

رویکرد چندنهادی به پیشگیری از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی (با تاکید بر حوزه آموزشی)

مختار معروفی^۱، مهیار ثقفی^۲

^۱ دانشجوی دکتری حقوق جزا و جرم‌شناسی دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری

^۲ دانش‌آموخته کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی - نویسنده مسئول

چکیده

جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی که سالانه جان بسیاری از هم‌وطنان را می‌گیرد، علاوه بر ضایعات انسانی هزینه‌های سنگینی بر کشور وارد می‌آورد. این واقعیت تلخ ضرورت بررسی عمیق این معضل در جهت پیشگیری و کاهش اثرات زیان‌بار آن را روشن می‌سازد. در حوزه پیشگیری از جرم، رویکرد نوینی که با بسیج همه‌گانی نهادهای مرتبط با جرم خاص اقدام به کنترل و پیشگیری از جرم می‌کند در سال‌های اخیر با عنوان «رویکرد چندنهادی به پیشگیری از جرم» شناخته شده است. این رویکرد در حوزه جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی، به علت ماهیت چند عاملی این جرایم و تخلفات، بسیار اثر بخش است. نقض قوانین و مقررات رانندگی که ناشی از عواملی چون رفتار رانندگان، وسیله نقلیه، جاده‌ها، قوانین و مقررات و مدیریت و نظارت است، نشان‌گر لزوم دخالت نهادهایی چون وزارت صنعت و معدن، وزارت راه و شهرسازی، وزارت بهداشت، وزارت آموزش و پرورش، وزارت علوم و... است که می‌توانند با ارائه برنامه‌ای منسجم، راهبردی و به دور از موازی‌کاری‌ها با اتخاذ سیاست‌های همسو، در پیشگیری از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی موثر واقع شوند. در این پژوهش با عملیاتی کردن رویکرد چندنهادی به پیشگیری در معضل یادشده، ضمن برشماری نهادهای مختلف در حوزه آموزشی و با تمسک به مصاحبه از آسیب‌دیدگان این حوادث و اطلاع از علل حوادث به روایت قربانیان آن، نتیجه یافته‌ها حاکی از اهمیت حوزه آموزشی و نهادهای دخیل در این حوزه است. در پایان، پیشنهادهای اجرایی و راهبردی در حوزه یادشده ارائه گردیده است.

واژه‌های کلیدی: جرایم و تخلفات رانندگی، پیشگیری از جرم، رویکرد چندنهادی، حوزه آموزش، قوانین راهنمایی و رانندگی.

مقدمه

امروزه تصادف‌های جاده‌ای به بحرانی برای توسعه‌ی اجتماعی و سلامت عمومی جوامع تبدیل شده است. پیش‌بینی می‌شود در صورت عدم توجه اعضای جامعه‌ی جهانی به کنترل و پیشگیری از جرایم و تخلفات رانندگی این حوادث در آینده افزایش یابد. تعداد افراد کشته شده در حوادث ترافیکی راه‌ها در سراسر جهان، سالیانه حدود ۱/۲ میلیون نفر تخمین زده می‌شود. این در حالی است که تعداد افراد مجروح، به ۵۰ میلیون نفر که معادل جمعیت پنج شهر بزرگ دنیا می‌رسد. (ناصح و همکاران، ۱۳۹۱، ص ۲۰۵)

در این میان، صدمات ترافیکی جاده‌ای در کشورهای در حال توسعه دارای اهمیت بیش‌تری است، چرا که ۸۵ درصد مرگ‌های ناشی از این صدمات در جهان، مربوط به این کشورها است. تراژدی حوادث ترافیکی جاده‌ای در ایران به مراتب وخیم‌تر از سایر مناطق دنیا است. در حالی که میزان مرگ و میر ناشی از این حوادث در سال ۲۰۱۲ میلادی در جهان و منطقه‌ی مدیترانه‌ی شرقی به ترتیب ۶/۲ و ۹/۱ درصد هزاران نفر در سال بوده (ناصح و همکاران، ۱۳۹۱، ص ۲۰۷). بر اساس آمارهای موجود خودروهای سبک و سنگین در ایران تا صد برابر بیش‌تر از برخی کشورها با یکدیگر برخورد می‌کنند. به طوری که در ایران در بین ۱۵۰ کشور، بیش‌ترین آمار تصادفات وجود دارد. به عنوان مثال در انگلستان با وجودی که تا سه برابر بیش‌تر از ایران خودرو وجود دارد، میزان بروز تصادفات تا ۳۲ برابر کم‌تر از ایران است؛ یعنی می‌توان گفت به نسبت خودروهای موجود در ایران حدود صد برابر بیش‌تر از انگلستان تصادفات رانندگی رخ می‌دهد. (چیگل، ۱۳۸۹، ص ۱۱)

با نگاهی موشکافانه‌تر می‌توان بیان داشت که ایران با داشتن ۱۶۱۷۱۴ کیلومتر جاده و ۱۵/۵ میلیون اتومبیل در سال ۱۳۹۰ حدود ۴۰۰ هزار تصادف رانندگی داشته است. که در نتیجه‌ی آن ۱۶۷/۳۷۲ مصدوم و ۲۸۸۷۳ کشته داشته است که میزان مصدومیت نسبت به سال قبل، حدود ۴۲/۳۶ درصد و میزان کشته‌شدگان حدود ۱۰/۸۸ درصد افزایش داشته است. به زبان دیگر در ایران روزانه حدود ۶۰ نفر به علت تصادف رانندگی می‌میرد و پیش‌بینی می‌شود در سال ۱۴۰۰، این تعداد به سالی ۱۷۰ هزار کشته خواهد رسید. میزان کشته‌شدگان جاده‌ای ایران در ۸ سال اخیر تقریباً بیش از ۱/۵ برابر کشته‌شدگان ایران در جنگ خونین و نابرابرانه‌ی عراق علیه ایران است. (سلیم‌نیا، ۱۳۹۰، ص ۴۶)

با نگاهی به آمار سرسام‌آور یادشده، ضرورت بررسی دقیق علل حوادث رانندگی و برنامه‌ریزی راهبردی برای پیشگیری از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی، آشکار می‌شود. از این‌رو، در ادامه بایستی در علل اصلی حوادث رانندگی گشوده می‌شود تا ماهیت اصلی این مقاله و علت انتخاب عنوان آن بیش‌تر نمایان شود.

۱) عوامل مؤثر در تصادفات جاده‌ای

عوامل مؤثر در تصادفات جاده‌ای را به طور کلی می‌توان به بخش‌های زیر تقسیم کرد:

۱) عامل انسانی، ۲) عامل وسیله‌ی نقلیه، ۳) عوامل محیطی ۴) عامل مدیریت و نظارت (رحمانی فیروزجاه، ۱۳۸۵، صص ۱۷۸-

۱۸۰)

۱-۱) عامل انسانی

هرگونه علت تصادفی که قوای دماغی و روانی انسان به طور مستقیم در آن دخیل باشد، در این بخش قرار می‌گیرد. عوامل انسانی به شکل ناآگاهی و ناآشنایی یا رعایت نکردن قوانین عبور و مرور بروز می‌کند. تخلفات رانندگی به عنوان عامل انسانی به شکل‌های کلی زیر تقسیم‌بندی شده‌اند:

- ۱- رعایت نکردن فاصله؛
- ۲- رعایت نکردن حق تقدم؛
- ۳- کم‌توجهی به جلو؛
- ۴- بی‌تجربگی و نداشتن کنترل کافی؛
- ۵- سرعت غیرمجاز؛
- ۶- انحراف به چپ؛
- ۷- دنده‌ی عقب؛
- ۸- سبقت غیرمجاز و ...

مهارت و تجربه‌ی کافی راننده از بروز حوادث جلوگیری می‌کند و حتی تا اندازه‌ای می‌تواند مانع دیگر عوامل تصادف شود. می‌بایست هنگام صدور گواهی‌نامه و بروز تصادفات، نارسایی‌های فیزیکی راننده باید مورد توجه قرار گیرد. از عوامل انسانی دیگری که در بروز تصادفات نقش دارند، می‌توان به پیادگان ناآشنا با مقررات عبور و مرور و بی‌توجهی آنان به این موضوع اشاره کرد که باعث حوادث و تصادفات قتل‌ی و جرحی جاده‌ای می‌شوند.

۱-۲) عامل وسیله‌ی نقلیه

عیب‌های وسیله‌ی نقلیه که باعث بروز تصادف می‌شوند، در این گروه قرار می‌گیرند. این عیب‌ها به شکل نواقص طراحی، فنی و تجهیزاتی وسیله‌ی نقلیه خود را نشان می‌دهند و به شکل زیر می‌توان آن‌ها را نشان داد:

- ۱- سیستم روشنایی؛
- ۲- سیستم ترمز و کیسه هوا؛
- ۳- سیستم فرمان؛
- ۴- لاستیک‌های فرسوده؛
- ۵- فقدان زنجیر چرخ و دیگر تجهیزات زمستانی؛
- ۶- برف‌پاکن‌ها؛
- ۷- دیگر نواقص فنی و تجهیزاتی.

حجم بار، وزن آن، چگونگی بارگیری، قرار گرفتن بار، کندی حرکت وسایل نقلیه و هم‌چنین تعداد مسافر در وسایل نقلیه‌ی جاده‌ای که بارها در تصادفات، عامل اصلی شناخته شده‌اند، از دیگر علت‌های ناشی از وسایل نقلیه هستند که موجب تصادف می‌شود. در عین حال وسایل نقلیه با سرعت کم مانند وسایل فرسوده یا خاورها با حداکثر حجم بار و کمرشکن دارای بارهای حجیم که موجب ترافیک‌های سنگین هستند، باید تحت تدابیر ویژه‌ی ایمنی به فعالیت بپردازند که در غیر این صورت بدون تردید می‌توانند باعث بروز تصادف در جاده‌ها شوند.

۳-۱) عوامل محیطی

عوامل پیرامون وسیله‌ی نقلیه و راننده، عوامل محیطی را تشکیل می‌دهند و نابسامانی در هر جزء از عوامل محیطی موجب بروز تصادف خواهد شد. عوامل محیطی به دو بخش کلی عوامل جاده‌ای و عوامل جوی تقسیم می‌شوند که می‌توانند به صورت‌های ذیل باشند:

- ۱- اشکالات علایم؛
- ۲- باریکی جاده‌ها؛
- ۳- جاده‌های ناهموار؛
- ۴- فقدان یا اشکال در شانه‌ها یا پارکینگ‌ها؛
- ۵- وجود پله در سطوح سواره‌رو؛
- ۶- لغزندگی جاده‌ها؛
- ۷- نبود جداکننده‌های ترافیکی؛
- ۸- کوهستانی بودن مسیرها؛
- ۹- فقدان گاردریل یا گاردریل‌های فرسوده، خط‌کشی جاده‌ها و

عوامل جوی به شکل دگرگونی در وضعیت آب و هوای حاکم بر محیط جاده‌ها خود را نشان می‌دهد که هر یک به تنهایی یا به همراه یکدیگر می‌توانند اسباب تصادف‌های جاده‌ای را فراهم سازند. این‌گونه عوامل جوی را به شکل زیر می‌توان طبقه‌بندی کرد:

- ۱- باران؛ ۲- برف؛ ۳- مه؛ ۴- طوفان؛ ۵- طوفان و برف؛ ۶- باران‌های شدید؛ ۷- بازتاب نور ۸- گرد و غبار دود ۹- نبود دید کافی و

۴-۱) مدیریت و نظارت

مدیریت و نظارت به کلیه اقداماتی بر می‌گردد که در راستای بهبود وضعیت ترافیک کشور انجام می‌شود. از نحوه و عملکرد قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی گرفته تا شیوه برخورد ماموران راهنمایی و رانندگی و کنترل‌های محسوس و نامحسوس، همه جزئی از عامل کنترل و نظارت محسوب می‌شود. اگرچه مدیریت و نظارت صحیح، تقنین قوانین و مقررات و ... در عامل انسانی می‌گنجد، ولی دلیل تفکیک نگارنده در رابطه مستقیم عوامل یادشده است. به عبارت رساتر، در عامل انسانی پیش‌گفته، خطاهای انسانی به عنوان عابریاده یا راننده وسیله نقلیه به عنوان اصلی‌ترین عوامل در تصادف شناخته شده است و عواملی چون مدیریت و نظارت اثراتی بستری در کنترل و پیشگیری از جرایم و تخلفات رانندگی دارد، به این جهت دو عامل فوق، تفکیک شده‌اند.

با تمهید مراتب یادشده، اکنون که عمق فاجعه ترسیم و یک شمای کلی از معضل جرایم و تخلفات رانندگی تبیین شد. در محور اصلی بحث یعنی استفاده از رویکرد چندنهادی به پیشگیری در جهت کاهش و از میان بردن این حوادث، ابتدا شرح مختصری از این رویکرد بیان می‌شود.

