از تکرار جرم، عام و کیفی، ثالث و ...) تقسیم‌بندی کرد.

در مورد تحقیق حاضر می‌توان گفت منظور از پیش‌گیری پیش‌جنایی در واقع پیش‌گیری اولین است، قبل از آنکه شاهد وقوع هرگونه جرم ترافیکی باشیم. البته ممکن است این نوع پیش‌گیری در مواردی مجرای ورود بعد از بروز جرائم خلافی نیز داشته باشد. اینجا است که می‌توان از آن به پیش‌گیری دومین یاد کرد؛ با این استدلال که تخلفات موصوف از زمینه‌های بروز جرم بوده و به‌نوعی ریسک ارتکاب جرائم ترافیکی (جنحه و جنایات) در حال افزایش‌اند و ما با کنترل این شرایط و ریسک مربوطه به دنبال جلوگیری از جرائم خون‌بار ناشی از آن؛ یعنی تصادفات مرگ‌بار (جنحه و جنایت) هستیم. هرچند این وضعیت نسبت به خود جرائم خلافی پیش‌گیری پس‌جنایی و سومین محسوب می‌شود، چون ورود ما به دنبال بروز یک جرم خلافی بوده است.

در بروز جرائم ترافیکی از یک منظر، عوامل و کنشگران متعددی به شرح زیر نقش ایفا کنند که می‌توان از آن‌ها به‌عنوان فرصت‌های جرم یا حداقل فراهم آورنده‌های فرصت برای ارتکاب جرم یا تسهیل‌کننده‌ی بروز این فرصت‌ها (به‌عنوان محور تمرکز پیش‌گیری وضعی) یاد کرد:

- عامل انسانی (رانندگان، پلیس، مسافران، عابران پیاده، مدیران و مسئولین: تولیدات، واردات و صادرات خودرو و نیز عرصه‌ی ساخت و تجهیز زیرساخت‌ها)؛

وسایل نقلیه (خودرو)؛ زیرساخت‌ها (راه و...); قانون متری و اختیارات متناسب پلیس. پس به منظور تحقق پیش‌گیری از جرم (خصوصاً پیش‌گیری وضعی) در این عرصه توجه به امور یادشده امری ضروری است.

– مفهوم جرم ترافیکی و انواع آن

جرائم ترافیکی عبارت است از هر رفتاری (فعل یا ترک فعل) در حوزه‌ی عبور و مرور و حمل‌ونقل که قانون برای آن مجازات تعیین کرده باشد. این جرائم می‌توانند در هر یک از عرصه‌های: جاده‌ای، ریلی، هوایی، دریایی و حتی خارج از جو زمین حادث شوند. با کمک گرفتن از نحوه‌ی تقسیم‌بندی جرائم در ق.م.ع سابق نگارنده جرائم ترافیکی را به سه گروه جنایت، جنحه و خلاف تقسیم می‌نماید. در این میان جرائم جنائی در واقع حوادث و سوانح ترافیکی فرض شده‌اند که منجر به مرگ می‌گردند. نتیجه‌ی جرائم جنحه نیز جراحات جسمی کمتر از مرگ در نظر گرفته شده‌اند که گاهاً ضایعه‌ی وخیم‌تر از مرگ و معلولیت‌های شدید به دنبال دارند. جرائم خلافی نیز در واقع تخلفات موضوع قانون رسیدگی به تخلفات راهور (۱۳۸۹) و آئین‌نامه‌ی راهنمایی و رانندگی (تصویب‌نامه‌ی هیئت‌وزیران، ۱۳۸۴) هستند. این تخلفات به‌خودی‌خود صرفاً تخطی از قانون محسوب و گاهاً خسارات مادی به دنبال دارند، اما از آنجا که تقصیر (بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی، عدم رعایت نظامات دولتی و ...) محسوب شده و غالباً پیش‌زمینه‌ی بروز جرائم جنائی و جنحه می‌باشند و به‌نحوی که ارتکاب جنایت و جنحه بدون وجود تقصیر قبلی (جرائم خلافی) تقریباً غیرممکن است، از اهمیت ویژه برخوردار هستند. در این تحقیق منظور از جرائم ترافیکی، جنحه و جنایات جاده‌ای است؛ اما با توجه به اهمیت تشریح شده، قطعاً جرائم خلافی نیز به‌خودی‌خود تحت پوشش قرار داده خواهند شد.

سؤال‌های پژوهش

تحقیق حاضر به دنبال پاسخگویی به سؤالات زیر است:

۱ – رونق اقتصادی چگونه از طریق تأثیر در عوامل خطر جرائم ترافیکی در نرخ

۱- به‌موجب ماده ۱۴۵ ق.م.ا مصوب ۱۳۹۲ تحقق جرائم غیرعمدی منوط به احراز تقصیر مرتکب است. با توجه به این نص و متن ماده‌ی ۱۴۴ همین قانون پیرامون رکن معنوی جرائم عمدی، می‌توان گفت که عنصر معنوی جرائم غیرعمدی همان تقصیر است. از طرفی بنا به تبصره‌ی ماده‌ی ۱۴۵ تقصیر اعم از بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی است و مسامحه، غفلت، عدم مهارت، عدم رعایت نظامات دولتی و مانند این‌ها از مصادیق بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی محسوب می‌شوند. پس می‌توان نتیجه‌گیری و ادعا کرد که در واقع رکن معنوی جرائم ترافیکی (جنحه و جنایات) ارتکاب به تخلفات موضوع قوانین و آئین‌نامه‌های اشاره‌شده است.

آنها تأثیر می‌گذارد؟

۲ - پلیس چگونه با بهره‌گیری از رونق اقتصادی و اختیارات قانونی می‌تواند در پیش‌گیری وضعی از جرائم ترافیکی موفق باشد؟

اقتصاد و جرم

در کنار جرم اقتصادی و حقوق کیفری اقتصادی به‌عنوان یکی از شاخه‌های حقوق کیفری؛ با جایزه‌ی نوبل گری بکر به خاطر مقاله‌ی تأثیرگذارش در سال ۱۹۶۸ رشته‌ی مطالعاتی جدیدی تحت عنوان اقتصاد جرم - از زیرمجموعه‌ی اقتصاد حقوق - پا به عرصه‌ی وجود گذاشت که خود گرایشی از اقتصاد حقوق است. در این نگاه که از سوی اقتصاددانان مطرح شده است، فعالیت‌های مجرمانه به‌مثابه‌ی نوعی فعالیت اقتصادی دیده می‌شوند. مجرمان همانند فعالان اقتصادی، اشخاصی در نظر گرفته می‌شوند که در اقدامات مجرمانه‌ی خود، منافع و هزینه‌ی رفتارشان را می‌سنجند. از سوی دیگر، مطابق این نگاه در برخورد با رفتارهای مجرمانه باید منافع و هزینه‌های واکنش اجتماعی سنجیده شود و در صورتی که منافع واکنش (اعم از پیش‌گیری و کنترل و مقابله) بیش از هزینه‌های آن باشد، باید آن را اجرائی کرد. اقتصاد جرم به دنبال روش‌هایی است که هم‌زمان کارآمدی این اقدامات را به حداکثری رسانده و کمترین هزینه‌ها را به جامعه تحمیل کند و برای رسیدن به این هدف به دنبال نقطه‌ی تعادل - بین هزینه‌ها برای کنترل جرم، منافع ناشی از کنترل جرم و منافع جرم برای مجرمین - است.

از نظر هارولد ونیتر نویسنده‌ی کتاب اقتصاد جرم، در نگاه اقتصادی به جرم سه مفهوم اساسی وجود دارد: اول، چون جامعه‌ی عاری از جرم به منابع پرهزینه‌ای برای پیش‌گیری از جرم نیاز دارد، احتمالاً مقدار بهینه‌ی جرم از دیدگاه اجتماعی مفید است. دوم، اقتصاددانان عموماً به جرم به‌عنوان پدیده‌ای که جهان بدون آن بهتر می‌شد نمی‌نگرند. سوم، حذف همه‌ی جرائم از نظر فنی امکان‌پذیر نیست و حتی مهم‌تر از آن چنین کاری به خاطر هزینه‌های اساسی منابع برای پیش‌گیری از جرم مطلوب نیست.

