

نقش مدیریت واحد شهری در پیشگیری از جرایم (تخلفات) راهنمایی و رانندگی

علیرضا خاکپور

دکتری حقوق جزا و جرم شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی نراق، مرکزی، ایران

چکیده

یکی از مجموعه جرایم مهم و قابل بحث در حوزه حقوق جزا، جرایم و تخلفات رانندگی است و به خاطر آثار گسترده این جرایم، ضرورت یک سیاست منسجم، منظم و کارا احساس می‌شود. به نظر می‌رسد دست‌اندرکاران مدیریت شهری برای پیشگیری و مقابله با جرایم و تخلفات رانندگی باید اولاً با شناسایی میزان و مقدار ارتکاب این دسته از جرایم در سطح جامعه و طرق ارتکاب آن، شهروندان را نسبت به نحوه و میزان ارتکاب این جرایم آگاه کرده و با فراهم کردن زمینه‌های پیشگیری اجتماعی و وضعی از ارتکاب این جرایم جلوگیری به عمل آورده و ثانیاً برای کامل کردن تدابیر سرکوبگر، ضمن افزایش خطر ناشی از ارتکاب این جرایم، موجب کاهش نرخ جرایم و تخلفات رانندگی شوند.

واژه‌های کلیدی: مدیریت شهری، جرایم (تخلفات)، راهنمایی و رانندگی

-مقدمه

دردنیای امروز، موسوم به عصر ماشین و تکنولوژی، واقعیاتی چون فزونی نرخ تصادفات و تخلفات جاده‌ای و شهری و افزایش نرخ مرگ و میرها و صدمات ناشی از این تصادفات نشان می‌دهد که رهاسازی خودروها در متن اجتماع نتایج مخربی داشته و چه بسا آنها را در ردیف ابزارهای مخرب و هراسناک قرار داده است؛ لذا مهار نرخ تلفات جانی و مالی ناشی از واقعیاتی چون تصادفات رانندگی، گزارهٔ گران‌سنگی است که بر لزوم ارتقای سطح مهارت‌ها و دانش فنی لازم برای رانندگی و تجهیز شهروندان به آموزه‌های فرهنگی و هنجاری در هم راستایی با آن صحنه می‌گذارد. آمارهای تکان‌دهندهٔ تصادفات، نام ایران را در ردیف ناامن‌ترین کشورهای جهان در شاخص‌های ایمنی قرار داده است که آثار سوء اقتصادی، اجتماعی و سیاسی آن ملموس است و کنشگران قضایی و غیرقضایی را به سمت اتخاذ تدابیر مختلف پیشگیرانه سوق داده است.

از علل اجتماعی عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، می‌توان به از بین رفتن کارکردهای مثبت قوانین وضع شده اشاره کرد. بنا بر نظریهٔ کارکردگرایی، همهٔ قوانین وضع‌شدهٔ اجتماعی دارای کارکردهای مثبت هستند ولی گذشت زمان و شرایط اجتماعی باعث کم‌رنگ شدن برخی از این کارکردها و در برخی موارد موجب تبدیل آنها به کارکردهای منفی می‌شود (ریترز، ۱۳۸۶).

از دیگر علل اجتماعی عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی می‌توان به عدم احساس پیوند اجتماعی بین شهروندان و جامعه اشاره کرد. بنا بر نظریهٔ پیوند اجتماعی هیرشی، زمانی فرد دست به کج‌رفتاری می‌زند که پیوند وی و جامعه ضعیف شده باشد. این امر ناشی از عدم احساس تعهد و تعلق خاطر، عدم احساس مسئولیت اجتماعی و عدم احساس مشارکت اجتماعی در بین افراد و نهادهای جامعه است (صدیق سروستانی، ۱۳۷۰).

کج‌روی، ناهمنوایی با هنجار یا مجموعه هنجارهای معینی است که توسط تعداد فراوانی از مردم در اجتماع یا جامعه پذیرفته شده است. در واقع هرگاه افراد، هنجارها و قواعد تعیین‌شده از سوی نهادهای رسمی جامعه را زیر پا بگذارند دچار رفتار انحرافی شده‌اند. به‌طور کلی رفتارهای انحرافی و کج‌روی، باعث برهم خوردن نظم شهری می‌شوند در حالی که اساس حفظ زندگی شهری، بر حفظ نظم است. در برخی مطالعات، عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی به‌عنوان رفتار نابهنجار رانندگان تلقی می‌شود که علت آن تعارض بین قوانین و فضای واقعی رانندگی است (گیدنز، ۱۹۸۶).

برهم خوردن نظم شهری، هرج و مرج و مشکلات تردد، بروز تصادفات و اختلال در رفت و آمد و تردد وسایل نقلیه و شهروندان می‌تواند از پیامدهای ناشی از عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی محسوب شود. ذکر این نکته نیز حائز اهمیت است که گاه رانندگان به دلیل ناآگاهی و عدم شناخت قوانین راهنمایی و رانندگی، مرتکب تخلف می‌شوند ولی در برخی مواقع، رانندگان با آگاهی و تعمد، مرتکب تخلفاتی می‌شوند.