مفاهیم چندنهادی، میان‌نهادی، مشارکت، همکاری، هماهنگی و تعامل را باید یکی از ویژگی‌های اصلی سیاست‌ها و گفتمان‌های پیشگیری از جرم در چند دهه اخیر دانست. (فرجیها، ۱۳۸۸، ص ۱۳) این رویکرد باعث توزیع مسئولیت پیشگیری از جرم

از یک نهاد مانند پلیس یا دستگاه قضایی به تمام نهادهای درگیر در زمینه پیشگیری از جرم خواهد شد (فرجیها، ۱۳۸۵، ص ۵) و با استفاده از امکانات این نهادها و با ایجاد هماهنگی بین اقدامات این نهادها باعث افزایش کارآمدی تدابیر پیشگیرانه خواهد شد. در این راستا ایجاد یک فرانهاد به عنوان یک نهاد فراگیر که محل تبادل اندیشه‌ها و اطلاعات نهادهای مختلف باشد ضرورت پیدا می‌کند. این فرانهادها که متشکل از اعضای نهادهای درگیر در زمینه مسأله پیشگیری از جرم هستند، می‌توانند از یک ساختار رسمی و یا غیررسمی برخوردار باشند. بی‌شک در صورتی که این فرانهادها از یک جایگاه و ساختار قانونی منسجم برخوردار باشند، از دوام و استمرار بیشتری برخوردار بوده و می‌توانند به نحو بهتری بر نحوه اجرای تصمیمات متخذه توسط نهادها درگیر نظارت کنند.

در کشور ما نیز ضرورت توجه به «رویکرد چندنهادی» باعث ایجاد نهاد ملی برای سیاست‌گذاری و هماهنگی در انجام تدابیر پیشگیرانه شده است. به موجب قوانین و مقررات حقوقی ایران امروزه نهادهایی چون «شورای عالی انقلاب فرهنگی»، «شورای عالی امنیت ملی»، «شورای اجتماعی کشور»، «ستاد مبارزه با مواد مخدر»، «ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز»، «ستاد مبارزه با مفاسد اقتصادی» و «شورای عالی مبارزه با پولشویی» با رویکرد چندنهادی و در قالب سیاست‌گذاری در زمینه پیشگیری از جرایم فعالیت می‌کنند.^۱

ضرورت توجه به این رویکرد با لحاظ طبیعت جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی که ماهیتی چندعاملی است، پیش از بیش آشکار می‌شود. بدین ترتیب، با برشماری علل عمده جرایم و تخلفات رانندگی و تقسیم آنها به چهار دسته کلی، اکنون با لحاظ قراردادن رویکرد چندنهادی ناگزیر باید این عوامل به طریقی دیگر با توجه به مشترکات نهادهای دخیل تقسیم بندی شود.

۲) پیشینه، مفهوم و چالش‌های رویکرد چندنهادی به پیشگیری از جرم

در علوم اجتماعی و جرم‌شناسی (به صورت سنتی)، از لحاظ نظری و اجتماعی، بیش‌تر به مسئله علت‌شناسی جرم و تبیین علل جرم پرداخته شده است تا به مطالعه و بررسی انواع و نحوه پیشگیری از جرم. فلاسفه حقوق نیز، در مقایسه با فلاسفه مجازات، کمتر به موضوع پیشگیری از جرم علاقه نشان داده‌اند. از طرف دیگر جوامع بشری برای مقابله با جرم عمدتاً از مجازات و روش‌های سرکوب‌گرایانه استفاده کرده‌اند. ولی از دهه ۶۰ میلادی، با آغاز رویکرد عمل‌گرایانه مدیریتی (Hughes, g, 1998, p:40) و گسترش جرم‌شناسی انتقادی در طول دهه ۶۰ و ۷۰ میلادی، پیشگیری از جرم در مفهومی

کارکردی مورد توجه جدی قرار گرفت. (۹۸) (Gilling, d, 1994,p:)

شکست یا موفقیت‌های محدود نظام عدالت کیفری در مبارزه با جرم از یک طرف و بالا بودن هزینه‌های نظام عدالت کیفری رسمی و نرخ تکرار جرم از طرف دیگر و به طور کلی عدم اثر بخشی رویکردهای سنتی در مبارزه با جرم، بر اهمیت اجرای سیاست‌های پیشگیری از جرم در سیاست جنایی کشورها افزوده است. رویکرد سنتی در پیشگیری از جرم، که از طریق نظام عدالت کیفری و واکنش به واسطه مجازات انجام می‌گیرد، رویکردی بسیار محدود است. برای پیشگیری از جرم به رویکرد گسترده‌تری نیاز است که طریق مشارکت بین نهادهای مختلف و جامعه امکان‌پذیر می‌شود که در رویکرد اخیر، پیشگیری از جرم به یک وظیفه همگانی تبدیل می‌شود. (فورچی بیگی، ۱۳۸۸، ص ۳۵۱) در ادامه به تبیین این رویکرد پرداخته خواهد شد.

^۱ - البته عملکرد برخی از این نهادها منحصر به مقوله پیشگیری از جرایم نیست.

۱-۲) پیشینه و مفهوم رویکرد چندنهادی به پیشگیری از جرم

رویکردهای موجود در حوزه پیشگیری از سه حوزه‌ی وضعیت محور، جامعه‌محور و رشدمدار خارج نیستند. رویکردهایی که هر یک با راهبردهایی خاص به دنبال کاهش وقوع جرم هستند. رویکرد چندنهادی به پیشگیری از جرم، مدلی است که از طریق آن می‌توان با واکنش هماهنگ و با استفاده از چندنهاد و در عین حال با ترکیب راهبردهای سه‌گانه یاد شده، به امر پیشگیری دست زد. (Goris, p. & walter, r, 1999.p: 233-234)

تجربه ثابت کرده است که پیشگیری تک‌عاملی (نهادی) اثربخشی مناسب و مطلوبی ندارد و هیچ سازمانی به تنهایی نمی‌تواند جرم را کاهش دهد. راهبردهای مناسب برای پیشگیری از جرم باید بر شرایط و عوامل متفاوت موثر در وقوع جرم، متمرکز باشد. رویکرد چندنهادی به پیشگیری از جرم با یکی کردن و متمرکز کردن افراد و سازمان‌ها، آن‌ها را به ایجاد روابطی داوطلبانه، سودمند (به طور متقابل) و نوآورانه تشویق می‌کند. این رویکرد با سایر رویکردها در هدف مشترک است؛ و مانند آن‌ها در پی کاهش جرم و افزایش ایمنی ساکنان جوامع است.

۱-۱-۲) پیشینه‌ی رویکرد چندنهادی به پیشگیری از جرم

امروزه در اکثر کشورها، تلاش برای مسئول کردن جامعه و مشارکت شهروندان در پیشگیری از جرم و همچنین مشارکت چندنهادی برای مقابله با جرم و سایر مسائل اجتماعی، قابل مشاهده است. با شکل‌گیری دولت رفاه، پیشگیری از جرم به عنوان یکی از اهداف دولت، معرفی شد. به عبارت دیگر، دولت‌ها خود را به انجام اصلاحات اجتماعی و از بین بردن علل جرم، با انجام برنامه‌های اجتماعی و فردی و اجرای برنامه‌های بازسازی‌گاری (فراتر از برنامه‌های نظام عدالت کیفری و حبس) متعهد کردند. در این راستا، متخصصان علوم اجتماعی برنامه‌هایی را برای پیشگیری از جرم پیشنهاد کردند. در آن زمان نسبت به قابلیت و ظرفیت بالقوه دولت در مهندسی تغییرات اجتماعی در سطح ملی و جامعه‌ی و از بین بردن فقر، محرومیت و تبعیض با مداخله مستقیم دولت، خوش‌بینی زیادی وجود داشت. در نیمه قرن بیستم، رژیم پیشگیری از طریق درمان و بازسازی مجرم، به عنوان بخشی از دوره خوش‌بینی جرم‌شناسی، ظاهر شد.

بعد از جنگ جهانی دوم با ظهور دولت رفاه و اندیشه‌های پوزیتیویستی (جامعه‌شناختی و روان‌شناختی) در حوزه جرم و پیشگیری از آن، این اندیشه‌ها تبدیل به بخش جدایی‌ناپذیری از برنامه‌های ملی و نهادهای حکومتی شدند. در واقع در آن زمان این تفکر به صورت گسترده وجود داشت که اراده سیاسی و ابزارهای علمی می‌توانند تمام جنبه‌های جامعه را بهبود و اصلاح نمایند. بنابراین دولت‌های رفاه مسئولیت یافتند تا به صورت کنشی در مورد تمام بیماری‌های اجتماعی (و نه فقط درمان جرم و مجرمان) به صورت علمی مداخله نمایند. راهبردهای پیشگیری پوزیتیویستی از جرم و مخصوصاً راهبردهای متمرکز بر بزهکاری نوجوان و مسائل خانواده در انگلستان و بسیاری از کشورهای اروپایی، عنصر مهمی در دولت رفاه محسوب می‌شدند.

در اواخر قرن بیستم فشارهای زیادی بر نظام عدالت کیفری و نظام بازسازی‌گاری و اصلاحی دولت رفاه وارد شد. این انتقادات از افزایش نرخ جرایم، افزایش تعداد زندانیان، بحران کارآرایی نظام عدالت کیفری، افزایش هزینه‌های اجتماعی-اقتصادی جرم و اثربخشی اندک فرآیندهای رسمی نظام عدالت کیفری در کنترل جرم، ناشی می‌شد.^۲ به همین علت است که پارادایم حاکم بر کنترل جرم از دهه ۸۰ میلادی تغییر کرد؛ یعنی تمرکز از مجرم، علت جرم و درمان مجرم به جرم، پیامدهای جرم و پیشگیری از جرم تغییر یافت. (Crawford, a., 2007.p:855)

^۲ - این انتقادات را می‌توان در کتاب هیچ چیز موثر نیست (no thing works) مارتینسون (martinson) دید.

در واکنش به این بحران در نظام عدالت کیفری، دو منطق پیشگیرنده مطرح شد: پیشگیری وضعی و پیشگیری اجتماعی و امنیت محلی. این دو منطق، امروزه در مرکز تئوری‌های پیشگیری از جرم قرار دارند. پیشگیری وضعی به دنبال تغییر موقعیت مجرمانه و کاهش فرصت مجرمانه است. در مقابل، پیشگیری اجتماعی تغییر محیط‌های اجتماعی، انگیزش‌های مجرمان و رشد جامعه^۳ را دنبال می‌کند و این یعنی بازداشتن مجرمان بالقوه از ارتکاب جرم در آینده. امروزه در گفتمان پیشگیری از جرم و سیاست‌گذاری عمومی، ترکیب این دو رویکرد و اجرای آن در مدل چندنهادی بسیار رایج شده است.

رویکرد چندنهادی به پیشگیری از جرم، ابتدا از دهه ۸۰ میلادی، در قالب اجرای طرح‌ها و پروژه‌های مدیریتی^۴، در انگلستان آغاز شد. این پروژه متضمن تفویض محلی پیشگیری از جرم، به جوامع محلی، با مشارکت چندنهادی بین نهادهای قانونی (مانند پلیس و مقامات محلی)، کسب و کارهای خصوصی و اجرای هم‌زمان اقدامات عمومی (مانند طرح نظارت محله) بوده است. این رویکرد بر این اصل تکیه دارد که نهادها، عوامل و سازمان‌هایی که مسئول یا قادر یا صالح بر تاثیرگذاری بر عوامل جرم‌زا هستند، باید با آرمانی مشترک با یکدیگر متحد شوند، به گونه‌ای که با اهداف و اقدامات متضاد، کارهای یکدیگر را خنثی سازند. (Hope, t., shaw, m. 1988, p:13) این پیشگیری، مداخله چندنهادی (نهادهای اجتماع اصلی) همراه با واکنشی هماهنگ و طراحی شده در برابر جرم است. امروزه کنترل اجتماعی در جوامع صنعتی ماهیتاً چندنهادی است.

