



تدابیر پیشگیری وضعی از جرایم و تخلفات رانندگی و آسیب‌شناسی آن‌ها

مهدی آقائی*، نسرين مهرا**

چکیده

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 کنشی (غیرکیفری) در رابطه با جرایم و تخلفات رانندگی را آشکار کرده است. پیشگیری وضعی یا موقعیت‌مدار به‌عنوان به‌روزترین و دارای گسترده‌ترین تدابیر الگوی کارآمد پیشگیری غیرکیفری شناخته می‌شود و با نظر به آمارهای نهادهای متولی، تأثیر چشمگیری در کاهش جرایم و تخلفات در کشورهای مختلف دنیا داشته است. امروزه، به تناسب تحولات علمی و فناوری، تدابیر مختلف پیشگیرانه وضعی نیز به‌روز شده‌اند و به دلیل هم‌خوانی اغلب آن‌ها می‌توان در جرایم و تخلفات رانندگی نیز از آن‌ها بهره گرفت. در این مقاله، به روش توصیفی تحلیلی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای تلاش شده است از یک‌سو واکاوی تدابیر پیشنهادی در بستر پیشگیری وضعی و از سوی دیگر آسیب‌شناسی سیاست جنایی تقنینی و برخی طرح‌های عملی مرتبط در این نوع از پیشگیری در جرایم و تخلفات رانندگی هدف اساسی قرار گیرد. در قلمرو سیاست جنایی تقنینی ایران، «قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» مصوب ۱۳۹۵

۱. این مقاله مستخرج از رساله دکتری نویسنده مسئول با عنوان «سیاست جنایی ایران و انگلستان در حوادث رانندگی» با راهنمایی دکتر نسرين مهرا و مشاوره دکتر حسین میرمحمدصادقی و دکتر باقر شاملو در دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی است.

* قاضی دادگستری، دانشجوی دکتری حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهیدبهشتی، تهران، ایران
(نویسنده مسئول)
mehdiaghvae2008@gmail.com

** دانشیار گروه حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهیدبهشتی، تهران، ایران
n_mehra@sbu.ac.ir

و «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ مهم‌ترین نصوص قانونی موجود می‌باشند که واکاوی آن‌ها نشان می‌دهد که بسیاری از مؤلفه‌ها و تدابیر اجرایی یا پیش‌بینی نشده‌اند یا فرایند اجرایی آن‌ها حتی در آیین‌نامه‌های اجرایی مرتبط نیز تدوین نشده است یا حتی، در صورت تصویب، از تکنیک‌های وضعی و معیارهای حاکم بر آن‌ها دور می‌باشند. نتیجه تحقیق حاکی از آن است که قانون‌گذار در سیاست جنایی تقنینی خود تنها در موارد معدودی به برخی از جلوه‌های پیشگیری وضعی توجه داشته است و اگرچه همین موضوع نیز شایان توجه است، قابلیت‌های عملی پیشگیری وضعی به ابعادی جزئی و مختصر محدود شده است. به‌علاوه آنکه تضمین توفیق رویکرد پیشگیری وضعی در جامعه نیازمند نظام‌مندسازی تنوع تدابیر وضعی اتخاذی، هماهنگ‌سازی نهادهای کنشگر و وضع مقررات جامع و نظارت مستمر بر اجرای آن‌ها در کنار تقویت زیرساخت‌های جاده‌ای وسایل نقلیه است.

واژگان کلیدی: پیشگیری وضعی، جرایم و تخلفات رانندگی، حوادث جاده‌ای، ایمنی و مدیریت جاده‌ای، سیاست جنایی

مقدمه

در دنیای امروز، موسوم به عصر ماشین و تکنولوژی، واقعیاتی چون فزونی نرخ تصادفات و تخلفات جاده‌ای و شهری و افزایش نرخ مرگ‌ومیرها و صدمات ناشی از این تصادفات نشان می‌دهد که رهاسازی خودروها در متن اجتماع نتایج مخربی داشته و چه‌بسا آن‌ها را در ردیف ابزارهای مخرب و هراسناک قرار داده است. لذا مهار نرخ تلفات جانی و مالی ناشی از واقعیاتی چون تصادفات رانندگی گزاره گران‌سنگی است که بر لزوم ارتقای سطح مهارت‌ها و دانش فنی لازم برای رانندگی و تجهیز شهروندان به آموزه‌های فرهنگی و هنجاری در هم‌راستایی با آن صحه می‌گذارد. آمارهای تکان‌دهنده تصادفات نام ایران را در ردیف ناامن‌ترین کشورهای جهان در شاخص‌های ایمنی ترافیک قرار داده است که آثار سوء اقتصادی، اجتماعی و سیاسی آن ملموس است و کنشگران قضایی و عمدتاً غیرقضایی را به سمت اتخاذ تدابیر مختلف پیشگیرانه سوق داده است. ماهیت نوین جرایم و تخلفات رانندگی و قراردادی بودن بسیاری از قواعد آن مجال بررسی جزء مهمی از پیشگیری کنشی، یعنی پیشگیری وضعی، را دارای اهمیت می‌نماید. به‌علاوه آنکه پیشگیری وضعی، به‌عنوان یکی از تدابیر پیشگیری غیرکیفری، به دلیل تأکید بر وضعیت‌های پیش از وقوع جرم، توانایی بیشتری برای کاهش جرایم و تخلفات رانندگی دارد، زیرا علل ارتکاب جرایم و تخلفات رانندگی در اوضاع و احوالی است که پیش از این جرایم یا هم‌زمان با وقوع آن‌ها وجود دارند (گسن، ۱۳۷۰: ۱۱۷). به‌علاوه، در پیشگیری وضعی از تخلفات و جرایم رانندگی آماج جرم مورد توجه است و با کاهش

فرصت ارتکاب جرم، پیش‌بینی جرم و اعمال روش‌های فیزیکی و تغییر موقعیت‌ها وقوع جرم خنثی شده و سعی در پیشگیری از جرم می‌شود (صفاری، ۱۳۸۱: ۲۸۳). لذا فرض اساسی پیشگیری وضعی هم‌سو با جرایم و تخلفات رانندگی آن است که از رهگذر دشوارسازی مسیر ارتکاب جرم و حمایت و اصلاح وضعیت آماج‌های بالقوه جرایم رانندگی می‌تواند راهبردی مؤثر در این جرایم و تکرار آن‌ها باشد. همچنین با بهره‌گیری از تدابیر پیشگیرانه وضعی از طریق قانون‌گذاری متناسب می‌توان بسیاری از عوامل انسانی و دیگر عوامل مؤثر در تخلفات رانندگی را کاهش داد (سلمانی و دیگران، ۱۳۸۷: ۹۰). همچنین طرفداران پیشگیری وضعی ثابت کرده‌اند که کاهش فرصت می‌تواند در بازدارندگی از جرم کافی و مفید باشد و مدعی هستند که فرصت‌های خنثی‌شده لزوماً منجر به جابه‌جایی جرم نمی‌شود (حسینی، ۱۳۸۹: ۴۱). امکان تغییر موقعیت‌های وضعی تخلف‌زا (مانند خودرو و جاده‌ها) در قالب پیشگیری وضعی می‌تواند الهام‌بخش ضرورت جهت‌گیری و توجه تام به تمام مؤلفه‌های برخاسته از این نوع پیشگیری در بازاندیشی در مقررات مرتبط با رانندگی و اصلاح رویه‌های عملی نهادهای متولی گردد (ابراهیمی، ۱۳۹۱: ۲۶). با عنایت به اینکه محوریت اعمال تدابیر پیشگیرانه وضعی پلیس راهنمایی و رانندگی (پلیس راهور) است، لذا پلیس می‌تواند با شناخت و آگاهی از تکنیک‌هایی که توسط پایه‌گذاران پیشگیری وضعی عنوان شده است به موفقیت چشمگیری در پیشگیری از جرم نائل آید. پلیس با الزام افراد، گروه‌ها، سازمان‌ها و تولیدکنندگان محصولات خودرویی به اعمال این تکنیک‌ها و به‌کارگیری آن‌ها می‌تواند سطح جرم را در جامعه کنترل کند (حسینی، ۱۳۸۹: ۴۱). در قوانین مختلف در حوزه رانندگی، به برخی تکنیک‌ها و تدابیر پیشگیری وضعی از این تخلفات اشاره شده است. مقاله حاضر با ترسیم گونه‌های مختلف تدابیر پیشگیرانه وضعی از منظر دسته‌بندی‌های مختلف و اشاره به وضعیت قانونی و عملی موجود، در نهایت به آسیب‌شناسی و شناخت جامع دشواری‌های مرتبط پرداخته است و سعی دارد تا در نتیجه‌گیری به راهکارهای جامع برون‌رفت از وضعیت کنونی و بهبود پیاده‌سازی تدابیر وضعی پیشگیرانه بپردازد.

۱. دسته‌بندی تدابیر پیشگیرانه بر اساس تکنیک‌های پنج‌گانه پیشگیری وضعی

برهم‌زدن تفکر و محاسبات اقتصادی بزهکاران، دشوارساختن مسیر ارتکاب جرم و حمایت از آماج‌های بالقوه، بُن‌مایه پیشگیری وضعی را تشکیل می‌دهند. این الگو، در راستای نیل به این مقصود، از راهبردها و تکنیک‌های مختلفی بهره می‌گیرد که هرکدام، از منظر خاص، کاهش جرم و جلوگیری از تکرار آن را به نظاره نشسته‌اند. این الگو که امروزه جنبه فنی به خود گرفته است سعی دارد عایدات جرم و تخلف را پایین آورد (دهشیری، ۱۳۹۳: ۱۵۵). برای مثال، می‌توان به الزام

شرکت‌های خودروسازی به نصب کمربند ایمنی و کیسه هوا بر روی خودروهای ساخته شده طبق مقررات اشاره کرد که جملگی مهار و حداقلی سازی جرایم و آسیب‌های ناشی از نقض مقررات راهنمایی‌وراندگی را در کانون توجه خود قرار داده‌اند. واکاوی راهبردها و تکنیک‌های این الگو در پی‌ریزی نظام پیشگیرانه فعال در راستای مقابله با جرایم راندگی نقش مؤثری دارد، لذا در ادامه جزئی‌تر مورد تحلیل قرار خواهند گرفت.