اقتصاددانان معمولاً فرض می‌کنند مجرمان، افرادی معقول و منطقی هستند. به این معنا که هزینه‌ها و منافع رفتارشان را می‌سنجند. لذا می‌توان با سیاست‌های پیشگیرانه (غالباً پیش‌گیری وضعی که موجب تقویت آماج و سیبیل جرم و افزایش ریسک دستگیری ارتکاب جرم می‌شود) که احتمال دستگیری و محکومیت را تغییر

می‌دهند و شدت مجازات را تعیین می‌کنند، مانع ارتکاب جرم توسط آن‌ها شد. البته با مذاقه‌ی نظر به انواع تقسیم‌بندی مجرمین در خواهیم یافت که همواره فقط عده‌ی خاصی از مجرمین هستند که قبل از تحقق بزه به نتیجه‌ی کار اندیشیده و با محاسبه‌ی سود و زیان حاصله طبق یک برنامه‌ی قبلی دست به ارتکاب جرم می‌زنند (غالباً مجرمین به عادت و حرفه‌ای)^۱.

عدم رونق اقتصادی و فقر از طریق یک سری زیرشاخه‌ها و مؤلفه‌های مرتبط (بیکاری و اشتغال، میزان درآمد، قدرت خرید، تعداد اعضای خانواده، محرومیت اجتماعی، اعتیاد به انواع مواد مخدر و ...) بر نرخ جرائم تأثیر می‌گذارد.

در پایان این قسمت لازم است مجدداً یادآوری شود که هزینه‌های پیش‌گیری از جرم به‌خصوص پیش‌گیری اجتماعی و رشد مدار از منظر جرم‌شناسان و حتی اقتصاددانان نوعی سرمایه‌گذاری و تجارت سودمند با بازدهی بالا محسوب می‌شود. چه این‌که در بحث پیش‌گیری وضعی و خصوصاً در مورد جرائم ترافیکی نیز، چون تحقق امر به مؤلفه‌هایی چون: توسعه‌ی زیرساخت‌ها (راه‌ها و ناوگان حمل‌ونقل و ...)، تأمین فناوری‌های پیش‌گیری فنی وابسته است؛ این به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم موجب کاهش هزینه‌های جرم‌شناسی و ناشی از تلفات شده، با توسعه‌ی زیرساخت‌ها، ایجاد چرخه‌ی کار و تولید در عرصه‌ی فناوری و افزایش منابع حاصل از جرم‌ها موجب درآمدزایی و رونق اقتصادی جامعه خواهند شد.

رونق اقتصادی، پلیس و پیش‌گیری وضعی (موقعیت مدار) از جرائم ترافیکی
پیش‌گیری وضعی بر اشکال خاص جرم و بی‌نظمی متمرکز می‌شود و ساختار فرصت‌هایی که وقوع این جرائم و بی‌نظمی‌ها را افزایش می‌دهند، تحلیل می‌کند. این رویکرد تغییراتی در طراحی و مدیریت مکان‌ها ایجاد می‌کند تا بتوان با هزینه‌ی اقتصادی و اجتماعی کمتر، از وقوع جرم پیش‌گیری کرد (اقتصاد جرم و نقطه‌ی تعادل).

در حوزه‌ی جرائم ترافیکی نیز از آنجاکه این جرائم عموماً غیر عمد هستند، می‌توان گفت که عوامل فیزیکی، محیطی و موقعیتی (به‌عنوان موارد مورد تمرکز پیش‌گیری

۱- در جرم‌شناسی انواع تقسیم‌بندی مجرمین از منظرهای مختلف به چشم می‌خورد، اما یکی از نمونه‌های آن سیری است که توسط لومبروزو بنیانگذار جرم‌شناسی علمی شروع و توسط فری و گاروفالو تکمیل شد. اتریکو فری (۱۹۲۹-۱۸۵۶)، ایتالیا؛ در جرم‌شناسی عمومی پژوهکاران را به پنج دسته تقسیم کرده است: دیوانه، مادرزاد، به عادت، اتفاقی، احساسی. گاروفالو نیز با توجه به دو مؤلفه‌ی حالت خطرناکی و ظرفیت تطبیق‌پذیری مجرمین را قابل تقسیم‌بندی و تفکیک می‌داند.

وضعی) چه به صورت مستقیم یا غیرمستقیم؛ از طریق تأثیر بر عوامل خطر (انسان، راه و وسیله‌ی نقلیه) تأثیر جرم‌زایی بیش تری نسبت به عوامل فردی دارند و با دخالت و حذف این امور بهتر به پیش‌گیری نائل خواهیم آمد^۱، از این‌رو پیش‌گیری وضعی با بهره‌گیری از منابع اقتصادی و با تکیه بر اختیارات پلیس راهور در این عرصه ضمن حذف زمینه، موقعیت و فرصت ارتکاب این‌گونه جرائم، در مواردی نیز که وقوع بزه با تصمیم و تعمد قبلی ارتکاب جرائم خلافی یا حتی جنبه و جنایت همراه بوده؛ هزینه‌ی ارتکاب جرم را افزایش و با تأثیرگذاری بر این تصمیم فرد را منصرف می‌کند.

از آنجاکه تحقق پیش‌گیری وضعی، از جمله در مورد جرائم ترافیکی به شدت وابسته به اختیارات پلیس و منابع اقتصادی است، علت مستقیم و غیرمستقیم وقوع خیلی از این جرائم را می‌توان در ضعف و کمبود اختیار پلیس به منظور مداخلات پیشگیرانه‌ی وضعی جستجو کرد^۲.

به‌عنوان نمونه، مراسم سالپانه اربعین و بازگشت زوار از سفر به عراق موج عظیمی از جمعیت در شهر مرزی مهران، ساعت‌ها در انتظار ماشین برای انتقال آن‌ها به سایر شهرها می‌باشند، این در حالی است که صدها دستگاه انواع اتوبوس، مینی‌بوس و مسافربر شخصی و تاکسی خالی، برای اینکه نرخ کرایه را غیرقانونی افزایش دهند حاضر به سوار کردن مسافر نمی‌شوند. در مراجعه‌ی مردم، مأمورین نیروی انتظامی و پلیس راهور به‌صراحت از عدم اختیار ایشان در اجبار خودروها برای سوار کردن مسافر می‌گویند. در نتیجه خودروهای خالی ترافیک شهری را مسدود، جرائم ترافیکی و تصادفاتی را ایجاد و مردم نیز هم‌چنان در سرما سرگردان می‌مانند.

رونق اقتصادی، پلیس و پیش‌گیری فنی از جرائم ترافیکی

امروزه فناوری به تمام شئون زندگی بشری راه یافته است. در حوزه‌ی پیش‌گیری

۱- پیش‌گیری از جرم از طریق طراحی محیطی در واقع از طریق تجدید آرایش ساختار اصولی صحنه فیزیکی‌ای که جرم در آن به وقوع می‌پیوندد به دنبال پیش‌گیری، جابه‌جایی، غیرضروری و یا غیرممکن نمودن جرم است. ر.ک. رحمت، محمدرضا. (۱۳۹۰).

پیش‌گیری از جرم از طریق معماری و شهرسازی، تهران: انتشارات میزان، چاپ دوم: ۱۱۱.

۲- برابر تبصره‌ی سه ماده‌ی ۱۴ و ماده‌ی ۱۵ ق.ر.ت.ر، م ۱۳۸۹؛ پلیس راهور از طریق عضویت در شورای ترافیک و نیز اعلام تأثیر و تقصیر زیرساخت‌ها در تصادفات (موجب الزام متولیان از قبیل شهرداری و وزارت راه به پرداخت خسارت می‌شود) می‌تواند اعمال اختیار نموده و مستقیم و غیرمستقیم در عرصه‌ی پیش‌گیری فعال باشد (هرچند این اختیارات محدود و ناکافی می‌باشند). لازم به ذکر است بر اساس مواد ۲۱۱ و ۲۱۲ آئین‌نامه‌ی راهنمایی و رانندگی، مصوب ۱۳۸۴، هیئت‌وزیران؛ هرگونه عملیات اجرایی، راه‌اندازی و احیاناً انسداد تردد بایستی با هماهنگی پلیس راهور باشد.

وضع‌ی نیز شاهد رویکرد پیش‌گیری فنی یا فناورانه هستیم. در پیش‌گیری وضعی، انسان و فن‌آوری (فناوری پیشگیرانه) می‌توانند عوامل کنشگر باشند. تفویض اختیار به پلیس راهور برای تأمین، تجهیز و استفاده از این ابزار به طرّقی موجبات پیش‌گیری را فراهم می‌آورد:

- باسیاست‌های پیش‌گیری وضعی استفاده از ابزارهای فنی خیلی بهتر می‌توانیم سطح کنترل و پایش پلیس بر مردم را ارتقاء دهیم و در مورد ترازوی مجرم حسابگر ژرمی بنتام، کفه‌ی مضار را از کفه‌ی منافع سنگین‌تر کرده و با افزایش هزینه‌ی ارتکاب جرائم خلافی (افزایش احتمال جریمه، توقف، توقیف و ...) و به تبع آن جرائم جنحه و جنائی؛ فرد را به‌عنوان عامل انسانی تأثیرگذار در این جرائم^۱ (بختیاری و دیگران ۱۳۹۳: ۱۲) از ارتکاب منصرف کنیم.