اقدامات چندنهادی، اقداماتی از بالا به پایین^۵ است که متضمن تفویض محلی پیشگیری از جرم به وسیله مشارکت نهادهای قانونی، کسب و کارهای خصوصی و اجرای هم‌زمان اقدامات عمومی است. دولت محافظه‌کار انگلستان در بخش‌نامه‌ی ۱۹۸۴ تاکید می‌کند که پیشگیری از جرم باید بخش مهمی از سیاست‌گذاری عمومی را تشکیل دهد. تمام شهروندان و نهادهایی که خط مشی آن‌ها می‌تواند بر میزان و گستره جرایم تاثیر بگذارد، باید در این زمینه مشارکت نمایند و بحث پیشگیری از جرم وظیفه تمام جامعه است. این بخش‌نامه بر راهبردهای هماهنگ و مشترک، که شامل مشارکت علیه جرم است، تاکید دارد. در اواخر دهه‌ی ۸۰ (۱۹۸۹)، بخش‌نامه دیگری با عنوان مبارزه با جرم^۶ بر مشارکت جامعه در پیشگیری از جرم تاکید کرد. همچنین گزارش مورگان (با عنوان جوامع امن؛ تفویض محلی پیشگیری از جرم از طریق رویکرد چندنهادی) (morgan report, 2008, p123) بر مشارکت جامعه و واکنش چند نهادی به جرم بود. این پروژه در سال ۱۹۸۸ توسط وزارت کشور شروع شد و در آن کمیته‌ای با نمایندگانی از حکومت محلی، پلیس، گروه‌های داوطلبانه و نمایندگان تجاری در هر پروژه تشکیل شد. این کمیته اولویت‌ها را مشخص، تعامل و ارتباط بین نهادهای محلی را تسهیل می‌کند. قانون جرم و بی‌نظمی^۷ (۱۹۹۸)، چهارچوب‌های قانونی جدیدی را برای به حداکثر رساندن مشارکت تمام کنش‌گران، فراهم می‌کند. (gilling, op- (cit, p:235-239

در این قانون تاکید شده است که برای رسیدن به موفقیت در کاهش جرم، باید مسئولیت قانونی برای کاهش جرم، از سمت دولت مرکزی به سمت مشارکت محلی توسعه یابد. این قانون هم به پلیس و هم به مقامات محلی، قدرت توسعه مشارکت راهبردی برای کاهش جرم در منطقه خود می‌دهد. در حال حاضر، پلیس و مقامات محلی علاوه بر خدمات تعلیق مراقبتی، مقامات بهداشتی و سایر خدمات دهندگان دولت رفاه، در منطقه خود راهبردها را نیز تنظیم می‌کنند. این گروه‌ها هر ساله باید گزارش پیشرفت خود را ارائه کرده، از برنامه‌های خود ارزیابی به عمل آورند و هر سه سال یکبار یافته‌های خود را منتشر و با

³ - development of community

^۴ - managerialism؛ مجموعه‌ای از عقاید و رویه‌ها است که بر این فرض مبتنی است که مدیریت مناسب موجب بهبود و ارتقای راه حل‌های مناسب برای طیف وسیعی از مسایل اجتماعی و اقتصادی خواهد شد.

⁵ - top-down

⁶ - tackling crime

⁷ - crime and disorder act

تمام سطوح محلی مشورت کنند. گزارش‌های منتشره حاکی از این است که میان نهادها تضاد و تنش وجود دارد و گروه‌ها اغلب به جای اتخاذ رویکردی گسترده در پیشگیری از جرم، رویکردی محدود را پیش می‌گیرند.

امروزه در انگلستان، گفتمان پیشگیری حاکم بر نظام عدالت کیفری از دو جزء تشکیل شده است: پارادایم‌های دلیل محور (1990 united nations congress) و نهادینه کردن مشارکت جامعه و محله در پیشگیری از جرم از طریق تفویض مسئولیت ایجاد امنیت به کنش‌گران محلی، ماهیت بیش‌تر تغییراتی که در نظام عدالت کیفری انگلستان انجام شده است، اقداماتی چندنهادی بوده است، که در دهه‌ی ۸۰ و ۹۰ میلادی توسط دولت محافظه‌کار نیولیبرال صورت گرفته است.

سازمان ملل متحد در قطع‌نامه ۱۹۹۰ کنگره پیشگیری از جرم و درمان مجرمان این رویکرد را مورد تأکید قرار داده است. هدف این قطع‌نامه یکی کردن و یک‌سو کردن کسانی است که مسئول برنامه‌ریزی و ارتقای امور مربوط به خانواده، بهداشت، اشتغال، تربیت، مسکن، خدمات اجتماعی، فعالیت‌های مربوط به اوقات فراغت، مدرسه، پلیس و نظام عدالت کیفری هستند. (قورچی بیگی، مجید، همان، ص ۳۵۶)

۲-۱-۲) مفهوم رویکرد چندنهادی به پیشگیری از جرم

رویکرد بین‌نهادی و چندنهادی (مجموعه‌ای از نهادها که با هدفی مشترک و به صورت مشارکتی با یکدیگر همکاری می‌کنند) به پیشگیری از جرم برای اشاره به دو چیز واحد به کار می‌رود. اگرچه اصطلاح اول برای اشاره به روابط میان نهادها به کار می‌رود، این دو واژه با رویکرد مشارکتی در پیشگیری از جرم هم‌معنی هستند.

رویکرد چندنهادی به پیشگیری از جرم در مقایسه با مداخله یک‌نهادی از این نکته نشأت می‌گیرد که آموزش و پرورش، اشتغال، فعالیت اجتماعی، خدمات رفاهی و بهداشتی، پلیس و کسب و کارها، همگی در زنجیره وسیع پیشگیری از جرم نقش دارند. رویکرد چندنهادی در پیشگیری از جرم (یعنی جمع کردن، شبکه‌بندی متخصصان و نهادها، تشریک، هم‌فکری، درگیر کردن جامعه در تصمیم‌گیری و مدیریت پیشگیری از جرم) مدت زیادی به عنوان یکی از ارکان اصلی سیاست‌گذاری کشورها در زمینه پیشگیری از جرم مطرح بوده است. (Walter, r, 1996,p:234.)

به عبارت دیگر این رویکرد اعتقاد دارد که علل جرم و مبارزه با آن در جایی خارج از نظام عدالت کیفری باید جستجو شود و تأکید می‌کند که راه‌حل تک‌نهادی برای مبارزه با جرم مناسب نیست و جرم پدیده‌ای چندوجهی است (چه در علل و چه در آثار). این رویکرد مبارزه با جرم را متضمن رویکردی جامع و مسئله محور^۸ می‌داند تا بوروکراسی محور^۹. یعنی مبارزه با جرم نیازمند همکاری بالقوه و بسیج اطلاعات، ظرفیت‌ها و منابع نهادهای مختلف است. در طول سه‌دهه اخیر، پیشگیری از جرم، نمایان‌گر تغییر پارادایم کنترل جرم و عدالت کیفری بوده است، که اساساً روش مدیریت جرم و ساختارهای روابط اجتماعی را تغییر داده است.^{۱۰} در واقع در دو دهه گذشته، شالوده و زیربنایی در این رویکرد ایجاد شده است که با جرم و بی‌نظمی به نحو متفاوتی برخورد می‌کند. این شالوده، اهداف و اولویت‌های خاصی را از جمله پیشگیری و امنیت، کاهش صدمه، کاهش ضرر و کاهش ترس و... دنبال می‌کند که کاملاً متفاوت از اهداف سنتی تعقیب، مجازات و عدالت کیفری است. (Shepherd, J, 1998,p: 354) رویکرد چندنهادی، ماهیتاً ترکیبی از ایدئولوژی، انتظارات، متخصصان و منابع نهادهای مختلف است، که منجر به ایجاد شبکه‌های رسمی و غیررسمی می‌شود.

^۸ - problem- oriented

^۹ Bureaucracy- premised

^{۱۰} - Crawford, op-cit, p: 893.

در نهایت با توجه به مراتب یادشده، رویکرد چندنهادی به پیشگیری از جرم را می‌توان این‌گونه تعریف کرد: «رویکرد چندنهادی از جرم ترکیبی از نظریه‌ها، دغدغه‌ها، ایدئولوژی‌ها، انتظارات، منابع و حدود اختیارات و وظایف سازمانی مختلف در موضوع خاص است و این مجموعه شبکه‌ای از سازوکارهای کنترل رسمی و غیررسمی را تشکیل می‌دهد.» (Brown, E.C. et al 2008, p: 115).

مفاهیم چند نهادی، میان نهادی، مشارکت، همکاری، هماهنگی و تعامل را باید یکی از ویژگی‌های اصلی سیاست‌ها و گفتمان‌های پیشگیری از جرم در چند دهه اخیر دانست. (فرجیها، همان:ص ۱۳) این رویکرد باعث توزیع مسئولیت پیشگیری از جرم از یک نهاد مانند پلیس یا دستگاه قضایی به تمام نهادهای درگیر در زمینه پیشگیری از جرم خواهد شد (همان، ص ۵) و با استفاده از امکانات این نهادها و با ایجاد هماهنگی بین اقدامات این نهادها باعث افزایش کارآمدی تدابیر پیشگیرانه خواهد شد. در این راستا ایجاد یک فرانهاد به عنوان یک نهاد فراگیر که محل تبادل اندیشه‌ها و اطلاعات نهادهای مختلف باشد ضرورت پیدا می‌کند. این فرانهاد که متشکل از اعضای نهادهای درگیر در زمینه مسأله پیشگیری از جرم است، می‌تواند از یک ساختار رسمی و یا غیررسمی برخوردار باشد. بی‌شک در صورتی که این فرانهاد از یک جایگاه و ساختار قانونی برخوردار باشد از دوام و استمرار بیشتری برخوردار بوده و می‌تواند به نحو بهتری بر نحوه اجرای تصمیمات متخذه توسط نهادها نظارت کند.

در کشور ما نیز ضرورت توجه به رویکرد چندنهادی باعث ایجاد نهاد ملی برای سیاست‌گذاری و هماهنگی در انجام تدابیر پیشگیرانه شده است. به موجب قوانین و مقررات حقوقی ایران امروزه نهادهایی چون «شورای عالی انقلاب فرهنگی»، «شورای عالی امنیت ملی»، «شورای اجتماعی کشور»، «ستاد مبارزه با مواد مخدر»، «ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز»، «ستاد مبارزه با مفاسد اقتصادی»، «کمیسیون تخصصی پیشگیری از وقوع جرایم و تخلفات رانندگی» و «شورای عالی مبارزه با پولشویی» با رویکرد چندنهادی و در قالب سیاست‌گذاری در زمینه پیشگیری از جرایم فعالیت می‌کنند.^{۱۱}

بدین ترتیب، رویکرد سنتی در پیشگیری از جرم، که از طریق نظام عدالت کیفری و واکنش به واسطه مجازات انجام می‌گیرد، رویکرد بسیار محدودی است. برای پیشگیری از جرم به رویکرد گسترده‌تری نیاز است که از طریق مشارکت بین نهادهای مختلف و جامعه امکان‌پذیر می‌شود. با تمام تعاریف و تحسین‌هایی که در مطالب یاد شده از رویکرد چندنهادی به پیشگیری از جرم ارائه شد، این رویکرد نیز مانند تمامی مدل‌های جرم‌شناختی پیشگیری عاری از ایراد و انتقاد نیست. این مهم با عنوان چالش‌های رویکرد چندنهادی به پیشگیری از جرم در گفتار آتی بررسی می‌شود.

۳) حوزه‌ی آموزشی

نقش انسان به عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل تاثیرگذار در ترافیک که خود سازنده ماشین، جاده و واضع قوانین و مقررات است، شایان توجه می‌باشد. انسان‌ها وقتی در فرایند آموزش قرار می‌گیرند، می‌توانند تغییر باور و رفتار داده و برای مشکلی که خود به وجود آورده‌اند چاره‌اندیشی کنند.

بدین ترتیب، برای امر آموزش و ارتقای فرهنگ در حوزه راهنمایی و رانندگی اهمیت ویژه‌ای باید قایل شد و بر این مهم تاکید کرد که آموزش مقررات و ترافیک به تمامی طبقات جامعه اعم از مردم عادی و مسئولان و مجریان امر، نقش بسیار اساسی در اصلاح رفتار در حوزه جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی خواهد داشت. زیرا لازمه زندگی شهری و ماشینی، آشنایی و آگاهی کامل مردم آن جامعه به فرهنگ زندگی در چنین جامعه‌ای است.

^{۱۱} - البته عملکرد برخی از این نهاد منحصر به مقوله پیشگیری از جرایم نیست.

اما چرا باید نسبت به آموزش بیش تر تاکید کرد و آن را در مقام اولویت قرار داد، به این علت که اگر در جامعه‌ای بهترین و مدرن‌ترین و مجهزترین انواع وسایل نقلیه و بهترین راه‌ها وجود داشته باشد و همچنین مقررات بسیار صحیح و دقیقی نیز برای اجرا در آن جامعه اعمال گردد، لیکن مردم آن جامعه اعم از عابر پیاده، راننده، پلیس راهنمایی و مجری قانون آموزش‌های لازم و کافی در جهت برخورد با دو عامل اول را نداشته باشند، ترافیک آن جامعه به علت عدم آگاهی مردم نسبت به شیوه‌های استفاده صحیح از راه و وسیله نقلیه، یک ترافیک نابسامان، و غیرقابل قبول است. وقتی پذیرفته شود که آموزش در این رابطه نقش اساسی دارد باید دید آموزش را از کجا و از چه مرحله‌ای و بر روی چه عواملی شروع باید کرد.