۱-۱. تکنیک‌های مبتنی بر افزایش دشواری ارتکاب جرم

پیشگیری وضعی تأکید بر وضعیت و موقعیت زمان و مکان وقوع جرم دارد؛ به گونه‌ای که ارتکاب جرم برای بزهکار سخت‌تر می‌شود یا فرصت ارتکاب جرم از وی گرفته می‌شود (محمدنسل، ۱۳۸۶: ۲۵)؛ زیرا هرچه زحمت ارتکاب جرم کمتر باشد، عده بیشتری اقدام به آن خواهند کرد و به عکس هرچه زحمت آن بیشتر باشد، افراد بیشتری از ارتکاب جرم منصرف می‌شوند. این تکنیک شامل برنامه‌های سخت‌کردن آماج جرم، کنترل دسترسی به آماج، غربال خروجی‌ها، منحرف کردن بزهکاران از آماج و کنترل وسایل تسهیل‌کننده جرم است. از نظارت مستقیم و حضوری پلیس بر رانندگان و اعمال قوانین به صورت مستقیم بر متخلفین به عنوان روشی دیگر در جهت بازدارندگی آن‌ها می‌توان نام برد. هرچه حضور و جدیت کار پلیس بیشتر باشد، تصور ذهنی و عملی رانندگان از اینکه به احتمال زیاد در صورت تخلف به چنگ قانون خواهند افتاد بیشتر شده و رانندگان کمتر مرتکب تخلف می‌شوند. هرچند اعمال قوانین از این طریق اثری مقطعی و محدود دارد، چراکه اماکن اعمال قانون توسط متخلفین شناسایی شده و در خارج از آن محدوده‌ها تخلفات افزایش می‌یابد و جابه‌جایی تخلف که یکی از ایرادات پیشگیری وضعی است صورت می‌گیرد (دهشیری، ۱۳۹۳: ۸). استفاده از دستگاه سیستم تعیین موقعیت جهانی (GPS) نیز به عنوان روشی دیگر می‌تواند از تخلف ردیف ۲۰۱۷ جدول تخلفات راندگی سال ۱۳۹۰، یعنی راندگی با وسایل نقلیه عمومی بیش از زمان مجاز، پیشگیری نماید. در صورتی که استفاده از این ابزارها در خودروهای شخصی نیز الزامی شود، حداقل با ثبت اطلاعاتی مانند سرعت خودرو در طول مسیر حرکت می‌تواند برای کاهش تخلفات مفید باشد. مقنن با وضع قواعد در این موارد و دادن راهنمایی‌های لازم بر اساس تکنیک چهارم کلارک، یعنی حذف بهانه‌ها و تکنیک افزایش خطرات پیش‌بینی‌پذیر از جرم توسط رانندگان، بوده تا از تخلفاتی مانند سرعت غیرمجاز جلوگیری کند.

استفاده از سایر سامانه‌های نوین هوشمند اخطاردهنده در خودروهای جدید، مانند سیستم‌های مربوط به اخطار به راننده متخلف در زمان تخلف، نظیر سرعت غیرمجاز و خارج شدن از مسیر اصلی، هشدار لازم را به متخلف می‌دهد تا در موارد مشابه مرتکب تخلف نشود. نمونه دیگر در

چهارراه‌ها، استفاده از چراغ‌های راهنمایی شمارش معکوس و چشم‌ک‌زن برای اخطار به توقف رانندگان می‌باشد. در این سیستم‌ها نیز از طریق تحریک وجدان و کمک به هماهنگی مبتنی بر تکنیک حذف بهانه‌ها، پیشگیری وضعی واقع می‌شود. در این راستا قسمت دو بند الف ماده ۱۰۸ قانون برنامه ششم توسعه با عنوان «ارتقای نظم و ایمنی حمل‌ونقل و عبور و مرور» مقرر داشته است: «کلیه معابر اصلی، میادین و بزرگراه‌ها در مراکز استان‌ها و کلان‌شهرها و همچنین جاده‌های اصلی و آزادراه‌ها با نصب، نگهداری و به‌روزرسانی سامانه‌های کنترلی و مراقبتی هوشمند توسط شهرداری‌ها و وزارت راه و شهرسازی تحت پوشش قرار گرفته و این سامانه‌ها و دسترسی لازم آن در اختیار نیروی انتظامی قرار گیرد.»

در راستای سخت‌کردن تخلف و دشواری در ارتکاب جرایم رانندگی (تکنیک اول کلارک) تدابیر دیگری نیز قابل استفاده می‌باشد؛ مثلاً برای کاهش تخلف سرعت با ایجاد ناهمواری‌ها در معابر (سرعت‌گیر یا سرعت‌کاه) که رویکرد کلاسیک کاهش تخلفات رانندگی است، می‌توان اقدام کرد.

۱-۲. تکنیک‌های مبتنی بر افزایش خطرات ارتکاب جرم

هر اندازه خطر مترتب بر ارتکاب جرم بیشتر باشد، افراد کمتری رغبت به ارتکاب جرم خواهند داشت. این تکنیک که شامل توسعه محافظت، کمک به نظارت طبیعی، کاهش گم‌نامی، استفاده از مدیران محلی و تقویت نظارت رسمی است نقش مؤثری بر خنثی‌سازی نقشه‌های مجرمانه داشته و می‌تواند رخداد جرم را به سطح حداقلی تقلیل دهد.

شیوه مراقبت رسمی توسط پلیس جزء تکنیک دوم پیشگیری وضعی یعنی افزایش خطرات قابل‌پیش‌بینی جرم و محدودکردن فرصت‌های ارتکاب تخلفات رانندگی می‌باشد؛ به‌طوری‌که در مورد کاهش سرعت و سایر تخلفات رانندگان، نظارت نهاد پلیس راهنمایی‌وراندگی، چه به‌صورت آشکار و چه نامحسوس، کنترل اوضاع رانندگی را به راننده یادآوری و آن‌ها را متقاعد می‌کند که در صورت تخلف، شناسایی و دستگیر خواهند شد و باعث انصراف آن‌ها خواهد شد (حسینی، ۱۳۸۹: ۲۴). با دانستن اهمیت کاهش سرعت در تصادفات می‌توان راهکارهایی نیز برای کاهش این تخلف بسیار خطرناک ارائه داد. این راهکارها، غالباً جنبه مراقبتی دارد، مانند حضور پلیس راهنمایی‌وراندگی در جاده‌ها، که در جهت افزایش خطر ارتکاب و به‌چنگ قانون متخلفین است، هرچند شیوه‌ای سنتی در این حوزه می‌باشد، ولی امروزه راهکارهای مدرن این روش غالباً به سامانه‌های کنترل حمل‌ونقل هوشمند در جهت بهبود رفتارهای حرکتی رانندگان در مسیر عبوری خود با فناوری‌های پیشرفته و پیچیده مجهز شده‌اند. استفاده از این سیستم‌ها در عصر جدید برای کاهش تصادفات به‌عنوان هدفی استراتژیک در برنامه‌های کشورهای مورد توجه قرار گرفته است،

به طوری که بین سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۲ عربستان ۳۰ درصد، آمریکا ۲۰ درصد، انگلستان ۴۰ درصد، فرانسه ۵۰ درصد از برنامه‌های ایمنی جاده‌ای خود را به این هدف معطوف کرده‌اند (ضامنین، ۱۳۹۰: ۲). کنترل محدودیت سرعت به‌عنوان یکی از ابزارهای مدیریت پویای ترافیک به‌منظور کنترل رفتار جمعی رانندگان در راه‌ها و کاهش تخلف از سوی رانندگان به کار گرفته می‌شود. کنترل سرعت یکی از بهترین تکنیک‌های پیشگیری وضعی از جرم است. مراقبت رسمی کنترل سرعت به مراقبت کاملاً آشکار و محسوسی اطلاق می‌شود که هشپاری و مراقبت و کنترل اوضاع را به بزهکاران بالقوه یادآوری کرده و آن‌ها را متقاعد می‌سازد که در صورت ارتکاب جرم شناسایی و دستگیر خواهند شد. افزایش احتمال واکنش فوری پلیس و نیروهای محافظ موجب انصراف بزهکاران بالقوه از ارتکاب جرم می‌شود. از جمله شیوه‌های این روش می‌توان به نصب دوربین‌های سنجش سرعت و ثبت تخلفات در جاده‌ها اشاره کرد (حسینی، ۱۳۸۹: ۴۴). همچنین نصب و استفاده از تکنولوژی و فناوری جدید علمی (نظارت)، مانند دوربین‌های کنترل سرعت بنا به تکنیک دوم کلارک، باعث توسعه محافظت‌ها، افزایش خطرات قابل پیش‌بینی برای دستگیری یا اعمال جریمه بر متخلف و انصراف او خواهد شد که به نظر از نظارت مستقیم پلیس، البته در صورت جدیت بیشتر، مؤثرتر خواهد بود. ماده ۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به لزوم استفاده از این تجهیزات اشاره و مقرر کرده است: «تهیه، نصب و نگهداری تجهیزات الکترونیکی از قبیل عکس‌برداری، فیلم‌برداری و سامانه‌های ماهواره‌ای و نظایر آن جهت ثبت تخلف و کنترل عبور و مرور در شهرها به عهده شهرداری‌ها و در خارج از شهرها به عهده وزارت راه و ترابری (سازمان راهداری و حمل و نقل پایانه‌های کشور) می‌باشد که با هماهنگی راهنمایی و رانندگی ملزم به اجراء این ماده می‌باشند.» همچنین تبصره ماده ۲۳ قانون فوق در این خصوص شایان توجه می‌باشد.

