

انضباط ترافیکی، ضرورت‌ها و پی‌آمدهای آن

سر تیپ پاسدار دکتر اسماعیل احمدی مقدم^۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۰/۰۱/۲۷

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۰/۰۶/۲۳

چکیده

از لوازم و بایسته‌های مدنیت در جهان امروز، پذیرفتن قواعد و روابط تعریف‌شده و مقبول اجتماعی است. پذیرش قوانین اجتماعی به‌ویژه رعایت الگوهای رانندگی در نظر برخی از صاحب‌نظران به عنوان یکی از مصادیق دنیای متحول و پرشتاب امروزی و از دیدگاه برخی دیگر به عنوان یکی از مصادیق ارزشی و اخلاقی ثابت و همیشگی در نظر گرفته می‌شود. راهنمایی و رانندگی از آن‌جاکه درمنعطف‌ترین بخش از طیف متنوع و وسیع نظم و امنیت اجتماعی به‌شمار می‌آید، برای کلیه آحاد جامعه قابل لمس و پذیرش بوده و به جهت آمادگی افراد در مشارکت با آن برای مصون ماندن خود و خانواده از تأثیرات منفی آن به عنوان یک هنجار پذیرفته شده است. آشکارساختن هدفمند آمار بالای کشته‌ها و مجروحان ناشی از تصادفات در این رویکرد اجتماعی قطعاً مؤثر بوده است.

اقدامات پیشگیرانه از طریق روش‌های مختلف از جمله آموزش‌های همگانی یا مشارکت‌دادن عملی در تحقق مأموریت در قالب همیار پلیس از جمله راهبردهائی بود که در مسیر توسعه این نیاز اجتماعی کارکردهای مثبتی را به‌دنبال داشت. اجرای این مأموریت، همانند سایر مأموریت‌هایی که به یک سازمان اجتماعی واگذار می‌گردد مشکلات خاصی را در پی دارد که در این محیط می‌توان آن را به دو دسته؛ عدم جامعیت ابزارهای مورد نیاز به‌ویژه عدم بسترهای قانونی مناسب و دیگری تأثیرگذاری یک سلسله مصالح اجتماعی تقسیم‌بندی کرد.

بهبود تعامل با مردم با رفتار حرفه‌ای و مودبانه و همچنین ایستادگی هدفمند مبتنی بر استانداردهای داخلی و بین‌المللی، راهبردهای جدیدی است که برای برون‌رفت از چالش‌های ناشی از تحولات اجتماعی و اداری امروز باید به کار گرفته شود.

در نهایت می‌توان گفت پلیس راهنمایی و رانندگی می‌تواند با فرهنگ‌سازی و نهادینه‌کردن قوانین و مقررات و تعامل بهینه با مردم زمینه مشارکت آنها را فراهم کرده و جامعه را به سوی خودانضباطی اجتماعی هدایت کند.

کلیدواژه‌ها: راهنمایی و رانندگی، ترافیک، انضباط ترافیکی، نظم اجتماعی و قانون‌مندی، روان‌شناسی

راننده، تعامل

^۱ عضو هیئت علمی دانشگاه علوم انتظامی

مقدمه و بیان مسئله

قانون و ضرورت وجود آن برای نظم بخشیدن به زندگی اجتماعی و رعایت حقوق فردی و اجتماعی افراد در جامعه بر کسی پوشیده نیست. اگر به فلسفه تدوین قوانین برگردیم، می‌بینیم که قانون را خود بشر برای رفاه حال خود وضع کرده؛ زیرا در شرایط بی‌قانونی و آزادی مطلق، آزادی یک عده ممکن است، آزادی افراد دیگر را محدود کند و عملاً چیزی تحت عنوان آزادی مطلق وجود نخواهد داشت. بنابراین، قانون قرارداد بشری بود تا با تعیین حد و مرزهای آزادی افراد، این حق را به صورت عادلانه بین بشر تقسیم کند. بدیهی است که با وضع قانون، عده‌ای که از نبود آن منتفع بودند در مقابل آن ایستادگی کنند. اما چه طور می‌شود که اکثریت افراد جامعه در مقابل قانونی خاص مقاومت می‌کنند؟ آیا نباید اندیشید که شاید هدف اصلی از وضع قوانین که همانا رفاه حال اکثریت افراد است؛ به مرور زمان فراموش شده و تنها به عنوان یک وسیله و ابزار ایذائی برای مردم تبدیل شده است؟ با وجود این که قانون با هدف مصالح فردی و اجتماعی وضع شده، آیا اگر مجریان قانون وظایف خود را به درستی انجام دهند، باز هم جایی برای تخلف و سرپیچی از قوانین و مقررات باقی می‌ماند؟ اما متأسفانه در بسیاری از موارد، آیین نامه‌ها و دستورالعمل‌ها به شکلی وضع شده که نه تنها هیچ گونه بازدارندگی از ارتکاب تخلف ندارد، بلکه با دادن امتیاز به فرد متخلف، او را به سمت عدم رعایت مقررات سوق می‌دهد. چشم‌پوشی و اغماض مأموران نیز خود مزید بر علت می‌شود (فرضی، ۱۳۸۵: ۳۶).

