

فصلنامه پژوهش‌های دانش انتظامی، سال بیست‌وششم، شماره ۳، پاییز ۱۴۰۳

صص ۲۲۲-۱۸۵

ارائه الگوی کیفی سیاست جنایی مشارکتی در پیشگیری از تخلفات رانندگی^۱

مصطفی معصومی^۲، محمد بارانی^۳، مهدی مقیمی^۴، سیدعلی عبادی‌نژاد^۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۷/۰۱

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۳/۲۸

چکیده

زمینه و هدف: مطابق دیدگاه بسیاری از متخصصان و مدیران، دیگر نمی‌توان تنها بر پایه یک سازمان رسمی همانند پلیس، در جهت پیشگیری از تخلفات رانندگی اقدام کرد. در همین راستا پژوهش حاضر باهدف دستیابی به الگوی سیاست جنایی مشارکتی در پیشگیری از تخلفات رانندگی انجام شده است.

روش: این پژوهش از نظر هدف کاربردی است و با رویکرد کیفی انجام شده است. جامعه آماری پژوهش خبرگان حوزه‌های پلیس راهنمایی و رانندگی، اساتید دانشگاهی گروه‌های آموزشی عملیات ترافیک، حقوق و پیشگیری انتظامی هستند که از طریق نمونه‌گیری هدفمند انتخاب شدند. شیوه گردآوری داده‌ها با مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته و مطالعه اسنادی و کتابخانه‌ای هست. پس از مصاحبه با ۱۵ نفر، اشباع نظری حاصل شد، به‌منظور کدگذاری مصاحبه‌های انجام شده از روش تحلیل مضمون و از نرم‌افزار مکس کیودا استفاده شد.

یافته‌ها: مطابق یافته‌های پژوهش، ۵ بعد (تم فراگیر)، ۱۷ مؤلفه (تم سازنده) و ۱۵۷ شاخص (تم پایه) به‌دست آمد. بعد تصمیم‌گیری شامل مؤلفه‌های سازنده مشاوره، اطلاع‌رسانی، تعامل و اعتمادسازی، توانمندسازی؛ بعد نظارت و ارزیابی شامل مؤلفه‌های، نظارت همگانی، ارزیابی و اثربخشی، مطالبه‌گری؛ بعد حمایت و پشتیبانی شامل مؤلفه‌های تأمین منابع، اجرایی، قانونی، فناوری و هوشمندسازی؛ بعد آموزش شامل مؤلفه‌های تولید محتوا، آموزش همگانی، آموزش خاص؛ بعد فرهنگ‌سازی شامل مؤلفه‌های آگاهی‌بخشی، تبلیغات، الگوپذیری هست. **نتیجه‌گیری:** نتایج این تحقیق نشان می‌دهد استفاده از ابعاد، مؤلفه‌های و شاخص‌های این سیاست جنایی مشارکتی (ظرفیت نهادهای رسمی و غیررسمی، اجتماعی و مردمی) می‌تواند به‌عنوان یکی از بهترین و سودمندترین راهکارها و ابزارهای ارزشمند برای کنترل و پیشگیری از تخلفات رانندگی مورد توجه مسئولان، برنامه‌ریزان و مجریان مربوط قرار گیرد.

کلیدواژه: سیاست جنایی مشارکتی، پیشگیری، تخلفات رانندگی

۱. این مقاله مستخرج از رساله دکتری رشته مدیریت ایمنی ترافیک دانشگاه جامع علوم انتظامی امین است

۲. دانشجوی دکتری مدیریت ایمنی ترافیک، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین. تهران. ایران. رایانامه: tahamm1362@gmail.com

۳. دانشیار گروه حقوق، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین (نویسنده مسئول). تهران. ایران. رایانامه: barani.afarid@gmail.com

۴. دانشیار گروه حقوق، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران. رایانامه: m60_moghimi@yahoo.com

۵. دانشیار گروه جغرافیا، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران. رایانامه: saliebadinezhad@gmail.com

مقدمه

جهان امروز و توسعه فناوری و صنعت مدرن، سبک زندگی را به رانندگی نیازمند کرده است. به‌طوری‌که در فرهنگ جوامع، رانندگی و داشتن خودرو به یک سرمایه اجتماعی - اقتصادی تبدیل شده است. در این میان شهروندان، به‌رغم وضع مقررات گوناگون برای استفاده صحیح از وسایل نقلیه، قوانین رانندگی را رعایت نمی‌کنند و این امر باعث افزایش تخلفات رانندگی شده است. رانندگی به‌عنوان رفتاری که طی آن قوانین و مقررات رانندگی نقض می‌شود، دارای اقسام مختلفی از جمله؛ تخلفات ترافیکی، تخلفات حادثه‌ساز و تخلفات منجر به جنایت و جرم است. بخش اعظمی از تخلفات رانندگی به‌صورت پنهان اتفاق می‌افتد و به علت ثبت و کشف‌نشدن به‌مراتب بیشتر از آمار تخلفات آشکار است. تخلفات رانندگی، برحسب گزارش سازمان بهداشت جهانی^۱ در سال ۲۰۱۸، سالانه ۱/۳۵۰ میلیون نفر جان خود را از دست می‌دهند. به‌طوری‌که هر ۲۴ ثانیه یک نفر در جاده‌های جهان کشته می‌شود و تعداد افراد مجروح تا ۵۰ میلیون نفر معادل جمعیت ۵ شهر بزرگ دنیا تخمین زده می‌شود. برابر بررسی‌های انجام‌شده هزینه اقتصادی تصادفات نزدیک به هشت درصد تولید ناخالص ملی کشور است (ایرنا، ۱۴۰۱). آمار مزبور بسیار تکان‌دهنده است و بدتر از آن این موضوع است که بدانیم اغلب تصادفات از یک تخلف منشأ می‌گیرد و ناشی از چهار عامل انسان، وسیله نقلیه، راه و محیط است و بیشترین نقش مربوط به عامل انسانی است که به علت توانایی و در اختیار گرفتن جاده و وسیله نقلیه، به‌عنوان عامل اصلی و یا عامل فرعی در کنار سایر عوامل در ۹۳ درصد تصادفات رانندگی نقش دارد (کی منش و همکاران، ۱۳۹۹، ۲۸).