۳-۱. تکنیک‌های مبتنی بر کاهش منافع قابل پیش‌بینی از جرم

این تکنیک به مثابه دو تکنیک سابق، مبتنی بر نظریه انتخاب معقول و نظریه اقتصادی جرم است.^۱ مطابق این رهیافت، بزهکار با سنجش میزان سود و زیان حاصله از ارتکاب جرم، زمانی دست به ارتکاب می‌زند که منافع جرم بیشتر از ضررها و خطرات ناشی از انجام آن است. این تکنیک شامل راهبردهایی چون نمان کردن آماج جرم، از دسترس خارج کردن آماج جرم، مشخص کردن اموال،

۱. نظریه‌های گوناگونی در خصوص مبانی نظری پیشگیری از سوی محققان بیان شده است. این نظریه‌ها عبارت‌اند از: نظریه گزینش عقلانی، نظریه شیوه و سبک زندگی، نظریه فعالیت روزمره و فضای قابل دفاع. این نظریه‌ها مبنای برخی یا همه تکنیک‌های کلارک قرار می‌گیرند.

برهم‌زدن بازارهای غیرقانونی و از بین بردن سود می‌باشد. در این راستا می‌توان هزینه‌ها و ضررهای ناشی از جرم را با افزایش میزان جزای نقدی افزون کرد. در این راستا ماده ۲۲ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی حائز توجه است که مقرر می‌دارد: «میزان جریمه‌های نقدی مقرر در مواد این قانون متناسب با افزایش یا کاهش تورم هر سه سال یک بار بنا به پیشنهاد نیروی انتظامی و تأیید وزارت‌خانه‌های دادگستری، کشور و راه و ترابری و تصویب هیئت وزیران قابل تعدیل است.»

۴-۱. تکنیک‌های مبتنی بر حذف بهانه‌ها

برخی از بزهکاران دارای نیروهای بازدارنده درونی هستند، برای ارتکاب جرم احتیاط بیشتری به خرج می‌دهند و نیازمند وضعیت‌هایی هستند که در آن بتوانند رفتار جنایی خود را در صورت کشف شدن توجیه کنند.^۱ در این مرحله، تکنیک‌هایی مبتنی بر حذف توجیه‌کننده‌ها به تکنیک‌های قبلی اضافه می‌گردد. از نظر کلارک، آخرین گروه از تکنیک‌های پیشگیری وضعی از جرم، از بین بردن بهانه‌هاست. بهانه‌ها در تکوین فرایند تصمیم‌گیری و گذار از مرحله اندیشه به عمل مجرمانه نقش مهمی دارند. لذا حذف و خنثی‌سازی آن‌ها می‌تواند در کاهش نرخ جرایم مؤثر باشد. در این دسته نیز پنج تکنیک اصلی وجود دارد که عبارتند از: وضع قواعد، راهنمایی قبلی، تحریک وجدان، کمک به هماهنگی و کنترل مواد مخدر و الکل (روزنام، ۱۳۸۲: ۴۵). مثلاً نصب تابلوهای پیام متغیر و آشکارساز در نقاط حادثه‌ساز و سایر تابلوهای اخباری مانند استفاده از تابلوهای تعیین سرعت در مسیرهای جاده‌ای در کاهش نرخ تخلفات رانندگی موجب راهنمایی قبلی و حذف بهانه (تکنیک چهارم کلارک) مؤثر است. همچنین تأثیر وضع قوانین و مقررات در کاهش تخلفات رانندگی، الزام رانندگان به داشتن معاینه فنی برای خودروها، تأثیر استفاده از فناوری‌های جدید در خودروها مانند هشدار سرعت غیرمجاز یا سیستم‌های هشدار خروج از خط و...، کنترل سلامت رانندگان حوزه حمل‌ونقل از لحاظ آزمایش‌های تست اعتیاد و الکل، فایده‌مند بوده و تدبیری در جهت پیشگیری وضعی خواهد بود. (وروائی، ۱۳۹۵: ۱۲۴)

۵-۱. تکنیک‌های مبتنی بر کاهش تحریک بزهکاران

برخی بزهکاران بدون اینکه انگیزه قبلی برای ارتکاب جرم داشته باشند، در پاسخ به محرک‌های موجود و پیش‌برنده به آن‌ها واکنش جنایی نشان می‌دهند.^۲ این تکنیک در جهت حذف یا کاهش تحریک‌کننده‌ها برای حذف انگیزش بزهکاران بالقوه استفاده شده و سعی در کاهش ناکامی فشار،

۱. مبنای نظری این تکنیک، نظریه فنون خنثی‌سازی دیوید متراست.

۲. این تکنیک مبتنی بر نظریه‌پردازی‌های ریچارد ورتلی در مورد بزهکاران تحریک‌شده می‌باشد.

اجتناب از ستیزه، کاهش تحریک هیجانی، خنثی کردن فشار روانی و نهی از تقلید دارد (حسینی، ۱۳۸۹: ۲۹). حضور پلیس و نظارت آن‌ها در ایستگاه‌های ثابت و سیار پلیس و اقدامات علنی در برخورد با متخلفان و علاوه بر کشف تخلفات رانندگی و جلوگیری از آن‌ها، باعث کاهش تحریک بزهکاران به ارتکاب تخلفات شده است (وروایی، ۱۳۹۵: ۱۲۷).

۲. دسته‌بندی موضوع محور در تدابیر پیشگیری وضعی از جرایم و تخلفات جاده‌ای

اصولاً عوامل مرتبط و مؤثر با تصادف در این موارد قابل اشاره هستند: عوامل انسانی، عوامل مربوط به وسیله نقلیه، عوامل محیطی (جاده) و مدیریت و نظارت. ماده ۱۶ قانون بیمه اجباری شخص ثالث به این عوامل اشاره کرده است. لذا توجه به آمار تصادفات ضرورت بررسی دقیق علل حوادث رانندگی، خصوصاً تخلفات حادثه‌ساز، به منظور برنامه‌ریزی دقیق شیوه‌های پیشگیری از تخلفات رانندگی و کاهش حداقلی خسارات جانی و مالی ناشی از این حوادث را توجیه می‌کند (جانی پور و معروفی، ۱۳۹۴: ۳). البته در پیشگیری وضعی تمرکز بر روی عامل خودرو و جاده است. مثلاً در خصوص خودرو، استفاده از وسایل و تجهیزات ایمنی فنی کافی در خودروها و به‌کاررفتن آن‌ها در این خودروها از سوی کارخانه‌های تولیدکننده خودرو و از طرفی استفاده از این وسایل توسط رانندگان مانند بستن کمربند ایمنی ضروری است (اصغری و سرمدی واله، ۱۳۹۱: ۴). گاهی علل تخلفات به دلایل محیطی بستگی دارد؛ مانند عدم وجود شبکه شهری و جاده‌ای مناسب (آزادراه و باندهای تندرو)، نارسایی‌های مربوط به نبود علائم کافی در خیابان‌ها و جاده‌ها و گاه نیز عوامل جوی و نوری باعث ارتکاب تخلف دانسته شده است (عزیزی، ۱۳۸۴: ۲۰۴).

۲-۱. تدابیر وضعی با محوریت ایمنی در جاده‌ها و محل تردد

در خصوص جاده‌ها، نامناسب بودن کیفیت جاده‌ها می‌تواند عواملی برای برخی تخلفات به حساب آید. عوامل جاده‌ای مانند روشنایی کم، عرض کم جاده، موقعیت‌های خطرناک جاده مانند پیچ‌ها و چهارراه‌ها و نداشتن علائم کافی در جاده، ناصافی جاده و نداشتن دید کافی می‌تواند باعث تصادف گردند (معمدی و درویشی متولی، ۱۳۹۰: ۵).

۲-۱-۱. تدابیر وضعی با محوریت مدیریت ایمنی جاده‌ای

در بسیاری از کشورها و همچنین حسب ارشادات سازمان بهداشت جهانی، تأکید بر ایمنی جاده‌ای به‌عنوان راهبرد اساسی مؤثر در کاهش حوادث برخاسته از رانندگی مورد تأکید ویژه بوده است. در ادبیات پیشگیری نیز این رویکرد ایمنی‌بخش به وضعیت جاده‌ها نیز خوانش پیشگیرانه وضعی دارد، زیرا نابسامان یا غیراصولی بودن یک جاده وضعیت پیش‌جنایی ماقبل ارتکاب جرم تلقی می‌گردد. در قالب این امر، بهبود زیرساخت‌های جاده‌ای و برنامه‌ریزی، طراحی، ساخت و

بهره‌برداری از معابر اولویت اساسی دارد. در کنار آن، ایمنی جاده‌ها با ایجاد تناسب کیفیت جاده‌ای به‌ویژه برای گروه‌های آسیب‌پذیر دنبال می‌گردد و با افتراقی‌سازی احداث جاده‌های ایمن در تناسب با شرایط منطقه‌ای و محلی مرتبط به اوج خود می‌رسد. به‌طور جزئی نیز ایجاد خط سرعت در بزرگراه‌ها و همچنین از بین بردن موانع در جهت افزایش دید رانندگان در جاده‌ها از دیگر تدابیر وضعیت محوری است که با تقویت ایمنی در جاده‌ها در کاهش بسیاری از حوادث رانندگی می‌توانند مؤثر واقع شوند. به‌عنوان مثال، در کشور غنا برآمدگی‌های موسوم به ضربات در سرعت بالا، تدبیر کم‌هزینه‌ای در ایمنی جاده‌ای تلقی شده است. استفاده از برجستگی‌های سرعت، به‌صورت نوارهای رامبل و تپش سرعت، در جاده‌های غنا مؤثر بوده است. به‌عنوان مثال نوارهای رامبل در بزرگراه اصلی آکرا-کوماسی تعداد تصادفات جاده‌ای را حدود ۳۵ درصد کاهش داد. در بین ژانویه ۲۰۰۰ تا آوریل ۲۰۰۱، تلفات در حدود ۵۵ درصد و صدمات جدی ۷۶ درصد کاهش یافت. این اقدام با کاهش سرعت موفق به کاهش یا حتی از بین بردن برخی از تصادفات و همچنین بهبود ایمنی عابران پیاده شد. نوارهای رامبل ارزان بوده و نصب آن‌ها آسان است. آن‌ها در مکان‌های بالقوه خطرناک در بزرگراه کیپ ساحل-تاکورادی، بزرگراه بونسو-کوفوریدوا و بزرگراه تما-آکوسومبو تعبیه شده بودند.