امروز در رابطه با راهنمایی و رانندگی، همه این موضوع را پذیرفته‌اند نه از حیث تبعات ناشی از تصادف بلکه از این حیث که زندگی مدنی و اجتماعی در یک جامعه مدرن، پیشرفته و پیچیده، بدون رعایت مقررات و نظم امکان‌پذیر نیست. در جوامع سنتی روابط مکانیکی بود؛ یعنی چیزی مکتوب نیست ولی جوامع امروزی هرچه پیشرفته‌تر می‌شوند روابط بین آنها ارگانیکی‌تر می‌شود؛ یعنی بر پایه مقررات و قوانین سازماندهی می‌شود. اگر کسی بخواهد در این جوامع زندگی کند باید پایبند به مقررات

باشد. درحالی که این ضرورت در یک جامعه کوچک تر و با پیچیدگی کم تر، کم تر احساس می شود. این بحث علمی است و همه علمای جامعه شناسی این موضوع را پذیرفته اند، لذا باید با این مسئله، توجه بیشتری شود.

این مقاله سعی دارد به این پرسش ها پاسخ دهد که عدم اجرای قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی چه پیامدهای اجتماعی در پی خواهد داشت؟ ویژگی های روان شناختی راننده و تصادف چیست؟ اجرای قانون راهنمایی و رانندگی چقدر با واقعیت اجتماعی و شرایط آن سازگاری دارد؟ بهره گیری از فن آوری های نوین در حوزه ترافیک چقدر به نظم ترافیکی در جامعه منجر خواهد شد؟ و ...

هدف اصلی این مقاله تبیین و تحلیل شرایط، ضرورت ها و پیامدهای انضباط ترافیکی در حوزه نظم اجتماعی است.

عدم انضباط ترافیکی و پی آمدهای آن

از پی آمدهای مهم پای بندی به انضباط ترافیکی در جامعه، ایجاد یک فضای سالم و امن است که در آن رانندگان با احساس امنیت و به دور حوادث ناگوار رانندگی کنند. انضباط ترافیکی که ناظر آن پلیس راهنمایی و رانندگی است، می تواند در بروز تصادفات جلوگیری کند یا حداقل از مقدار آمار تصادفات در جامعه بکاهد. اگر انضباط، اطاعت داوطلبانه از دستورها، فرمان ها و رفتارهای مورد انتظار باشد (بنت و هس، ۱۳۸۰). یا خط کشی که با آن رفتارها سنجیده می شود (طهرانی، ۱۳۸۴؛ ۵۳). پس انضباط ترافیکی، پای بندی به رفتارها و هنجارهای ترافیکی مطابق با قوانین راهنمایی و رانندگی است.

در قالب تئوری کنش اجتماعی پارسونز، می توان ارتباط بین انضباط و نظم ترافیکی را این گونه ارائه کرد: فرآیند اجتماعی شدن به کمک فرآیند یادگیری می پردازد و شخص ضمن رعایت مقررات و قوانین ترافیکی، نسبت به آنها پای بند می شود و انضباط ترافیکی حاکم می شود. حال اگر جریان اجتماعی شدن به شکل مطلوبی صورت نپذیرد، برای برقراری نظم از فرآیند کنترل و نظارت استفاده می شود. این فرآیند که مکمل فرآیند اجتماعی شدن است، به منزله مکمل درون سازی نمی باشد؛ بلکه برای هماهنگ

کردن و اصلاح هم‌نوایی مجدد به کار می‌رود. فرآیند کنترل و نظارت از سوی "پلیس" با استفاده از اهرم "تذکر" و "جریمه" اعمال می‌شود. (رضایی، ۱۳۸۵:۱۴۱). به‌طور کلی، انضباط ترافیکی، بخشی از قوانین راهنمایی و رانندگی، است که میزان پایبندی به آن را، کسی می‌داند که به قوانین آن اشراف داشته باشد. پلیس راهنمایی و رانندگی؛ اولین و نرم‌ترین بخش نیروی انتظامی در برخورد با جامعه است. یعنی اگر سرطیف را از نرم‌ترین تا سخت‌ترین آن بچینیم؛ نرم‌ترین و اولی‌ترین لایه، برخورد پلیس راهنمایی است. بیشترین برخورد در این حوزه، تعامل مردم با پلیس راهنمایی و رانندگی است.