براین اساس، هرچند سیاست‌های مختلف کیفری و غیرکیفری و برنامه‌ریزی‌های فراوانی برای پیشگیری و کاهش تخلفات رانندگی به کار گرفته‌شده و هر کدام کم‌وبیش

دستاورد‌های نیز به دنبال داشته است. اما برابر بررسی و مطالعه تحقیقات انجام شده، این گونه سیاست‌ها و برنامه‌ریزی‌ها کافی نیست. از این رو برای پیشگیری از تخلفات رانندگی، امروزه مطابق دیدگاه بسیاری از متخصصان و مدیران، تکیه بر تجربه تاریخی دنیای مدرن، روشن شده است، دیگر به راحتی نمی‌توان تنها بر پایه یک سازمان رسمی همانند پلیس، جرم‌انگاری تخلفات و افزایش مجازات‌ها، در جهت پیشگیری از تخلفات رانندگی و برآورد انتظارات موجود گام برداشت. از جنبه‌های دیگری هم اگر به این مسئله بنگریم؛ باتوجه به شرایط اقتصادی و کمبود منابع مادی، بالا بودن هزینه و بلندمدت بودن ایجاد و بهسازی زیرساخت‌ها در حوزه حمل و نقل جاده‌ای در بسیاری از موارد امر اقتصادی و به صرفه به نظر نمی‌رسد. همچنین گسترش ساختار سازمانی پلیس و سایر سازمان‌های ذی ربط در امر ترافیک از لحاظ نیروی انسانی، امکانات، تجهیزات و تأمین منابع هم به راحتی امکان پذیر نیست (میر سندی، ۱۳۹۵، ۵۷).

از این رو به کار بستن تدابیر لازم و انجام اقدامات همه جانبه به منظور پیشگیری از تخلفات رانندگی و کاهش تصادفات از اولویت‌های است که باید در سیاست گذاری کلان کشور در نظر گرفته شود. زیرا کنترل نشدن و پیشگیری از تخلفات و تصادفات رانندگی، آثار زیانباری بر جسم و ذهن شهروندان بر جای می‌گذارد و هزینه‌های هنگفتی بر آنان و بر کل کشور وارد می‌سازد؛ بنابراین پلیس بدون داشتن شناخت و کاربرد یک سیاست مطلوب و سنجیده در پیشگیری از تخلفات رانندگی و به تبع کاهش تصادفات، قوانین و تدابیری که برای مقابله و پیشگیری از تخلفات رانندگی اتخاذ می‌نماید در صورت برخوردار نبودن از پایگاه مردمی و اجتماعی در معرض خطر ناکارآمدی قرار گرفته و متحمل اتلاف وقت، هزینه‌ها و سرمایه‌های سازمانی و نارضایتی از عملکرد پلیس خواهد شد و ظرفیت‌های بالقوه مردم و نهادهای اجتماعی برای مشارکت در پیشگیری از تخلفات رانندگی ناشناخته می‌ماند. براین اساس پلیس برای پاسخ‌گویی به خواسته‌های مردم و افکار عمومی باهدف برخورد و پیشگیری از

تخلفات رانندگی نیاز به بهره‌گیری از ابزارهای نوین ارتباطی، نیروهای جدید، نظام اعتقادی و خودکنترلی، مشارکت و باورهای جمعی، انسجام اجتماعی و منابع دیگری در چارچوب کنش متقابل، همکاری، حمایت و مشارکت با مردم و نهادهای اجتماعی و منابع دیگری در زمینه برآورده‌سازی انتظارات و ارتقای ایمنی شد آمد با اتخاذ یک سیاست سنجیده، مطلوب، معقول و کارآمد در سایه برقراری تعامل و مشارکت نهادهای اجتماعی و مردم است. یکی از این ابزارها، سیاست جنایی مشارکتی به‌عنوان جدیدترین و مهم‌ترین گرایش سیاست جنایی است که دخالت و مشارکت جدی شهروندان را در کنار پلیس و دستگاه قضایی را در پیشگیری و پاسخ به انحراف، بزه و تخلف سامان می‌بخشد (فناپی نجف‌آبادی، ۱۳۹۴، ۲). هرچند از سابقه طرح و پیدایش سیاست جنایی مشارکتی بیش از سه یا چهار دهه سپری نمی‌شود و یک نظریه جوان و نوپا به‌شمار می‌رود ولی، علاوه بر حل و فصل بسیاری از معضلات و مشکلات بحران‌آفرین دارای اهداف و آثار گران‌بهای است که مورد استقبال و توجه بسیاری از کشورهای پیشرفته و سازمان‌های بین‌المللی به‌ویژه سازمان ملل متحد قرار گرفته و به عنصر اصلی سیاست جنایی آن‌ها تبدیل شده است (رستمی، ۱۳۸۴، ۳). امروزه کشورهای که سیاست جنایی پویا دارند، دارای سازمان‌های پلیس بر مبنای رویکرد مشارکتی و جامعه‌محور هستند. به‌جای تکیه بر ابزارهای قهرآمیز و سرکوب‌گرانه در برخورد با جرائم و تخلفات، در سایه برقراری تعامل گسترده و سازنده با همه ارکان جامعه به‌ویژه مردم و نهادهای اجتماعی از حمایت‌های مادی و معنوی جامعه در برقراری نظم عمومی و امنیت اجتماعی برخوردار هستند (بارانی و همکاران، ۱۳۹۸، ۷۹). علی‌رغم تحقیقاتی که در خصوص سیاست جنایی مشارکتی در حوزه‌های سایر جرائم و تخلفات انجام شده و مفید نیز بوده است ولی در حوزه پیشگیری از تخلفات رانندگی تا به حال تحقیقی جامع و کامل انجام نشده و موضوعی جدید و تازه محسوب می‌شود. از این‌رو در این پژوهش در یک رویکرد نوگرایانه برای حل این مشکل در