امروزه مدیریت شهر با ذینفعان متعدد، منابع و اقدامات وابسته به یکدیگر، اهداف مشترک و مرزهای نامشخص میان بخش خصوصی و عمومی، رسمی و غیررسمی و بخش‌های جامعه مدنی و دولتی سر و کار دارد. بدون حضور و همکاری نیروی انتظامی، امکان اداره هدفمند و بهینه شهر در حوزه‌های امنیت، برخورد با جرایم، مدیریت ترافیک و حمل و نقل درون‌شهری وجود ندارد ضمن این‌که نیروی انتظامی یکی از پایه‌های اصلی و مؤثر در اداره شهر به‌شمار می‌رود. وظیفه ذاتی پلیس، تأمین نظم و امنیت داخلی سرزمین است و فضاهای شهری بیشترین حجم مأموریت‌های پلیسی را در بر می‌گیرند. از این‌رو برای بالا بردن ضریب امنیت و آرامش شهر، همکاری نیروی انتظامی و مدیریت شهری ضروری است (مشهدی تفرشی، ۱۳۹۳). از سوی دیگر نبود حاکمیت مدیریت یکپارچه در نظام شهری ایران با تأکید بر حوزه امنیت شهری، وظایف عملکردی پلیس و مدیریت شهری را

متأثر ساخته است. این پژوهش به بررسی نقش مدیریت واحد شهری در پیشگیری از جرایم (تخلفات) راهنمایی و رانندگی می‌پردازد.

ادبیات پژوهش

- مدیریت یکپارچه شهری

مدیریت یکپارچه برای هماهنگی بیشتر، گفت‌وگو و ایجاد تفاهم میان بخش‌های مختلف به‌عنوان یک ضرورت در مدیریت شهری مطرح شده است. تعاریف متعددی برای مدیریت یکپارچه در سطح جهان و در زمینه‌های مختلف ارائه شده است. بر مبنای تعریف سازمان تجارت جهانی، مدیریت یکپارچه فرآیندی پویا است که در آن راهبردهای هماهنگ، تهیه و برای تخصیص منابع محیطی، اجتماعی، فرهنگی و نهادی اجرا می‌شود تا اهداف چندگانه مدیریت و توسعه پایدار به‌دست آید. مدیریت شهری یکپارچه و هماهنگ به مرکزیت شهرداری و نهادهای مرتبط (دولتی و عمومی) با نظارت و سیاستگذاری محلی شورای شهر، الگوی عمومی مورد نظر در تدوین وظایف شهرداری‌ها است. بدون وحدت و هماهنگی بین سازمانی، کارایی و اثربخشی مجموعه اقدامات و منابع صرف شده برای اداره امور شهر و توسعه آن دچار مشکلات گوناگون می‌شود. در همین چارچوب، جامعیت فضایی و عملکردی شهرداری و مدیریت شهری در هدایت و کنترل تمام فضای شهر و همه ابعاد حیات شهری ضرورتی اصولی است (کاظمیان، سعیدی رضوانی، ۱۳۸۳).

- جرم شهری

تمرکز و تراکم جمعیت در شهرها، منجر به پدید آمدن و گسترش انواع مسایل اجتماعی شده است که مهم‌ترین بعد آن جرایمی است که ویژگی شهری دارد. به عبارت دیگر هر قدر جمعیت و فعالیت‌های فیزیکی و انسانی در شهرها بیشتر می‌شود، احتمال بروز انواع ناهنجاری‌های شهری نیز افزایش می‌یابد (موسوی، ۱۳۷۸). انحراف اجتماعی و در نهایت جرم اجتماعی به آن دسته از کردارها و ویژگی‌های رفتاری اطلاق می‌شود که به‌گونه‌ای با هنجارها، ارزش‌ها و رفتارهای مسلم و قابل قبول در عرف جامعه ناسازگار باشد (کوئن، ۱۳۷۰). اندیشمندان اجتماعی بر این باورند که گردآمدن انسان‌ها در محیط‌های شهری و نیاز آن‌ها به کنش متقابل در این محیط‌ها، تضادهای میان منافع فردی را بیشتر آشکار می‌کند. در نتیجه به نظر طبیعی می‌رسد که افراد در اجتماعات بزرگتر همچون کلانشهرها، برای رسیدن به منافع شخصی خود، منافع جمعی و مصالح دیگران را زیر پا بگذارند و دست به رفتارهای انحرافی برخلاف هنجارهای اجتماعی جامعه بزنند (مظلومان، ۱۳۵۵). مهم‌ترین علل پیدایش و گسترش جرایم شهری عبارتند از افزایش دامنه نابرابری‌های اقتصادی و اجتماعی در شهرها، تضاد میان هنجارها و نقش‌های اجتماعی افراد و همچنین تنزل روابط عاطفی و شخصی افراد (موسوی، ۱۳۷۸). عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی نیز به منزله یک رفتار انحرافی در کلانشهرها مطرح شده است (گیدنز، ۱۳۸۴).

برخی علل دیگر نیز می‌توانند بر جرایم شهری (که در این مطالعه تخلفات رانندگی است) تأثیرگذار باشند. محیط جغرافیایی، بی‌سازمانی اجتماعی، الگوی سکونت و جبر ضمایم محیطی برخی از این عوامل هستند (موسوی، ۱۳۷۸).