وظیفه این پلیس از جنس نهی است. می‌گوید این کار را انجام دهی، جریمه دارد. یا این چراغ قرمز است و عبور از آن ممنوع است ... در صورتی که واژه راهنمایی می‌گوید کار این پلیس اول؛ ارشاد است، سپس نهی. اول امر به معروف و راهنمایی می‌نماید و به عبارت دیگر، باید بگوید راه این است، آن وقت اگر کسی خلاف آن رفت؛ با او برخورد کند؛ آن هم نه برخورد فردی. بلکه برخوردی با هدف و برای مصلحت اجتماع. بنابراین، انضباط ترافیکی؛ ابزار و وسیله‌ای است که به نظم اجتماعی مطلوب در جامعه منجر می‌شود.

کم‌توجهی به رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان از جمله ناهنجاری‌هایی است که به‌صورت روزمره در سطح خیابان‌ها و بزرگراه‌های داخل شهر، جاده‌ها و آزادراه‌های بین‌شهری مشاهده می‌شود. برابر اعلام مراجع رسمی در هر ساعت ۳ نفر در تصادفات جاده‌ای و درون‌شهری کشته می‌شوند (رضایی، ۱۳۸۵:۱۳۷). در چندسال پیش خط‌مشی راهنمایی و رانندگی در تخلفات رانندگی، گذشت و اغماض بود و اکتفا به صرف ارشاد. نتیجه قابل لمس آن افزایش تصادفات بود. مردم خوششان می‌آمد ولی جانشان را هم از دست می‌دادند. رقم تصادفات در سال بالغ بر ۲۸ هزار نفر است که ظاهراً بیش‌تر از آمار تلفات ناشی از حوادث هولناک زلزله بم است. و از این‌نظر مقام نخست را در بین کشورهای جهان دارا هستیم (همان منبع). به‌همین خاطر ضرورت تغییر رویکرد اجتناب‌ناپذیر گردید؛ برنامه توأم رفتار خوب و توجیه، اما با رعایت مقررات کامل بدون اغماض و کاملاً سخت‌گیرانه.

نتیجه اتخاذ چنین رویکردی پس از اجرا ۴ هزار نفر کشته و ۳۰ هزار نفر زخمی کمتر از سال‌های پیش بود. بعضی زخمی‌ها از کشته بدترند. چند نفر را زمین‌گیر می‌کنند. در محیط مشابه وقتی می‌گویند جانباز بالاتر از ۱۰۰ درصد یعنی چی؟ باید مرده باشد دیگر. این جانباز کسی است که غیر از خودش یک نفر دیگر را هم زمین‌گیر می‌کند. حالا شما یک شهر ۳۴ هزار نفر جمعیت را تصور کنید یک بلایی نازل شود و ۴ هزار نفر کشته شوند و ۳۰ هزار نفر زخمی. برای شهر رامسر، شما فرض کنید این رامسر قرار بوده یک بلایی در آن نازل شود که نشده و نجات پیدا کرده. چون دانه‌دانه اتفاق می‌افتد کسی حس نمی‌کند. یک قورباغه را وقتی یک دفعه در آب جوش بیندازید می‌پرد بیرون؛ ولی اگر آن را در یک ظرف بگذاری و آرام آرام آن را گرم کنی تا بپزد؛ متوجه هم نمی‌شود. ولی وقتی در شهر بم این اتفاق افتاد ۲۰۰-۳۰۰ هزار زخمی و ۲۰-۳۰ هزار کشته داد که کم نبود. یا زلزله رودبار که ۱۵ سال پیش اتفاق افتاد ولی تلخی‌اش هنوز در کام همه است. از حادثه بم چند سال گذشته؛ ولی تلخی‌اش هنوز در کام همه است. چرا ما این مسئله را احساس نمی‌کنیم؟! چون نمی‌توانیم عمق موضوع را برای مردم به تصویر بکشانیم. ولی اگر این‌ها به تصویر کشیده شود، مردم دیگر از سخت‌گیری در اجرای مقررات ناراحت نمی‌شوند بلکه خوشحال هم می‌شوند.