نظر دارد نحوه چگونگی مشارکت شهروندان و نهادهای اجتماعی رسمی و غیررسمی را با شناسایی ابعاد و مؤلفه‌های مختلف سیاست جنایی مشارکتی در پیشگیری از تخلفات رانندگی را مورد بررسی قرار دهد؛ بنابراین سؤال اصلی این پژوهش آن است که: الگوی سیاست جنایت مشارکتی در پیشگیری از تخلفات رانندگی چیست؟

پیشینه و مبانی نظری

پیشینه

سادات حسینی و زراعت پیمّا (۱۴۰۱)، در پژوهشی با عنوان «استفاده از مشارکت مردمی برای مدیریت ترافیک»، باهدف بررسی میزان استقبال کارشناسان راهنمایی و رانندگی در خصوص جلب مشارکت مردم برای مدیریت ترافیک پرداخته شده است. که نتایج نشان داد به‌طور کلی کارکنان راهنمایی و رانندگی با جلب مشارکت مردمی برای اعمال قانون رانندگان متخلف موافق هستند و مجهز نمودن مردم به تجهیزات مستندسازی تخلفات را لازم می‌دانند و با مشارکت مردم برای ایمن‌سازی معابر موافق هستند

غلامی و عبدالرحمانی (۱۴۰۰)، در پژوهشی با عنوان «تحلیلی بر نقش تعاملات پلیس راهور با سازمان‌های مردم‌نهاد در بهینه‌سازی مدیریت ترافیک» باهدف روشن ساختن جایگاه تعاملات پلیس راهور با سازمان‌های مردم‌نهاد در بهینه‌سازی مدیریت ترافیک است نتایج نشان داد بیشترین نقش را تعاملات ارتباطی - اطلاع‌رسانی (اطلاع‌رسانی دقیق، به‌موقع و مداوم، و هماهنگی و همکاری بین سازمانی) سپس تعاملات آموزشی (تعاملات منسجم و اختلاف‌سلیقه‌ها)، تعاملات تبلیغاتی و رسانه‌ای (استفاده از رسانه‌های مختلف و تلویزیون و به‌ویژه فضای مجازی) و بالاخره تعاملات نظارتی و مراقبتی (اجرای دقیق و به‌اندازه، میزان جدی گرفتن قوانین) داشت.

بیگی (۱۳۹۹)، در پژوهشی با عنوان «گفتمان سیاست جنایی ایران در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» باهدف تبیین گفتمان سیاست جنایی ایران در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی با مطالعه موردی شهرستان پیرانشهر پرداخته است، نتایج نشان داد،

قانون‌گذار در تدوین و اصلاح مقررات مربوط به تخلف‌ها و جرائم رانندگی، گفتمان سیاست جنایی پیشگیرانه مشارکتی را باید با بهره‌گیری از سامانه‌های حمل‌ونقل هوشمند و توانمندی‌های سازمان‌های مردم‌نهاد، جایگزین تدابیر قهرآمیز و سرکوب‌گر کیفری نماید.

جعفری (۱۳۹۹)، در پژوهشی با عنوان «سیاست کیفری ایران در خصوص تخلفات راهنمایی‌وراندگی با تأکید بر پیشگیری از آن» با تبیین مفاهیم سیاست جنایی تقنینی در حوزه جرائم و تخلفات راهنمایی و رانندگی به بررسی قوانین ایران در جهت اجرای امر پیشگیری از این جرائم و تخلفات پرداخته‌شده است. نتایج نشان داد، باتوجه به امکان پیشگیری از تخلفات رانندگی به‌عنوان رویکرد جدید در این حوزه، کاربرد تدابیر پیشگیرانه مانند پیشگیری اجتماعی (آموزش فراگیر فرهنگ رانندگی) پیشگیری رشد‌مدار (کنترل هیجان‌جویی و پرخاش‌گری در دوره‌های مختلف رشد افراد) پیشگیری وضعی (تدابیر کنترل هوشمند رانندگان در سرعت و تخلفات دیگر) و بحث مهندسی معابر باید بیشتر موردتوجه قرار گیرند.

غلامی‌رزینی و همکاران (۱۳۹۷)، در پژوهشی به «تأثیر مشارکت‌های سازمان‌های مردم‌نهاد در ارتقای ترافیک» در ارتقای ایمنی ترافیک تهران بزرگ پرداخته‌شده است. یافته‌ها و نتایج پژوهش حاضر نشان می‌دهد که اکثر پاسخ‌گویان (بیش از ۶۰ درصد) بر این نظر توافق دارند که مشارکت سازمان‌های مردم‌نهاد تأثیر مثبت و معنادار در ارتقای ایمنی ترافیک تهران بزرگ (آموزش و آگاهی دادن شهروندان به قوانین رانندگی، افزایش امنیت جانی شهروندان، افزایش کیفیت وسایل نقلیه، ارتقای کیفیت خیابان‌ها و ارتقای فرهنگ ترافیک) داشته‌اند.