۲-۱-۲. مهندسی و به‌سازی جاده‌ای

باتوجه به اینکه عدم مهندسی صحیح جاده‌ای، دوطرفه‌بودن جاده‌ها و وجود نقص زیرساختی آن‌ها ضریب حوادث را بیشتر می‌سازد، ضرورت توجه به این مقوله ایجاب می‌کند که نظارت و بازرسی ایمنی در جاده‌ها از سوی دستگاه‌های ذی‌ربط مانند اداره راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای همواره و به شکل مستمر انجام شود که یکی از وظایف مهم این دستگاه بازسازی و ترمیم جاده‌هاست. هم‌سو با بسیاری از مطالعات و اجرای صحیح مقررات مربوط، مانند آیین‌نامه ایمنی راه‌ها (علائم ایمنی راه) می‌توان بیان داشت که روش‌های اصلاح مهندسی جاده‌ها (تعریض جاده‌ها، لکه‌گیری هندسی با ضخامت قابل قبول و همچنین درزگیری محورهای مختلف در عملیات بازسازی) می‌تواند بیشترین اثربخشی در پیشگیری از تخلفات و کاهش تصادفات را ایفا نماید. توزیع مکانی مسکونی و تجاری، تعریض کردن پیاده‌روها، خط‌کشی برای عبور عابرین پیاده، تقاطع‌ها و میدان‌های شهری، ساخت پارکینگ‌ها برای توقف خودروها، عرض خیابان‌ها و کوچه‌ها، میزان مناسب روشنایی و دید معابر شهری با استفاده از دانه‌های شیشه‌ای بازتابنده همگی حکایت از اثر پیشگیرانه وضعی مهندسی صحیح جاده‌ای دارند. تعبیه صحیح دوربرگردان‌ها می‌تواند به‌عنوان یکی از تغییرهای مهندسی جاده‌ای از منظر پیشگیری مؤثر واقع شود. همچنین با استفاده از انواع تابلوهای راهنمایی مانند تعیین سرعت، توقف ممنوع و... بنا به تکنیک چهارم کلارک، مبتنی بر افزایش تلاش

و زحمت ارتکاب جرم و همچنین حذف بهانه‌ها باعث راهنمایی رانندگان و سایر افراد دخیل حوزه ترافیک و تذکر پیشین به آن‌ها و پیشگیری وضعی خواهد بود و باعث افزایش قانون‌گرایی می‌شود (حسینی، ۱۳۸۹: ۴۵). توجه به میزان تردد و برنامه‌ریزی برای آینده طرح‌های مهندسی مانند پارکینگ‌های درون شهری در معابر پُرتردد می‌تواند در قالب این موضوع و راهبرد قرار گیرد.

در این راستا قسمت یک بند الف ماده ۱۰۸ قانون برنامه ششم توسعه با عنوان «ارتقای نظم و ایمنی حمل‌ونقل و عبور و مرور» و به منظور ارتقای نظم و امنیت و توسعه پیشگیری و مقابله با جرایم و همچنین کاهش تخلفات و حوادث رانندگی مقرر داشته است: «دولت مکلف است اقدامات و سازوکار لازم برای کاهش تلفات حوادث رانندگی با تأکید بر تجهیز و تقویت پلیس راهنمایی و رانندگی، ارتقای کیفیت ایمنی وسایط نقلیه، تقویت و تکمیل شبکه‌های امداد رسانی و فوریت‌های پزشکی، اصلاح نقاط حادثه‌خیز جاده‌ای و توسعه فرهنگ صحیح ترافیکی را فراهم نماید، به نحوی که تلفات حوادث رانندگی نسبت به تعداد ده هزار دستگاه خودرو تا پایان اجرای قانون برنامه ۳۱ درصد کاهش یابد.» همچنین ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی ۶۰ درصد از کل وجوه حاصل از جریمه‌های رانندگی باید صرف استانداردسازی وسایل و تجهیزات ایمنی راه‌ها، خط‌کشی و نگهداری آن، تهیه و نصب و نگهداری علائم راهنمایی و رانندگی و تجهیزات ایمنی، احداث پل‌های عابر پیاده، احداث توقفگاه‌های عمومی و اصلاح راه‌های روستایی، معابر و نقاط حادثه‌خیز گردد.

۲-۲. تدابیر وضعی با محوریت ایمن‌سازی وسایل نقلیه

بُعد مهم وضعی دیگر در تقسیم تدابیر پیشگیرانه با محوریت اقداماتی است که بر وسایل نقلیه تمرکز دارند و کاهش مؤلفه‌های حادثه‌زا در جرایم و تخلفات رانندگی را مدنظر دارند.

۲-۲-۱. تجهیز وسایل نقلیه و ایمن‌سازی آن‌ها

«اصولاً خودروسازان برای حفظ جان سرنشین در تصادف می‌توانند در دو بخش عمده فعالیت نمایند. یک طراحی و بهبودبخشیدن به سیستم‌های جلوگیری‌کننده از تصادف مانند ترمزهای ضدبلوکه‌شدن چرخ و... دوم طراحی و بهبودبخشیدن به سیستم‌هایی که در حین تصادف سبب می‌شوند سرنشین خودرو آسیب کمتری ببیند و موجب حفظ جان آن‌ها می‌شود، مانند کیسه هوا، سیستم‌های جدید کمربند با پیش‌کشنده و محدودکننده نیرو و... (جانی‌پور و معروفی، ۱۳۹۴: ۱۲۸)؛ مثلاً سازندگان خودرو با استفاده از ترمز ضدبلوکه‌شدن چرخ (ABS) یا سیستم کنترل دینامیک خودرو (VDC)، یا سیستم تشخیص خواب‌آلودگی رانندگان یا کیسه هوا (Airbag) یا کمربند ایمنی و همچنین صندلی‌های مخصوص کودکان و کلاه ایمنی در این راستا اقدام می‌نمایند. از همین رو ماده ۵۶ قانون برنامه ششم توسعه با رویکردی پیشگیرانه مقرر داشته است: «وزارت

صنعت، معدن و تجارت و سازمان ملی استاندارد موظف‌اند بر طراحی و ساخت خودروهای داخلی به نحوی نظارت کنند که ایمنی خودروهای مذکور متناسب با حداکثر سرعت ارتقاء یافته تا در تصادفات جاده‌ای، تلفات به حداقل میانگین جهانی برسد.» همچنین تبصره ۲ ماده ۹ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی بر لزوم مجهز بودن وسایل نقلیه به تجهیزات ضروری که قوانین و مقررات معین کرده‌اند تأکید کرده و مقرر داشته است: «کلیه وسایل نقلیه باید به تجهیزاتی که در قوانین و مقررات معین می‌شود مجهز باشند. در صورت مجهز نبودن وسایل نقلیه به تجهیزات مذکور، راهنمایی‌وراندگی از شماره‌گذاری و ارائه خدمات به آن‌ها خودداری می‌نماید راهنمایی‌وراندگی موظف است شش ماه قبل از الزام رانندگان و خودروسازان به نصب و همراه داشتن تجهیزات مورد نیاز اقدامی همه‌جانبه برای اطلاع‌رسانی به رانندگان از طریق رسانه‌های عمومی و تابلوهای تبلیغاتی جاده‌ای و شهری به عمل آورد.» همچنین بند الف ماده ۱۰ همان قانون مقرر داشته است که «چنانچه وسیله نقلیه دارای عیب و نقص فنی مؤثر بوده و احتمال ایجاد خطر یا وقوع تصادف وجود داشته باشد، وسیله نقلیه مذکور به تعمیرگاه اعزام می‌گردد». وجود تجهیزات ایمنی در خودرو، علاوه بر تحقق اهداف پیشگیرانه، حسب بند الف ماده ۱۸ قانون بیمه اجباری شخص ثالث، در میزان حق بیمه شخص ثالث تأثیر داشته و باعث تخفیف خواهد شد.

به‌علاوه می‌توان شاهد بود که برخی از حوادث رانندگی ناشی از نقص تولید در بعضی خودروها هستند؛ مانند نقص در سیستم سوخت‌رسانی بعضی اتومبیل‌ها که منجر به آتش‌سوزی آن‌ها می‌شود یا نقص در پولوس بعضی خودروهای دیگر که به علت نقص در آلیاژ آن در حین رانندگی ناگهان می‌شکند و موجب سانحه رانندگی می‌گردد. در این صورت حسب تبصره ۳ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی: «در این‌گونه حوادث در صورتی که بر اساس نظر کارشناسان تصادفات نقص راه یا وسیله نقلیه مؤثر در علت تصادفات باشد حسب مورد متصدیان ذی‌ربط مسؤول جبران خسارات وارده بوده و با آنان برابر قانون رفتار خواهد شد.» از این رو، به قطع شرکت خودروساز مسئول و پاسخ‌گوست و بنابراین باید مسئولیت کیفری (ضمان دیه) و مدنی و پرداخت خسارات ناشی از این‌گونه حوادث از محل درآمدهای شرکت خودروساز ایفا گردد. حال علاوه بر این ضمانت‌اجراها و همچنین پیشگیری کیفری، می‌توان با تقویت نظارت بر خودروهای تولیدی دارای نقص و نیز شناسایی آن‌ها در جاده‌ها از وقوع برخی از سوانح جلوگیری نمود. واحدهای سیار معاینه فنی خودروها می‌تواند در این راستا یک تدبیر پیشگیرانه مناسب باشد. با وجود برخی از تولیدات بی‌کیفیت خودروسازان و تا زمان رفع این معایب تولید مقتضی است که برخی از تدابیر ساده و ارزان بر دارندگان وسایل نقلیه اجرایی گردد. به‌عنوان مثال در سال‌های ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۰ در کشورهای

مالزی و سنگاپور، الزام موتورسواران به روشن کردن چراغ‌ها در روز یا نصب چراغ‌های روزتاب تأثیر ویژه‌ای بر کاهش تصادفات ناشی از فقدان دید نسبت به موتورسواران داشت. چنین تدابیری با فرض پذیرش کیفیت ناقص خودروها، نیروی انتظامی را به تعیین الزاماتی به جای خودروسازان بر اشخاص سوق می‌دهد که از وقوع حوادث جاده‌ای می‌کاهند.