۲۶ هزار نفر کشته نتیجه سال ۸۳ بود خودروهای کشور هم اگر در سه سال، سه میلیون اضافه شده باشد که البته ۳/۵ میلیون بوده است که نیم میلیون از رده خارج شده و دو میلیون موتورسیکلت نیز به آن اضافه شده است؛ یعنی ۵۰ درصد وسایل حمل و نقل عمومی از پایان ۸۳ تا پایان ۸۶ در این سه سال افزایش پیدا کرده است. اگر آن‌روز مجموعه وسایل نقلیه کشور ۱۰ میلیون و کشته‌های آن ۲۶ هزار نفر بوده اند، و اگر امروز ۱۵ میلیون شده باشد و کشته‌های ما ۲۳ تا ۲۴ هزار نفر، مشاهده می‌شود که به چه میزان اصلاح شده است. حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد اصلاح نرخ به‌دست آمده که گام بسیار بزرگی است.

بنابراین، این رویکرد پلیس راهنمایی و رانندگی در برخورد با متخلفان باید هم‌چنان در اجرای قوانین و مقررات راهنمایی مورد توجه باشد که این رویکرد عبارت است از: الف) سخت‌گیری؛ ب) عدم اغماض در اجرای قانون ولی با لحن مناسب.

راهکارهای پلیس در جهت انضباط ترافیکی

در خصوص نهادینه کردن هنجارهای ترافیکی، می‌توان از چند شیوه استفاده کرد.

۱. **تعامل صحیح پلیس با رانندگان:** آموزش رفتار صحیح می‌تواند از مسیرهای مختلفی از جمله انیمیشن‌های آموزشی توسعه یافته که در آن شاهد اظهار ندامت متخلف در برخورد با پلیس باشیم، این خیلی مهم است؛ به گونه‌ای که به زبان بیاورد: "گرچه جریمه شدم ولی حق با پلیس بود، و کارشان درست بود."

۲. **همیار پلیس:** اقدامات پیش‌گیرانه می‌تواند با روش‌های مبتکرانه‌ای از قبیل همیار پلیس دنبال شود. چنین ابتکاری به پلیس این امکان را می‌دهد که مستقیم به خانه و خودروی شخصی افراد وارد شده و رفتارهای خطرناک آنها را از درون و به وسیله اعضای تاثیرگذار خانواده کنترل گردد.

اجرای طرح "همیار پلیس" که به همت پلیس راهنمایی و رانندگی و وزارت آموزش و پرورش در راستای اجرای مفاد توافق‌نامه بین این دو نهاد برگزار شد، در دبستان "شهید بهشتی" منطقه ۶ تهران آغاز شد. براساس این طرح که قرار است در ایام نوروز توسط دانش‌آموزان مقطع ابتدایی سراسر کشور اجرا شود، این دانش‌آموزان با دریافت کارت "همیار پلیس" بی‌توجهی والدین را نسبت به ۹ تخلف مهم و حادثه‌ساز که عبارت است از: عدم رعایت سرعت مجاز، سبقت در محل‌های ممنوع، حرکات مارپیچ، صحبت با تلفن همراه، صحبت با دیگران، خوردن و آشامیدن در حین رانندگی، رانندگی در حالت خستگی و خواب‌آلودگی، نبستن کمربند ایمنی و بی‌توجهی به تابلوها و چراغ‌های راهنمایی؛ با رعایت ادب و با لحنی محترمانه به آنان گوشزد کنند. (بی‌نام، ۱۱:۱۳۸۵)

۳. **تقویت مشارکت اجتماعی:** گام دیگری که می‌تواند در انضباط ترافیکی در جامعه مؤثر باشد، افزایش مشارکت اجتماعی با وارد کردن نوجوانان به صحنه عمل بوده که ضمن افزایش اعتماد به نفس در محیط فعالیت‌های اجتماعی، انگیزه آنها را در انجام کارهای مثبت چند برابر می‌کند. این کارکردها زمینه‌های مشارکت‌های اجتماعی و مردمی را با پلیس در اجرای مؤثر قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی فراهم می‌کند.

ویژگی‌های روان‌شناختی راننده و تصادفات

در سال‌های اخیر عمده تلاش بر این بود که هر امکانی که ضرورت دارد فراهم شود تا رشد افزایشی تصادفات کاهش یابد ولی ممکن نشد، بلکه افزایش مختصری نیز پیدا کرد. به هر حال، نسبت به افزایش‌های نسبتاً زیاد قبلی، هر سال یک موفقیت محسوب می‌شد. این بدین علت است که عوامل مؤثر بر آن، تک بعدی نیست. در بین عوامل مؤثر در وقوع تصادفات یعنی عوامل انسانی، جاده، وسیله نقلیه و آب و هوا؛ عامل انسانی به عنوان مهم‌ترین عامل شناخته شده است (محمدی، ۱۳۸۶: ۱۱). آمارهای جدید نشان می‌دهد که ۷۵ درصد حوادث جاده‌ها مربوط به شخصیت انسان است (نوابی و مهران فرد، ۱۳۸۶: ۹). بنابراین خصوصیات روانی، اجتماعی، تربیتی و باورهای فرهنگی رانندگان در حین رانندگی از عوامل مهم ایجاد حوادث است.