به عقیده نگارنده، آموزش باید از نخستین عامل تشکیل دهنده ترافیک یعنی «انسان» آغاز گردد. یک انسان قبل از این که راننده باشد یا مسئول و مجری قانون، خود به عنوان یک عابر پیاده برای جامعه مطرح است. برای مثال، عابر پیاده باید از آن‌چنان آموزشی برخوردار باشد که آمادگی کافی را برای برخورد با عناصر دیگر تشکیل دهنده ترافیک داشته باشد. بنابراین هنگامی که عابر پیاده در یک جامعه از فرهنگ و آموزش کافی بهره‌ور باشد و نسبت به مقررات و ضوابطی که قانون برای او تعیین کرده آگاهی کامل داشته باشد و در برخورد با سایر عوامل آگاهانه و با تکیه بر فرهنگ و بینش اجتماعی عمل نماید، درصدی از جرایم و تخلفات در حوزه راهنمایی و رانندگی که معلول عدم آگاهی و شناخت اولیه نیروی انسانی است به خودی خود منتفی می‌شود (اسماعیلی، علیرضا، همان، ص ۱۳۶). یک راننده که خود اولین عنصر تشکیل دهنده جرایم و تخلفات رانندگی است باید اولاً فرهنگ استفاده از وسیله نقلیه خود و کاربرد آن را به خوبی بداند و بشناسد تا بتواند به صورتی رانندگی کند که خود انتظار دارد دیگران رانندگی نمایند. همچنین، در موارد دیگر مانند ماموران راهنمایی و رانندگی و مسئولین ذی‌ربط، آموزش، کلیدی‌ترین واژه در امر بهبود و کاهش جرایم و تخلفات در حوزه راهنمایی و رانندگی است.

در ادامه به دو حوضه مهم این بحث پرداخته خواهد شد. در حوزه نخست متولیان مستقیم آموزش اصول و فرهنگ راهنمایی و رانندگی که در واقع بار جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی را مستقیماً به دوش می‌گیرند که شامل اداره راهنمایی و رانندگی و آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی می‌شود. در حوزه دوم که متولیان غیرمستقیم آموزش در حوزه یادشده بررسی می‌شود، عمدتاً نهادهایی هستند که مستقیماً مسئولیت و تعهدی در قبال جرایم و تخلفات رانندگی ندارند، بلکه صرفاً به دلیل داشتن امکانات لازم این انتظار می‌رود که در این حوزه دست به اقدامات مفید و موثر بزنند. این متولیان غیرمستقیم آموزش شامل: خانواده به عنوان اولین و اساسی‌ترین نهاد در پرورش و آموزش انسان‌های آتی جامعه، آموزش و پرورش، آموزش عالی به عنوان نهادهای موثر در ارتقای سواد و تحصیلات تکمیلی و در نهایت رسانه‌های جمعی مانند رادیو، تلویزیون، کتب و جراید و... که نقش موثر آنان در آموزش جامعه غیرقابل انکار است.

۱-۳) متولیان مستقیم آموزش

منظور از متولیان مستقیم آموزش، اشاره به یکی از شیوه‌های آموزش که به مستقیم و غیرمستقیم مشهور می‌باشد نیست. بلکه منظور نهادهایی است که مسئولیت قانونی در امر آموزش در این حوزه دارند و عواقب سوء ترک آن گریبان‌گیر خود آنان است. در واقع اداره راهنمایی و رانندگی که در هر شهری مستقر است، مسئول و پاسخ‌گو در قبال افزایش جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی است. همچنین، موسسات آموزشی رانندگی که با مجوز از سوی اداره راهنمایی و رانندگی مشغول به امر دادن آموزش به داوطلبان هستند، در قبال کم‌کاری یا آموزش نامناسب مسئول قلمداد می‌شوند.

۱-۱-۳) اداره راهنمایی و رانندگی

در سال ۱۳۴۷، برنامه‌های آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی توسط اداره پلیس تهران تهیه و به مرحله اجرا گذاشته شد. نمونه‌ای از این برنامه‌های آموزشی با عنوان «آشنایی رانندگان با مقررات راهنمایی و رانندگی» برای رانندگان دستگاه‌های دولتی توسط اداره پلیس تهران ارائه شده بود. در سال ۱۳۵۳ امور راهنمایی و رانندگی تهران طبق قانون به شهرداری واگذار شد. در نهایت ۱۲ فروردین ۱۳۷۰ با اجرای طرح ادغام، نیروهای انتظامی سازمان راهنمایی و رانندگی، پلیس راه و ژاندارمری با یکدیگر ادغام شدند. سپس معاونت راهنمایی رانندگی و حمل و نقل ناجا شکل گرفت. اما اقداماتی که اداره راهنمایی و رانندگی می‌تواند در زمینه آموزش مردم در جهت پیشگیری از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی انجام دهد در دو حوزه قابل بررسی است. نخست نقش اساسی می‌باشد که مأموران این اداره به عنوان واسطه اداره راهنمایی و رانندگی با مردم دارند و دوم اقداماتی که توسط خود اداره می‌تواند در جهت آموزش مردم انجام شود.

۱-۱-۱-۳) مأموران راهنمایی و رانندگی

مأموران راهنمایی و رانندگی به لحاظ ارتباطی که با بخش وسیعی از مردم در حوزه راهنمایی و رانندگی دارند، به عنوان یکی از اصلی‌ترین ارکان اداره راهنمایی و رانندگی محسوب می‌شوند. اصطلاحی که بین مسئولین امر، در اداره راهنمایی و رانندگی رایج است و از این مأموران به «ویترین» راهنمایی و رانندگی یاد می‌کنند، اشاره به اهمیت این مهم در تعامل با مردم دارد. در بیان یک تعریف، «ارتباط»^{۱۲} فرایندی مستمر، همه‌جانبه و همه‌گیر است که برای انتقال اطلاعات و برقراری تفاهم، هم-آهنگی در میان فرآیند و گیرنده پیام به کار گرفته می‌شود (گرت، هانس و سی رایت میلز، ۱۳۸۰، ص ۲۳۴). با توجه به ریشه این لغت می‌توان آن را تفاهم و اشتراک ترجمه کرد و در حقیقت ارتباط فرایندی است که از آن نوعی اشتراک فرواندیشه عقاید، نظریات و عمل استنباط می‌شود. از دیگر سو، ارتباط میان فردی را می‌توان جریانی در نظر گرفت که در طی آن دو نفر یا تعداد بیش‌تری به تبادل افکار، نظریات، احساسات و حقایق می‌پردازند و از طریق به کار بردن پیام‌هایی که حقایقش برای کلیه آن‌ها یکسان است به انجام این مهم مبادرت ورزند و هنگامی که ارتباط را عبارت از کوشش آگاهانه فرستنده پیام برای سهیم ساختن گیرنده از اطلاعات، عقاید و طرز تفکرش بدانیم، مسئله تفاهم و هم‌آهنگی فرستنده و گیرنده اهمیت اصلی و اساسی خود را به دست می‌آورد. (دعاگویان، ۱۳۸۴، ص ۲۳)

به طور کلی و به نقل از برلو^{۱۳} هر چه را که مردم از آن درک معنی کنند می‌توان در ایجاد و برقراری ارتباط به کار برد و حدود ارتباط آن به قدری وسیع و پر دامنه است که هیچ‌گاه نمی‌توان حد و مرز آن را به درستی معین ساخت. با وجود این که ارتباط جزء عالی‌ترین دستاوردهای بشری محسوب می‌گردد و به قول کارل یاسپرس^{۱۴} «عالی‌ترین دستاورد انسان در دنیا، ارتباط شخصیت با شخصیت است» لیکن بسیاری از ارتباطات موثر نیستند و انسان‌های معمولی قادر به برقراری یک ارتباط مطلوب و موثر نیستند (پیشین، ص ۲۵).

با تمهید مراتب یادشده، اثرها و پیامدهای ارتباط مأموران راهنمایی و رانندگی با مردم بیش‌تر وضوح یافت، اکنون در مورد رفتار مأموران راهنمایی و رانندگی در آموزش قوانین و مقررات در این حوزه اقدام به آسیب‌شناسی می‌شود.

¹²-COMMUNICATION

¹³-BERLO

¹⁴-YASPERS

ماموران راهنمایی و رانندگی در واقع ناظر بر رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی نیز هستند. در مواقع تخلف و وقوع جرایم در صحنه حاضر و با اعمال قانون و صدور قبض جرمه یا توقیف خودرو یا گواهینامه بر رعایت صحیح قوانین و مقررات اهتمام می‌ورزند. ولی همین ماموران اگر به نحو شایسته و مناسبی برخورد نکنند نه تنها سبب آموزش قوانین راهنمایی و رانندگی نمی‌شوند، بلکه سبب انزجار عمومی و فرار مردم از رعایت قوانین مذکور می‌شوند. در مواردی که ماموران راهنمایی و رانندگی به منظور مچ‌گیری (خفت کردن) اعمال قانون می‌کنند در واقع مردم را در مقابل خود قرار داده و سر ستیز می‌آورند. نمونه‌ای از این موارد را در کمین زدن ماموران راهنمایی و رانندگی در پشت پیچ‌های بدون دید برای جرمه رانندگان همه روزه شاهد هستیم. همین طرز برخورد ناخودآگاه، این احساس را به مردم می‌دهد که ماموران مذکور در پی آموزش صحیح قوانین و مقررات و فرهنگ‌سازی نیستند، بلکه در پی پُر کردن جیب اداره راهنمایی و رانندگی (خزانه دولت) می‌باشند.

مطلب دیگر که رویکرد منفی از این ماموران در آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی تلقی می‌شود، وجود مقدار اجباری از جرمه‌های رانندگی در طی یک‌ماه برای هر مامور است. در اداره راهنمایی و رانندگی مکرر با دستور مافوق در نرخ معینی از اعمال جرمه در یک روز یا یک‌ماه مواجه می‌باشیم. حتی در مقابل اعطای تشویقی به ماموری که بیش از دیگر ماموران موفق! به اعمال جرمه یا توقیف خودروها شده است؛ همگی، دلیلی بر عدم ایجاد انگیزه در ماموران برای آموزش صحیح و فرهنگ‌سازی برای مردم در این حوزه است. اگر این انگیزه وجود داشته باشد، ماموران همیشه در آرزوی کاستن از تعداد جرمه‌های خود، از طریق وعظ، نصیحت و خیرخواهی برای مردم خواهند بود. این مطلب پی تحقیقی میدانی این نتیجه حاصل گشت که بین وقوع رفتار خشونت‌آمیز و تحکم مآبانه ماموران راهنمایی و رانندگی با رعایت قوانین و مقررات از سوی مردم، ارتباط معناداری به میزان ۹۵ درصد وجود دارد، یعنی هرچه رفتار ماموران راهنمایی و رانندگی خشن‌تر و تحکم‌آمیزتر است، رعایت قوانین و مقررات از سوی رانندگان کاهش می‌یابد. (دعاگویان، ۱۳۸۸، ص ۴۰)

مطلب حائز اهمیت، استفاده از ماموران وظیفه‌ای است که در حال طی خدمت سربازی هستند. استفاده از این سربازان به‌عنوان ماموران راهنمایی و رانندگی اگرچه از لحاظ بار مالی منافی زودگذر را برای اداره راهنمایی و رانندگی به ارمغان می‌آورد، ولی به دلیل عدم تقید و اشراف سرباز وظیفه به اصول و منشور اخلاقی ماموران و احتمال گرفتن رشوه در وی و همچنین حقوق بسیار ناچیزی که در مقابل ۱۱ ساعت سرپا ایستادن هر روز دریافت می‌کند، به شدت رویکرد آموزش محور را در این نوع از ماموران به مخاطره می‌اندازد. همچنین رعایت این مقررات از سوی خود ماموران به کرات دیده و شنیده شده که حتی آن‌ها نیز در مقام عمل، به قوانین و مقررات، گاهی رفتاری بس ناکارآمد دارند (الیاسی و تقوی، ۱۳۸۹، ص ۳۵۷). نمونه‌های بسیاری از این تخلف‌ها را نگارنده سطور شخصاً در دوران خدمت مشاهده و لمس نموده است.

۲-۱-۱-۳) سایر واحدهای اداره راهنمایی و رانندگی

اداره راهنمایی و رانندگی مانند هر اداره دیگر شامل ارگان‌های مختلفی برای حسن اجرای امور مربوط به خود است. واحد آزمون، واحد صدور گواهینامه، واحد خلاقی، واحد صدور و نصب پلاک و... قسمت‌هایی هستند که بر حسب تقسیم کار داخلی این اداره به رفع و رجوع مراجعین می‌پردازند. یکی از واحدهای اداره یاد شده، واحد آزمون است که اخیراً به موسسات آموزش رانندگی سپرده شده است که در جای خود به آن پرداخته خواهد شد. واحد دیگر، واحد صدور گواهینامه است که می‌تواند با اجرای برنامه‌های آموزشی مانند نمایش عکس‌ها و فیلم‌های حوادث رانندگی و تحلیل علل آن و نوع تخلف، دعوت از

آسیب‌دیدگان حوادث یاد شده و ایراد سخنرانی برای داوطلبان، موفق به اخذ گواهی‌نامه و دیگر موارد به آموزش داوطلبان در حین اعطای گواهی‌نامه راهنمایی و رانندگی به آنان اقدام نمایند.