فونسکا^۱ و همکاران (۲۰۲۱)، در پژوهشی به بررسی این که شهروندان می‌توانند در توسعه شهرهای پایدار مشارکت کنند، پرداختند. نتایج نشان می‌دهد مستندسازی

1. Fonseca, Sanchez-SepulvedaNecchi, Peña.

پایداری یک سامانه حمل و نقل شهری و ارزیابی انطباق آن با مشارکت شهروندان به عنوان یکی از عوامل اصلی است و به سیاست گذاران و مهندسان ترافیک در ارزیابی پایداری پروژه‌های زیرساختی حمل و نقل شهری با در نظر گرفتن شهروندان به عنوان حسگر کمک می‌نماید.

آستین و گرین^۱ (۲۰۱۹)، در پژوهشی به بررسی «نقش مرکزی مشارکت جامعه در فرهنگ ایمنی ترافیک» که هدف آن تشریح منطق و رویکرد افزایش مشارکت جامعه در طرح‌های ایمنی ترافیک است، پرداخته‌اند. نتایج نشان داد پیامدهای ایده‌های توسعه‌یافته شامل نیاز به ایمنی ترافیک و آژانس‌های مرتبط برای توسعه و استقرار ظرفیت‌های جدید یا توسعه‌یافته در حین اجرای طرح‌های ایمنی ترافیک در سطح جامعه است. دیگری توانایی به کارگیری فرایندهای مشارکتی عملی است که اعضای جامعه را درگیر می‌کند تا دانش ضمنی اما انتقادی در مورد موانع و راه‌های حمایت از راهبردهای تغییر رفتار را استخراج کنند. این‌ها احتمال توسعه راهبردهای ایمنی ترافیک را افزایش می‌دهد که در فرهنگ خاص و منحصر به فرد هر جامعه مؤثر باشد.

بلکبرن^۲ (۲۰۱۷)، در پژوهشی با عنوان «سیاست و مشارکت شهروندان در فناوری و سیاست ایمنی ترافیک ایالات متحده» که هدف آن بررسی تکامل سیاست ایمنی ترافیک با مشارکت شهروندان، به طور خاص به دنبال راه‌حلهایی برای رسیدن به تلفات صفر در طی چندین دهه است. نتایج نشان داد از طریق تجزیه و تحلیل این روایات، تصویر کامل‌تری از پیامدهای سلامت عمومی، آموزش و سیاست اجتماعی ایمنی ترافیک قرن بیستم، نقش فعالیت شهروندان در توسعه سیاست ایمنی ترافیک در سطوح محلی، ایالتی و فدرال و راه‌های موجود به دست می‌آید که در آن راه‌حل‌های ایمنی ترافیک در طول زمان تغییر کرده است.

1. Austin and Green

2. Blackburn

در سوابق پژوهشی داخلی و خارجی علی‌رغم تلاش‌های ارزشمند انجام‌شده با نگاه رویکردی خاص و از زاویه بررسی علل، عوامل و پیامدهای ارتکاب تخلفات رانندگی به مواردی از ابعاد و اقسام پیشگیری از تخلفات رانندگی، نقش سیاست کیفری و سیاست جنایی تقنینی و برخی از ابعاد مشارکت شهروندان و سازمان‌های مردم‌نهاد در پیشگیری از تخلفات رانندگی پرداخته‌شده و در نتایج به‌دست‌آمده نیز به اهمیت گفتمان سیاست جنایی پیشگیرانه مشارکتی با بهره‌گیری از ظرفیت‌های بالقوه مردم و توانمندی‌های سازمان‌های مردم‌نهاد و اجتماعی جایگزین تدابیر قهرآمیز و سرکوب‌گر کیفری پرداخته‌شده است؛ لذا با توجه به این که در تحقیقات انجام‌شده به برخی از ابعاد سیاست جنایی مشارکتی به‌صورت موردی و خاص یا در قالب یک بحث فرعی در مطالعه خود مورد بحث و بررسی قرار داده‌اند، می‌توان از حیث مبانی نظری و نظریه مورد استفاده قرار گیرند؛ اما در هیچ‌کدام از این پژوهش‌ها، تاکنون نسخه‌ای جامع، کامل و تخصصی در زمینه الگوی سیاست جنایی مشارکتی در پیشگیری از تخلفات رانندگی انجام‌نشده است و دارای خلأ تحقیقاتی بوده و تاکنون این الگو ارائه نشده است که، در این پژوهش سعی شده است به بررسی این مسئله پرداخته شود؛ بنابراین بر اساس سطوح عملکردی جامعه و با احترام به حاکمیت ملی و قوانین بالادستی، در سطح ملی نیاز به تعیین الگوی برای پیشگیری و اجتناب از ارتکاب تخلفات رانندگی با مشارکت مردم و نهادهای اجتماعی است تا تضمین‌کننده‌ای برای حقوق و تکالیف افراد در کاربری راه باشد و ارتقای ایمنی ترافیک نیز از آن ایجاد شود.

مبانی نظری

سیاست جنایی مشارکتی: منظور از سیاست جنایی مشارکتی، بررسی و مطالعه جایگاهی که در سیاست جنایی یک کشور به جامعه مدنی به نقش بزه‌کار، بزه‌دیده و به‌ویژه کل جامعه یا مردم داده‌شده است. پاسخ‌های که جامعه مدنی از طریق این ارکان