- استفاده از سامانه‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری هوشمند کنترل، نظارت، ثبت تخلف، آمارگیری و تجزیه و تحلیل داده جهت انواع برنامه‌ریزی‌ها، از جمله: اجرائی کردن نظریات منبعث از جرم‌شناسی گذار از اندیشه به عمل^۲ (نجفی ابرنآبادی، هاشم بیگی ۱۳۹۳، ۴۲۲).

نظریاتی از قبیل: کنترل و نظارت شایسته بر گروه‌های عام و خاص (نظریه‌ی عدالت احصائی)^۳؛ نفی هرگونه مدارا با افراد متخلف و مجرم (نظریه‌ی نفی مدارا و تسامح صفر)^۴ (مقابله با هرگونه بی‌نظمی (نظریه‌ی پنجره‌های شکسته).

با استفاده از ابزارهای پیش‌گیری فنی بهتر می‌توان این سیاست‌ها را اجرائی کرد. استفاده از این ابزارها در مقایسه با نیروی انسانی باعث اتخاذ رویکردی عدالت‌محورتر نسبت به عموم شده و از اعمال تبعیض جلوگیری می‌شود و ضمن اعلام

۱- از یک منظر می‌توان جرائم ترافیکی را ناشی از کنش‌گری سه عامل: انسانی (انواع تخلفات و خطرآفرینی‌ها از قبیل سرعت و سبقت غیرمجاز، خواب‌آلودگی، مصرف مشروبات الکلی و ...)، خودروئی (ایمنی و استاندارد خودرو و ...) و محیطی (راه‌ها، زیرساخت‌ها، نور، آب‌وهوا و ...) دانست. البته به این عوامل می‌توان عامل اجرائی و قانونی را نیز اضافه کرد؛ اما غالب تحقیقات این سه عامل را تحت پوشش قرار داده‌اند. بر اساس تحقیقی که در کشور آمریکا در سال ۱۹۹۷ صورت گرفته، نقش عامل انسانی در بروز تصادفات ۵۷ درصد برآورد گردیده است. نقش عوامل محیطی ۳۴ درصد؛ که از این مقدار ۳۰ درصد مشترک بین محیط و انسان و تنها ۴ درصد به‌صورت مستقل وابسته به محیط بوده است

۲- نظریه پویایی جنائی (پویش جنایی) به مطالعه‌ی روابط و کنش‌های متقابل میان عواملی می‌پردازد که به‌واسطه‌ی پاره‌ای فرآیندها، گذار از اندیشه به عمل مجرمانه (به فعل درآوردن و برون‌ریزی اندیشه و طرح مجرمانه) را تحت‌الشعاع قرار می‌دهند

۳- هرچند مجرا و محوریت نظریه‌ی عدالت احصائی گروه‌های پرخطر و ریسک‌مدار است، اما در اینجا ضمن این علاوه بر این گروه‌ها، عموم مردم نیز تحت نظارت قرار می‌گیرند.

۴- بر اساس این نظریه هرگونه مدارا و مامشات با مجرم نفی شده و هر جرم، حتی کوچک‌ترین آن باید پاسخ (جریمه و مجازات) داده شود (فال کوم فیلی و دیوید سیمین).

پیغام برخورد و تنبیه برای همه به خصوص رانندگان ریسک‌مدار و قانون‌گریز، موجبات تشویق رانندگان قانون‌مدار به ادامه‌ی قانون‌مداری را نیز فراهم خواهد آورد.

- کنترل سطح ایمنی خودروها و نقایص فنی احتمالی آن‌ها در زمان تولید، خرید و فروش، عرضه، واردات، صادرات و استفاده.

- نمونه‌ی دیگر کاربرد پیش‌گیری فنی می‌تواند تجهیز خودروها به قطعات و ابزارهای ایمنی‌بخش و خنثی‌کننده‌ی ریسک و وسایل نقلیه در شرایط عادی و بحرانی (تصادفات) باشد. برای مثال:

نسل جدید ترمزهای ABS و پیشرفته‌تر از آن، کمربندهای ایمنی هوشمند، انواع کیسه‌های هوا، انواع آژیرهای هشدار خطر برای راننده و ...، انواع چراغ‌های اعلام خبر و خطر، سرعت بند و سرعت‌سنج‌ها که به صورت هوشمند بتوانند بسته به شرایط راه، آب‌وهوا، مهارت راننده و ... میزان سرعت مجاز را تعیین کرده و به راحتی اجازه‌ی تجاوز از آن را ندهند، نسل جدید لاستیک‌های مقاوم به سرما و گرما و فشار، برف پاک‌کن‌ها و انواع زنجیر چرخ، سیستم‌های هوشمند دارای قابلیت تشخیص خواب‌آلودگی و خستگی راننده و ... همه از نمونه‌ی این تجهیزات می‌باشند.

- ساخت و عرضه‌ی وسایل نقلیه‌ی هوشمند دارای قابلیت تشخیص و خنثی‌سازی خطر (استفاده از این فناوری خودروهای بدون راننده، در کنار ساخت راه‌های هوشمند این امکان را می‌دهد که شما انواع خطرات موجود، در انواع راه‌های برفی، یخی، کوهستانی و ... را به سهولت تشخیص دهید).

- بهره‌گیری از سخت‌افزارها و نرم‌افزارهای هوشمند ترافیکی به منظور ایجاد بانک‌های اطلاعاتی مرتبط و کمک

به اجرای طرح‌های عبور و مرور^۱. به عنوان نمونه:

بانک اطلاعاتی رانندگان متخلف و نمرات منفی آنان؛ بانک اطلاعاتی جامع تصادفات و ثبت و دسترسی به اطلاعات تصادف از قبیل زمان، مکان، کیفیت، نوع وسیله‌ی

۱- انواع ماینورینگ، دوربین‌های مدار بسته و باز، تردد شمارها، نرم‌افزارهای تجزیه و تحلیل آماری و ... می‌توانند پلیس را در عرصه‌ی کنترل، نظارت، برنامه‌ریزی و حضور به موقع در صحنه کمک‌کار باشد. چه اینکه اطلاعات به دست داده شده از این طریق در سایر ارکان حاکمیتی، مدیریتی و تصمیم‌گیری کلان سیاسی - امنیتی - اجتماعی - فرهنگی - آموزشی و ... بسیار کمک‌رسان می‌تواند باشد. همچنین در عرصه‌ی حین و پسا جنائی و کشف جرم و دستگیری مجرم بسیار حائز اهمیت است. بر اساس تبصره‌ی ماده‌ی ۲۴ ق.ت.ر، م ۱۳۸۹ تعمیر و نگهداری این وسایل با توجه به محل استقرار مربوطه به عهده‌ی شهرداری‌ها و وزارت راه و ترابری است. ر.ک. ماده‌ی ۲۸ و ۲۹ همان قانون در خصوص وظیفه‌ی پلیس راهنمایی و رانندگی پیرامون ایجاد پایگاه رایانه‌ای و ... در سراسر کشور.