عموماً در تعاملات اجتماعی و روابط بین فردی، مسئله ترافیک و رانندگی در شهر به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های مهم زندگی شهری مورد توجه است؛ زیرا مشکل ترافیک و رانندگی‌های تهاجمی و پی‌آمدهای ناشی از آن به‌ویژه در مناطق شهری، حیات فردی و زندگی اجتماعی همگان را متأثر می‌نماید. امروزه در قالب کشورهای پیشرفته به لحاظ اهمیت و نقش فرهنگ‌پذیری و ویژگی‌های شخصیتی افراد در رانندگی قانون‌مداری، اجتناب و پیشگیری از حوادث و سوانح خیابانی و جاده‌ای در بررسی معضل ترافیک و حوادث ناشی از رانندگی‌های تهاجمی، بیش‌ترین توجه به "روان‌شناسی رانندگی" معطوف می‌شود. در واقع محورها و مباحث اصلی روان‌شناسی رانندگی یا روان‌شناسی ترافیک آمیزه‌ای از یافته‌های دیگر حوزه‌های مرتبط روان‌شناسی هم‌چون روان‌شناسی

اجتماعی، روان‌شناسی شخصیت، روان‌شناسی رشد، روان‌شناسی سلامت، روان‌شناسی بالینی و روان‌شناسی کاربردی. از همین منظر، منش اجتماعی و ویژگی‌های شخصیتی راننده، شرایط حاکم بر حوزه شناختی، احساسی و عاطفی، رفتاری، حسی و حرکتی او می‌تواند بیشترین نقش را در ارتباط با ترافیک و تصادفات رانندگی باشد. مطابق گزارش‌های آماری در غالب کشورهای جهان، اروپا و آمریکا و بسیاری از کشورهای آفریقایی و آسیایی، علت اصلی تصادفات رانندگی، حوادث جاده‌ای و خیابانی، رانندگی تهاجمی است (افروز، ۱۳۸۵: ۱۹). در نتیجه می‌توان گفت چگونه نظام ارزش‌ها، باورها و نگرش‌ها، احساسات و انگیزه‌ها و مجموعه رفتارهای فردی و اجتماعی انسان می‌تواند به‌عنوان اصلی‌ترین عامل در تبیین معضل یا پدیده ترافیک مورد توجه قرار گیرد.

تناسب اجرای قانون با واقعیت نظم اجتماعی

دو عنصر در تعیین مأموریت‌های نیروی انتظامی، اساسی و تعیین‌کننده است: ۱- اجرای جامع قانون و ۲- رعایت مصلحت اجتماع. تسری جامع قانون به وجود فرهنگ، بستر و زمان مناسب نیاز دارد که ضروری است با حوصله و تدبیر مدیریت شود. این به معنی فرار از قانون و عدم اجرای قانون نیست. چون ما هر چقدر هم قدرت و توانایی داشته باشیم؛ نمی‌توانیم صرفاً با اعمال قانون در مقابل مجرمان با موفقیت کامل به انجام وظیفه پردازیم، درنهایت متوجه می‌شویم علی‌رغم تمامی اقدامات موفقیت‌آمیز خود، مجرمان باز هم وجود خواهند داشت. بنابراین برای تسری جامع قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در جامعه باید از عنصری به نام اقناع یا متقاعدسازی استفاده کنیم. برای همین منظور باید از ابزارهای مناسب برای اقناع مخاطبان استفاده کرد.

از طرف دیگر، نقش وجود تسهیلات موردنیاز برای عمل است. برای مثال این‌که می‌گوئیم، ماشین‌های فرسوده همه باید از رده خارج شوند و هر کس که آن را از رده خارج کرد، بیاید یک میلیون تومان بگیرد. مردم می‌آیند تعویض می‌کنند ولی پولش نیست که بدهی؛ در چنین شرایطی بهتر نیست که بگوئیم برای هر تعداد که توانستیم اعتبارش را تأمین کنیم، اقدام نموده و به بقیه هم مهلت لازم را می‌دهیم. یا به

کارخانه‌ها گفته‌اند این تعداد ماشین باید گازسوز شوند. حالا اگر کارخانه نتوانست ظرفیت خود را با خریدهای مردم تنظیم کند؛ این قسمت را کوتاه بیایم تا مردم را دچار مشکل نکنیم. بگوییم حالا که ماشین را خریده‌اند دیگر به ما ربطی ندارد؛ طوری عمل کنیم که بگویند ما صرفاً نقش یک روبات را داریم. برنامه‌مان را این‌گونه ریخته‌اند ما سرخود عمل نمی‌کنیم؛ بلکه مراجع قانونی‌اش باید نظارت داشته باشند.