- اخلاق ترافیک شهروندی

منظور از اخلاق ترافیک شهروندی، میزان تعهد و پایبندی افراد به قوانین و مقررات وضع شده در حیطه راهنمایی و رانندگی در شهرها است. برای سنجش اخلاق ترافیک شهروندی از نظریه چلبی استفاده می‌شود. چلبی برای تحلیل اخلاق، دو بعد اجتماعی و فرهنگی در نظر گرفته است (چلبی، ۱۳۸۵).

برای سنجش اخلاق ترافیک شهروندی، دو بعد اجتماعی و فرهنگی در نظر گرفته می‌شود. همچنین بنا بر نظریه چلبی، تعهد، رکن اصلی اخلاق مطرح شده است. وی تعهد را در سه سطح خرد، میانه و کلان دسته‌بندی می‌کند. سطح خرد مربوط به تعهد و احساس مسئولیت افراد نسبت به یکدیگر، سطح میانه، تعهد و احساس مسئولیت نسبت به سازمان‌ها و سطح کلان، احساس مسئولیت و تعهد نسبت به جامعه است.

بنا بر نظریه‌های مطرح شده در زمینه اخلاق شهروندی، شاخص‌هایی چون اعتماد اجتماعی در دو سطح فردی و عمومی و مشارکت در عرصه‌های عمومی مطرح شده است. از آنجا که عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی به منزله یک رفتار کجروانه در این مطالعه مطرح است، بنا بر نظریه‌های کج رفتاری، عواملی چون عدم احساس تعلق، عدم پیوند اجتماعی بین فرد و جامعه، الگوپذیری افراد، تحت تأثیر گروه‌های مختلف و همچنین رسانه‌ها به‌عنوان یک نماد تکنولوژی که وارد زندگی شهرنشینان شده است (ولی به دلیل تأخر فرهنگی موجود مورد بهره‌برداری مفید قرار نمی‌گیرند) می‌توانند در بروز کج رفتاری در افراد تأثیر بگذارند. بنا بر نظریه مرتون، کج رفتاری، محصول شرایط انومی اجتماعی است. بنا بر نظریه هیرشی، ضعف پیوند بین افراد و جامعه موجب بروز کج رفتاری می‌شود. این ضعف و عدم پیوند را می‌توان تحت تأثیر شاخص سرمایه اجتماعی مورد سنجش قرار داد. در اصل، بنا بر نظریه پاتنام، روابط بین افراد با یکدیگر و نیز با ساختارهای اجتماعی تحت عنوان سرمایه اجتماعی یاد می‌شود. فقدان یا ضعف این پیوند می‌تواند موجب گرفتاری‌های اجتماعی افراد شود. بنابراین یکی دیگر از شاخص‌های اجتماعی اخلاق شهروندی، سرمایه اجتماعی فرض می‌شود. بنا بر نظریه ارتباطات اجتماعی ساترلند، رفتار کجروانه تحت آموزش به فرد منتقل می‌شود. این آموزش می‌تواند از گروه‌های آغازین فرد، گروه‌های ثانوی و رسانه‌های جمعی حاصل شود. به‌طور کلی آموزش به‌عنوان یکی از شاخص‌های مهم فرهنگی در هر جامعه است. بنابراین در بعد فرهنگی، اخلاق شهروندی، الگوپذیری افراد از گروه‌های مختلف می‌تواند بیان شود. علاوه بر عوامل ذکر شده، متغیرهای زمینه‌ای همچون جنسیت، تحصیلات، درآمد، شغل و نظایر آن نیز در نظر گرفته شده است.

- تعهدات اجتماعی

بنا بر نظریه چلبی، احساس مسئولیت و تعلق خاطری که هر یک از افراد جامعه نسبت به جمع و جامعه‌ای که به آن تعلق دارند به‌عنوان تعهدات اجتماعی نامیده می‌شوند. تعهدات اجتماعی افراد در سه سطح عمومی، سازمانی و فردی سنجیده می‌شود (چلبی، ۱۳۸۵).

- **پایگاه اجتماعی - فرهنگی:** به تفاوت‌های میان گروه‌های اجتماعی از نظر احترام یا اعتبار اجتماعی، پایگاه اجتماعی - فرهنگی اطلاق می‌شود. پایگاه به ارزیابی‌های ذهنی افراد از اختلافات اجتماعی بستگی دارد و همیشه از درآمد و دارایی نشأت نمی‌گیرد. تحصیلات، شغل، طبقه اجتماعی و بسیاری موارد دیگر می‌توانند نشان‌دهنده پایگاه اجتماعی افراد باشد (گیدنز؛ ۱۹۸۶).

ذکر این نکته نیز لازم است که افرادی که دارای پایگاه اجتماعی بالاتری هستند، احساس همنوایی بیشتری نسبت به قوانین اجرایی جامعه دارند، بنابراین کمتر دچار رفتارهای کجرو و انحرافی از جمله نادیده گرفتن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی می‌شوند (هاشمی؛ ۱۳۸۲).

برای نظارت و کنترل و همچنین پیشگیری از تخلفات رانندگی از سه طریق رفتار می‌شود:

رفتار واکنشی: واکنش به رویدادها و تخلفات ترافیکی پس از وقوع آن، مانند حضور در صحنه تصادف

رفتار کنشی: پیشگیری از بروز تخلفات به دلیل حضور فعال و نمایان پلیس و اطلاع‌رسانی مناسب از طریق تابلوها و تبلیغات مانند نظارت بر رانندگان برای جلوگیری از سرعت غیرمجاز.