نقلیه، میزان خسارات جانی و مالی به منظور تجزیه و تحلیل و برنامه‌ریزی درست (استفاده از این فناوری‌ها چه به صورت مستقیم و غیرمستقیم، در ارائه‌ی بانک‌های اطلاعاتی آماری و تجزیه و تحلیل داده‌ها؛ و از طریق کمک در ارائه‌ی طرح‌های ترافیکی کارآمد، واجد اهمیت پیشگیرانه است؛ چراکه با افزایش قابلیت پیش‌بینی، قدرت تصمیم‌گیری در لحظه و کاهش زمان حضور در صحنه در امور ترافیکی سهم به‌سزایی در کاهش مرگ‌ومیرها و هزینه‌های ناشی از امر را داشته و مانع اتلاف وقتِ عموم و خصوص مردم به‌عنوان بزرگ‌ترین سرمایه، در ترافیک‌های سنگین درون و برون‌شهری خواهد شد). اعمال محدودیت تردد برای وسایل نقلیه با شماره پلاک‌های خاص (طرح زوج و فرد)؛ هزینه‌دار کردن ورود به خیابان و جاده‌های خاص (فروش کارت پارک و پرداخت عوارضی)؛ یک‌طرفه کردن یا ممنوعیت ورود به برخی جاده و خیابان‌ها در ساعات مشخص و اوج ترافیک (مثلاً ممنوعیت ورود خودروهای شخصی به برخی خیابان‌ها یا یک‌طرفه کردن محور چالوس در ایام تعطیلات) و ... علاوه بر مصادیق اشاره‌شده در طول مباحث، در زیر برخی از این ابزارهای فناوری‌ها که بیشتر رویکرد کنترل‌گرانه و نظارتی دارند، مورد اشاره قرار می‌گیرند. برای مثال:

- استفاده از چراغ‌های راهنمایی هوشمند که با برآورد میزان بار ترافیکی تغییر رنگ نشان می‌دهند؛ استفاده از دوربین‌های هوشمند تشخیص فاصله‌ی طولی و عرضی خودروها از همدیگر و نیز حرکت بین خطوط به‌منظور ثبت و جریمه‌ی این تخلفات و پیش‌گیری از تصادفات ناشی از این تخلف؛ استفاده از انواع دوربین‌های مداربسته و مدارباز؛ بهره‌گیری از انواع ردیاب‌ها، جی‌پی‌اس و جی‌پی‌آر.اس‌ها، برای اطلاع از موقعیت مکانی و سرعت وسایل نقلیه، به‌خصوص در وسایل نقلیه عمومی و ترانزیتی؛ استفاده از انواع دوربین‌های سرعت‌سنج؛ استفاده از فن‌آوری شبیه‌جعبه سیاه هواپیما در خودروها (حداقل در خودروهای عمومی و باری) برای ثبت و ضبط اعمال و اقدامات راننده؛ تهیه و استفاده از دوربین‌های تشخیص مسافر و بار اضافی، نیز استفاده‌ی غیرمورد معمول از وسیله نقلیه (باری به‌جای مسافری و برعکس)؛ استفاده از دوربین‌های دارای قابلیت ثبت سرعت و تخلف در تاریکی شب؛ استفاده از دوربین‌های

تشخیص و ثبت تخلفات عابران پیاده^۱ در کنار استفاده از فن آوری تشخیص هویت افراد از طریق عنبیه‌ی چشم^۲ و برخورداری از بانک‌های اطلاعاتی کامل^۳؛ بهره‌گیری از دوربین‌های تشخیص برگه‌ی معاینه‌ی فنی، حرکت بین خطوط، تشخیص کمربند ایمنی و

رونق اقتصادی، پلیس و افزایش قدرت خرید مردم در تأمین وسایل نقلیه‌ی ایمن

بی‌شک در پژوهش حاضر، رونق اقتصادی از طریق افزایش قدرت خرید مردم به صورت مستقیم بر دو عامل آخر تأثیر دارد. هرچند عامل اول نیز به صورت غیرمستقیم تأثیر خواهد پذیرفت.

تعداد قابل توجهی از کشته و مصدومان حوادث ترافیکی به صورت مستقیم و غیرمستقیم به علت استفاده از وسایل نقلیه و قطعات غیر ایمن و غیراستاندارد است. این ضعف دستگاه‌های متولی در احراز استاندارد و ایمنی تولیدات و واردات را می‌رساند^۴؛ اما قضیه به اینجا ختم نمی‌شود؛ در خیلی از موارد عامه‌ی مردم با اطلاع از غیر ایمن بودن وسیله یا قطعه، آن را تهیه می‌کنند؛ زیرا به دلیل قیمت ارزان تر این وسایل و قطعات به نسبت موارد مشابه استاندارد و ایمن؛ و نیز قدرت خرید پائین تر، قادر به خرید موارد استاندارد نمی‌باشند. برای مثال دیده شده فرد به خاطر اختلاف قیمت اندک حاضر شده خودرو بدون کیسه‌ی هوا، با ترمزهای معمولی (نه ABS و مدل‌های پیشرفته‌تر)، یا بدون سیستم‌های هشداردهنده‌ی هوشمند تهیه می‌کند؛ یا

۱- به گزارش مورخه‌ی ۱۳۹۲/۲/۲۲ روزنامه‌ی جام جم، عابران پیاده ۲۸ درصد از آمار مرگ‌ومیر جرائم ترافیکی را به خود اختصاص می‌دهند. درصد معتابه‌ای نیز خود مقصر می‌باشند. این آمار در کنار آمار جرائم خلافی بی‌شمار عابران، ایجاب می‌نماید که اختیارات لازم در خصوص جریمه و مجازات ایشان به عنوان متخلف و مجرم به پلیس داده شود. مستنبط از مواد ۱، ۲۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و بر اساس کد ۲۰۷۳ از دفترچه‌ی کد جرائم پلیس راهور، امکان صدور قبض جریمه تا ۵۰ هزار تومان را برای عابران پیاده توسط این پلیس ممکن گردیده که متأسفانه به عللی از جمله مهیا نبودن زیرساخت‌ها اجرائی نگردیده.

۲- می‌دانیم که نقوش عنبیه‌ی چشم انسان در هر فرد، خاص خود است. ر.ک. گودرزی، فرامرز و کیانی، مهرزاد (۱۳۹۱). پزشکی قانونی، تهران: انتشارات سمت، چاپ نهم: ۱۱۱ الی ۱۳۲.

۳- با وجود بانک اطلاعاتی و هویتی جامع، نیز برخورداری از فناوری و دوربین‌های تشخیص عنبیه‌ی چشم از راه دور؛ می‌توان با استفاده از دوربین‌های تشخیص و ثبت تخلفات افراد نسبت به کنترل و نظارت رفتار ترافیکی ایشان اقدام کرد؛ مثلاً با تشخیص هویت راننده به جای جریمه‌ی ماشین به جریمه‌ی فرد پرداخته و حتی در مواردی هم که خودرو متواری می‌شود و پلیس در صحنه حضور ندارد نسبت به منظور نمودن جریمه و نیز نمره‌ی منفی برای راننده اقدام نمود.

۴- طی سال‌های گذشته شاهد حوادث مرگ‌بار برای اتوبوس‌های اسکانیای وارداتی بودیم. در رسیدگی‌های کارشناسی علت آن نقص و ضعف ایمنی و استاندارد (سیستم برق‌رسانی) اعلام شد. این در حالی بود که هزاران دستگاه از این نوع وسیله نقلیه بدون هیچ نظارتی وارد کشور و شماره‌گذاری نیز شده بود.

به دلیل ضعف مالی به خود اجازه داده از وسایل نقلیه‌ی باری به جای سواری یا برعکس استفاده کند؛ یا خودروهای شخصی و عمومی را به صورت ظرفیت مضاعف سوار شود.

علی‌رغم هشدارهای پلیس، تولید خودروهای غیر ایمن و غیراستاندارد به شدت در حال افزایش است و بیشترین تخلفات (جرائم خلافی) و آمار کشته و زخمی‌های تصادفات (جرائم جنحه و جنائی) را به خود اختصاص می‌دهند. البته نسبت تعداد و استفاده‌ی آن در قیاس با سایر انواع خودروها را نیز باید در نظر گرفت.

به نظر می‌رسد برخلاف ظاهر قضیه و اختیار پلیس در عدم شماره‌گذاری این وسایل نقلیه (به‌عنوان تنها اختیار پلیس در این زمینه)، عملاً پلیس قادر به اعمال این اختیار نیست. از یک طرف با انواع فشارهای سیاسی، اقتصادی، رسانه‌ای؛ و از طرف دیگر به دلیل ضعف اقتصادی و قدرت خرید پائین عموم، با فشار افکار عمومی و جامعه و هجمه‌ی مردم برای خرید این خودروها مواجه است. پس می‌طلبد در این راستا به دنبال راه چاره‌ی مناسب و اختیار کارآمد برای پلیس باشیم.

هرچند این مؤلفه در دایره‌ی شمول پیش‌گیری فنی می‌گنجد، اما به جهت اهمیت موضوع سعی شد در یک بخش جداگانه تشریح شود.

۱- رونق اقتصادی، پلیس و پیش‌گیری از جرائم ترافیکی از طریق توسعه‌ی زیرساخت‌ها

اصطلاح زیرساخت، در واقع مجموعه‌ای از عوامل (وسیله) است که تحقق یک موضوع (هدف) را تسهیل می‌کنند. در عرصه‌ی جرائم ترافیکی و پیش‌گیری از آن نیز زیرساخت‌ها شامل مجموعه‌ی عوامل انسانی، محیطی، اقتصادی، قانونی و اجرائی است که عبور و مرور را تسهیل و زمینه پیش‌گیری از جرائم ترافیکی را فراهم می‌آورند؛ و این می‌تواند کل مباحث مطروحه‌ی پژوهش را در برگیرد؛ اما به دلیل لزوم جزئی‌نگری و پردازش موشکافانه و اختصاصی به مباحث، سعی شده در این قسمت صرفاً دو مسئله‌ی راه‌ها و ناوگان‌های حمل‌ونقل (درون و برون شهری)؛ و تأثیر آن‌ها بر موضوع مقاله بررسی شود. چراکه این دو به صورت مستقیم و بدون واسطه بر موضوع پژوهش حاضر تأثیر می‌گذارند و نیز از آن (رونق اقتصادی) تأثیر می‌پذیرند.