نمونه دیگر را می‌توان سامان‌دهی مسافران شخصی در نظر گرفت که قرار نبود تمامی مسافران شخصی را تاکسی نمائیم ولی در عمل، عملکرد مسئولین به‌گونه‌ای دیگر تجلی کرد. هرچندکه پیگیری و اقدامات نیروی انتظامی در این زمینه صرفاً در راستای مصالح کلی اجتماع بوده است.

بنابراین، قانون نه تنها باید بر مصلحت جامعه باشد بلکه باید منطقی و برحسب نیاز جامعه تدوین شود. تا بعد که تصویب شد علاوه بر آن که اقناع‌کننده باشد، فرهنگ‌سازی موردنیاز آن صورت گرفته و تسهیلات موردنیاز آن نیز تأمین شده باشد، آن وقت اگر به مردم بگوئیم از این مسیر نرو، در کنار آن مسیری را که می‌تواند برود به او نشان دهیم، شاهد اجرای قانون خواهیم بود.

اشکال عمده همین است که نیروی انتظامی فقط مجری پاره‌ای از قوانین است درحالی‌که باید بروی کل مقررات مدیریت داشته باشد به طوری که بتواند تشخیص لازم را داده و اقدام مناسبی را انجام دهد. یا این مقررات اساساً اشکال دارد و مصلحت جامعه در تصویبش لحاظ نشده است، یا عمرش تمام شده و باید عوض و متحول شود یا اگر درست است چرا نمی‌تواند اجرایی شود؟

در یک نگاه تکاملی ایده‌آل آن است که کسی بر ما برای اجرای قانون خرده نگیرد. ما باید به کسانی جایزه بدهیم که بگویند نیروی انتظامی چرا انحراف از قانون را مسامحه می‌کند. نه آن که نظاره‌گر صرف باشند تا اگر نیروی انتظامی کار نکرد بگویند چرا؟ و ... یا اگر کار کنیم یک چیزی بگویند و اگر کار هم نکنیم یک چیز دیگر. پس نتیجه می‌گیریم که نیروی انتظامی باید کار خود را انجام دهد و به دنبال اجرای صحیح و کامل قوانین باشد؛ البته با توجه به رعایت زمینه و بسترهای موردنیاز برای آن در محیط اجرای

قوانین. همین اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی از جمله مواردی است که تحقق آن زحمت بسیار دارد. با این حجم از کار فرهنگی، امدادی، انتظامی، عمرانی، تجهیزاتی و ... ده‌ها دستگاه باید هماهنگ شود تا خروجی آن، رعایت نظم و قانون در اجتماع شود.

نظارت پلیس

در هر جایی به هر مناسبتی به ما رسیدند، ما کنترل می‌کنیم مثلاً این که می‌گویند خانه‌ها باید این عوارض نوسازی را بدهند، کسی، کسی را مؤاخذه نمی‌کند اگر کسی خواست معامله کند می‌گویند آقا برو تصفیه حساب کن بعد. اما می‌بینی از نیروی انتظامی انتظار دارند در هر ایست بازرسی‌ای ماشین‌ها را بگیرد که مثلاً شرکت‌های بیمه متضرر نشود البته نظر آنها هم خیر است، مسئله درآمد خودشان نیست. هر کس بیمه نشود طبعاً از مزایای بیمه هم برخوردار نیست مشکل آن کسانی هستند که به خاطر دیه و بیمه‌نشدن در زندان‌ها می‌خواهند کار خیلی درستی نیست. ولی نمی‌دانم چرا این جوری می‌شود که یک‌دفعه می‌گویند فشار نیاورید؛ دفعه بعد می‌گویند فشار بیاورید. پس ما باید تدبیر کنیم، مدیریت کنیم تا بسترها مهیا شود، فرهنگ‌سازی کنیم، مهلت دهیم تا زمینه‌ها فراهم شود. پس امسال کاری نداشته باشیم حالا یک وقتی آدم چوب برمی‌دارد حتماً که نباید بزند. این نوروز باید با مردم مدارا کنیم تا دو سه ماه بعد نوروز هم همین‌طور. یا برای این کارت سوخت یک تاریخی گفتند یکی نبود یکی خارج بود یکی کارت قبلی‌اش گم شده بود و... به هر حال باید تا حدی مدارا کرد مردم خودمان هستند ما نمی‌خواهیم مردم را درمانده کنیم که اصلاً هیچ راهی نداشته باشند. ما هم می‌خواهیم کمک کنیم می‌خواهیم قانون را اجرا کنیم می‌خواهیم در خدمت مردم باشیم.