۲-۲-۲. شماره‌گذاری و نصب پلاک

نکته‌ای که راجع به نصب پلاک و پیشگیری قابل عنوان است، مربوط به تکنیک دوم کلارک در پیشگیری وضعی است. کاهش گم‌نامی و سهولت در شناسایی مرتکبان اقدامات بزهکارانه از اقداماتی است که پس از ارتکاب جرم خطر دستگیری را افزایش داده و باعث انصراف بزهکاران از عملیات اجرایی تخلفات رانندگی پیش از ارتکاب می‌شود (جانی‌پور و معروفی، ۱۳۹۴: ۲۴). در سال‌های اخیر، خودروهای سنگین ملزم به نصب پلاک‌هایی با سایز بزرگ شده‌اند تا آنکه از فاصله دور قابل‌رؤیت باشند. این تدبیر از اقدامات هماهنگ با این تکنیک می‌باشد که خطر قابل‌پیش‌بینی از ارتکاب جرم را برای آن‌ها محسوس‌تر و فرار از قانون را مشکل‌تر نموده است. علاوه بر شماره‌گذاری و نصب پلاک، شناسایی هویت مالک خودرو به‌عنوان مرتکب تخلفات و جرایم رانندگی مهم و مؤثر می‌باشد. در این راستا تبصره ماده ۴۱ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مقرر داشته است: «نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است هم‌زمان با تعویض پلاک وسیله نقلیه، مشخصات مالک جدید را در «سامانه جامع حوادث رانندگی» درج کند. همچنین سازمان ثبت اسناد و املاک کشور نیز مکلف است اسناد تنظیم‌شده درخصوص وسایل نقلیه مانند نقل و انتقال، وکالت و رهن را در سامانه مذکور درج کند.»

۲-۲-۳. شناسایی نقص فنی و مقابله پیشگیرانه با آن

بند پ از ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی نقص فنی مؤثر را چنین تعریف می‌کند: «هر نوع نقصان یا تغییر در وضعیت ظاهری، فنی و استاندارد وسیله نقلیه که موجب کاهش ضریب ایمنی در رانندگی یا افزایش بیش از حد مجاز گازهای آلاینده یا آلودگی بیش از حد مجاز صدا و یا باعث خروج آن از حالت اولیه کارخانه و استاندارد گردد و احتمال ایجاد خطر یا وقوع تصادف را افزایش دهد، از قبیل نقص سامانه روشنایی یا تغییر در میزان نور یا رنگ استاندارد چراغ‌ها، نامیزان بودن چرخ‌های جلو و فرمان، نقص در سامانه ترمزها، نداشتن آج مناسب در سطح اتکای لاستیک چرخ، نداشتن برف پاک‌کن و سامانه گرمایشی در مواقع بارندگی و زنجیر چرخ یا لاستیک یخ‌شکن در مواقع یخبندان، دودکردن وسیله نقلیه، شکستگی شیشه جلو که مانع دید راننده باشد و نقص در تجهیزات ایمنی مانند کمربند و کیسه هوا و سامانه ضدقفل ترمزها». همچنین ماده ۲ این آیین‌نامه

مقرر می‌دارد: «مأموران راهنمایی و رانندگی در صورت تشخیص عیب و نقص فنی مؤثر در وسیله نقلیه موظفند نسبت به متوقف کردن آن به منظور رفع نقص به شرح زیر اقدام نمایند:

الف) چنانچه نقص فنی وسیله نقلیه در محل قابل رفع باشد، پس از رفع نقص فنی در محل توسط راننده و تأیید مأمور مربوط قبض جرمه صادر و حسب مورد ضوابط نمرة منفی اعمال و اجازه عبور داده می‌شود؛

ب) در صورتی که نقص فنی قابل رفع در محل نباشد، پلاک وسیله نقلیه فک و با نصب پلاک تعمیری و تعیین زمان جهت رفع نقص به تعمیرگاه اعزام می‌شود؛

پ) در صورتی که وسیله نقلیه معیوب قابل حرکت نباشد، با وسیله نقلیه مناسب تا تعمیرگاه انتقال می‌یابد.»

۲-۳. تدابیر وضعی با محوریت ایمن‌سازی عابران جاده‌ای و رانندگان

برخی دیگر از تدابیر وضعی شخص محور هستند و با نظر به کاربران جاده‌ای یا در ادبیات جرم‌شناختی، بزه‌کاران و بزه‌دیدگان، جهت‌گیری و تعیین و برنامه‌ریزی می‌شوند. یکی از توصیه‌های هم‌سو با رهیافت‌های پیشگیری وضعی را می‌توان در لزوم استفاده از تدابیر ایمنی برای رانندگان و سرنشینان دانست. به‌عنوان مثال در این راستا ماده ۷ از آیین‌نامه اجرایی تبصره ۱ ماده ۳۱ و ماده ۳۲ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۱ هیئت وزیران مقرر می‌دارد: «رانندگی با وسیله نقلیه عمومی بیش از نه ساعت در یک شبانه‌روز توسط یک راننده ممنوع است. شرکت یا مؤسسه برون‌شهری مکلف است برای سفرهایی که برنامه سفر به صورت یکسره تنظیم شده و مستلزم رانندگی بیش از نه ساعت با سرعت مجاز در یک شبانه‌روز است، راننده کمکی پیش‌بینی نماید.» در بُعدی دیگر با توجه به اینکه حجم زیادی از حوادث به موتورسواران مربوط می‌گردد، مقتضی است که نسبت به افزایش استفاده از کلاه ایمنی موتورسیکلت تأکید ویژه‌ای گردد. صدمات ناشی از سر سبب اصلی مرگ‌ومیر و آسیب شدید در استفاده‌کنندگان وسایل نقلیه موتوری دو و سه چرخ است. استفاده صحیح کلاه ایمنی می‌تواند منجر به کاهش ۴۲ درصد خطر جراحات کشنده و ۶۹ درصد کاهش خطر آسیب دیدگی در سر شود. به همین ترتیب، استفاده از کلاه ایمنی، یک وسیله فراگیر مهم برای پیشگیری از مرگ‌ومیر در جاده‌هاست. بهترین روش برای قوانین مربوط به کلاه ایمنی موتورسیکلت شامل الزامی کردن پوشیدن کلاه ایمنی در همه جاده‌ها، مشخصات و دستورات لازم برای نحوه ساختن و بستن کلاه ایمنی و مراجعه به استاندارد کلاه ایمنی است. از سال ۲۰۱۴، پنج کشور اصلاحاتی را در قوانین موجود در این خصوص ایجاد کرده‌اند تا آن‌ها را با بهترین روش تراز کند و ۳۹۷ میلیون نفر را تحت پوشش قرار دادند.

۳. دسته‌بندی زمان محور در پیشگیری وضعی از جرایم و تخلفات جاده‌ای

با نظر به زمان وقوع جرایم و تخلفات رانندگی و همچنین با تمرکز بر وضعیت‌های این جرایم، می‌توان دریافت که تدابیر پیشگیرانه وضعی را می‌توان بسته به دو زمان اصلی پیش از حوادث و پس از آن دسته‌بندی کرد.

۳-۱. تدابیر پیش از حوادث با محوریت کاهش عوامل خطرزا و مؤثر در تصادفات جاده‌ای

بنا به ماهیت جرایم و تخلفات جاده‌ای، ریسک در ارتکاب آن‌ها جایگاه ویژه‌ای دارد و مقابله وضعی با عوامل خطر آفرین می‌تواند در کاهش وقوع آن‌ها تأثیر بسزایی داشته باشد. در ادامه به برخی از این مصادیق تدابیر پیشگیرانه اشاره می‌شود.

۳-۱-۱. آگاهی‌بخشی جامع از عوامل خطر جاده‌ای

اعلام خطر و هشدار از عوامل پیشگیری وضعی است، زیرا در محل وضعیت‌های مشرف به وقوع جرایم با هشدار نمودن رانندگان و عابران باعث جلب توجه بیشتر آنان می‌گردد. نصب تابلوهای مختلف آگاه‌کننده در قالب هشدار در دو بُعد مهم قابل تبیین است: نخست اینکه برخی از هشدارها رانندگان را از ارتکاب برخی بی‌احتیاطی‌ها برحذر می‌دارد، از قبیل خطر تصادف در سرعت غیرمجاز، خطر واژگونی در سرعت غیرمجاز، خطر پیچ‌های تند و از این قبیل موارد. بدیهی است که در این موارد چنانچه راننده به علامت خطر توجه نکند، اقدامی علیه خویش مرتکب شده است و مسئولیت توابع آن نیز برعهده وی است؛ در بُعد دیگر، برخی از تابلوهای خطر اگرچه هشدار هستند اما خود حکایت از کوتاهی مسئولان راه و شهرسازی در احداث جاده‌های ایمن است. به‌عنوان مثال خطر ریزش سنگ، خطر جاده فاقد شانه می‌باشد و... به نظر می‌رسد که وقوع حادثه‌ای در اثر این مصادیق هشدار مسئولیت کیفری و مدنی مقتضی را از بین نمی‌برد.