رفتار کنشی ضربتی: پیشگیری از بروز تخلفات با حضور فعال و نمایان پلیس و بازرسی و کنترل متخلفان احتمالی مانند کنترل مصرف مواد مخدر یا الکل (ماکینن، ۳۰۰۳).

پیشگیری کیفری: مجموعه اقدامات پسینی برای مقابله با جرایم است. این نوع از پیشگیری، تداعی بخش گام‌های آغازین در تاریخ حقوق کیفری است که با استفاده از خصوصیات اربعی و بازدارندگی مجازات در پی مقابله با جرم و پیشگیری در سطح فردی و جمعی است (مهدوی، ۱۳۹۰).

پیشگیری غیر کیفری: پیشگیری کنشی یا غیر کیفری یا پیشین، اقداماتی است که پیش از ارتکاب جرم انجام می‌شود. پیشگیری کنشی، اقدام مناسب غیر کیفری است که از طریق کاهش یا از بین بردن علل جرم‌زا و نامناسب نشان دادن موقعیت‌های ارتکاب جرم درصد جلوگیری از رخ دادن بزه است (نیازپور، ۱۳۸۲).

پیشگیری اجتماعی: پیشگیری اجتماعی، ایجاد تغییرات و اصلاحات فردی و محیطی است که به اصلاح جامعه و فرد و جلوگیری از جرم به صورت پایدار و همیشگی منجر می‌شود. این نوع پیشگیری با شناسایی مکان‌های وقوع جرم و ویژگی‌های ساختاری جوامع و اصلاح آنها انجام می‌شود (وروابی، ۱۳۹۳). در واقع پیشگیری اجتماعی، مداخله در محیط عمومی و شخصی، اجتماعی و اقتصادی و فرهنگی را شامل می‌شود (نجفی ابرندآبادی، ۱۳۸۳).

پیشگیری وضعی: پیشگیری وضعی به مداخلاتی اشاره دارد که برای جلوگیری از وقوع جرم از طریق کاهش فرصت‌ها و افزایش خطر و دشواری ارتکاب جرم طراحی شده‌اند (فارینتون، ۲۰۰۸).

- یافته های پژوهش

- حوزه پیشگیری وضعی از جرائم و تخلفات رانندگی

محورهای اصلی پیشگیری وضعی عبارت است از: تقلیل فرصت‌ها، موقعیت‌ها و وضعیت‌های ماقبل بزهکاری و اعمال اقداماتی که منجر به بالارفتن هزینه کیفری جرم بشود. در واقع بایدکاری کرد تا بزهکار از ارتکاب جرم، سودی نبرد. بررسی مصادیق پیشگیرانه وضعی در قانون رسیدگی به تخلفات:

۱- کاهش نقش عوامل محیطی در وقوع جرائم و تخلفات رانندگی (اثر تبصره ۳ ماده ۱۴).

الف) اصلاح معابر و ایمنی راه‌ها

الف - ۱) اصلاح وضعیت نقص در طراحی ساختمان راه

الف - ۲) اصلاح وضعیت نقص علائم و تجهیزات ایمنی راه

ب) شرایط خاص محیط

ب - ۱) لغزنده بودن سطح راه

ب - ۲) وضعیت تابش نور

ج) ارتقاء ایمنی

۱- استفاده از تکنولوژی و فن آوری جدید علمی (نظارت) (اثر تبصره ۳ ماده ۱۴)

با توجه به توسعه روزافزون سیستم‌های کنترل غیرمحموس و دیجیتالی و استفاده از آن در اکثر کشورهای توسعه یافته در ارتباط با کنترل هوشمند ترافیک در جاده‌ها و معابر و تأثیرات شگرف آن در کاهش تصادفات و جرائم رانندگی و سهولت در آمد و شد شهروندان و با مدنظر قراردادن اینکه فن‌آوری، در صدد یافتن روش‌هایی برای بهبود حمل و نقل به‌ویژه از زمان آغاز انقلاب صنعتی تا امروز که انقلاب دیجیتالی لقب یافته و با تلفات به‌اینکه بهبود سیستم‌های حمل و نقل با روش سنتی غیرممکن است و نگاهی به پیشرفت حاصله در فن‌آوری و ارتباطات و الکترونیک از دهه ۱۹۸۰ میلادی سیستم‌های حمل و نقل هوشمند (ITS1)، توجه به استفاده از فن‌آوری‌های روز را در سیستم حمل و نقل روشن‌تر می‌کند (طباطبایی و همکاران، ۱۳۸۷).