سه گانه ارائه می‌دهد؛ را به اصطلاح پاسخ‌های جامعه می‌گویند؛ بنابراین سیاست جنایی مشارکتی یعنی «یک سیاست جنایی همراه با مشارکت جامعه مدنی که در چارچوب آن اهرم‌ها و نهادهای دیگر در کنار پلیس و دستگاه قضائی، پاسخ به پدیده مجرمانه را سامان می‌بخشد» (لازرژ، ۱۴۰۰، ۶۱). با مطالعه آیات مختلف قرآن کریم و بررسی آموزه‌های دینی می‌توان گفت مشارکت مردم در عرصه‌های مختلف از جمله مبارزه با کج‌روی‌ها و پدیده‌های مجرمانه به لحاظ مبنایی قابل توجه بوده و از اهمیت خاصی در قرآن کریم برخوردار است. دین اسلام ضمن این که مردم را نسبت به مسائل اجتماعی حسّاس نموده و در قبال سرنوشت جمعی مسئول می‌داند، بسیاری از احکام و دستورهایش هم جنبه اجتماعی دارند (وحیدی و همکاران، ۱۴۰۰، ۵۶). بر همین اساس از نظر نگارنده در این پژوهش منظور از سیاست جنایی مشارکتی به مجموعه اقدامات و تدابیری و فعالیت‌هایی است که قبل و بعد از وقوع تخلفات رانندگی در حوزه‌های مختلف از طرف نهادهای رسمی و غیررسمی مردمی در کنار پلیس راهور برای پیشگیری از تخلفات رانندگی طراحی و اجرا می‌شود. **پیشگیری:** بر اساس تعاریف سازمان ملل، عبارت است از مجموعه اقدامات و راهبردهایی که به منظور کاستن از خطر ارتکاب جرم و کاهش تأثیرات زیان‌بار آن بر افراد و جامعه از جمله ترس از جرم انجام می‌شود و بر عوامل ایجادکننده جرائم، تأثیر می‌گذارد. (جوان جعفری و سیدزاده ثانی، ۱۳۹۱، ۳۷). در تعریف دیگر اصطلاح پیشگیری در معنای وسیع خود شامل اقدامات کیفری و غیرکیفری برای خنثی کردن عوامل ارتکاب جرم و کاهش بزهکاری است؛ ولی در مفهوم مضیق، پیشگیری فقط تدابیر غیرکیفری را شامل می‌شود (نجفی ابرندآبادی، ۱۳۹۱، ۵۰). در این تحقیق منظور از پیشگیری شامل تدابیر و اقدامات کیفری و غیرکیفری است که با مشارکت افراد و نهادهای مختلف جامعه، مردم، نهادهای مدنی برای از بین بردن یا کاهش تخلفات رانندگی انجام می‌شود.

تخلفات رانندگی: رفتاری آگاهانه یا ناآگاهانه و به اختیار و یا به‌اجبار از سوی رانندگان، سرنشینان، عابران پیاده، کارگران، مأموران راه‌سازی و راهداری و یا هر فرد دیگری که در ترافیک شرکت دارد، سرزند و خلاف قوانین و مقررات مصوب در استفاده از تسهیلات حمل‌ونقل ترافیک باشد (عبدالرحمانی، ۱۳۹۹، ۴۰). در تعریف دیگر تخلفات رانندگی مجازات‌های تعزیری درجه هشتم مستند به ماده ۲۱ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ یا سایر قوانین و مقررات تدوین‌شده هستند که در مقابل رفتارهای خطرناک یا هنجارشکنی در حوزه عبور و مرور و حمل‌ونقل اعمال می‌شوند (کشفی و همکاران، ۱۳۹۸، ۱۱۴).

الگوی سازمان کالیفرنیا فوروارد (۲۰۱۱): الگوی مراتبی این الگو مشارکت عمومی را در پنج مرحله نشان می‌دهد. مرحله اول اطلاع‌رسانی است یعنی فقط تدارک اطلاعات برای عموم مردم. مرحله دوم مشورت است؛ یعنی از مردم خواسته می‌شود تا نظرات خود را اعلام کنند. مرحله بعد، مرحله تلفیق است. در این مرحله مردم در طراحی گزینه‌ها مشارکت خواهند کرد. مرحله چهارم، مرحله همکاری است؛ یعنی مردم در شکل‌دهی موضوع و نحوه انجام آن کار همانند طراحی گزینه‌ها همکاری خواهند داشت. مرحله آخر نیز مرحله توانمندسازی است. در این مرحله از مردم خواسته می‌شود که تصمیم‌گیری و مسئله را با توجه به یک سری اصول راهنما حل کنند. (پترسون و همکاران^۱، ۲۰۱۱)

الگوی مدیریت راهبردی سیاست جنایی مشارکتی: در این الگو، مجموعه فعالیت‌های مدیریت راهبردی سیاست جنایی مشارکتی با بهره‌گیری از رویکرد مهندسی اطلاعات و الگوی فرایندی می‌باشد (جمشیدی، ۱۳۹۴، ۲۶۲). به‌طور کلی الگوی مذکور دارای سه مؤلفه - زیرسیستم - اصلی است:

۱- زیرسیستم اقدامات پیشگیرانه و حمایتی؛

۲- زیرسیستم نظارت، ارزیابی و کنترل؛

۳- زیرسیستم پشتیبانی.

نظریه نردبان مشارکت آرنستین (۱۹۶۹): اولین و مرجع‌ترین نظریه، نظریه نردبان مشارکت شری آرنستین^۱ هست. آرنستین درجات توانمندی شهروندان را مطابق با سطوح مختلف مشارکت توصیف می‌کند. او مشارکت را در سه نوع مشارکت حداکثری، مشارکت حداقلی و عدم مشارکت طبقه‌بندی می‌کند و برای هر یک از آن‌ها انواعی را ذکر می‌کند. در سطح نخست، یک رابطه بین دولت و شهروندان وجود دارد. در سطح دوم، این رابطه به یک تعامل یک‌طرفه مبدل می‌شود و در نهایت در سطح آخر هیچ‌گونه تعاملی وجود ندارد. (استوت^۲، ۲۰۱۱، ۴۹).