۱-۱ راه‌ها

همواره ساخت و توسعه‌ی راه‌ها، ایجاد شبکه‌ی یکپارچه‌ی مواصلاتی در این زمینه و اتصال آن به شبکه‌ی راه‌های بین‌المللی به شدت نیازمند منابع مالی است؛ اما

درعین حال نیز از شاخص‌های توسعه‌یافتگی محسوب می‌شده است. صرف‌نظر از بحث تبادل فرهنگی، درواقع راه‌ها از طریق تسهیل تبادلات تجاری و صنعتی (با استفاده از وسایل نقلیه و شبکه‌ی ترانزیت) زمینه‌ی رونق اقتصادی جوامع را چه در سطح ملی و چه بین‌المللی فراهم می‌آورند؛ اما در بحث عبور و مرور؛ حجم تردد، کیفیت و سرعت مجاز تردد و رانندگی، نوع تردد وسایل نقلیه، حجم بار قابل تردد، ساعات تردد، نقاط حادثه‌خیز و تقریباً تمامی ویژگی‌های انواع تردد بسته به کمیت و کیفیت راه‌های موجود (درون و برون‌شهری) است. از آن طرف این ویژگی‌ها است که بر نرخ جرائم ترافیکی و در نتیجه آمار مرگ‌ومیر اثر خواهد گذاشت.^۱

برای تحقق پیش‌گیری از جرم، از طریق ساخت و توسعه‌ی راه‌ها- درون و برون‌شهری به‌عنوان عوامل محیطی- باید در جهت حذف عواملی که به‌عنوان عامل جرم‌زا در این زمینه عمل می‌کنند قدم برداشت. ضمن اینکه این موضوع در خصوص محورهای درون‌شهری و خیابان‌کشی‌ها بسیار تخصصی‌تر و میان‌رشته‌ای‌تر شده و لزوم جلب مشارکت کارشناسان عرصه‌ی معماری، طراحی، شهرسازی، ترافیک، جرم‌شناسی، پلیسی، راه‌داری و... به‌منظور تعیبه و احداث خیابان‌های دارای ویژگی‌های لازم (تقویت‌کننده‌ی آماج و حذف‌کننده‌ی فرصت‌های جرم ترافیکی) امری ضروری است.

علاوه بر موارد اشاره‌شده، طراحی راه‌ها و کوچه و خیابان‌ها، معماری و مبلمان شهری، نحوه‌ی جانمایی مبلمان و ترافیک شهری و برون‌شهری، طراحی و جانمایی درست انواع مؤلفه‌های راه و ترافیک از قبیل میدان، بریدگی، دوربرگردان‌ها و ... همه از ویژگی‌های راه‌ها می‌توانند باشند که درصدی از نرخ جرائم ترافیکی وابسته به آن‌ها است، اما در زیر سعی شده برخی ویژگی‌های راه‌ها (عوامل محیطی) که به نظر بیشترین تأثیر را بر نرخ جرائم ترافیکی دارند، در قالب کیفیت راه تشریح شوند:

۱-۱-۱ کیفیت راه

قطع به‌یقین کیفیت راه (رنگ‌آمیزی و خط‌کشی درست و مناسب جاده و خیابان‌ها، علامت‌گذاری، خط‌کشی، نشانه‌گذاری، نورپردازی، شانه‌ی راه و...) به‌طور مستقیم از

۱- به گزارش یورو نیوز ۳۰ تا ۴۰ درصد جاده‌های ایران کوهستانی هستند. سرهنگ نادر رحمانی رئیس وقت مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک پلیس راهور ناجا بالغ بر ۴۹ درصد تصادفات سال ۱۳۹۵ را ناشی یا موجب واژگونی اتومبیل می‌داند [نقش جاده و ویژگی‌هایی همچون: سطح جاده، کیفیت مربوطه، آسفalte و غیر آسفalte بودن جاده، نحوه‌ی حاشیه‌گذاری و ایمن‌سازی محور برای زمان خروج وسیله از محور، تعیبه‌ی شانه‌ی و پارکینگ در حاشیه‌ی جاده، کوهستانی و نزدیک بودن جاده به دره، گردنه‌ای بودن محور و ... همه از عوامل تعیین‌کننده در واژگونی خودرو می‌باشند]. (<http://www.entekhab.ir/fa/news/265391>)

رونق اقتصادی نشئت می‌گیرد. از طرفی نیز این امر در پیش‌گیری از جرائم ترافیکی و میزان خسارات جانی و مالی احتمالی وارده به کنشگران این عرصه اثرگذار است؛ این تأثیر بر اقتصاد خانوارها و جامعه دارد و اما نقش پلیس در این عرصه چیست؟ با اعطا اختیارات لازم قانونی، پلیس می‌تواند به‌عنوان عامل نظارتی و حلقه‌ی واسط عمل کند؛ چراکه گشت‌زنی و تردد ۲۴ ساعته‌ی پلیس در محورهای سبب می‌شود به‌راحتی نواقص و کاستی‌های موجود راه‌ها را احصاء و در صورت وجود قدرت الزام‌آوری؛ ضمن ابلاغ موارد به دستگاه‌های متولی، در راستای الزام ایشان به رفع نواقص و ضعف‌های موجود قدم بردارند. البته باوجود رونق اقتصادی و منابع مالی است که الزام دستگاه‌ها توسط پلیس محل پیدا می‌کند. در غیر این صورت تکلیف ما لا یطاق است. نوع راه (آسفالته، شوسه، بزرگراه، آزادراه و ...)، زیرسازی و روسازی مناسب را برخی عوامل هستند که می‌توانند از طریق تأثیر بر کیفیت راه در پیش‌گیری از جرم و رونق اقتصادی اثرگذار باشند. در ادامه این مؤلفه‌ها مورد اشاره مختصر قرار می‌گیرند:

الف) نقاط حادثه‌خیز^۱ (حادثه‌ساز)

اخبار متفاوت از کمیت و کیفیت نقاط حادثه‌خیز راه‌های کشور وجود دارد. اخیراً از شناسایی تا ۳۰۰۰ هزار نقطه خبر رسیده است (هرچند جدای از بحث شناسایی، از وجود تا ۱۷۰۰۰۰ نقطه‌ی حادثه‌خیز در راه‌های کشور نیز خبر به گوش می‌رسد)؛ اما می‌توان گفت با احتساب راه‌های فرعی و شوسه قطعاً این آمار بیش‌تر است و این رقم معمولاً با توجه به آمار و شدت تصادفات به وقوع پیوسته در محل تعیین و اعلام می‌شود. اگر ویژگی‌های ذاتی خود راه (درجه‌ی پیچ، شیب‌محور و غیره) به‌علاوه‌ی وضعیت و شرایط حاکم بر نقاط یادشده (نور، درجه‌ی حرارت، آب‌وهوای محل، علائم راهنمایی و رانندگی، حاشیه‌گذاری، دوربرگردان‌ها، عبور راه از میان مناطق مسکونی-تجاری-رفاهی، پل، کیفیت و کمیت سرعت‌گیرها) را در نظر بگیریم، قطعاً

۱- نقاط حادثه‌خیز باید در مکان‌های دارای شناسنامه‌ی تصادفات که در آن‌ها تعداد تصادفات قابل شمارش و سرشماری است مشخص شوند و این بر اساس آمار ثبت‌شده در آن مکان به‌خصوص صورت می‌پذیرد. برای مثال در فلاند، مکانی به طول ۱۰۰ متر که در سه سال اخیر حداقل سه تصادف ثبت‌شده داشته باشد نقطه‌ی حادثه‌خیز محسوب می‌شود (ظفری، ۱۳۹۱: ۱۴ و ۱۸).

این آمار خیلی نجومی تر خواهد شد^۱.