واحد پیگیری تخلفات که در واقع مقادیر جریمه (خلافی) رانندگان را نیز کنترل و ارائه می‌نماید، می‌تواند با ارائه تعداد و نحوه تخلفات رانندگان و تذکر و نمایش موارد مشابه در وقوع تصادفات به رانندگان سبب تنبه آنان در این گستره شوند. سایر واحدهای اداره راهنمایی و رانندگی با همکاری متولیان غیرمستقیم آموزش، از جمله خانواده، مدرسه، آموزش عالی و رسانه‌های جمعی که نقش موثرتری در آموزش همگانی دارند، در مبحث آتی به تفصیل تبیین خواهد شد.

۲-۱-۳) آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی

آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی با آیین‌نامه اجرایی آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی مصوب ۱۳۶۲ تاسیس حقوقی یافت. بعدها با تجارب مقنن در این حوزه آیین‌نامه‌ی اجرایی آموزشگاه‌های رانندگی در تاریخ ۱۳۸۳.۱۲.۱۵ به تصویب وزارت کشور - وزارت دادگستری - وزارت راه و ترابری - وزارت بازرگانی سازمان حفاظت محیط زیست، رسید. در ماده ۱۴ این آیین‌نامه محورهای آموزشی آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی ترسیم شده است. این ماده مقرر می‌دارد: «آموزشگاه‌های رانندگی موظفند هنرآموزان خود را از نظر فراگیری مسایل ذیل آموزش داده و موارد مربوط را در برنامه آموزشی آن‌ها منظور نمایند:

الف - آموزش عملی رانندگی در شب و روز، شرایط متفاوت جوی (باران، برف و...) و محیطی (رانندگی در انواع راه‌های جاده‌ای و شهری) تا حصول مهارت کافی و همچنین آموزش روش‌های مقابله با خطر تصادفات در حد ضرورت.

ب - آموزش کامل آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و سایر قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل و رفت و آمد (ترافیک) و ایمنی.

پ - در حد رفع نیاز و ضرورت آموزش فنی وسیله نقلیه (شامل شناخت اجزای خودرو و نحوه عمل آن‌ها)، آموزش روش‌های کاهش مصرف سوخت و پیشگیری از آلودگی‌های زیست محیطی و همچنین آموزش کمک‌های اولیه در ارتباط با سوانح و تصادفات رانندگی.

تبصره ۱ - آموزشگاه‌های رانندگی می‌باید علاوه بر موارد یاد شده در این ماده، حسب مورد نسبت به آموزش رفتار با سایر رانندگان، شرایط و ضوابط حمل و نقل کالا به ویژه حمل و نقل مواد خطرناک، رفتارهای اجتماعی و سایر اطلاعات مورد نیاز در رانندگی با وسایل نقلیه عمومی نیز اقدام نمایند».

بنابراین همان‌گونه که در ماده یاد شده آمده است، آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی در محورهای مهم و ضروری برای آموزش رانندگی اقدام می‌کنند. از آنجایی که صدور و تمدید مجوز این آموزشگاه‌ها منوط به تصمیم اداره راهنمایی و رانندگی است و همچنین یکی از افسران کارآموده راهنمایی و رانندگی به عنوان ناظر و ممتحن در این آموزشگاه‌ها فعالیت دارند، ضمانت اجرای مناسبی برای تخطی از مفاد ماده فوق مقرر شده است.

۲-۳) متولیان غیرمستقیم آموزش

افراد جامعه از مراحل ابتدای زندگی با دو جریان جامعه‌پذیری و فرهنگ‌پذیری روبه‌رو هستند و این دو جریان از طریق آموختن و به کار گرفتن هنجارهای اجتماعی و فرهنگ جامعه صورت می‌پذیرد. خانواده، مدرسه، دانشگاه، رسانه‌های جمعی و غیره هر یک به شکلی در آموزش فرهنگ به آحاد جامعه سهیم‌اند. جامعه‌پذیری و فرهنگ‌پذیری در سراسر زندگی افراد جریان

دارد. کسانی که مرحله نوینی از زندگی خود را آغاز می‌کنند، کسانی که نقش و پایگاه اجتماعی‌شان دست‌خوش تغییراتی می‌شود، کسانی که در جامعه خود با تغییرات اجتماعی عمیق و ناگهانی روبه‌رو می‌شوند، ناگزیر از آموزش و به‌کارگیری انتظارات نوین فرهنگی هستند. همچنین با توجه به این که هر وسیله و ابزار جدید راه و رسم کاربرد صحیح خود را به همراه دارد، فراگیری این راه و رسم که خود جزئی است از فرهنگ، می‌تواند و باید پیوسته و هربار که قرار است وسیله جدیدی مورد استفاده قرار گیرد، صورت پذیرد.

۱-۲-۳) خانواده

اگر تاثیرات محیط بر حیات جنینی و پیش از تولد انسان را تاثیری غیرمستقیم بدانیم، بدون تردید می‌توان تولد را آغاز زندگی اجتماعی انسان تلقی کرد و در این میان خانواده به لحاظ پیوند زیستی و طبیعی اولین محیط و نهاد اجتماعی است که نوزاد پای به درون آن می‌گذارد و در قالب آن به پیکره اجتماع می‌پیوندد. وضعیت کودک و موقعیت و ترکیب خانواده به گونه‌ای است که اساسی‌ترین نقش را در زندگی اجتماعی انسان دارد، وابستگی شدید عاطفی بین کودک و والدین، نیاز مطلق کودک در تمامی ابعاد زیستی و روانی به والدین و وسعت یادگیری کودک در سال‌های اولیه زندگی عمق تاثیر خانواده در رشد و نمو کودک را نشان می‌دهد. (مهدوی، ۱۳۹۲، ص ۱۸۴)

با توضیح مراتب یادشده و عمق اثربخشی تعالیم والدین به کودکان در سنین طفولیت، مکانیسم‌های تشویقی و تنبیهی در به‌خاطر سپاری احساسات عشق و تنفر در کودک نسبت به موضوع معین بسیار اهمیت دارد. در ارتباط با جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی، نحوه رفتار والدین در حین رانندگی برای مثال رعایت مقررات مذکور در پیش چشمان کودک و آموزش تابلوهای راهنمایی و رانندگی، تاکید بر یادآوری آن توسط کودک به والدین در صورت فراموشی، تقبیح رفتار رانندگان خاطی در حین رانندگی و مخاطب قرار دادن کودک و... مواردی هستند که تاثیر عمیقی بر روان کودکان حتی تا سنین بزرگسالی می‌گذارد. این روایت از مولای متقیان حضرت علی (ع) که بیان می‌دارد: «العلم فی صغر کالنقش فی الحجر» (قاسمی، ۱۳۷۹، ص ۲۲۲) (آموختن در کودکی مانند حکاکی کردن در سنگ ماندگار است) مبین همین تاثیرات شگرف و عمیق در اذهان کودکان در مورد مسایل یادگیری است.

والدین، خصوصاً در زمان رانندگی، الگویی موثر برای کودکان هستند؛ برای مثال نبستن کمربند ایمنی از سوی سرنشینان بزرگسال سبب الگوبرداری از سوی کودکان می‌شود. تحقیقات نشان می‌دهد که در مواردی که راننده یک خودرو کمربند ایمنی خود را نمی‌بندد ۷۰ درصد اوقات کودکانی که جزو سرنشینان خودروی او هستند نیز کمربند ایمنی‌شان را نمی‌بندند (صداقت، ۱۳۸۸، ص ۱۲۴). بنابراین نبستن کمربند ایمنی سبب می‌شود تا جان کودکان نیز به مخاطره بیفتد. کودکان و نوجوانان که والدین‌شان قانون راهنمایی و رانندگی مانند بستن کمربند را رعایت نمی‌کنند بهای آن را به صورت صدمات شدید جسمی و روحی می‌پردازند.

۲-۲-۳) آموزش و پرورش و آموزش عالی

۱-۲-۳-۳) آموزش و پرورش

رکن اصلی جامعه‌پذیری انسان یادگیری ارزش‌ها و هنجارهای اجتماعی است و آموزش و پرورش نهاد رسمی است که هر جامعه به عنوان ابزار رسمی آموزش ارزش‌ها و هنجارهای اجتماعی تدارک دیده است. به طوری که می‌توان شکست جامعه در

تعلیم و تربیت اطفال و نوجوانان را در فرایند آموزش و پرورش، شکست جزء مهمی از فرایند جامعه‌پذیری اعضای جدید جامعه تلقی کرد. از این رو، ایجاد همکاری مدرسه و پلیس راهور از نظر کارشناسان کاملاً ضروری است. اجرای امور پلیسی جامعه-محور (که به واسطه‌ی ایجاد روابط مؤثر بین جامعه و پلیس از طریق همکاری و مشارکت اجتماعی برای حل مشکلات مربوط به جرم و جنایت انجام می‌شود)، رویکردی است که می‌توان راهبردهای سازمانی را به وسیله‌ی آن با اقتدار به کار بست تا با حل مشکلات پیش‌رو و تعامل با جامعه، نبض وقوع جرم و ناهنجاریهای اجتماعی را به دست گرفت. مدارس و محیط‌های آموزشی را می‌توان از جمله بسترهای مناسب برای ایجاد و تعمیق رابطه و همکاری پلیس و جامعه دانست (مهدوی، همان، ص ۲۷۹).

نقش فرهنگ‌سازی مدرسه در جوامع بر کسی پوشیده نیست. فرهنگ پلیس راهور را نمی‌توان در یک شب در ذهن شهروندان ایجاد کرد. این امر مستلزم صرف زمان و توان کافی و تدوین و اجرای برنامه‌ای جامع و پویاست. به جرأت می‌توان گفت مدرسه تقریباً تمام پیش‌شرط‌ها و شرایط اجرای چنین برنامه‌هایی را دارد و نمی‌توان مدرسه را که مهد آموزش و جامعه‌پذیری است در فتح قلعه‌های بلند اداره‌ی امور پلیسی جامعه‌محور نادیده گرفت. اجرای طرح‌هایی مانند همیاران پلیس که از بچه‌های مدرسه برای کنترل و نظم راهنمایی و رانندگی استفاده می‌شد تجربه‌ای موفق از الگوی یادشده است. (حاجی حسین لو، گلیج، ۱۳۸۴، ص ۳۵۴) لذا در همین راستا و برای رسیدن به چنین جایگاهی باید اقدامات دیگری را نیز انجام داد که برخی از آن‌ها به شرح ذیل می‌باشد:

- اضافه کردن کتابی جدید به کتب تمام مقاطع تحصیلی به عنوان فرهنگ رانندگی؛
 - گنجاندن داستان‌های مربوط به راهنمایی و رانندگی و مباحث ترافیکی به اقتضای سن دانش‌آموزان در دروس آن‌ها،
 - ساخت اتاق ترافیک در مدارس و پخش فیلم در آن به صورت مستمر؛
 - تهیه پخش مجلات ایمنی در سطح مدارس و برگزاری مسابقات علمی از مطالب آن‌ها؛
 - آموزش قوانین به دانش‌آموزان و استفاده از آن‌ها برای جریمه کردن والدین خاطی؛
 - برای آموزش علمی ترافیک برای کودکان می‌توان به احداث پارک‌های ایمنی جاده‌ها اقدام کرد که در این پارک‌ها، خیابان‌ها، رفت و آمد خودروها، علائم راهنمایی و رانندگی و مقررات مربوط به آن به صورت واقعی پیش‌بینی و نصب شده است؛
 - در زمینه ایجاد هماهنگی با مسئولان آموزش و پرورش، حضور مداوم پلیس در مدارس و ارائه آموزش‌های لازم در جهت عبور و مرور، جلوگیری از تخلف و آگاهی از عواقب عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی.
- برای احداث و اداره‌ی این پارک‌ها مشارکت اداره‌ی راهنمایی و رانندگی و وزارت آموزش و پرورش الزامی است. البته اگرچه چنین طرحی در ایران نیز در حال اجراست، اما این برنامه تنها در تهران به صورت جامع و خوبی در حال اجراست و در سایر نقاط ایران وجود ندارد. لذا بر مسئولین امر است با توجه به اثربخشی چنین طرحی برای کاهش تخلفات، آن را به صورت جامع‌تر و در همه‌ی نقاط ایران به اجرا گذارند.