نظریه تصمیم‌گیری مشارکتی توماس^۳ (۱۹۹۵): جان کالیتون توماس^۴ نیز یک گونه‌شناسی از مشارکت با رویکرد دولتی ارائه کرده است. او پنج رویکرد تصمیم‌گیری را به موازات نظریه نردبان مشارکت آرنستین توصیف می‌کند که مدیران دولتی می‌توانند انتخاب کنند. در یک‌طرف طیف مدیران دولتی شیوه تصمیم‌گیری مستقل را بدون هیچ‌گونه مشارکت دنبال می‌کنند و در طرف دیگر طیف مدیران دولتی بعد از مشاوره کامل و جامع با مردم تصمیم‌گیری می‌کنند. در بین این دو طیف نیز مدیران دولتی سطوح مختلفی از مشارکت شهروندی را از انتخاب گروهی خاص تا یک فرآیند باز و مشمول‌تر انتخاب می‌کنند. در همه این موارد کنترل فرآیند به دست دولت است و مشخص می‌کند که چگونه و چه زمانی شهروندان به مشاوره ورود پیدا می‌کنند. (خان‌محمدی، ۱۳۹۳، ۱۰۴).

الگوی پلکانی هفت مرحله‌ای فرایند مشارکت

-
1. Sherry Arnstein
 2. Margaret Stout
 3. Thomas
 4. John clayton Thomas

فرایند مشارکت را می‌توان در یک الگوی پلکانی هفت مرحله‌ای تصور کرد که شامل مراحل زیر است (خداوردیان، ۱۳۸۵، ۲۵).

انگیزش: اولین گام در مشارکت، ایجاد انگیزه‌های اجتماعی و اقتصادی در جامعه است. قطعاً تحقق اهداف توسعه در سایه علایق و انگیزه اقتصادی و اجتماعی مشارکت جویانه مردم صورت خواهد پذیرفت.

اعتمادسازی: اعتماد داوطلبان مردم در امور سرمایه‌گذاری و مشارکت شهروندان یک اقدام ضروری است. زیرا مردم می‌خواهند بدانند، در یک ارتباط دوطرفه و یا چندجانبه مشارکت کنندگان و نهادهای آنان را به‌طور مستمر موردحمایت قرار می‌دهند.

آگاهی مردم از فرایند تصمیم‌گیری: آگاهی مردم از فرایند تصمیم‌گیری و صورت همکاری آنان در ارائه نظرات در پیشبرد اهداف از پیش‌نیازهای اصلی مشارکت مردمی است. شناخت مسائل و مشکلات مربوطه نیازمند آموزش در تمام زمینه‌ها است.

سازمان‌دهی: سازمان‌دهی مردم در قالب تشکلهای محلی شامل گروه‌ها، انجمن‌ها، تشکل صنفی (سازمان‌های غیردولتی) مختلف باعث می‌شود تا شهروندان متفرق و پراکنده انسجام‌یافته و مسائل و مشکلات آنان به سهولت انعکاس و ارائه خدمات و حمایت‌های لازم با دقت و سرعت بیشتری صورت پذیرد.

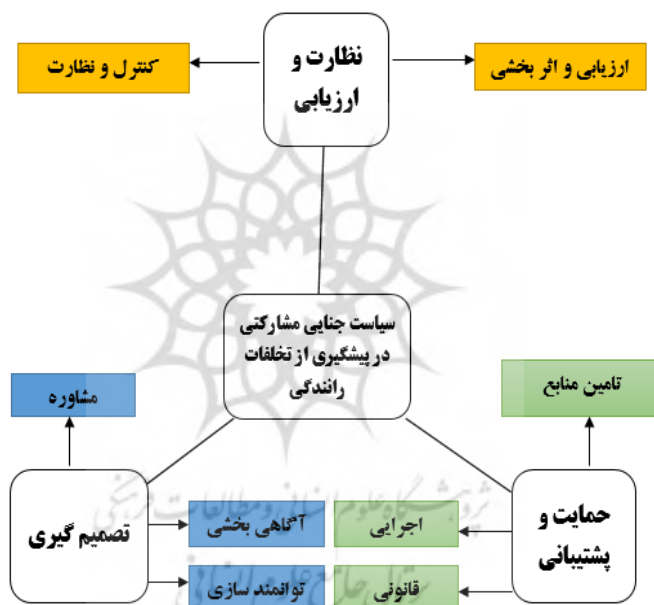
حمایت و پشتیبانی: اینکه تشکلهای مردمی از قدرت کافی برای حضور همه‌جانبه در عرصه توسعه شهری برخوردار شوند، باید حمایت‌های مختلف مالی و اعتباری، حقوقی و قانونی را در کنار خود داشته باشند.

مداومت و استمرار: مشارکت از شاخص‌های اصلی توسعه است و به‌عنوان یک فرآیند مطرح هست. اگر بپذیریم که مسائل و مشکلات مستمر متناسب با مقتضیات و شرایط مکانی و زمانی در برنامه‌ها توسعه‌ای بروز می‌کند. دولت به‌تنهایی قادر به حل آنها نیست. بنابراین حضور مداوم و مستمر مردم در پیشبرد پروژه‌ها یک ضرورت تلقی می‌شود.

ارزشیابی: به منظور کسب آگاهی از نتایج اقدامات انجام شده و ایجاد تغییر و اصلاحات لازم، هرگونه برنامه و فعالیت مشارکتی باید مورد بازخورد و ارزیابی قرار گیرد تا فرآیند اجرای برنامه مشارکتی بهبود یابد.

الگوی اولیه پژوهش

الگوی پیشنهادی اولیه با عنوان «الگوی سیاست جنایی مشارکتی در پیشگیری از تخلفات رانندگی» شکل شماره (۱)، است.