۳-۱-۲. کاهش موارد رانندگی خطرناک ناشی از مصرف الکل و مواد مخدر

بر اساس برآوردهای سازمان بهداشت جهانی تخمین زده می‌شود که ۵ الی ۳۵ درصد از کل تلفات جاده‌ای به رانندگان الکلی منسوب است. رانندگی بعد از نوشیدن الکل خطر تصادف و شدت آن تصادف را به میزان چشمگیری افزایش می‌دهد. لذا تمرکز تدابیر بر شناسایی محدودیت غلظت الکل خون (BAC) پیش‌بینی شده در قانون باید محور اصلی تلاش برای مقابله با قسم مهمی از جرایم و تخلفات جاده‌ای تلقی گردد. لذا یک رویکرد یکپارچه برای مداخله باید شامل تبلیغات ترکیبی و اقدامات اجرایی پلیس باشد. بهترین الگو شامل محدودیت ۰/۰۵ گرم در دسی لیتر برای اکثر افراد جامعه و حد ۰/۰۲ گرم در دسی لیتر برای رانندگان جوان یا تازه‌کار است. از سال ۲۰۱۴ پیشرفت‌های درخور ستایشی صورت گرفت که ده کشور دیگر هم اکنون بهترین اقدامات کلی در

اجرای قوانین نوشیدن نوشیدنی‌های الکلی را اعمال می‌کنند. در ایران نیز حسب بند «ب» ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، «در مواردی که قرآن و شواهد حاکی از حالت مستی یا استفاده راننده از مواد مخدر و روان‌گردان باشد، مأموران موضوع ماده (۲) این قانون با استفاده از تجهیزات لازم نسبت به تشخیص این حالت اقدام می‌نمایند و در صورت اثبات حالت مستی و بی‌ارادگی حاصل از مصرف مسکرات و مواد مخدر و روان‌گردان از رانندگی فرد موردنظر جلوگیری و ضمن صدور قبض جرمه به مبلغ دو میلیون ریال و ضبط گواهینامه به مدت شش ماه توسط نیروی انتظامی جهت اقدام قانونی به مرجع صالح قضایی معرفی می‌شود».

ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۰ مقرر می‌دارد: «مأموران راهنمایی و رانندگی موظفند در صورت تشخیص حالت مستی و بی‌ارادگی راننده از رانندگی وی جلوگیری و ضمن صدور قبض جرمه به مبلغ دو میلیون ریال و ضبط گواهینامه به مدت شش ماه و ارسال آن به اداره راهنمایی و رانندگی مربوط جهت اعمال نمره منفی، راننده متخلف را به همراه مستندات مربوط به تخلف ارتكابی به واحد انتظامی مربوط جهت سیر مراحل قانونی و اعزام به مرجع قضایی معرفی نمایند. تحویل وسیله نقلیه منوط به دستور مقام قضایی رسیدگی‌کننده است.» به موجب تبصره ماده اخیرالذکر «تشخیص حالت مستی و بی‌ارادگی راننده صرفاً با استفاده از تجهیزات تخصصی و توسط مأموران راهنمایی و رانندگی که آموزش‌های لازم را برای به‌کارگیری آن‌ها دیده باشند، انجام می‌شود».

۳-۱-۳. مدیریت سرعت و تعیین صحیح محدوده سرعت

امروزه با توسعه بزرگراه‌ها و پیشرفت فناوری تولید اتومبیل‌های پرسرعت، بحث تعیین سرعت مجاز در شبکه‌های حمل‌ونقل و ایمنی و کاهش تصادفات اهمیت بسیاری یافته است. مطالعات صورت گرفته در ایران نشان می‌دهد حدود ۳۰ درصد تلفات سالانه و ۳۵ تا ۴۰ درصد جراحات ناشی از تصادفات، در اثر تخلف سرعت غیرمجاز رخ می‌دهند (فلاح زواره، ۱۳۸۷: ۸۶). این آمار برای ایران در مقایسه با کشورهای توسعه‌یافته و حتی در حال توسعه رقم بسیار بالایی محسوب می‌شود. با توجه به ضرورت مقابله با اثرات نامطلوب سرعت در راه‌ها، مدیریت سرعت در راه‌ها به کنترل رانندگان و پیشگیری و کاهش تصادفات کمک شایانی خواهد نمود. به کارگیری روش‌های مهندسی، وضع و اعمال قوانین و استفاده از روش‌های آموزشی به منظور تعیین سرعت ایمن در جهت جلوگیری از وقوع تصادفات و ارتقای کیفیت حرکت کاربران جاده‌ای را مدیریت سرعت می‌گویند. سرعتی که وسیله نقلیه در آن حرکت می‌کند به‌طور مستقیم بر خطر تصادف و همچنین شدت جراحات و احتمال مرگ ناشی از آن تصادف تأثیر می‌گذارد. بنابراین، مدیریت مؤثر سرعت در اکثر

استراتژی‌های مداخله ایمنی در جاده‌ها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. تعیین محدودیت سرعت ملی یک گام مهم در کاهش سرعت است. حداکثر محدودیت سرعت شهری باید مطابق با بهترین معیارها از ۵۰ کیلومتر در ساعت پایین یا مساوی باشد. علاوه بر این، مقامات محلی باید از قدرت قانونی برخوردار باشند تا محدودیت‌های سرعت را بیشتر کاهش دهد، لذا باید به آن‌ها اجازه داد تا با توجه به شرایط محلی از قبیل حضور مدارس، تراکم جمعیت یا آسیب‌پذیر بودن وضعیت جاده‌ها سرعت متناسب را تعیین کنند. نتایج تحقیقات سازمان بهداشت جهانی نشان می‌دهد که تنها قوانین ۴۶ کشور جهان با معیارهای بهترین روش برای تعیین سرعت هم‌خوانی دارند.

۳-۲. تدابیر پس از حوادث

پس از آنکه حوادث رانندگی قابل‌تعریف در قالب جرایم و تخلفات رانندگی رخ می‌دهند، می‌توان با دو جهت‌گیری، بر استمرار به‌کارگیری تدابیر پیشگیرانه وضعی تأکید کرد: یکی با هدف کاهش آسیب بیشتر و دیگر تحقق پیشگیری نسبت به رانندگان خاطی و کاهش تکرار این جرایم و تخلفات از سوی آنان.

۳-۲-۱. با هدف کاهش آسیب ناشی از حوادث نسبت به بزهدیدگان احتمالی دیگر

افزایش تعداد پایگاه‌های امداد رسانی ثابت و سیار یا مدیریت صحنه تصادف می‌تواند تدبیر قابل توجهی برای تقویت کارایی پیشگیرانه وضعی و عدم گسترش خسارات نسبت به رانندگان و افراد دیگر تلقی شود. در این راستا تبصره ۱ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مقرر می‌دارد: «مراکز فوریت‌های پزشکی و جمعیت هلال احمر و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط موظفند طبق درخواست مأموران انتظامی و راهنمایی‌وراندگی نسبت به انتقال مجروحان و جسد حسب مورد به مراکز درمانی و پزشکی قانونی اقدام نمایند.» همچنین تبصره ۲ ماده ۱۴ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مقرر می‌دارد: «کارشناسان تصادفات راهنمایی‌وراندگی رسیدگی‌کننده به تصادفات مکلفند پس از پایان رسیدگی و انجام تشریفات قانونی با بهره‌گیری از امکانات مانند عکس‌برداری و وسایل دیگر در اختیار خود یا سایر سازمان‌ها و نهادها نسبت به مدیریت، پاک‌سازی و برقراری ایمنی عبور و مرور در محل وقوع تصادف اقدام نمایند.»

۳-۲-۲. با هدف تحقق پیشگیری نسبت به رانندگان خاطی

در خصوص جرایمی، چون رانندگی با سرعت غیرمجاز، استفاده گسترده از تکنیک‌های پشتیبان از قبیل نمره منفی مطرح می‌شود که به‌موجب آن در صورتی که جمع نمرات منفی به نمره‌ای مشخص برسد گواهینامه شخص، باطل شده یا به حالت تعلیق درمی‌آید. در ماده ۷ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی به‌نحوه اعمال نمره منفی اشاره کاملی شده است. همچنین ماده مذکور دارای آیین‌نامه اجرایی

است که در تاریخ ۱۳۹۰/۶/۲۰ به تصویب وزیران کمیسیون اجتماعی و دولت الکترونیک رسیده است. در جدول ذیل ماده ۷ قانون اشاره شده، تخلفات و میزان نمره منفی متناسب با تخلف تعیین شده است؛ مثلاً برای رانندگی با سرعت بالای ۳۰ کیلومتر از حد مقرر، برای رانندگان خودروهای شخصی ۵ الی ۱۰ و رانندگان خودروهای عمومی ۱۰ الی ۱۵ نمره منفی اعمال خواهد شد.

۴. آسیب‌شناسی رویکرد عملی در پیشگیری وضعی از جرایم و تخلفات رانندگی

پیشگیری وضعی از جرایم رانندگی در قلمرو اجرایی، کنشگران ذی‌صلاح و متولی آن در ایران موقعیت روشن و قابل دفاعی ندارد. به لحاظ تقنینی، مقنن فقط در حوزه‌های محدودی به این الگو نزدیک شده و سعی در نهادینه‌سازی تدابیر و تکنیک‌های ناشی از آن دارد. اما تجربیات موجود حکایت از ناکامی محسوس در این عرصه دارد. به‌رغم مطالعات نظری مناسب و کافی و وجود بسترهای تقویت اثربخشی و گسترش تدابیر مختلف، موانع مختلفی در این راستا مطرح بوده و به شرح زیر قابل اشاره می‌باشند.