۲- استفاده از علوم و تکنولوژی جدید در تولید خودرو

با توجه به توسعه و گسترش کمی خودروها از سوی شرکت‌های خودروسازی و ارتباط با کیفیت و ارتقاء ایمنی خودروها نیز پیشرفت‌هایی انجام گرفته و هر روز نیز شاهد بالا رفتن ایمنی و رفاه در ساخت و تولید خودرو هستیم و از طرف دیگر با توجه به سیاست‌های اقتصادی حاکم بر جامعه مبنی بر محدود نمودن ورود انواع خودروهای خارجی به جهت حمایت از توسعه صنعت داخلی، لازم است شرکت‌های خودروساز داخلی در بعد ارتقاء ایمنی خودروهای ساخت داخل از پیشرفت‌های علمی و فن‌آوری‌های روز دنیا بهره‌مند شوند. برای بررسی دقیق موضوع ایمنی خودرو لازم است محورهای حصول ایمنی خودرو مورد توجه قرار گیرد. ایمنی خودرو توسط سه محور تدوین، تصویب استانداردهای مناسب و کارآمد، اعمال و اجرای استانداردهای مصوب در مراحل طراحی و ساخت و تداوم رعایت استانداردها در تولید انبوه (انطباق محصول) ضروری است.

برابر مطالعات انجام شده، نصب کیسه هوا و استفاده از کمربند ایمنی و همچنین صندلی‌های مخصوص کودکان در خودروها تا حد زیادی از تلفات جانی وارده به افراد هنگام وقوع تصادفات جلوگیری می‌کند. کیسه هوا به‌عنوان یکی از تجهیزات ایمنی تأثیرگذار در نجات جان رانندگان و سرنشینان خودرو در حوادث رانندگی شناخته شده است. به‌طور مثال تنها بین سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۰۰ میلادی، کیسه هوا، جان ۳۰۰ نفر را در کانادا نجات داده است (ارسنجانی و سایرین، ۱۳۸۶).

۳- لزوم معاینه فنی خودروها (موضوع ماده ۹)

با انجام معاینات فنی سالانه و دوره‌ای می‌توان به اهداف ایمنی راه‌ها دست یافت و این موضوع در کشور ما که اکثر وسایط نقلیه تولید شده فاقد استانداردهای لازم و مفید بوده و سالیان متمادی مورد استفاده قرار گرفته و فرسوده شده‌اند مهم است.

۴- اصلاحات هندسی راه‌ها و نصب علائم (اثر تبعی تبصره ۳ ماده ۱۴)

باتوجه به اینکه بخش قابل توجهی از تصادفات رانندگی به لحاظ وضعیت نامناسب راه‌ها و معابر واقع می‌شود لذا انجام اصلاحات هندسی پس از انجام مطالعات بر روی نقاط حادثه‌خیز مؤثر بوده و رعایت استانداردهای لازم و سایر تدابیر در احداث راه‌ها می‌تواند تا حدود زیادی از وقوع تصادفات رانندگی جلوگیری کند. برابر تحقیقی که در سال ۱۳۸۵ در ارتباط با تأثیرات اصلاحات هندسی در معابر نسبت به کاهش تصادفات در کلان‌شهر «کرج» انجام گرفته، اصلاحات هندسی راه‌ها نقش بسیار مهمی در کاهش تصادفات وسایط نقلیه داشته است. طبق این تحقیق و با انتخاب ۱۵ نقطه از ۳۵ نقطه اصلاح شده- که به‌طور تصادفی تعیین شده- طی ۶ ماه قبل از انجام اصلاحات هندسی در نقاط ۱۵ گانه، ۹۳۲ فقره تصادف قبل از اصلاحات، در ۶ ماه بعد از انجام اصلاحات به ۴۴۴ فقره کاهش یافته و نشان از کاهش ۵۲ درصدی تعداد تصادفات در اثر اصلاحات هندسی دارد.

۵- کنترل سلامت رانندگان (بند ب ماده ۱۰)

اختلالاتی که از طریق مصرف مشروبات الکلی و استعمال مواد مخدر به وجود می‌آید، عامل مهمی است که بر روی شدت صدماتی که نتیجه تصادفات است، اثر می‌گذارد. فراوانی نوشیدن مشروبات الکلی و رانندگی در حال مستی در کشورهای مختلف متفاوت است اما تقریباً "اندازه شدت صدماتی که در جاده‌ها بر اثر این امر رخ می‌دهد جهانی است. متون علمی و برنامه‌های ملی ایمنی جاده‌ها تأکید کرده که مجموعه‌ای از اقدامات اثربخش برای کاهش تصادفات و جراحاتی که ناشی از نوشیدن الکل و استعمال مواد مخدر است را در قوانین لحاظ کنند.

۶- حراست و حمل و نقل

برقراری امنیت عمومی مهم‌ترین وظیفه حراست است؛ بدین مفهوم که هر اقدامی که منجر به خدشه در این مهم شود نیاز به تدابیر خاص حراستی دارد. باید ذکر کنیم که اقداماتی از قبیل تولید و پخش لوازم یدکی تقلبی و یا باکیفیت پایین (که متأسفانه در کشورمان به شدت رواج یافته) همچنین تعمیرگاه‌های غیرمجاز خودرو، مخل امنیت عمومی در بخش حمل و نقل است که بایستی با اتخاذ راهکارهای مناسب، این نقیصه را برطرف کرد.

۷- سایر تدابیر پیشگیرانه

علاوه بر موارد مذکور، راهکارهای وضعی زیادی که بتواند با ایجاد تغییر در محیط جاده و معابر و همچنین وسایط نقلیه از وقوع جرائم رانندگی پیشگیری کند وجود دارد که به منظور جلوگیری از اطاله بحث اختصاراً برخی عناوین آن به شرح ذیل اشاره می‌شود.