متأسفانه حتی در طراحی هندسی ساخت و احداث راه‌های برون و درون‌شهری جدید نیز این امر مغفول واقع و بعضاً شاهد وجود این نقاط هستیم^۲. پس می‌طلبید عزم ملی و جدی در این راستا به کار گرفته‌شده، ابتدایه‌ساکن با استفاده از الگوی مناسب نسبت به شناسایی این نقاط اقدام شود، سپس در قالب قانون، اختیار لازم و محوری برای الزام دستگاه‌های متولی (وزارت راه و شهرداری‌ها) در اصلاح و حذف این نقاط به پلیس اعطا شود. ضمن اینکه در احداث راه‌ها، خیابان‌های برون و درون‌شهری جدید می‌توان به‌صورت قانون‌مند، اختیار اظهارنظر را به کارشناسان امر، از قبیل پلیس راهور، شهرسازی، ترافیکی و... اعطا؛ و لزوم تبعیت از نظر ایشان را برای متولیان امر مقرر نمود.

ب) راه‌های هوشمند

این عامل راه به‌علاوه‌ی شرایط و وضعیت محیطی و آب‌وهوایی؛ علتِ درصد قابل توجهی از این جرائم را به خود اختصاص می‌دهد. برای مثال در محورهای برفی و کوهستانی با آب‌وهوای بورانی (برف و کولاک)، یا خیابان‌های یخی معمولاً شاهد بروز تصادفات زنجیری با تلفات زیاد هستیم یا در محورهای کویری با بروز طوفان و بادهای کویری به عللی از قبیل کاهش دید، ناظر خروج وسایل نقلیه از محور و تلفات ناشی از آن هستیم. پس با ابداع و اختراع و استفاده از راه‌های هوشمند دارای سیستم‌های اطلاع‌رسانی یکپارچه و مدرن قطعاً خواهیم توانست مراتب پیش‌گیری درصد قابل توجهی از این جرائم را محقق و آمارهای موجود را کاهش دهیم. بسان سایر زمینه‌ها، در عرصه‌ی راهداری نیز می‌بینیم که علم به فناوری ساخت راه‌های هوشمند دست‌یافته، هرچند ممکن است در حد آزمایشگاهی باشد؛ اما قطعاً با سرمایه‌گذاری و کار روی چنین پروژه‌های تعریف‌شده‌ای به نتیجه مطلوب خواهیم رسید، نمونه‌ی این فناوری‌ها می‌تواند: ساخت راه‌های هوشمندی که قابلیت تنظیم

۱- البته باید توجه داشت، همان‌طور که اشاره شد بروز و ظهور این نقاط به خیلی عوامل دیگر بستگی دارد. برای مثال کوهستانی بودن یا کویری بودن راه، انعقاد راه در حاشیه‌ی دریا، پر نگاه، یا جنگل‌ها، با عبور آن از مناطق مسکونی و الی آخر. در خیلی از موارد رفع این نقاط نیاز به هزینه‌های گزاف دارد، یا امکان رفع این نقاط موجود نیست، مگر آنکه راه را کلاً تغییر داد که این نیز متضمن صرف هزینه‌های سرسام‌آور است. اینجاست که مجدداً مسئله‌ی اقتصاد و نقطه‌ی تعادل بین منافع و مضار (هزینه‌ها) پیش می‌آید.

۲- بر اساس مقاله‌ای تحت عنوان «مرخصی به مرگ جاده‌ای» که در جولای سال ۲۰۱۳ در کشور انگلیس به چاپ رسید. ۲۷ درصد از آمار ۳۸ هزار و ۵۸۸ نفری کشته‌های سال ۲۰۰۶ ایالات متحده‌ی آمریکا بر اثر تصادفات درون قوس و پیچ‌های جاده‌ای به وقوع پیوسته است.

درجه‌ی حرارت سطح راه را داشته باشند (این کار علاوه بر اینکه با جلوگیری از یخ‌زدگی محور در آب‌وهوای سرد مانع از تصادفات ناشی از این عامل می‌شود، در آب‌وهوای گرم نیز با خنک نگه‌داشتن سطح محور و لاستیک خودروها مانع حوادث ناشی از ترکیب‌دهی لاستیک خودرو و بروز تلفات خواهد شد).

تعبیه‌ی سیستم‌های هوشمند سراسری یکپارچه در راه‌ها که قابلیت دسترسی، استفاده و ارائه‌ی برخط اطلاعات سازمان‌های مرتبط، از جمله هواشناسی و غیره را به کنشگران ترافیکی (پلیس، مسافر، راننده و ...) بدهد (راه بتواند پس از قرار گرفتن وسیله‌ی نقلیه بر سطح آن اطلاعات مربوط به نحوه‌ی عملکرد آن را اخذ و پس از یک تجزیه و تحلیل داده‌ای آن را در قالب اعلام‌ها و هشدارها- وضعیت خودرو- در اختیار کنشگران این عرصه از قبیل راننده، مسافر، پلیس و غیره قرار دهد یا اینکه برای مثال قابلیت ثبت و ضبط تخلفات هر وسیله‌ی نقلیه را در مرکز داده‌ای خویش داشته باشد. با این کار به یقین از طریق تأثیر بر کنش و واکنش کنشگران ترافیکی و نحوه‌ی تصمیم‌گیری ایشان درصد قابل توجهی از جرائم ترافیکی را به پیش‌گیری نائل خواهیم آمد.

پ) حاشیه‌سازی امن

حاشیه‌سازی مناسب راه‌ها و تجهیز آن به: نرده، پل‌های عابر پیاده، گارد ریل، بلوک سیمانی، انواع امکانات توقفی، استراحتی، اقامتی موقت و ... قطعاً نیازمند صرف منابع اقتصادی است؛ اما باید توجه داشت که درآمدزایی برخی از این امکانات و اقدامات (مراکز اقامتی و رفاهی) و تأثیر آن‌ها در توسعه‌ی صنعت توریسم به‌زودی علاوه بر جبران هزینه‌های صورت گرفته به سودآوری نیز می‌انجامد. توجه به حاشیه‌سازی درست راه‌ها می‌تواند به صورت مستقیم و غیرمستقیم مؤثر باشد:

فراهم آوردن امکان استراحت برای رانندگان خسته و خواب‌آلوده^۱ (اکبری و دیگران ۱۳۹۲)؛ ...؛ ایجاد امکان توقف اضطراری برای خودروها (در مواردی چون نقص فنی خودرو، حمله ناگهانی فیزیکی و روحی به راننده یا سرنشینان و ...) و در امان بودن

۱- به گزارش خبرگزاری مهر در تاریخ ۱۳۹۴/۵/۲۰ از زبان سردار سید تیمور حسینی رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی وقت تهران بزرگ: تحقیقات نشان داده خستگی راننده عامل ۴۰٪ تصادفات و به‌طور خاص مسبب ۶۰٪ تصادفات جاده‌ای بوده است (<http://mehrnnews.com/news/2889618>). ضمن اینکه خطر تصادفات وابسته به خستگی هنگام شب، ۱۰ برابر است. بر اساس اعلام اداره‌ی حمل و نقل ایالت متحده‌ی آمریکا در سال ۲۰۰۰، رانندگی همراه خواب‌آلودگی ۴ برابر، خطر تصادف رانندگی را افزایش می‌دهد.

ایشان از برخورد دیگر خودروهای در حال عبور؛ تعبیه‌ی مکان مناسب برای مسافران و در امان بودن ایشان از خطر برخورد وسایل نقلیه؛ پیش‌گیری از برخورد خودروهای احتمالی تصادفی به عابران پیاده‌رو و مغازه‌ها در تصادفات درون‌شهری؛ پیش‌گیری از انتقال و توسعه‌ی تصادفات به لاین‌های مقابل و افزایش تلفات؛ تقویت آماج جرم در خصوص تصادف با عابرین پیاده و پیش‌گیری از مرگ‌ومیر ایشان (می‌دانیم که خیلی از تصادفات ناشی از برخورد خودروها با عابرین پیاده در حاشیه‌ی راه‌ها است. از طرفی با توجه به این که قریب به ۲۸ درصد مرگ‌ومیرها در جرائم ترافیکی به عابرین پیاده اختصاص دارد، یکی از اقدامات به‌منظور حمایت از ایشان - به‌عنوان آماج جرم - می‌تواند حاشیه‌سازی درست راه‌ها باشد).

البته بر اساس برخی آمارهای موجود میزان تصادفات در این نقاط از راه‌ها به نسبت بیشتر است: نقاطی از راه‌ها که از مناطق کارگاهی، سکونت‌گاهی یا حتی نزدیک به مجتمع‌های خدماتی رفاهی با ظرفیت تجمع افراد زیاد عبور می‌کند. پس می‌طلبید در حاشیه پردازی راه‌ها، ساخت‌وسازهای قانونی و غیرقانونی مربوطه و احداث مراکز خدماتی رفاهی کمال دقت را معمول داشت. می‌توان در این خصوص مشاوره و کسب نظر کارشناسان راهور و راهداری و رعایت این نظرات را به‌صورت قانون‌مند الزامی کرد.