۴-۱. سیاست حاکم بر پیشگیری وضعی در قلمرو جرایم و تخلفات رانندگی

بُعد اول آن است که در عمل بیش از اندازه بر مبارزه و کنترل تخلفات و جرایم رانندگی از طریق سیاست کیفری تأکید شده است که قبل از قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و بعد از آن (در هر دو دوره قانون‌گذاری) این رویکرد کاملاً مشهود می‌باشد. تدابیر مقنن در برخورد با متخلفان در جهت پیشگیری تا قبل از قانون مذکور بیشتر ناظر بر پیشگیری کیفری و بر مبنای جریمه‌های نقدی سبک معطوف بود که از تناسب و بازدارندگی کافی برخوردار نبودند. در قانون جدید نیز با اقداماتی توسعه‌طلبانه و تخلف‌انگاری ۱۷۱ عنوان تخلف در جدول مربوط به ماده ۲۱ قانون و همچنین تشدید مجازات‌ها در مواد مختلف این قانون گام بلندی در راستای پیشگیری کیفری برداشته شده است. این در حالی است که تأکید صرف بر واکنش‌های کیفری در کوتاه‌مدت مؤثر بوده ولی در بلندمدت رفتار متخلفین را تغییر خواهد داد (امیدی، ۱۳۸۸: ۵۰). لذا در حال حاضر هرچند در آیین‌نامه‌های مواد مختلف این قانون به تدابیر وضعی توجه شده و آن‌ها پذیرفته شده و توسعه یافته‌اند، اما کماکان سهم اقدامات پیشگیرانه وضعی در آیین‌نامه‌ها بسیار ناچیز است. همچنین پیاده‌سازی و اجرای سیاست پیشگیری وضعی مستلزم گسترش عملکرد نهادهای متولی و صرف هزینه خواهد بود، بی‌آنکه نتایج درآمدزایی بر آن در مقایسه با درآمدهای ناشی از جریمه متخلفان رانندگی قابل توجه باشد. لذا این سیاست با تقویت ایمنی زیست اجتماعی و نه درآمدزایی هم‌سو می‌باشد و متأسفانه از این منظر مورد توجه قرار نمی‌گیرد.

۴-۲. موانع عملی در مسیر اثربخشی تدابیر پیشگیری وضعی از جرایم و تخلفات رانندگی
علاوه بر معضل سیاست‌های فعلی حاکم در جهت‌گیری رویکرد اجرایی در اتخاذ تدابیر پیشگیرانه، که بیشتر بر واکنش و نه اصلاح بسترها و زمینه‌های حادثه‌زای رانندگی متمرکز می‌باشند، می‌توان به‌طور جزئی‌تر موانعی را شناسایی کرد که رفع آن‌ها زمینه‌های اثربخشی بیشتر این رویکرد پیشگیری را فراهم می‌سازد.

۴-۲-۱. عدم پیش‌بینی تدابیر کافی مبتنی بر دشواری ارتکاب جرم
به‌رغم آنکه دشواری مسیر ارتکاب جرم یکی از شایع‌ترین تدابیر پیشگیری وضعی است، متأسفانه در رویکرد قوانین موجود و خصوصاً در ابعاد اجرایی سیاست‌های موجود، هیچ‌گونه رویه و روش درخور اعتنایی در این حوزه دیده نمی‌شود و در عمل اجرای یک‌سری برنامه، نظیر استفاده از نیروی پلیس سیار در شوارع عام و اتوبان‌ها و بهره‌وری از تجهیزاتی چون دوربین‌های مداربسته، مورد عمل قرار گرفته که تاکنون نتوانسته‌اند در کاهش نرخ ارتکاب جرایم و تخلفات راهنمایی‌وراندگی مؤثر واقع شوند.

۴-۲-۲. عدم فراهم‌سازی اعتبارات مالی لازم برای اقدامات پیشگیرانه در جاده‌ها و لزوم نظارت جامع بر هزینه‌کرد صحیح منابع مالی
با توجه به آنکه بسیاری از تدابیر پیشگیرانه وضعی هزینه‌بر هستند، معضل اساسی مرتبط را می‌توان مشکل اقتصادی دانست. به این ترتیب هزینه‌بر بودن یک اقدام مهندسی جاده‌ای و همچنین هزینه اقتصادی تقویت ایمنی وسایل نقلیه از سوی شرکت‌های خودروساز و ناتوانی آن‌ها می‌تواند معضل بزرگی در اولویت‌دادن عملیاتی به راهکارهای وضعی تلقی شود. از این‌رو لازم است با پیش‌بینی لازم و تخصیص صحیح بودجه در قوانین مادر مانند قوانین برنامه توسعه یا سند چشم‌انداز یا قانون برنامه بودجه سالیانه، منابع مالی لازم در اختیار نهادهای متولی و مرتبط با امور جاده‌ای و خودروبی قرار گیرد و همچنین در صورت تخصیص، باید نظارت کافی بر نحوه صحیح خرج کردن هزینه‌ها پیش‌بینی گردد.

۴-۲-۳. کمبود مقررات تقنینی لازم و شفاف برای حذف فرصت‌های محیطی ارتکاب جرم
یکی از دلایل اصلی ارتکاب و فزونی نرخ جرایم راهنمایی‌وراندگی مشکلات شوارع درون‌شهری و برون‌شهری است. علاوه بر تقصیرهای فاحش فردی، گاهی اوقات واقعاً شرایط نامطلوب جاده‌ها و شوارع سبب می‌شود حداقل تخلفات کوچک هم به حادثه‌ای بزرگ تبدیل شده و بر عمق فجایع و صدمات ناشی از آن‌ها افزوده شود. عدم تسلط کافی بر شوارع، نامتوازن بودن سیاست استفاده از دوربین‌های مداربسته و انفعال رویکردی نیروهای پلیس شهری هم در این راستا قابل استناد و تأمل

است. لذا به نظر می‌رسد که از بین تمامی راهبردها و تکنیک‌های نهاد پیشگیری وضعی از جرم در حوزه جرایم رانندگی می‌توان از تکنیک‌های حداقلی یاد کرد که مقنن رسماً از آن‌ها استقبال و استفاده نموده است. همان‌طور که پیش‌تر گفتیم، یکی از تکنیک‌های مسلم پیشگیری وضعی از جرایم و تخلفات رانندگی تکنیک یا راهبرد «وضع قوانین و مقررات» است که می‌تواند در مسیر ارتکاب جرایم رانندگی نقش بازدارندگی ایفا نماید. در این راستا، در وهله اول قانون‌گذار با وضع مقررات استاندارد ساز فراگیر در حوزه تخلفات و جرایم رانندگی می‌تواند نظام‌مندی شایان توجهی در تدابیر وضعی به وجود آورد. پس از وضع مقررات، در وهله دوم، استانداردها و شیوه و همچنین تدابیر مختلف به‌طور مشخص تعیین می‌شوند و در نهایت، در وهله سوم، می‌توان با وضع ضمانت‌اجراهایی نسبت به تضمین عملکرد پیشگیرانه نهادهای متولی اقدام کرد. با این تفاسیر می‌توان مدعی بود، برعکس پیشگیری کیفری، پیشگیری وضعی غالباً مغفول نظر مقنن واقع شده و می‌توان مدعی بود تدابیر پیشگیری وضعی اساساً وارد ادبیات پیشگیری غیرکیفری حاکم بر حقوق ایران نشده‌اند.

نتیجه

صدمات ناشی از تصادفات معضل سلامت عمومی جامعه و توسعه در سطح جهانی به شمار می‌رود. 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. گرچه 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 یگانه راه 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. با این حال در قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی گام‌های خوبی برداشته شده است و قانون‌گذار با علم به تأثیرگذاری پیشگیری غیرکیفری بر بروز جرایم و تخلفات رانندگی بیش از پیشگیری کیفری، نسبت به قوانین و مقررات سابق، توجه بیشتری در زمینه پیشگیری غیرکیفری و مؤلفه‌های مربوط به آن شامل پیشگیری اجتماعی و پیشگیری وضعی شده است. قانون مزبور، با توجه به آمار جرایم و تخلفات

جاده‌ای تأثیر نسبی در کاهش تخلفات داشته است، البته سرمایه‌گذاری روی اقدامات پیشگیرانه ضروری‌تر به نظر می‌رسد.

اقدامات پیشگیرانه را می‌توان با تدابیر پیشگیری وضعی و از طریق تکنیک‌های خاص این پیشگیری از طریق مهندسی جاده و محیط و تجهیزات خودرویی دنبال کرد. این تدابیر امروزه در حد نسبی به موفقیت‌هایی دست یافته ولی توسعه فعالیت‌ها همچنان لازم و مستلزم اقدام و برنامه‌ریزی‌های بیشتری است. هرچند تجربه ثابت کرده است که پیشگیری تک‌عاملی (نهادی) اثربخشی مناسب و مطلوبی ندارد و هیچ نهاد یا رویکردی به‌تنهایی قادر به مبارزه با جرم و کاهش وقوع آن نیست. راهبرد پیشگیرانه از حوادث رانندگی در صورتی اثربخش و مطلوب خواهد بود که رویکردی چندنهادی با واکنشی هماهنگ و متمرکز با ترکیب راهبرد پیشگیرانه وضعیت‌محور، جامعه‌محور و رشد‌محور و توأم با ارائه و اتخاذ برنامه‌ای منسجم و سیاست‌های هم‌سو از حوادث رانندگی و نقض مقررات راهنمایی‌وراندگی پیشگیری نمایند. همچنین موفقیت در این مسیر، همکاری و هماهنگی چندجانبه اشخاص و نهادهای دولتی و مردمی را می‌طلبد. به علاوه اینکه صرفاً یک نهاد مانند پلیس راهور، به‌تنهایی، پرچم‌دار تبلیغ، اجرا و نظارت بر اجرای قوانین و همچنین پیشگیری از تخلفات رانندگی و انجام اقدامات ایمنی باشد، چندان موفقیت‌آمیز نخواهد بود.

اینکه تدابیر پیشگیرانه مختلف از قبیل تابلوهای هشداردهنده یا جاده‌های مناسب و به شکل بزرگراه صرفاً در نزدیکی یا مشرف به پایتخت یا شهرهای بزرگ قابل مشاهده باشند نشان می‌دهد که پیشگیری وضعی به شکل موردی و با اهمیت‌بخشی متفاوت به برخی جاده‌ها در جریان است. همچنین تک‌بعدی شدن تدابیر وضعی در امور جاده‌ای و کاهش ابتکارات و طرح‌های نوین اجرایی معضل ویژه‌ای است؛ به‌عنوان مثال، در وضعیت کنونی ایران، تأکید بیش از حد بر حضور پلیس (به شکل مأمور پنهان) و دوربین‌های مختلف نمونه‌ای از تک‌بعدی شدن این تدابیر است، در حالی که می‌توانیم زیرساخت‌های جاده‌ای و بسیاری از طرح‌های متنوع و روز دنیا را عملیاتی نماییم؛ پس پیشگیری وضعی باید در تمام ابعاد ضمن هماهنگی با سایر ابعاد خود پیاده و اجرا شود. در جرایم و تخلفات رانندگی باید با توجه به عوامل و حوزه‌های مختلفی که این جرایم را تحت تأثیر قرار می‌دهند و همچنین مؤلفه‌های جرم‌زای موجود، به همه‌جانبه‌گرایی در تدابیر وضعی اقدام نمود. کنشگران این پیشگیری در جرایم رانندگی نیز مختلف هستند و هم‌سویی عملکرد آن‌ها نیز از الزامات تأثیر پیشگیرانه است. این امر مستلزم تقویت عملکرد اجرایی نهادهای محلی در نظارت، ایجاد و بهینه‌سازی تدابیر مختلف پیشگیرانه وضعی متناسب با شرایط محلی است.