فناوری‌های پلیس راهنمایی و رانندگی در حوزه انضباط ترافیکی

در حال حاضر به دلیل بهره‌گیری از فناوری، این نگرش وجود دارد که پلیس موفق، هنگامی می‌تواند طلایه‌دار امنیت ترافیکی باشد که بتواند هم‌سو با آخرین دستاوردهای

فناوری، خود را تجهیز کند و از تجارب و توانمندی‌های مربوط در عرصه جهانی بهره ببرد. دستیابی به تحولات و فرصت‌های فناوری اطلاعات، یک اقدام ملی است و اجرای ساز و کارهای ملی می‌تواند از هدررفتن سرمایه‌های انسانی و مالی جلوگیری کند (اسلاتر، ۱۳۸۵: ۴۲). به روایت آمار و دستاوردها، سال ۸۶ مطمئناً در تاریخ راهنمایی و رانندگی پرکاربردترین سال است. به طوری که از تعویض پلاک و مسافركشی شخصی و کارت هوشمند و گواهینامه و کارت سوخت و بحث الکترونیک‌سازی و... تحت پوشش فن‌آوری‌های ارتباطی و اطلاعاتی قرار گرفت. به طوری که امروزه به دلیل بهره‌گیری از فن‌آوری‌های پلیس در حال حاضر جاده‌های تحت پوشش به ۴۰ هزار کیلومتر افزایش یافته است. بنابراین بخش عمده‌ای از این فن‌آوری‌ها در پلیس راهنمایی، کارشناسی و نیازسنجی می‌شود این یک فکر جمعی است. لذا امروز راهنمایی و رانندگی ما نه که فقط مجریان قوی و امینی هستند بلکه کارشناسان خوبی هم هستند.

اولویت آینده این حوزه رفتار، ادب و رعایت بهبود تعامل با مردم است. در توسعه بهره‌گیری از فن‌آوری گام‌های بلندی برداشته شده است زیرساخت‌ها درست شده‌اند؛ باید سرعت دهیم. ما جهش لازم را داریم که با کشورهای بسیار پیشرفته بتوانیم رقابت کنیم این سیستم‌هایی که تعیین شده و شما با پایگاه‌ها ارتباط پیدا کرده‌اید سیستم‌های جامع و بانک‌های داده که همان‌جا استعمال می‌کند سرقتی بودن یا نبودن، جریمه داشتن یا نداشتن این‌ها بسترهای خوبی را فراهم کرده یا سیستم GPS این‌ها سیستم‌های بسیار خوبی است و فراگیر شدن این‌ها را می‌بینیم. دیگر سامان‌دهی ناوگان حمل و نقل عمومی و مسافركشی شخصی و روشن‌شدن تکلیف ماشین‌های که به نوعی وجود دارند و به نوعی وجود ندارند و همین طوری آمارهای کشور را بالا و پایین می‌کنند باید تکلیفشان مشخص شود چون ما سوخت را می‌دهیم به ماشینی که وجود ندارد بعد به ماشینی که وجود دارد سوخت کم می‌دهیم و بعد این می‌رود سوخت را می‌خرد و بازار سیاه درست می‌شود. بحث توجه به آموزش همگانی و رفتار ترافیکی که می‌شود قانون‌گرایی و تهدید به آدم‌هایی که بی‌توجه به قوانین هستند گواهینامه هوشمند این امکان را مهیا می‌کند که پرونده رانندگی فرد در دست ما بشود چون ممکن

است تخلفی انجام شود و برود و خودش هم نداند چه کار کرده باید اگماض شود برخورد سبک شود ارشاد شود اما اگر دیدیم میزان آن زیاد است دیگر قابل اگماض نیست این امکان فراهم می‌شود و باید به سامان برسد.