نصب سرعت‌گیر، تأمین روشنایی معابر و جاده‌ها، نصب سیستم‌های هشداردهنده سرعت بر روی خودروها، احداث معابر و گذرگاه‌های ویژه عابرین پیاده، ایجاد جاده‌های صنعتی ویژه و استفاده از شبکه حمل و نقل ریلی و لوله‌ای برای جابه‌جایی مواد شیمیایی خطرناک، گسترش و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی از قبیل راه‌آهن، مترو و خطوط ویژه اتوبوسرانی و نظایر آن. (ولایی و سایرین، ۱۳۸۷).

- نتیجه‌گیری

اگرچه زندگی در شهر، امکانات و تسهیلات فراوانی را برای شهروندان آن فراهم کرده است اما مشکلات فراوانی از نوع معضلات ترافیک و تردد در کلانشهرها، آلودگی‌های زیست‌محیطی، انهدام سرمایه‌های انسانی و نظایر آن را نیز به همراه داشته است. با گسترش شهرها، متوسط فاصله محل کار با محل زندگی افراد، افزایش یافته و این امر نیاز به استفاده از وسایل حمل و نقل را تقویت کرده است. گذشته از آن، رشد مالکیت وسیله نقلیه و افزایش نقش دارندگان خودرو نیز به این موضوع دامن زده و موجب بروز مشکلات فراوان از جمله ایجاد راه‌بندان‌های وسیع در شبکه معابر شهری شده است. کارشناسان حمل و نقل و ترافیک، انسان، وسایل نقلیه و شبکه معابر را عوامل مؤثر در بروز تصادفات رانندگی و ایجاد ترافیک شهری می‌دانند و طبق آمار به دست آمده از مطالعات مختلف، ۷۰ تا ۸۰ درصد علل تصادفات در خطاهای انسانی و همچنین عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی از طرف انسان (به‌منزله عامل فعال و با شعور این سیستم) از علل اساسی این پدیده شهری بیان شده است. بی‌توجهی به مقررات راهنمایی و رانندگی و قانون‌گریزی از علل بروز مشکلات، معضلات و حوادث ترافیکی در بسیاری از جوامع، تابعی از شرایط فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی آن جامعه است. مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که در همه کشورهای خصوصاً در کشورهای توسعه‌یافته، عوامل بروز تخلفات بیشتر به ویژگی‌های شخصیتی رانندگان و هنجارهای

غالب اخلاقی و اجتماعی بر آنان برمی‌گردد. از سایر عوامل بروز تخلفات و رفتارهای پرخطر در این کشورها، ویژگی‌های ترافیکی و مهندسی مسیر و سایر شرایط محیطی مانند رفتار سایر رانندگان عنوان شده است. همچنین مطالعات مشابه نشان می‌دهد که بررسی انسان‌ها و جنبه‌ سازمانی آنها کلید اساسی شناخت علل تصادفات هستند و مطالعات مهندسی و فنی بر روی میزان ریسک‌پذیری رانندگان و تخلفات آنها تأکیدی ندارند. بحرانی بودن آمار مرتبط با حوادث رانندگی بر لزوم توجه روزافزون و اهمیت تدارک تدابیر پیشگیری از وقوع این جرایم افزوده است و این موضوع را به دغدغه‌ اساسی تبدیل کرده و ضرورت اقدامات پیشگیرانه در رابطه با جرایم و تخلفات رانندگی را آشکار کرده است. صدمات ناشی از تصادفات، معضل سلامت عمومی جامعه و توسعه در سطح جهانی به‌شمار می‌رود در حالی که این صدمات، قابل پیشگیری هستند. قانون‌گذار ایران در باب جرایم و تخلفات رانندگی حتی در قانون مجازات اسلامی، اغلب حربه‌ای بهتر از ابزارهای قهرآمیز و سرکوبگر حقوق کیفری یعنی مجازات‌ها نیافته و کمتر در فکر آموزش عمومی فرهنگ صحیح استفاده از وسایل نقلیه و پیشگیری وضعی از وقوع تصادفات رانندگی بوده است.

عدم پویایی این سیاستگذاری از آن جهت که همگام با مقتضیات زمان و پیشرفت‌های علمی و فنی روز در این زمینه گام برداشته نشده، مقوله دیگری است که جای بسی تأمل است. اگرچه مبرهن است که افزایش میزان تصادفات و تخلفات رانندگی منجر به فوت یا مصدومیت، الهام‌بخش چنین سیاستی بوده است ولی قانون‌گذاران هیچ‌گاه به این فکر نیفتادند که یگانه‌راه مبارزه با افزایش بزهکاری، مجازات و افزایش شدت و میزان جریمه‌ها نیست. هرچند در قانون جدید رسیدگی به تخلفات، نسبت به قوانین سابق توجه بیشتری به بخش پیشگیری غیرکیفری از تخلفات رانندگی شده اما همچنان تمرکز و توان قانون‌گذار بر پیشگیری کیفری از تخلفات رانندگی و آن هم در حوزه افزایش شدت جرایم بوده است. هرچند اعمال واکنش‌های کیفری و جریمه‌کردن از روش‌های کاهش رفتارهای نامطلوب است اما قبل از اقدام به تنبیه و مجازات، با فرهنگ‌سازی و نهادینه‌کردن جایگاه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در زندگی مردم، ابتدا نباید اجازه داد که رفتارهای نامناسب اتفاق بیفتد.