شکل شماره (۱): چارچوب نظری پژوهش

روش

این پژوهش از نظر هدف کاربردی است و با رویکرد کیفی انجام شده است. جامعه آماری پژوهش با نظر گرفتن دیدگاه‌های متنوع، خبرگان اساتید در حوزه‌های پلیس راهور، حقوق و پیشگیری انتظامی انتخاب شده‌اند. خبره در این تحقیق فردی است که دارای حداقل ۲۰ سال سابقه کار است. با روش نمونه‌گیری هدفمند با

انجام تعداد ۱۵ مصاحبه، که برای جمع‌آوری داده‌ها از ابزار مصاحبه حضوری نیمه‌ساختاریافته استفاده شد، اشباع نظری حاصل شده است. مصاحبه‌های انجام‌شده در قالب متن پیاده‌سازی می‌شوند و با توجه به نظریه‌های مربوط و روش تحلیل مضمون اقدام به کدگذاری‌های متون، شناسایی ابعاد، مؤلفه‌ها و شاخص‌های سیاست جنایی مشارکتی در پیشگیری از تخلفات رانندگی گردید. همچنین برای گردآوری اطلاعات در زمینه مبانی نظری و ادبیات پژوهش، از منابع کتابخانه‌ای، مقاله‌ها و کتاب‌های موردنیاز استفاده شده است. اعتبار و پایایی ابزار از طریق خبرگان و متخصصان این حوزه موردبررسی قرار گرفت. در این جلسه هریک از ابعاد، مؤلفه‌ها و شاخص‌های به‌دست آمده، در اختیار ایشان قرار گرفت و برخی از یافته‌ها که با یکدیگر هم‌پوشانی داشتند، ادغام و برخی از یافته‌ها نیز به دلیل ارتباط ضعیف حذف شدن و در نهایت بر روی عوامل باقیمانده، اتفاق نظر حاصل شده است.

یافته‌ها

ویژگی‌هایی از قبیل عنوان شغلی، سابقه کاری و مدرک تحصیلی شرکت‌کنندگان در مصاحبه مطابق جدول شماره (۱)، ارائه شده است.

جدول شماره (۱): ویژگی‌های جمعیت‌شناختی مشارکت‌کنندگان در بخش کیفی

متغیر	فراوانی	درصد
وضعیت تأهل	متاهل	۱۵
	مجرد	۰
سابقه خدمت	۲۰-۲۵ سال	۲۷
	۲۵-۳۰ سال	۳۳/۵
	بالای ۳۰ سال	۳۹/۵
میزان تحصیلات	کارشناسی ارشد	۱۳/۵
	دانشجوی دکتری	۱۳/۵
	دکتری	۷۳

۵۳	۸	راهور	حوزه کاری مرتبط اساتید و نخبگان
۳۳/۵	۵	حقوق	
۱۳/۵	۲	پیشگیری انتظامی	
۱۰۰	۱۵	تعداد کل	

در پژوهش حاضر بعد از پیاده‌سازی مصاحبه‌های انجام گرفته و به کمک مصاحبه نیمه‌ساختاریافته و اسناد موجود و استفاده از تحلیل مضمون (تم)، ابعاد (تم‌های فراگیر)، مؤلفه‌ها (تم‌های سازنده) و شاخص‌های (تم‌های پایه)، سیاست جنایی مشارکتی پایه‌ریزی شد. مطابق جدول شماره (۲)، آورده شده است.

جدول شماره (۲): سیاست جنایی مشارکتی در پیشگیری از تخلفات رانندگی؛ ابعاد و مؤلفه‌ها

تم فراگیر (بعد)	تم سازنده (مؤلفه)	تم پایه (شاخص)
تصمیم گیری	مشاوره	استفاده از نظرات اساتید و نخبگان و افراد صاحب نظر
		حضور اساتید نخبگان و افراد متخصص سازمان‌ها مردم‌نهاد در جلسات تصمیم‌گیری
		اهمیت و توجه به درخواست‌های مردمی
		استفاده از نظرات و پیشنهادها سازمان مردم‌نهاد و مؤسسات خصوصی
		استفاده از دستاوردهای تحقیقاتی پژوهشگران و محققین
		استفاده از نتایج و پیشنهادها مراکز مشاوره
		تحلیل و کاربردی کردن گزارش‌ها و پیشنهادها مردمی
اطلاع‌رسانی	اطلاع‌رسانی	اطلاع‌رسانی فعالیت‌ها و عملکرد مناسب در حوزه پیشگیری از تخلفات رانندگی
		اطلاع‌رسانی به موقع از روند اجرای برنامه‌های پیشگیرانه به مردم

آگاه نمودن مردم از اهداف، مزایا و پیامدهای طرح‌های ترافیکی پیشگیرانه		
اطلاع‌رسانی فرصت‌ها و راه‌حل‌ها برای مشارکت		
اطلاع‌رسانی به موقع وضعیت حوادث و وقایع به مردم		
تقویت بخش خصوصی با پذیرش بخشی از وظایف خدماتی راهور	توانمندسازی	
برگزاری همایش‌ها و جشنواره‌ها با مشارکت سایر سازمان‌های دولتی و غیردولتی		
ساخت برنامه‌های کاربردی در بستر فضای مجازی برای استفاده مردم جهت انجام امور راهور		
شناسایی ظرفیت‌های بالقوه مشارکتی مردمی		
ایجاد حس اعتماد و اطمینان در شهروندان از ثمربخش بودن مشارکت آن‌ها		
استفاده از سامانه‌های اطلاعاتی سایر سازمان‌های ذی‌ربط در امر ترافیک	تعامل و اعتمادسازی	
ملاقات چهره به چهره مسئولین و مدیران راهور با مردم		
حضور مسئولین راهور در دفتر نظارت همگانی جهت پاسخگویی به درخواست‌های مردمی		
محرمانه ماندن اطلاعات گزارش دهندگان تخلفات رانندگی		
ارتقاء سامانه‌های تلفنی ۱۹۷، ۱۲۰ جهت پاسخ‌گویی به گزارش‌ها مردمی		
رسیدگی و حضور به موقع در صحنه تخلفات و تصادفات رانندگی		
تعامل و ارتباط با صداوسیما در راستا ساخت و پخش فیلم و برنامه ترافیکی		
پاسخ‌گویی به موقع به درخواست‌ها و شکایات مردمی		
ارتباط و تعامل با سازمان‌های مردم‌نهاد		
تعامل و ارتباط پلیس راهور با نمایندگان مجلس		