۲-۲-۳ آموزش عالی

براساس مطالعات انجام گرفته و یافته‌های جدید علمی، نقش و هدایت دانش و توسعه قانون‌گرایی بیش از منابع طبیعی و سرمایه‌های مالی، ضمن این‌که به عنوان یک عامل اساسی در افزایش تولید در یک جامعه عمل می‌کنند، موجبات دستیابی به

نظم روانی و اجتماعی در جامعه را نیز فراهم می آورند، به عبارت دیگر افزایش سریع دانش و گسترش قانون‌گرایی در جامعه، ضمن این‌که زمینه اولیه را برای رشد و توسعه جوامع ایجاد می‌کند، بهبود رفاه را نیز سریعاً موجب می‌گردد که خود به لحاظ روانی و اجتماعی تا حد زیادی سلامت جامعه را تضمین می‌کند.

در این میان در بالابردن سطح دانش مردم، دانشگاه‌ها و موسسات آموزش عالی هم در زمینه تکمیل آموزش‌های عمومی جوانان و هم در زمینه تولید فرهنگ می‌توانند بسترهایی باشند که از راه‌های مختلف تحقیقاتی، آموزشی و پژوهشی، در پیشرفت بهبود شرایط زیستی انسان‌ها گام بردارند. بالطبع این‌گونه مراکز باتوان علمی و کادر پژوهشی که در اختیار دارند می‌توانند در جهت تربیت متخصصان رانندگی اقدام به تحقیقات و پژوهش و نوآوری نمایند. در کشورهای پیشرفته اغلب مطالعات مربوط به ایمنی ترافیک در دانشگاه‌ها انجام می‌شود. در این زمینه دانشگاه‌های جنوب فلوریدا، برکلی کالیفرنیا و اوکلاهما در ایالات متحده و دانشگاه پاترا در مالزی فعال هستند (ستایش ولی‌پور، ۱۳۸۰، ص ۹۴).

دانشگاه‌های عمران دانشگاه‌های داخلی در طراحی بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها و اصلاح طرح هندسی معابر داخل شهری و دانشکده‌های علوم انسانی در زمینه روش‌های تسهیل و بهبود آموزش و چگونگی ارتقاء سطح فرهنگ عمومی می‌توانند تحقیقات نظری و کاربردی لازم را انجام دهند.

بر مبنای تحقیقاتی که در سال ۱۳۸۵ انجام داده است، می‌توان با ۹۹ درصد اطمینان ادعا کرد که تفاوت معناداری بین تحصیلات و قانون‌گرایی (رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی) وجود دارد. چون کم‌ترین سطح تخلف توسط سطح تحصیلی کارشناسی ارشد و بالاتر صورت گرفته و هرچه سطح تحصیل کمتر شده و پایین‌تر آمده، فراوانی نسبت به تخلف رو به افزایش گذاشته و سیر صعودی داشته است. (صفرمردی، ۱۳۸۴، ص ۴۴) همچنین تحقیقی دیگر در سال ۱۳۸۴ از طریق نظرسنجی سیصد راننده تهرانی مشابه این ارتباط معنادار بود. در این تحقیق نتایج نشان داده شد که با افزایش سطح معلومات، میزان احترام به قوانین افزایش می‌یابد، به‌گونه‌ای که افراد با داشتن مدرک دکترا با ۶۰ درصد بیش‌ترین و افراد دارای مدرک دیپلم با ۴۵ درصد پایین‌ترین میزان احترام به قانون را دارا می‌باشند (حاجی حسین‌لو، گلیج، ۱۳۸۹، ص ۲۷۹).

۳-۲-۳) رسانه‌های جمعی

امروزه برخورد با پدیده‌های اجتماعی از جمله مشکلات و معضلات رانندگی نیاز به بهره‌گیری از ابزارهای نوین ارتباطی و ایجاد فرایند فرهنگ سازی در میان جوامع بشری دارد.

فرهنگ‌سازی از ابزارهای مهمی است که می‌تواند دست‌آوردهای مهمی را در برخورد با این پدیده‌ها داشته باشد. برخورد با پدیده‌های اجتماعی باید از مبنا و اصول علمی برخوردار باشد. جوامع بشری به خصوص کشورهای در حال توسعه، در پدیده‌های مورد نظر یعنی ترافیک، رانندگی، جرایم و تخلفات رانندگی، الگوی اصلاح رفتار را در دستور کار خود قرار داده‌اند و برای تحقق این امر از ابزارهای نوین و فناوری برتر استفاده می‌کنند. البته برخی از کشورها نیز از قوه قهریه سود می‌برند؛ اما اکثر جوامع راهکارهای علمی و ایجاد تغییر در رفتار را مدنظر قرار داده‌اند که علت اصلی آن، این است که مبارزه قهری با چنین پدیده‌هایی پایدار نیست و نمی‌تواند تداوم داشته باشد. لذا بر همین اساس است که باید کار فرهنگی انجام داد و تغییر در رفتار در سرلوحه کار قرار گیرد، چون این امر منجر به پایداری بالا و ایجاد فرهنگی منسجم و مستحکم در جامعه خواهد شد.

امروزه عمده‌ترین نقشی که وسایل ارتباط جمعی بر عهده دارند، عبارت است از: فرهنگ سازی، آموزش، اطلاع‌رسانی و ایجاد مشارکت اجتماعی. اهمیت وسایل ارتباطی در جوامع به حدی است که بعضی از جامعه‌شناسان و پژوهش‌گران برای مطبوعات،

رادیو، تلویزیون و سینما، نقش آموزی یا آموزش دائمی قائل هستند. بنابراین، وسایل ارتباط جمعی علاوه بر نقش مهم خبری، آموزشی، راهنمایی و رهبری که در سازندگی و آمادگی افراد برای زندگی اجتماعی دارند، وظایف تبلیغی نیز انجام می‌دهند (حبیب‌زاده، محمدی اطهر، ۱۳۸۳، ص ۷۶).

اصولاً در بحث رانندگی و ترافیک به سه اصل آموزش، مهندسی ترافیک و اجرای مقررات اشاره می‌شود. با این‌که وظیفه نیروی انتظامی به خصوص معاونت راهنمایی و رانندگی اجرای مقررات است و آموزش نیز وظیفه سازمان‌های فرهنگی و رسانه‌های گروهی می‌باشد، لیکن در سال‌های اخیر شاهد تولید و پخش انیمیشن‌های (پویا نمایی) تلویزیونی از سوی معاونت راهنمایی و رانندگی ناجا هستیم که با هماهنگی سازمان صدا و سیما و از طریق شبکه‌های تلویزیونی موجود در کشور صورت پذیرفته و تاکنون بیش از ۱۰۰ انیمیشن در مباحث گوناگون و تخلفات رانندگی تولید و به نمایش عموم در آمده است. همچنین برنامه‌های تلویزیونی برای کنترل ترافیک و هشدار به رانندگان از دیگر موارد تلاش در زمینه فرهنگ‌سازی و آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی است. در نظرسنجی دیگر از سیصد نفر از رانندگان در تهران انجام نشان داد که اکثر سوال شدگان اعتقاد داشتند که قوانین رانندگی اشکالات چندانی ندارند و از میان انواع راهکارهای ارائه شده، آموزش و ارتقای فرهنگ رانندگی بهترین راه‌کار برای افزایش میزان احترام به قوانین ترافیکی می‌باشد، به گونه‌ای که آموزش در مدارس با ۴۱ درصد و آموزش در رسانه‌ها با ۲۹ درصد از نظر رانندگان بهترین راهکارها هستند و اعمال جرایم سنگین برای رانندگان متخلف با یک درصد دارای کم‌ترین تاثیر در ارتقای فرهنگ ترافیک عمومی و میزان احترام به قانون می‌باشند (حاجی حسینی، گلچ، همان، ص ۲۸۰).

۱-۳-۲-۳ رادیو

باتوجه به فراوانی و قیمت مناسب آن و برقراری آسان ارتباط با مرکز پخش، این وسیله امروزه یکی از فراوان‌ترین ابزار کسب اطلاع می‌باشد و به جهت وجود ایستگاه‌های متعدد در نقاط مختلف کشور در زمینه ارائه اطلاعات و آگاهی‌رسانی از وسایل پیشگام محسوب می‌گردد. همچنین باتوجه به امکان نصب آن در وسایل نقلیه موتوری و وجود ارقام بالای تلفات ناشی از تصادفات که در سال ۱۳۸۹ به ۳۵۵۰۰ نفر بالغ گردیده و در ۸۳ درصد آن‌ها خطای انسانی عامل تامه تصادف تشخیص داده شده می‌توان با تاسیس و راه‌اندازی شبکه مستقل رادیویی تحت نام شبکه ایمن ضمن آموزش و روش‌های ارتقای فرهنگ عمومی به پوشش گسترده اخبار تصادفات و تلفات مربوط با جزییات کامل و راه‌های کاهش آن پرداخت و بدین صورت به عامل بازدارنده مناسب در جلوگیری از سیر صعودی آمار تصادفات وسایل نقلیه دست یافت (ستایش ولی پور، ۱۳۸۹، ص ۲۲).

۲-۳-۲-۳ تلویزیون

این رسانه به دلیل قابلیت داشتن برنامه‌های متنوع و سرگرم کننده در تمام اوقات شبانه‌روز مخاطبان زیادی را به خود اختصاص داده و با عنایت به انتقال هم‌زمان مطالب از طریق صوت و تصویر به عنوان وسیله آگاهی بخش تاثیرگذار مطرح است که در زمینه‌های زیر در افزایش سطح آگاهی عمومی موثر است:

- در زمینه ارائه برنامه‌های علمی، تفریحی، آموزشی؛
- در بحث ترافیک که از جمله برنامه‌های علمی و آموزشی مهم می‌باشد می‌توان آموزش‌های لازم را بنا به درک مخاطبان ارائه نمود؛

- اعلام رویدادهای ترافیکی در بین شهروندان به ویژه رانندگان مانند مسیرهای پرتراфик و کم‌ترافیك و کمک به آنان در انتخاب مسیرهای آزاد، کم هزینه و ایمن؛
 - بررسی و اعلام آمار تصادفات و تلفات و خسارات مربوط با تمام ویژگی‌های آن از سراسر کشور و تجزیه و تحلیل کارشناسان و یادآوری نکات آموزشی؛
 - برگزاری نشست‌های پرسش و پاسخ با حضور کارشناسان قضایی و توضیح انواع تصادفات و تلفات آن و جرایم و محکومیت‌ها و نحوه رسیدگی به آن‌ها و دلایل مشدده و مخففه هر کدام از آن‌ها؛
 - برگزاری جلسات پرسش و پاسخ با کارشناسان راهنمایی و رانندگی جهت آشنایی بیشتر مردم با مقررات ترافیکی و بهبود سطح تردد آنها در معابر؛
 - طرح پیوسته و متنوع مباحث مرتبط با تردد برای رعایت بیشتر مقررات توسط مردم که باعث روان سازی و کنترل ترافیك شود؛
 - تهیه و پخش تیزرهای تبلیغی متناسب در زمینه مباحث مرتبط با ترافیك برای ایجاد رفتار ترافیکی صحیح در کودکان و نوجوانان و تقلیل رفتارهای غلط ترافیکی بزرگسالان؛
 - آگاه سازی استفاده کنندگان از راه و نیز وضعیت جوی در جاده‌های کشور؛
 - معرفی جاده‌های قبل تردد جهت توزیع یکنواخت ترافیك در منطقه.
- از جمله اقدامات انجام شده در این زمینه در سایر شهرهای جهان می‌توان به شهر زاگرب اشاره نمود در این شهر از وسایل سمعی و بصری در امر بهبود ترافیك نهایت استفاده به عمل آمده، به طوری که روزانه ضمن پخش اخبار شهری، تلویزیون فیلم حوادث رانندگی و عواقب بی‌احتیاطی و تخلفات رانندگی را به نمایش درآورده است. علاوه بر آن هر ساله گزیده این فیلم‌ها و فیلم‌های دیگری که براساس صحنه‌های واقعی تصادفات به صورت داستانی تهیه شده در جشنواره‌ای که ترتیب می‌دهند، ارائه می‌نمایند (ولی‌پور، همان، ص ۹۸).
- در پایان می‌توان به نتایج تحقیقاتی در سال ۱۳۸۳ اشاره کرد که ارتباط معناداری بین برنامه‌های مختلف تلویزیونی و کاهش جرایم رانندگی را نشان می‌داد. جدول ارزیابی این ارتباط ذیلاً ترسیم شده است (حبیب زاده، محمدی اطهر، همان، ص ۷۸).