در ایران حدود ۲۵ سازمان یا نهاد در امور مختلف مدیریت شهری دخالت دارند. ساختار مدیریتی نامطلوب با ساختار وظایف بخشی، هر روز مسائل و مشکلات پیچیده‌تری را بر مشکلات مدیریت شهرها می‌افزاید زیرا هر سازمانی با توجه به امکانات و ابعاد کاری خود به اداره امور شهری مربوط به خود می‌پردازد و رویکردی جامع در این زمینه وجود ندارد.

سازمان پلیس و رده‌های مختلف تخصصی آن (پلیس راهنمایی و رانندگی) یکی از ارکان حیاتی مدیریت شهری است. حفاظت از امنیت و کمک به ایجاد امنیت به‌عنوان وظیفه ذاتی پلیس از نیازهای اساسی توسعه پایدار شهری به‌شمار می‌آید. یکی از مهم‌ترین دلایل گرایش افراد به تشکیل دولت را در نیاز به امنیت می‌بیند و معتقد است شهروندان با واگذاری بخشی از اختیارات و آزادی‌های خود به حاکمیت، در مقابل از آن طلب امنیت می‌کنند. امنیت شهری از ابعاد گوناگونی برخوردار است مانند، امنیت فردی، امنیت اجتماعی، امنیت سیاسی، امنیت اقتصادی، امنیت اخلاقی و فرهنگی، امنیت محیط‌زیست، امنیت روانی، امنیت قضایی، امنیت حمل و نقل، امنیت زیرساخت‌ها و تأسیسات شهری و نظیر آن.

لزوم دستیابی به چشم انداز مطلوب در این زمینه‌ها، همکاری، تعامل و مشارکت همه‌جانبه نهادها و سازمان‌های مدیریت شهری را ایجاب می‌کند. به‌طور نمونه، پلیس در حوزه امنیت عمومی، نیازمند همکاری با سازمان‌های ارائه‌دهنده خدمات عمومی (به‌ویژه شهرداری‌ها)، درحوزه امنیت اجتماعی، نیازمند همکاری با سازمان‌های فعال در امور اجتماعی، در زمینه

فرهنگی نیازمند سازمان‌های متولی فرهنگ، در زمینه امنیتی و سیاسی نیازمند همکاری نهادهای سیاسی (به‌ویژه فرمانداری‌ها)، در زمینه امنیت محیط‌زیست، نیازمند همکاری با سازمان‌های متولی محیط‌زیست و منابع طبیعی و نظایر آن است. سخن پایانی اینکه ضرورت تشکیل مدیریت واحد شهری از جمله با مشارکت فعال پلیس راهور موضوعی ضروری و انکارناپذیر است. دستیابی به چنین شرایطی از طریق افزایش کارآیی مدیریت یکپارچه شهری، اداره امور شهری به‌ویژه در زمینه تأمین امنیت ترافیک را سامان می‌بخشد. اهمیت این موضوع تا جایی است که در کشورهای پیشرفته بسیاری از نهادهای دست‌اندرکار اداره امور مختلف شهری از جمله سازمان پلیس در حوزه درون‌شهری، سازمانی است که وابسته به شهرداری‌ها بوده و زیر نظر آن‌ها کار می‌کند. انجام پژوهش‌هایی از این دست می‌تواند از طریق شناخت اختلاف نظر و دیدگاه‌ها و همچنین شناسایی دیدگاه‌های مشترک، بستر نظری لازم برای رسیدن به تفاهم و هم‌فکری در زمینه مدیریت یکپارچه شهری را فراهم کند. همچنین مطالعه دیدگاه شهروندان نسبت به جایگاه پلیس در چارچوب مدیریت یکپارچه، راهکار پژوهشی دیگری است که می‌تواند دستاوردهای کاربردی و بسیار ارزشمندی را به‌همراه داشته باشد زیرا شهروندان به‌عنوان ذینفعان اصلی مدیریت یکپارچه شهری شناخته می‌شوند و دستیابی به نتایج مطلوب در این زمینه بدون مشارکت فکری و عملی آن‌ها امکان‌پذیر نخواهد بود.

برخی پیشنهادها کاربردی در این زمینه به شرح زیر است:

- تقویت بسترهای قانونی برای همکاری پلیس راهور با مجموعه ارکان مدیریت شهری در پیشگیری از جرم و آسیب‌های اجتماعی ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی.
 - تسهیل تعامل پلیس راهور با سایر ارکان اداره امور شهر برای جلب مشارکت شهروندان برای دستیابی به سطح مطلوب نظم و امنیت اجتماعی.
 - برگزاری نشست‌های هماهنگی برای اقدامات مشترک و برنامه‌ریزی شده متناسب با شرایط مختلف زمانی و مکانی برای خدمت‌رسانی بهتر به شهروندان در زمینه ترافیک و ...
 - تشکیل کمیته‌های مشترک سازمان‌ها در زمینه‌های مختلف و مورد نیاز مدیریت شهری.
 - ایجاد هماهنگی میان پلیس با مدیریت شهری در توسعه سخت افزاری و نرم‌افزاری مدیریت ترافیک، ایجاد نظم و انضباط ترافیکی، اصلاح و بهبود رفتار رانندگی مردم و فرهنگ ترافیک، مدیریت ترافیک ساکن و تأمین پارکینگ.
 - تلاش جمعی برای رسیدن به وضعیت مطلوب در مدیریت یکپارچه شهری، از طریق برنامه‌هایی که از قبل با مشارکت و هماهنگی دست‌اندرکاران مربوطه تدوین شده باشد.
- از آنجایی که بسیاری از موارد جرایم و تخلفات رانندگی از عوامل انسانی ناشی است بنابراین پیشنهاد می‌شود در اعطای مجوزهای رانندگی، دوره‌های آموزشی کامل‌تری توسط پلیس برنامه‌ریزی شود.
- پیشنهاد می‌شود بر آموزش و تدوین برنامه جامع آموزش در این مقوله، متناسب با مخاطبان و با استفاده از شیوه‌ها و رسانه‌های مناسب، تقویت نظام مطالعات حمل و نقل با هدف فراهم کردن پشتوانه علمی تحقیقاتی طرح‌ها تأکید شود و در ارزیابی عوارض زیست‌محیطی و مزایای اقتصادی طرح‌های حمل و نقل، پیش از اجرا، تجدیدنظر و هماهنگی انجام گیرد.
- به‌طور کلی در راستای قانون اساسی و سیاست‌های حاکم بر نظام‌های حقوقی در جهان، بیشتر باید به پیشگیری پرداخته شود تا مقابله؛ بنابراین سیاست‌های پیشگیرانه بایستی طوری تنظیم شود که قبل از وقوع جرم، زنجیره تکوین آن قطع شود و به مرحله اجرا نرسد که در این راستا نیز پلیس نیازمند توانمندسازی است.

-منابع

۱. ارسنجانی، مهدی، رضاعبدالحسینی و احمدصادقی، (۱۳۸۶)، کیسه هوای تأثیر آن در کاهش تلفات رانندگی، تهران: انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی راهور ناجا
۲. -چلبی، مسعود، (۱۳۸۵)، تحلیل اجتماعی در فضای کنش، نشرنی، چاپ اول، تهران، ۳۳۲ صفحه.
۳. -ریتزر، جورج، (۱۳۸۶)، نظریه جامعه شناسی در دوران معاصر، ترجمه محسن ثلاثی، انتشارات علمی، چاپ دوازدهم، تهران، ۶۹۴ صفحه
۴. -صدیق سروستانی، رحمت الله، (۱۳۷۰)، جزوه درسی آسیب شناسی اجتماعی، انتشارات دانشگاه تهران.
۵. -طباطبایی، سیدعباس، داوودی منجری، امیراردلان، (۱۳۸۷)، تجزیه و تحلیل امکان سنجی استفاده از سیستمهای هوشمند حمل و نقل در کلان شهرها با هدف کاهش بحرانهای ترافیکی، فصلنامه علمی-تخصصی راهور، سال پنجم، شماره ۳
۶. -کوئن، بروس، (۱۳۷۰)، درآمدی بر جامعه شناسی، ترجمه محسن ثلاثی، انتشارات فرهنگ معاصر، چاپ هشتم، تهران.
۷. -گیدنز، آنتونی، (۱۹۸۶)، جامعه شناسی، ترجمه منوچهر صبوری، نشرنی، نوبت سیزدهم، تهران، ۸۸۶ صفحه.
۸. -مظلومان، رضا، (۱۳۵۵)، جرم شناسی، انتشارات دانشگاه ملی ایران، جلد دوم.
۹. -موسوی، سیدیعقوب، (۱۳۷۸)، تبیین نظری و جامعه شناختی جرایم شهری، دو ماهنامه اطلاعات سیاسی
۱۰. -اقتصادی، سال سیزدهم، شماره ۱۱ و ۱۲، مرداد و شهریور.
۱۱. -مهدوی، محمود، (۱۳۹۰)، پیشگیری از جرم، چاپ اول، انتشارات سمت، تهران.
۱۲. -نجفی ابرندآبادی، علی حسین، (۱۳۸۳)، مباحثی در علوم جنایی؛ تقریرات درس جرم شناسی دکتری و کارشناسی ارشد، مجموعه دوجلدی به کوشش شهرام ابراهیمی
۱۳. -نیازپور، امیرحسین، (۹۸-۱۳۸۲)، بزهکاری به عادت و پیشگیری از آن، پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم شناسی، دانشگاه شهیدبهشتی.
۱۴. -کاظمیان، غلامرضا و سعیدی رضوانی، نوید، (۱۳۸۱)، امکان سنجی واگذاری وظایف جدید به شهرداریها، جلد دوم، مدیریت شهری و شهرداریها در ایران، انتشارات سازمان شهرداریها، تهران.
۱۵. -هاشمی طاری، مرتضی، (۱۳۸۲)، جزوه درسی جامعه شناسی انحرافات اجتماعی، انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز

17. Farrington, David P. & Welsh, Brandon C. (2008). Early developmental crime prevention in Sholomo Gioro Shoham. International Handbook of penology and Criminal Justice. CRC Press.

18. Makinen, Tapani, David M. Zaidel, et. Al. (2003). Traffic enforcement in Europe: Effects, measures, needs and future. Final report to the E.S.C.P.E consortium.