در شرایط کنونی آنچه می‌تواند تأثیر ژرفی در پیشبرد اهداف سیاست پیشگیری داشته باشد، افزایش استفاده از ابزارهای هوشمند مدرن و مجهز است. امروزه سیستم‌های هوشمند حمل‌ونقل نقش بسزایی در زمینه‌های مختلف همچون خدمات، مدیریت و کاهش بروز تخلفات و تسریع در آگاه‌سازی رانندگان نسبت به اعمال ضوابط در خصوص تخلفات ارتكابی از سوی آنان دارند. در این خصوص باید با مطالعات کامل و تهیه نقشه جامع جهت هوشمندسازی راه‌های کشور اقدام گردد. البته این نقشه و طراحی باید مطابق با وضعیت بومی ایران باشد و با معماری سیستم‌های هوشمند حمل‌ونقلی متناسب با اقلیم هر نقطه از کشور با حداکثر بهره‌وری نظارتی و مدیریتی تهیه گردد. به‌طور خاص، در این زمینه باید سازمان راهداری و حمل‌ونقل پایانه‌های کشور و شهرداری‌ها با هماهنگی با وزارت راه و شهرسازی و پلیس راهنمایی و رانندگی نسبت به هوشمندسازی در خصوص نظارت و مدیریت بر ترافیک به وسیله تجهیزات الکترونیکی و خودکار اقدام نمایند. در پایان امید است پیشگیری وضعی با قطع کردن زنجیره عوامل تکوین و بروز تخلفات رانندگی بتواند باعث افزایش ایمنی و کاهش تصادفات و جرایم رانندگی شود.

منابع

فارسی

- ابراهیمی، شهرام (۱۳۹۱)، جرم شناسی پیشگیری، چاپ دوم، تهران: نشر میزان.
- ابراهیمی، شهرام (۱۳۹۱)، مباحثی در علوم جنایی (تقریرات دکتر علی حسین نجفی ابرندآبادی).
- ارسنجان، مهدی، رضا عبدالحسینی و احمد صادقی (۱۳۸۶)، کیسه هوا و تأثیر آن در کاهش تلفات رانندگی، تهران: انتشارات دفتر تحقیقات کاربردی راهور ناجا.
- اصغری، عبدالرضا و علی سرمدی واله (۱۳۹۱)، «پیشگیری اجتماعی از جرم در قانون پنجم برنامه توسعه»، آموزه‌های حقوق کیفری، سال ۲، شماره ۴.
- امیدی، جلیل (۱۳۸۸)، «ارزیابی انتقادی طرح تشدید مجازات جرایم اخلاص در امنیت روانی جامعه» در تازه‌های علوم جنایی، تهران: نشر میزان.
- اوملی، پاتریک (۱۳۹۸)، جرم و ریسک، ترجمه یزدان صیقل و امیر ایرانی، چاپ اول، تهران: انتشارات جنگل.
- بهروز، حجت اله، فرشید باباخانی و علیرضا سرکار (۱۳۸۸)، سامانه‌های مدیریت سرعت در نظام حمل و نقل و ترافیک، تهران: انتشارات شرکت کنترل ترافیک تهران.
- تن زاده، جواد (۱۳۸۷)، طرح هندسی و ایمنی راه، چاپ اول، تهران: انتشارات صناعی.
- جانی پور، کرم و مختار معروفی (۱۳۹۴)، پیشگیری از جرایم و تخلفات رانندگی، تهران: نشر کتاب آوا.
- چیگل، سالم (۱۳۸۹)، «بررسی علل حوادث رانندگی در ایران و مقایسه با سایر کشورها»، فصلنامه تازه‌های جهان بیمه، شماره ۷۳.
- حسینی، سیدمحمد (۱۳۹۰)، سیاست جنایی در اسلام و در جمهوری اسلامی ایران، تهران: انتشارات سمت.
- حسینی، سیدنواب (۱۳۸۹)، «پلیس و پیشگیری از تخلفات راهنمایی و رانندگی و حوادث ناشی از آن»، تعالی حقوق، سال سوم.
- خدابخشی، عبدالله (۱۳۹۶)، حقوق بیمه و مسئولیت مدنی، چاپ اول، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- دهشیری، مهدی (۱۳۹۳)، سیاست کیفری ایران در قبال تخلفات رانندگی با تأکید بر شیوه‌های پیشگیری، قم، پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد دانشگاه قم.
- رزنام دنیس، لوریسیو آرتور و داریس روبرت (۱۳۷۹)، «پیشگیری وضعی از جرم»، ترجمه رضا پرویزی، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۳۲.
- روزنبا و همکاران، (۱۳۸۲)، پیشگیری وضعی از جرم، ترجمه محمدرضا حبیبی، تهران: معاونت آموزش ناجا.
- سلمانی، محمد و دیگران (۱۳۸۷)، «بررسی عوامل مؤثر بر تصادفات جاده ای و ارائه راهکارهایی برای کاهش آن، مورد مطالعه: منظومه روستایی جنوب خور و بیابانک»، مجله پژوهش‌های جغرافیایی انسانی، شماره ۶۵.
- سوری، حمید، الهه عینی، کریم خسروی و محمدرضا مهماندار (۱۳۹۱)، «ارزیابی قانون جدید رسیدگی به تخلفات رانندگی کشور از نظر کاربران حوزه ترافیک»، فصلنامه مطالعات راهور، سال ۹، شماره ۱۷.
- صیقل، یزدان (۱۳۹۷)، تحلیل حقوقی و جرم شناختی جرم در جامعه مخاطره‌آمیز، رساله برای دریافت درجه دکتری حقوق کیفری و جرم شناسی، تهران، دانشکده حقوق دانشگاه شهیدبهشتی.

- صفاری، علی (۱۳۸۱)، «انتقادات وارده بر پیشگیری وضعی از جرم»، *مجله تحقیقات حقوقی*، شماره ۳۵-۳۶.
- صفاری، علی (۱۳۸۰)، «مبانی نظری پیشگیری از وقوع جرم»، *مجله تحقیقات حقوقی*، شماره ۳۳-۳۴.
- طباطبایی، سید عباس و امیراردلان داوودی منجزی (۱۳۸۷)، «تجزیه و تحلیل امکان سنجی استفاده از سیستم‌های هوشمند حمل‌ونقل در کلان شهرها با هدف کاهش بحران‌های ترافیکی»، *فصلنامه علمی-تخصصی راهور*، سال پنجم، شماره ۳.
- عزیزی، حمیدرضا (۱۳۸۴)، «تخلفات راهنمایی‌وراندگی و روش‌های پیشگیری در ایران»، *نخستین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای*، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- کوسن، موریس (۱۳۷۶)، «روابط میان پیشگیری وضعی و کنترل بزهکاری»، ترجمه دکتر علی حسین نجفی ابرندآبادی، *مجله تحقیقات حقوقی*، شماره ۱۹ و ۲۰.
- گسن، ریموند (۱۳۷۰)، «روابط میان پیشگیری وضعی و کنترل بزهکاری»، ترجمه علی حسین نجفی ابرندآبادی، *مجله تحقیقات حقوقی*، تهران، دانشگاه شهید بهشتی، شماره‌های ۱۹-۲۰.
- معتمدی، مجید و محمدحسین درویش متولی (۱۳۹۰)، «ارزیابی و رتبه بندی عوامل مؤثر بر کاهش تصادفات جاده‌ای با تکنیک AHP»، *دومین کنفرانس ملی تصادفات جاده‌ای، سوانح ریلی و هوایی*.
- محمدنسل، غلامرضا (بی‌تا)، «اصول و مبانی نظریه فرصت جرم»، *فصلنامه حقوق دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران*، دوره ۳۷، پاییز، شماره ۳.
- نجفی ابرندآبادی، علی حسین (۱۳۷۹)، «پیشگیری از بزهکاری و پلیس محلی»، *نشریه امنیت*، سال چهارم، شماره ۲۰.
- نجفی ابرندآبادی، علی حسین (۱۳۸۲)، «پیشگیری از بزه کاری و پلیس محلی»، *مجموعه مقالات پیشگیری از وقوع جرم، معاونت اجتماعی و پیشگیری از وقوع جرم*، تهران: مرکز مطبوعات و انتشارات.
- وروایی، اکبر و علی فتاحی (۱۳۹۱)، «سیاست جنایی تقنینی در پیشگیری از تخلفات راهنمایی‌وراندگی»، *فصلنامه مطالعات ترافیک*، شماره ۲۴، بهار.
- وروایی، اکبر، علی فتاحی و وحید یآوری (۱۳۹۴)، «بررسی سیر تحول سیاست تقنینی ایران در کنترل جرایم و تخلفات رانندگی»، *مطالعات پژوهشی راهور*، شماره ۱۲.
- وروایی، اکبر و سمیرا سوری (۱۳۹۵)، «تأثیر تکنیک حذف بهانه‌ها در تخلفات رانندگی»، *فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک*، شماره ۴۲، پاییز.

اسناد الکترونیک

- Global Plan for the DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY, 2011-2020, Version 3.
- WORLD REPORT ON ROAD TRAFFIC INJURY PREVENTION (2017).
- World Health Organization. Global status report on road safety (2015). Geneva: WHO; 2015.