نتیجه‌گیری

انضباط ترافیکی هر جامعه به میزان پایبندی شهروندان نسبت به قوانین راهنمایی و رانندگی گفته می‌شود که هرکسی موظف است برای بقا و حفظ امنیت جامعه به قوانین و مقررات پایبند باشد. نتیجه عدم پایبندی به قوانین و مقررات اجتماعی به‌ویژه فقدان انضباط ترافیکی آن خواهد بود که ما در جامعه شاهد افزایش آمار تصادفات و کشته‌ها و تلف شدن منابع پرمایه انسانی و عدم احساس امنیت در جامعه خواهیم بود. از این‌رو، در حال حاضر یکی از دغدغه‌های نیروی انتظامی برای مدیریت شهری و کنترل اجتماعی، نهادینه کردن هنجارها و قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی است. بنابراین، پلیسی در جامعه موفق است که در نهادینه کردن قوانین و مقررات اجتماعی هم‌سو با پیشرفت جامعه از شیوه‌ها و تکنیک‌ها و فن‌آوری‌های نوین استفاده نماید. این پدیده نیاز به افزایش سطح آگاهی پلیس در نحوه تعامل صحیح و مشارکت خود با مردم است. براین‌اساس، پلیس موفق در امر درونی‌سازی قوانین و مقررات اجتماعی به‌ویژه قوانین راهنمایی و رانندگی، شرایطی برای جامعه ایجاد می‌کند که می‌توان از آن به‌عنوان "جامعه خودانضباطی اجتماعی" نام برد. جامعه‌ای که به مرحله خود انضباطی اجتماعی می‌رسد دیگر نیاز به وجود پلیس و ناظر برخورد نمی‌بیند؛ در این حالت، هر شهروند ایرانی، خود پلیس خود می‌باشد. این امر مهم در جهت کاهش تلفات منابع مادی و نیروی انسانی است و هم در جهت افزایش سطح نظم اجتماعی و در نهایت احساس امنیت اجتماعی. بنابراین جامعه موفق جامعه‌ای نیست که برای هر شهروند یک پلیس ناظر داشته باشد؛ بلکه جامعه‌ای موفق است که شهروندان و کنش‌گران اجتماعی آن در پایبندی به حقوق و قوانین و مقررات اجتماعی به مرحله خود انضباطی اجتماعی رسیده

باشند. در این حالت، جامعه در حوزه ترافیک به مرحله‌ای از انضباط ترافیکی می‌رسد که نیازی به حضور و نظارت پلیس در آن نیست.

منابع

- اسلاتر، رادنی. (۱۳۸۵). دست‌یابی به نرخ بالای استفاده از کمربند ایمنی، دوماهنامه علمی-تخصصی پلیس راهور ناجا، سال سوم، شماره شانزدهم، صص ۴۴-۴۲.
- افروز، غلامعلی. (۱۳۸۵). روان‌شناسی رانندگی ویژگی‌های شخصیت و رانندگی تهاجمی، دوماهنامه علمی-تخصصی پلیس راهور ناجا، سال سوم، شماره شانزدهم، صص ۲۳-۱۹.
- بنت، وین دایلیو و کارن ام. هس. (۱۳۸۰). انضباط و رفتارهای مسئله‌ساز، ترجمه عبدالله مجیدی و مجید رضایی‌راد، فصلنامه دانش انتظامی، سال سوم، شماره ۲، صص ۱۷۷-۱۶۰ بی‌نام. (۱۳۸۵). گزارشی از مراسم نمادین اهدای کارت "همیار پلیس"، دوماهنامه علمی-تخصصی پلیس راهور ناجا، سال سوم، شماره شانزدهم، صص ۱۱.
- فرضی، الهام. (۱۳۸۵). تأثیر خلاءهای قانونی بر انگیزه تخلف از قوانین و مقررات، دو ماهنامه علمی-تخصصی پلیس راهور ناجا، سال سوم، شماره شانزدهم، صص ۳۹-۳۶.
- طهرانی، محمدهادی. (۱۳۸۵). نقش فرماندهان در تقویت مبانی انضباطی کارکنان پلیس، فصلنامه دانش انتظامی، سال هشتم، شماره سوم، صص ۷۵-۴۹.
- رضایی، علی. (۱۳۸۵). عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان و عوامل مؤثر بر آن با تأکید بر ابعاد فرهنگی و اجتماعی، فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی، سال دوم، شماره چهارم و پنجم، صص ۱۷۲-۱۳۷.
- محمدی، صلاح‌الدین. (۱۳۸۶). تحلیلی بر میزان آشنایی رانندگان با علائم راهنمایی و رانندگی، نشریه علمی-تخصصی پلیس راهور ناجا، شماره بیستم.
- نوابی، ندا و ناصر مهران فرد. (۱۳۸۶). ریشه‌های روان‌شناسی حوادث، نشریه علمی-تخصصی پلیس راهور ناجا، شماره بیستم.