ت) علائم راه

تابلوهای راهنمایی و رانندگی به‌عنوان بخشی از تجهیزات کنترل ترافیک نقش ایمن‌سازی سواره راه‌ها و هدایت هر چه‌بهرتر رانندگان را به عهده‌دارند. این تابلوها از نظر شکل هندسی، کاربرد و رنگ به گونه‌های زیر تقسیم می‌شوند:

- تابلوهای حکم‌کننده و بازدارنده؛

- تابلوهای خطر یا هشداردهنده؛

- تابلوهای اخباری اطلاعاتی.

وقتی سخن از تأثیر راه به میان می‌آید منظور جاده با همه‌ی امکانات کمی و کیفی آن است.

باید گفت وقتی سخن از نرخ تأثیر کنشگران سه‌گانه (راه، انسان و وسیله‌ی نقلیه) به میان می‌آید، تابلوهای راهنمایی و رانندگی به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم در ضریب اثرگذاری دو عامل خطر انسانی و جاده مؤثر هستند. در تحقق موضوع راه‌های هوشمند نیز توجه به علائم راهنمایی و رانندگی یکی از مهم‌ترین عوامل است.

درواقع این تابلوها زبان گویای پلیس و جاده برای راننده در ترسیم و به تصویر کشیدن نقشه راه بوده و نیز تعیین کننده کیفیت رانندگی ایشان هستند. با توجه به اینکه تأمین، تعبیه و نصب این تابلوها وظیفه‌ی وزارت راه و شهرداری‌ها است، لزوم وجود اختیار قانونی برای پلیس در این زمینه و نیز تلاش برای توزیع همگون آن‌ها در تمامی راه‌ها ضروری می‌نماید.

ث) نور

دید نامناسب یک عامل خطر کلیدی است. بر اساس آمارها بیشترین فراوانی تصادفات مربوط به غروب و سپس شب است^۱. صرف‌نظر از بحث خستگی پایان روز، عامل اصلی در بروز چنین حوادثی را می‌توان در دید ناکافی دانست. دو عامل اثرگذار در تحقق این امر به‌منظور پیش‌گیری از جرائم ترافیکی ناشی از دید ناکافی می‌توان برشمرد:

اول - وجود منابع مالی (رونق اقتصادی) به‌منظور نورپردازی مناسب معابر درون و برون‌شهری.

دوم - لزوم توجه به سیستم روشنایی سالم و استاندارد خودروها (انواع چراغ‌های مه شکن، راهنما، نوربالا و پائین، خطر و غیره). این موضوع از سه جهت می‌تواند واجد اهمیت باشد:

یکی بهره‌مندی خودروها از سیستم روشنایی. دیگری، رعایت استانداردهای لازم در این زمینه (البته لازم است یادآور شد که گاه برعکس، نور زیادی، خیره‌کننده و غیراستاندارد برخی خودروهاست که موجب بروز تصادف می‌شود)؛ و در آخر، نحوه‌ی استفاده‌ی درست رانندگان از چراغ خودروها^۲.

پس وجود اختیار برای پلیس به‌منظور توقف وسایل نقلیه در طول شبانه‌روز به‌منظور اطمینان از سلامت تجهیزات ایمنی خودرو به‌خصوص نورپردازی و برخورد با خاطیان این عرصه ضروری می‌نماید. در نظر گرفتن ضمانت‌اجراهای قانونی کافی در این زمینه (جریمه، توقف، اعزام به تعمیرگاه و...) متأسفانه بر اساس مواد قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ به‌ویژه ماده‌ی چهار چنین به نظر می‌رسد که

۱- ر.ک.، بختیاری، محمود و همکاران (۱۳۹۳). بررسی نقش عوامل خطر انسانی در شدت سوانح ترافیکی درراه‌های درون و

برون‌شهری کشور، مجله‌ی ارتقای ایمنی و پیش‌گیری مصدومیت‌ها، تهران: دوره‌ی ۲، شماره‌ی ۱، بهار ۱۳۹۳، صفحات ۱ الی ۸

۲- برای مشاهده‌ی نحوه‌ی استفاده‌ی درست از سیستم روشنایی خودرو ر.ک.، مواد ۱۴۶ الی ۱۵۱ آئین‌نامه‌ی راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۸۴ هیئت‌وزیران.

مأمورین راهور در هیچ موردی به صورت رأساً اختیار توقف وسیله‌ی نقلیه را ندارند، مگر در صورت مشاهده‌ی تخلف^۱.

۱-۲ ناوگان حمل و نقل

امروز با توسعه‌ی تجارت و پیشرفت‌ها در تمام شئون زندگی بشری، نیاز به مسافرت‌ها، جابجایی روزافزون مسافر، کالا، بار و ... روزبه‌روز در حال افزایش است. به‌طوری‌که انواع ناوگان حمل و نقل جاده‌ای دیگر به تنهایی جوابگوی نیازهای این عرصه نبوده و نیستند. لذا شاهد ورود ناوگان‌های جدید حمل و نقل از جمله: حمل و نقل هوایی، ترن، مترو یا قطار شهری (زیرزمینی و هوایی)، حمل و نقل دریایی، انواع قطارهای سریع و سیر باری و مسافری بیرون شهری و ... با فناوری‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری روز دنیا هستیم^۲ (صفا‌زاده و باقری ۱۳۹۱).

۲- قانون مترقی، پلیس، رونق اقتصادی و پیش‌گیری وضعی

قانون به‌عنوان عامل سوم اثرگذار در تعیین نرخ جرائم ترافیکی، تعیین‌کننده‌ی جایگاه دو عامل دیگر (عوامل انسانی و عوامل محیطی) نیز است. در طول بحث نیز به صورت موردی اشاراتی صورت گرفت؛ در پیش‌گیری وضعی لزوم توجه قانون به همه‌ی مؤلفه‌های اثرگذار از قبیل دو عامل «انسانی و محیطی» ضروری می‌نماید؛ چراکه می‌دانیم در پیش‌گیری وضعی تقریباً مجموعه‌ی اقدامات در دستور کار به نحوی در تراحم با حقوق اشخاص می‌باشند و بر اساس اصول مسلم حقوقی تحدید این حقوق و نیز اعمال مجازات بر رفتار افراد جز از طریق قانون مشروع امکان‌پذیر نیست. ضمن اینکه تصور رونق اقتصادی و توسعه بدون وجود نظم و قانون امری بعید می‌نماید.

۲-۱ قانون و عامل انسانی

منظور تمام عوامل انسانی است که به نحوی در موضوع دخیل هستند (پلیس، رانندگان، سرنشینان، عابران پیاده، شخصیت حقیقی و حقوقی دولتمردان و سیاست‌گذاران این حوزه) و بایدها و نبایدهای آنها و اینکه قانون موردنظر، همه‌ی

۱- ماده‌ی چهار ق.رت.ر، م ۱۳۸۹: «به مأموران موضوع ماده‌ی دو این قانون اجازه داده می‌شود متخلفین از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را پس از تشخیص تخلف و انطباق آن با میزان جرائم متوقف نمایند و مشخصات وسیله‌ی نقلیه و راننده و زمان و محل وقوع تخلف و نوع آن و نیز مشخصات خود را در قبض جرمه درج و به راننده‌ی متخلف تسلیم نمایند».

۲- در حال حاضر در بسیاری کشورهای پیشرفته با به کارگیری سیستم‌های هوشمند حمل و نقل (ITC) ابزار متنوعی برای تشخیص متخلفان و اعمال قانون آنها در زمینه مهندسی ترافیک معرفی شده است

این‌ها را تحت پوشش قرار دهد.

این بایدها و نبایدها ممکن است در غالب اعمال محدودیت‌هایی برای رانندگان، عابران و مسافران باشد، یا الزام دولتمردان به اتخاذ تدابیر خاص، به‌منظور تحقق پیش‌گیری از جرم در این زمینه.