جدول ۱: توزیع میزان کاهش جرایم رانندگی در شکل‌های ارائه مختلف برنامه‌های تبلیغاتی

جمع	میزان عمل به نکات ترافیکی و کاهش جرایم رانندگی			عنوان برنامه	
	با تاثیر	در بعضی مواقع	بی تاثیر		
۲۷	۱۴	۱۳	-	فراوانی	داستانی
۱۰۰٪	۵۱٪/۱۹	۴۸٪/۱۱	-	درصد	
۲۰۲	۹۶	۹۲	۱۴	فراوانی	انیمیشن
۱۰۰٪	۴۷٪/۱۵	۴۵٪/۱۵	۶٪/۱۹	درصد	
۱۴	۱۲	۲	-	فراوانی	زیرنویس
۱۰۰٪	۸۵٪/۱۷	۱۴٪/۳	-	درصد	
۳۷	۲۲	۱۴	۱	فراوانی	زنده تلویزیونی

۱۰۰٪	۵۹٪/۱۵	۳۷٪/۱۸	۲٪/۷	درصد	
۹۰	۵۵	۳۰	۵	فراوانی	نمایش حوادث
۱۰۰٪	۶۱٪/۱۱	۳۳٪/۱۳	۵٪/۱۶	درصد	
۱۹	۱۲	۷	-	فراوانی	میزگرد تلویزیونی
۱۰۰٪	۶۳٪/۱۲	۳۶٪/۱۸	-	درصد	
۳۸۹	۲۱۱	۱۵۸	۲۰	فراوانی	جمع
۱۰۰٪	۵۴٪/۱۲	۴۰٪/۱۶	۵٪/۱۱	درصد	

۳-۳-۲-۳) دستگاه‌های تلفن همراه

این تلفن‌ها سومین عامل فراگیر در بین مردم به ویژه استفاده‌کنندگان از راه بوده که باتوجه به این که اوقات روز در دسترس رانندگان می‌باشد به جهت داشتن امکانات مخابراتی پیشرفته و برقراری تماس از طریق SMS می‌تواند با اطلاع رسانی به موقع در زمینه‌های زیر مفید واقع گردد:

- تغییر مسیر از راه‌های پرترافیک و انتخاب مسیر خلوت؛
- تغییرات ناگهانی جوی مسیر به ویژه در ارتفاعات؛
- آگاهی از تصادفات به وقوع پیوسته در مسیر؛
- ارسال پیام‌های سرگرم‌کننده برای بچه‌ها و کمک در به وجود آوردن فضای آرام حین حرکت؛
- آگاهی رسانی از امکانات موجود در مسیر و فواصل آن‌ها و نوع خدمات قابل ارائه باتوجه به تنوع کارایی سیستم میزان ارائه خدمات و سیستم ارتباط مستقیم. (ولی پور، همان، ص ۱۰۲)

۳-۳-۲-۴) روزنامه‌ها

روزنامه‌ها می‌توانند با اطلاع‌رسانی از تصادفات و عوارض و هزینه‌های ناشی از آن و ارائه تصاویری از تصادفات منجر به فوت و مصاحبه با افراد حادثه دیده و کارشناسان مربوط در زدودن باورهای غلط رانندگی از ذهن استفاده‌کنندگان از راه و ایجاد و تعمیق روش‌های مناسب ترددی، موثر واقع شوند. همچنین این امکان وجود دارد تا با درج مقالات مرتبط با مباحث مختلف راهنمایی و رانندگی با اتخاذ تدابیری، اطلاعات و آمار ارائه شده را به روز و دقیق نموده و مطالب مطروحه را مطابق با ذائقه عمومی (به ویژه شرایط سنی) درج نمایند. لذا بخش عظیمی از مشکلات آموزشی رانندگی را حل و پیام‌ها و نکات لازم را مطرح و نقد و بررسی کنند و راهکارهای پیشنهادی افراد صاحب نظر را به اطلاع عموم برسانند و نوع کارکرد تحقیق میدانی با مطالعات موردی را با مصاحبه با شهروندان و یافتن مشکلات راهنمایی و رانندگی و آگاه‌سازی موسسات ذی‌ربط از آن‌ها و اخذ راهکارهای مناسب برخورد با آن مشکل و انعکاس آن به مردم را انجام دهند (ولی پور، همان، ص ۱۰۵).

۵-۳-۲-۳) مجلات و بروشورها

به جهت طراحی زیباتر مجلات و بروشورها نسبت به روزنامه ها و اقبال جوانان به مطالعه این گونه مکتوبات، در نکات آموزشی برای ارتقاء فرهنگ رفتاری استفاده کنندگان از راه می‌بایست دقت خاصی نموده و پیام‌ها را توسط تصاویر منعکس و نوشته‌های ضروری را مختصر بیان داشت.

۶-۳-۲-۳) کتاب‌ها

کتاب‌ها به ویژه کتب آموزشی می‌توانند با درج نکات آموزشی متناسب با شرایط سنی مطالعه کنندگان، مباحث مربوط به حوزه جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی را برای استفاده کنندگان از راه به صورت مناسب یاد دهند. در کنار آن، کتاب‌های داستانی اگر در زمینه هزینه‌های ناشی از تصادفات در همه ابعاد آن با راهنمایی کارشناسان توسط نویسندگان با ذوق تنظیم گردد و تمام زوایای تاریک تصادفات و نتایج سفرهای ایمن به تصویر کشیده شود و جاذب اقبال مختلف جهت مطالعه باشند، می‌توانند مثر ثمر واقع شوند.

۷-۳-۲-۳) گشت‌های اطلاع رسانی سیار^{۱۵}

این گشت‌ها از جمله انواع اطلاع‌رسانی در زمینه رانندگی و عوامل بروز حوادث به ویژه در روزهای تعطیل و در جاده‌های شلوغ بوده و در افزایش سطح رعایت مقررات در استفاده از راه می‌تواند موثر واقع شود. در کشورهای توسعه یافته از این ابزار استفاده مناسبی می‌شود. در این زمینه بیل هاردی با طرح اقدام‌های انجام داده در فصول مختلف در سال ۲۰۰۴ در کشور آمریکا به نتایج قابل توجهی رسیده که حاکی از تاثیر زیاد وجود و افزایش تعداد گشت‌های سیار جاده‌ای اطلاع‌رسانی در زمینه ایمنی استفاده کنندگان از راه و تعداد تصادفات و هزینه‌های ناشی از آن و تعداد تلفات و مجروحان مربوطه است. (motorcycle safety action plan in 2004 by Wisconsin Department of Transportation

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

در حوزه آموزشی با مهم‌ترین عامل جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی یعنی انسان رو به رو هستیم. انسان به عنوان اصلی‌ترین عامل گاهی راننده و گاهی عابر پیاده هم‌چنین سازنده قوانین و مقررات و جاده و وسیله نقلیه نیز است. پس اگر قوانین و مقررات مناسب وضع گردد و جاده و وسیله نقلیه ایمن تهیه شود ولی انسان به عنوان استفاده کننده آموزش لازم را در حوزه رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی نیاموزد، باز هم مشکلات ترافیکی و افزایش جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی را شاهد خواهیم بود. از این‌رو، در حوزه آموزش، نهادهایی که متولی مستقیم آن هستند و بر حسب یک متن قانونی این وظیفه را بر عهده دارند، اداره راهنمایی و رانندگی و آموزشگاه‌های تعلیم رانندگی هستند. مواردی که دو نهاد مذکور با رعایت و آموزش صحیح آن می‌توانند سبب کاهش جرایم و تخلفات رانندگی شوند. در حوزه آموزش، نهادهای دیگری هم هستند که دخیل در امر پیشگیری می‌باشند. متولیان غیرمستقیم آموزش شامل نهادهایی چون خانواده، مدرسه، دانشگاه و رسانه‌های گروهی، نهادهایی هستند که می‌توانند با هماهنگی و جهت‌دهی سیاست‌ها و راهکارهای خود یک اقدام منسجم در پیشگیری از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی انجام دهند.

¹⁵ - loud speaker motion

با توجه به عملکرد و وظایف هر یک از نهادهای یادشده، نگارنده برگزاری نشست‌ها و سمینارهایی با هدف تحقق رویکرد چندنهادی در حوزه آموزش را پیشنهاد می‌دهد. نهادهای درگیر در حوزه آموزش بر مبنای مطالب این فصل شامل: شورای عالی انقلاب فرهنگی، وزارت آموزش و پرورش، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و سازمان تبلیغات اسلامی، صدا و سیما، شهرداری‌ها، وزارت راه و ترابری و مسئولین ارشد اداره راهنمایی و رانندگی است. با احصاء نهادهای فوق دلیلی بر منحصر بودن این نهادها در حوزه آموزش نیست. در هر حال، انتخاب یک نماینده موثر از هر یک از نهادهای یادشده و برگزاری جلسات مداوم در هم‌سوسازی سیاست‌های تبلیغاتی و حتی ایجاد یک فرمانده برای کنترل و نظارت در حوزه آموزش قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی نقش مهمی در کاربرد رویکرد چندنهادی در پیشگیری از جرایم و تخلفات راهنمایی و رانندگی دارد.

برای نیل به اهداف و پیشنهادهایی که بیش‌تر در زمینه‌ی «آموزش» قرار دارند، نیاز به یک رشته راهبردها و فعالیت‌های آموزشی و خدماتی است. از آنجا که گروه‌های هدف در نهایت دانش‌آموزان، رانندگان و مردم (به عنوان عابرین) هستند و ارائه‌ی آموزش‌ها به کمک آموزگاران به دانش‌آموزان و افسران پلیس به رانندگان و دیگر نهادهای مسئول و کارشناسان فن به مردم صورت می‌گیرد، لازم است که پیش از ارائه‌ی خدمات به گروه‌های هدف، فعالیت‌هایی انجام شود.

از آنجا که نهادهای گوناگون همچون وزارت راه و ترابری، نیروی انتظامی، شهرداری‌ها، وزارت بهداشت، قوه‌ی قضاییه، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و صدا و سیما در امور مربوطه به بهبود ایمنی رانندگی نقش دارند، توصیه می‌شود شورایی با عنوان «شورای عالی ایمنی ترافیک» در عالی‌ترین سطح سیاست‌گذاری و اجرایی کشور برای برنامه‌ریزی‌های کلان در این زمینه تشکیل شود و بر فعالیت‌های زیر نظارت داشته باشد:

۱- انتخاب چند دبستان و دبیرستان در چند استان کشور و اجرای برنامه به صورت آزمایشی^{۱۶}. آموزش دانش‌آموزان به آموزگاران واجد شرایط و آموزش‌دیده واگذار شود. در دوره‌ی ابتدایی همان آموزگار و در دوره‌های راهنمایی و دبیرستان، یکی از آموزگاران که بهتر درس اجتماعی را آموزش می‌دهد و یا همه‌ی آموزگاران به تناسب موضوع، مسئولیت آموزش را برعهده خواهند داشت. گزینش مطالب آموزشی برای دانش‌آموزان نیازمند بررسی تخصصی است که باید زیر نظر شورای عالی ایمنی ترافیک کشور شکل گیرد. اما به نظر می‌رسد که آموزش سطوح دبستانی باید بیش‌تر در برگرفته‌ی مطالبی در زمینه‌ی شیوه‌ی عبور از خیابان، تشخیص خط‌کشی‌های عبور پیاده و به طور کلی هر آن چیزی باشد که یک نفر به عنوان «عابر پیاده» باید بداند. آموزش در سطح راهنمایی افزون بر نکات یاد شده می‌تواند در برگرفته‌ی قوانین مربوط به بهره‌گیری ایمن از دوچرخه و تا اندازه‌ای موتور سیکلت و کلاه ایمنی باشد. آموزش‌های ایمنی ترافیک در سطح دبیرستان می‌تواند افزون بر نکات یاد شده، شامل شیوه‌ی رانندگی درست اتومبیل باشد.

۲- انتخاب چند گروه از رانندگان و ارائه‌ی آموزش‌های لازم به آنان از طریق افسران پلیس راه. مطالب آموزشی رانندگان باید در برگرفته‌ی چند جنبه باشد:

الف) اهمیت رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی؛

ب) آموزش کمک‌های اولیه برای مواقع تصادف؛

ج) ارائه‌ی مطالبی در زمینه‌ی رانندگی پرخطر و رانندگی سالم و معرفی عوامل خطر در رانندگی؛

د) افزایش توانایی مقابله با استرس، خستگی، بی‌خوابی و به طور کلی روان‌شناسی تصادفات؛

¹⁶ Pilot study

- ۳- تهیه و تنظیم برنامه‌های آموزشی همگانی برای پخش از صدا و سیما و دستور کار آموزش و پرورش و آموزش عالی و توسط کارشناسان فن به شرح ذیل:
- ✓ با توجه به تجربیات به دست آمده از اقدامات فرهنگ ترافیک راهنمایی و رانندگی ناجا و تایید این اقدامات توسط شهروندان که از طریق نظر سنجی‌ها و بررسی‌های علمی به دست آمده توصیه می‌گردد تولید برنامه‌های آموزش ترافیک (ترجیحاً با نگاه طنز) استمرار پیدا کند.
 - ✓ با توجه به بالا بودن هزینه‌های ساخت فیلم‌های رئال با صحنه‌های ویژه (تصادفات، واژگونی، آتش سوزی و ...) تولید برنامه‌های کوتاه انیمیشن با توجه به قابلیت‌های آن در ساخت صحنه‌های خاص کم هزینه‌تر و جذاب‌تر می‌باشد.
 - ✓ ساخت یک شخصیت و یا شخصیت‌های محبوب با استفاده از هنر گرافیکی و ارسال پیام از طریق این شخصیت مورد قبول کودکان (برای مثال شخصیت بهاره در انیمیشن‌های راهنمایی و رانندگی ناجا)
 - ✓ از آنجایی که رفتارسازی و اصلاح رفتار نیاز به یک دوره زمانی تقریباً زیاد دارد، شایسته است کانون توجه مدیران برنامه‌ریز در امر فرهنگ ترافیک به سمت مراکز پیش دبستانی و حتی مهدکودک سوق داده شود. زیرا از مزایای آموزش در این مقطع پذیرش بسیار بالا، عدم وجود خطاهای رفتاری کودکان، جذابیت بالا برای کودک و نونهالان می‌باشد.
 - ✓ استانداردهای مهدکودک‌ها و مقاطع پیش‌دبستانی به وجود کارگاه آموزشی ترافیک و تجهیز این کارگاه به تابلوهای افقی و عمودی چراغ‌های راهنمایی و ... با مدل فانتزی.
 - ✓ درگیر نمودن ذهن کودکان با موضوعات ترافیکی با انجام نقاشی‌های تخیلی از وضعیت ترافیک (خوب و بد) و تشریح نقاشی‌ها توسط کودکان در جلسات کارگاهی.
 - ✓ تهیه برنامه‌های موزیکال (شعر و موسیقی) با محتوای عبور از خیابان، سوارشدن در سرویس‌های مهدکودک و مدرسه، چراغ‌های راهنمایی و ... با هم‌خوانی توسط بچه‌ها.
 - ✓ آشنا نمودن بچه‌ها به مخاطرات عدم رعایت از قوانین راهنمایی و رانندگی با استفاده از تصاویر و فیلم‌های کوتاه.
 - ✓ دادن نقش پلیس و نقش والدین به بچه‌ها در محیط مهدکودک و پیش دبستانی.
 - ✓ تدوین موضوعات آموزشی متناسب با سنین کودکان ابتدایی و درج آن در کتب مرتبط در استمرار آموخته‌های مقاطع قبلی.
 - ✓ در مقاطع راهنمایی و دبیرستان کتاب‌هایی با حجم کم و خاص آموزش ترافیک پیش‌بینی به طوری که برای دانش آموزان ضمن جذابیت الزامات امتحانی داشته باشد.
 - ✓ هدایت دانشجویان رشته‌های علوم انسانی و ترافیک به تدوین پایان‌نامه‌هایی با موضوعات فرهنگ ترافیک، حقوق شهروندان در ترافیک، احترام به حقوق متقابل و ...
 - ✓ تشکیل شورای سیاست‌گذاری فرهنگ ترافیک در کشور که زیر مجموعه‌ی شورای پیش گفته است و با حضور نمایندگان نیروی انتظامی، وزارت کشور، وزارت راه و وزارت ارشاد، سازمان تبلیغات شهرداری و سایر سازمان‌های ذی‌ربط به منظور تدوین راهبردهای فرهنگی اجرای برنامه‌ها.
 - ✓ تدوین ضوابط و الگوهای رعایت موضوعات ترافیکی برای فیلم‌سازان تلویزیونی و سینما و ابلاغ به آن‌ها به هنگام ترافیک پروانه ساخت.

- ✓ با توجه به جایگاه روحانیت در بین آحاد جامعه و در اختیار داشتن تربیون‌های سخنرانی در محافل مذهبی و اعیاد مختلف و حضور در دورترین نقاط کشور ضرورت آشنایی این قشر فرهنگی با موضوعات ترافیکی و تبعات ناشی از عدم حقوق افراد در جریان ترافیک از طریق تهیه کتب و الزام به تدریس در حوزه های علمیه سراسر کشور اجتناب ناپذیر است.
- ✓ ایجاد رشته‌ای با عنوان فرهنگ ترافیک در دانشگاه‌های کشور از جمله دانشگاه پلیس و تربیت نیروهایی با این تخصص به منظور برنامه ریزی های فرهنگ ترافیک پیشنهاد می گردد.
- ✓ به موازات اقدامات آموزش فرهنگی اجرای صحیح قوانین و مقررات از طریق پلیس و دست‌اندرکاران نظم‌دهی گامی بسیار موثر و مثبت در جهت ایجاد عادت خوب و بررسی رعایت این مقررات می‌باشد که ادامه‌ی این روند موجب نهادینه شدن رفتارهای ترافیکی می‌گردد.
- از آن جا که شمار زیادی از تلفات انسانی تصادفات مربوط به عابرین پیاده است و آن‌ها نیز در ایجاد تصادفات نقش دارند، آموزش آن‌ها کمک مؤثری به بهبود ایمنی ترافیک خواهد کرد. آموزش این گروه بیش‌تر از راه صدا و سیما و رسانه‌های همگانی و شبکه‌های اجتماعی صورت می‌گیرد. مطالب مورد نیاز برای این گروه مسایلی در زمینه‌ی علایم راهنمایی و رانندگی، شیوه‌ی درست عبور از خیابان‌ها و جاده‌ها و بزرگ‌راه‌ها، به کار بردن وسایل ایمنی در داخل وسایل نقلیه مانند استفاده از کلاه ایمنی به هنگام سوار شدن بر ترک موتور سیکلت یا استفاده از کمربند در اتومبیل‌ها می‌باشد.
- ۴- برگزاری کارگاه‌های آموزشی برای آموزش و توجیه آموزگاران، نیروهای پلیس، کارشناسان شهری و استانی و شهرستانی درگیر در اجرای برنامه.
- از آن جایی که آموزگاران و نیروهای پلیس بیش‌ترین مسئولیت را در آموزش دانش‌آموزان و رانندگان برعهده دارند، لازم است برای آن‌ها متون راهنمای آموزشی ویژه‌ای نوشته شود که در آن‌ها راهنمای گام به گام برنامه را بگنجانند زیرا آموزش پلیس تنها مربوط به آموزش شغلی نیست بلکه در جهت کسب توانایی‌های شغلی و اجرایی باید در زمینه‌ی اخلاقی و برخورد با مردم و در جهت ارتقای فرهنگ رفتاری نیز آموزش‌های لازم را ببینند تا در تمام شرایط، خصوصاً در مواقع بحرانی سبب رضایت-مندی مردم را فراهم آورند. چرا که آن‌ها تنها با افراد مختلف که دارای فرهنگ‌های متفاوتی نیز هستند، برخورد دارند.

فهرست منابع

فارسی

۱. ----- اظهار نظر کارشناسی درباره «لایحه پیشگیری از وقوع جرم»، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۸۵.
۲. ----- بررسی آسیب‌های انسانی و یافتن راه‌های کاهش آن در تصادفات موتورسیکلت در تهران، پایان‌نامه کارشناسی راه و ترابری، دانشگاه آزاد واحد تهران جنوب، ۱۳۸۹.
۳. ----- بررسی میزان سرمایه اجتماعی پلیس راهور و نقش آن در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از سوی رانندگان، فصلنامه راهور، پاییز ۱۳۸۸، شماره ۷.
۴. افراسیابی، محمود، جزوه علل بررسی تصادفات، چاپ پنجم، انتشارات دانشگاه پلیس ۱۳۸۸.
۵. چیگل، سالم، بررسی علل حوادث رانندگی در ایران و مقایسه با سایر کشورها، فصل‌نامه‌ی تازه‌های جهان بیمه، تیر ۱۳۸۹، شماره‌ی ۷۳.
۶. حاجی حسینلو، منصور، گلیج، محمد، بررسی میزان احترام به قوانین ترافیکی در تهران و راهکارهای موثر برای افزایش آن، در: نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، ۱۳۸۴، تهران.
۷. حاجی حسینلو، منصور، گلیج، محمد، بررسی میزان احترام به قوانین ترافیکی در تهران و راهکارهای موثر برای افزایش آن، در: نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، ۱۳۸۴.
۸. حبیب‌زاده، اصحاب، محمدی اطهر، علیرضا، بررسی نقش آگهی‌های تلویزیونی معاونت راهنمایی و رانندگی در کاهش جرایم رانندگی در تهران بزرگ، فصلنامه دانش انتظامی، سال هفتم، شماره اول، ۱۳۸۳.
۹. دعاگویان، داوود، ساختار جامع تعامل مردم و پلیس، تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات ناجا، ۱۳۸۴.
۱۰. رحمانی فیروزجاه، علی اصغر، بررسی جامعه‌شناختی علل تصادفات جاده‌ای، فصلنامه پژوهشی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد شوشتر، سال اول، پیش شماره اول، پاییز ۱۳۸۵.
۱۱. ستایش ولی پور، جعفر، نجات بخش اصفهانی، علی، روش‌های آموزش و ارتقاء فرهنگ عمومی در حوزه رانندگی، مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، معاونت راهور ناجا، ۱۳۸۰.
۱۲. سلیم‌نیا، علی، رانندگی امن و مطمئن، تهران: نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، پلیس راهنمایی و رانندگی، دفتر تحقیقات کاربردی، ۱۳۹۰.
۱۳. صداقت، علی، تاثیر رفتار والدین در آموزش فرهنگ ترافیک به کودکان، فصلنامه دانش انتظامی، شماره ۵۷، ۱۳۸۸.
۱۴. عزیزی، حمیدرضا، تخلفات راهنمایی و رانندگی و روش‌های پیشگیری در ایران در: نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۴.
۱۵. فرجیها، محمد، رویکرد چند نهادی به پیشگیری از جرم، چالش‌ها و راهکارها در: فرجیها، محمد، محمودی جانکی، فیروز، رویکرد چند نهادی به پیشگیری از وقوع جرم، چ اول، تهران، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، معاونت آموزشی، ۱۳۸۸.
۱۶. قاسمی، داوود، حافظان نور، قم، انتشارات جامعه القرآن الکریم، چاپ سوم، ۱۳۷۹.

۱۷. قرایی، بنفشه و همکاران، بررسی رابطه‌ی سلامت روان و خواب رانندگان با حوادث جاده‌ای، فصل‌نامه‌ی دانش انتظامی، تهران، معاونت پیش‌گیری ناجا، سال نهم، شماره‌ی اول، ۱۳۸۶.
۱۸. قورچی بیگی، مجید، رویکرد چند نهادی به پیشگیری از جرم، مفاهیم، مبانی و چالش‌ها در: فرجیها، محمد، محمودی جانکی، فیروز، رویکرد چند نهادی به پیشگیری از وقوع جرم، چ اول، تهران، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، معاونت آموزشی، ۱۳۸۸.
۱۹. گرت، هانس و سی رایت میلز، منش فرد و ساختار اجتماعی (روان‌شناسی نهادهای اجتماعی)، ترجمه اکبر افسری، تهران، نشر آگاه، ۱۳۸۰.
۲۰. مردی، صفر، بررسی رابطه بین تحصیلات و آشنایی با قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، فصلنامه دانش انتظامی، سال هشتم، شماره چهارم، ۱۳۸۵.
۲۱. ناصح، محمدهادی، گرمانچی، جمشید و ستوده، مهران، گزارش جهانی پیش‌گیری از حوادث ترافیکی راه‌ها، تهران: معاونت سلامت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، مرکز مدیریت بیماری‌ها، ۱۳۹۰.
۲۲. الیاسی، محمدحسین؛ و تقوی، منصور، نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان، فصلنامه مطالعات مدیریت انتظامی، سال چهارم، شماره سوم، ۱۳۹۰.

انگلیسی

23. Brown, E.c. et al. Multi-level Analysis of a Measure of Community Prevention Collaboration, American journal of community psychology, 2008, 41.
24. Crawford, a., crime prevention and community safety, in Maguire, m., morgan, r., reiner, m. (eds), oxford handbook of criminology, 3rd edition, oxford London, oxford press. 2007.
25. Gilling, d, multi- agency crime prevention in Britain: the problem of combining situational and social strategies, in Clarke, r.v. (eds), crime prevention studies, vol.3, criminal justice press, monsey, ny. 1994.
26. Goris, p. & walter, r, locally orientad crime prevention and the partnership approach; politics, practices and prospect, policing: an international of police strategies and management, vol. 22, no 4, 1999.
27. Hope, t., shaw, m. ,communities and crime reduction, London, HMSO. 1988, p:13.
28. Hughes, g, understanding crime prevention: social control, risk and late modernity, open university press, Buckingham. 1998.
29. morgan report, safer communities: the local delivery of crime prevention through multi-agency approach. ۲۰۰۸
30. motorcycle safety action plan in 2004 by Wisconsin Department of Transportation
31. Shepherd, j, towards multi- agency violence prevention and victim support , british journal of criminology, vol. 38, no.3. 1998.
32. united nations congress on the prevention of crime and the treatment of offenders resolution 1990.

33. Walter, r, the dream of multi- agency crime prevention: pitfalls in policy and practices, in homel, r. (eds.), the politics and practices of situational crime prevention, crime prevention studies, vol. 5, criminal justice press, new york, ny. 1996