در زیر سعی شده مواردی چند از موضوعاتی که در آن‌ها عامل انسانی مؤثر بوده و لازم است قوانین آن‌ها را تحت پوشش قرار دهند، احصاء شده است:

- لزوم تعیین مجازات‌ها از طریق قانون و توجه به ویژگی‌های آن (از قبیل تناسب، شدت، حتمیت و قطعیت آن‌ها، به‌ویژه تخلفات حادثه‌ساز^۱) در همه‌ی سطوح، نسبت به همه‌ی کنش‌گران این عرصه از وسایل نقلیه تا مسافر و عابر پیاده و کوتاهی و قصور مسئولین در راستای اجرای وظائف مربوطه (جدای از بحث شدت، حتمیت و قطعیت مجازات‌ها، یکی از ضعف‌های قانون در این زمینه را می‌توان مطلق‌گرایی و عدم توجه به اصل تناسب در این زمینه دانست. برای مثال قطعاً در تعیین میزان جرائم بایستی نوع وسیله، زمان و مکان بروز تخلف، وضعیت راننده و دیگر عوامل مرتبط را دخالت داد).

- لزوم توجه به تأمین مالی و نیروی انسانی در تصویب قوانین.

- در کنار توجه به بحث مجازات‌ها، استفاده از رویکردهای سیاست‌جنائی مشارکتی و تعبیه‌ی مشوق‌های قانونی و چشم‌گیر برای کنشگران ترافیکی قانون‌مدار تأثیری کم از جریمه‌ها نخواهد داشت.

- ضرورت وجود اختیارات لازم برای پلیس به‌عنوان محور اجرای سیاست‌ها در همه‌ی سطوح و از جنبه‌های مختلف. به‌عنوان‌مثال در بحث پیش‌گیری، مقابله، برخورد، جریمه و...

- الزام به همراهی دولتمردان و سیاست‌مداران در این عرصه.

۲-۲ قانون و عوامل محیطی

باید گفت تقسیم‌بندی عوامل به انسانی و محیطی - به‌عنوان عوامل مداخله‌گر (خطر) در نرخ جرائم ترافیکی و پیش‌گیری از آن‌ها - باهدف تصویرسازی مشخص از آن‌ها در ذهن مخاطب صورت گرفته و در عمل این عوامل از همدیگر تأثیر و تأثر می‌پذیرند؛ اما در این قسمت به علت محدودیت پژوهش، صرفاً به احصاء سه عامل محیطی که

۱- در مورد تخلفات حادثه‌ساز، ر.ک. بند «د» ماده‌ی ۱۰ و جدول پیوستی ماده‌ی شماره‌ی ۷ ق.رت.م، م ۱۳۸۹.

- لزوم توجه قانون به آن‌ها ضروری می‌نماید، بسنده می‌کنیم:
- حرکت قانون در مسیر توسعه‌ی زیرساخت‌های حمل‌ونقل؛
 - لزوم توجه قانون به ایمنی و استاندارد وسیله‌ی نقلیه (شرکت‌های خودرو و قطعه‌ساز)، به‌عنوان یکی از عوامل خطر؛
 - وجود الزام قانونی برای توسعه‌ی فناوری‌های فنی پیشگیرانه.

نتیجه‌گیری

نگارندگان تأثیر عامل اقتصاد و اختیارات پلیس در پیش‌گیری وضعی از جرائم ترافیکی را (به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم) تنها به‌عنوان دو عامل از عوامل تأثیرگذار بر امر پیش‌گیری، آن‌هم از نوع وضعی بررسی کرده‌اند. از اعطا نگاه علت‌العللی به آن باید بشدت اجتناب کرد. نیز در مورد فرد مرتکب، از نگاه ماتریالیستی و مادی‌گرایانه صرف بدون توجه به آموزه‌های توحیدی و جنبه‌ی تربیتی - آموزشی انسان به قضیه و تبدیل اقتصاد به هدف نیز باید کاملاً اجتناب شود؛ زیرا در این صورت انسان را تا سر حد موجودی مسلوب الاراده (وسیله) تنزل داده‌ایم که تصمیمات ایشان به‌طور کامل تحت کنترل عوامل محیطی است. اگرچه در رویکرد جرم‌شناسی گذار از اندیشه به عمل این تأثیرپذیری به کمال خود می‌رسد، اما باید توجه داشت که عرصه‌ی جرائم ترافیکی (به‌جز نوع خلافی آن که در خیلی موارد عمدی است)، عرصه‌ی جرائم غیرعمدی است، یعنی در این حوزه، مرتکب تنها در ارتکاب به جرائم خلافی (تقصیر) عاقد و تصمیم‌گیرنده است، هرچند همین تقصیر ممکن است به‌عنوان عامل انسانی علت تحقق جرائم جنحه و جنائی باشد؛ اما در خیلی موارد عوامل دیگری نیز نقش داشته که به آن‌ها پرداخته شد (راه، وسیله‌ی نقلیه و ...). توجه تحقیق نیز بیشتر بر تأثیرپذیری این عوامل از اقتصاد است. هرچند نمی‌توان منکر تأثیر و تأثر عامل انسانی از این عوامل و حتی مستقیماً از اقتصاد شد. آری همان‌طور که از شرح مقال برمی‌آید اقتصاد و رونق آن وسیله‌ای است در خدمت پیش‌گیری وضعی از جرائم ترافیکی و تبعات ناشی از آن، هرچند در مواردی باهدف درآمیخته و گاهاً خود تبدیل به هدف می‌شود (که در عصر حاضر و با ظهور و بروز نظریاتی چون نظریه‌ی نفع اقتصادی در عرصه‌ی جرم و جنایت و حقوق و قضا به نظر طبیعی می‌نماید).

۱- همان تجربه‌ی شکست‌خورده‌ی مکاتب اقتصادی جرم‌شناسی چون مارکسیست.

۲- ر.ک. مواد ۱۴۴ و ۱۴۵ ق.م.ا.مصوب ۱۳۹۲.

همچنین لزوم توجه به اختیارات پلیس خصوصاً در بحث پیش‌گیری وضعی، قطعاً وصول به اهداف در این زمینه را با بهره‌گیری از منابع مالی و رونق اقتصادی آسان‌تر خواهد کرد. از طرفی همان‌گونه اشاره شد تحقق پیش‌گیری وضعی و مؤلفه‌های اثرگذار در آن خود به‌نوعی زمینه‌ساز رونق اقتصادی خواهد بود.

نکته‌ی آخر این‌که نباید به‌هیچ‌وجه ضعف، کم‌کاری و نواقص پلیس را به‌حساب عوامل دیگر گذاشت، یعنی لازم است در کنار اعطا و اختصاص اختیارات و منابع مالی لازم به پلیس توسعه‌ی آموزش و نظارت‌های مرتبط و کاربردی را در این نیرو در دستور کار قرار دهیم.

منابع

- اکبری، محمدعلی؛ حسن‌زاده، محمدرضا و فلاح‌فینی، مجتبی (۱۳۹۲)، خواب‌آلودگی و پیش‌گیری از آن هنگام رانندگی، فصلنامه‌ی مطالعات مدیریت ترافیک، تهران: شماره‌ی ۲۹.
- بختیاری، محمود و همکاران (۱۳۹۳)، بررسی نقش عوامل خطر انسانی در شدت سوانح ترافیکی در راه‌های درون و برون‌شهری کشور، مجله‌ی ارتقای ایمنی و پیشگیری مصدومیت‌ها، تهران: دوره‌ی ۲، شماره‌ی ۱.
- رحمت، محمدرضا (۱۳۹۰)، پیش‌گیری از جرم از طریق معماری و شهرسازی، تهران: انتشارات میزان، چاپ دوم: ۱۱۱
- صفارزاده، محمود و باقری، رامتین (۱۳۹۱)، مطالعات تطبیقی جریمه‌های ترافیکی راهنمایی و رانندگی در ایران و سایر کشورها، فصلنامه راهور، دوره ۱۰، شماره ۱۷
- زاهد، فاطمه و رضائی‌ارجودی، عبدالرضا (۱۳۸۵)، برآورد هزینه‌ی خارجی بخش جاده‌ای کشور بر محیط‌زیست اجتماعی (با تأکید بر تصادفات جاده‌ای)، نشریه‌ی علوم و فناوری محیط‌زیست، تهران: دوره‌ی هشتم، شماره‌ی ۳ و ۴.
- ظفری، آیت (۱۳۹۱)، مقایسه شرایط نقاط حادثه‌خیز در برخی کشورهای اروپایی و ایران، فصلنامه‌ی علمی ترویجی راهور، تهران: شماره‌ی ۲۰
- گودرزی، فرامرز و کیانی، مهرزاد (۱۳۹۱)، پزشکی قانونی، تهران: انتشارات سمت، چاپ نهم
- نجفی‌ابرنادآبادی، علی حسین؛ هاشم‌بیگی، حمید (۱۳۹۴)، دانشنامه‌ی جرم‌شناسی، تهران: انتشارات گنج دانش، چاپ سوم