ایجاد درگاه‌های مناسب در فضای مجازی جهت دریافت پیشنهادها و درخواست‌های مردمی		
ایجاد بسترها و زیرساختارهای مناسب برای ارتباط آسان مردم با پلیس		
ایجاد تسهیلات و مشوق‌های لازم برای مشارکت مردمی		
نظارت مردمی از نحوه عملکرد مجریان قوانین و مقررات رانندگی	نظارت و ارزیابی	نظارت همگانی
دادن نقش نظارتی به مردم (هر شهروند یک پلیس)		
مشارکت رؤسا، مدیران و قسمت‌های نظارتی سازمان‌ها دولتی بر رفتار رانندگی کارکنان		
تقویت و احیای فریضه امر به معروف و نهی از منکر در حوزه پیشگیری از تخلفات رانندگی		
اعلام گزارش تخلفات رانندگی توسط بازرسان نامحسوس		
مشارکت بانو یاران ترافیک در نظارت بر رفتار رانندگی اعضای خانواده و سایر شهروندان		
نظارت فرزندان (همیاران پلیس) بر رفتار رانندگی والدین و سایر شهروندان		
ایجاد درگاه یا سامانه در بستر فضای مجازی جهت اعلام گزارش تخلفات رانندگی		
مشارکت اқشار مردم در اعلام گزارش خرابی سامانه و سامانه‌های ثبت تخلفات رانندگی		
استفاده از مشوق‌ها (پاداش، تشویق) برای مشارکت در نظارت و اعلام گزارش‌ها تخلفات رانندگی		
نظارت والدین نسبت به رفتار رانندگی فرزندان		
مشارکت سازمان‌های مردم‌نهاد در نظارت و اعلام گزارش تخلفات رانندگی		
مشارکت رانندگان حمل‌ونقل عمومی در اعلام گزارش تخلفات رانندگی		

ارتقای سامانه‌های نظارت همگانی از جمله ۱۹۷، ۱۲۰ و...		
رفع موانع و ایجاد سازکارهای مناسب برای نظارت همگانی		
مشارکت پلیس افتخاری در اعلام گزارش تخلفات رانندگی		
مشارکت مؤسسات خصوصی و مردم‌نهاد در ارزیابی اجرای طرح‌های پیشگیرانه	ارزیابی و اثربخشی	
مشارکت محققین و پژوهش‌گران جهت ارزیابی و اثربخشی طرح‌های پیشگیرانه		
نظرسنجی از مردم در خصوص میزان اثربخشی طرح‌های پیشگیرانه		
نظرسنجی از مردم در خصوص رضایتمندی از مأمورین معری قوانین و مقررات رانندگی		
ارزیابی عملکرد مجریان قوانین و مقررات رانندگی از طریق درگاه‌های اینترنتی، شبکه‌های اجتماعی		
مشارکت مراکز علمی و دانشگاهی در راستای ارزیابی و اثربخشی طرح‌های پیشگیرانه		
احساس مسئولیت در قبال تخلفات رانندگی ارتكابی توسط دیگران	مطالبه‌گری	
مطالبه‌گری سازمان‌های مردم‌نهاد و غیردولتی از سازمان ذی‌ربط در امر ترافیک		
مطالبه‌گری مردمی از طریق فضای مجازی از سازمان‌های ذی‌ربط در امر ترافیک		
مطالبه‌گری دادستان‌ها و معاونت اجتماعی و پیشگیری از جرم قوه قضاییه از سازمان‌های ذی‌ربط در امر ترافیک		
مشارکت خبرنگاران در مطالبه‌گری از سازمان‌های ذی‌ربط در امر ترافیک		
طرح شکایت توسط سازمان‌های مردم‌نهاد نسبت به ترك فعل و قصور سازمان‌های ذی‌ربط در امر ترافیک		
تأمین اعتبار و بودجه ملی برای جلب مشارکت‌های مردمی	تأمین منابع	

حمایت و پشتیبانی	مشارکت سازمان‌های مردم‌نهاد در نصب علائم هشداردهنده ترافیکی
	اختصاص منابع مالی پیش‌بینی‌شده در قانون برای فرهنگ‌سازی و مشارکت مردمی
	مشارکت سازمان‌های دولتی و غیردولتی در راه اندازی و ساخت شهرک‌های آموزش ترافیک
	اختصاص بودجه و اعتبار توسط سازمان‌های متولی امر ترافیک برای اجرای برنامه پیشگیرانه
	مشارکت خیرین با حذف موانع فسادآلود در پشتیبانی مالی از برنامه‌ها و طرح‌های پیشگیرانه
	حمایت مالی شرکت‌های بیمه برای اجرای برنامه پیشگیرانه
اجرایی	مشارکت پلیس افتخاری و بسیج مردمی در اجرای طرح‌ها و برنامه‌های پیشگیرانه
	مشارکت داوطلبانه مردم در غیاب پلیس در روان‌سازی ترافیک
	مشارکت همیاران پلیس، فرهنگ یاران، بانو یاران و... در روان‌سازی ترافیک و اقدامات پیشگیرانه
	مشارکت بازنشستگان نظامی و انتظامی در امور اجرایی
	احصاء نیازمندی‌های حوزه ترافیک با مشارکت افراد متخصص
	مشارکت شوراهای محلی جهت همکاری با پلیس راهور
قانونی	استفاده از ظرفیت پلیس مدرسه در عبور ایمن دانش آموزان از معابر
	حمایت قانونی از سازمان‌های مردم‌نهاد از برنامه و طرح‌های پیشگیرانه پلیس
	تصویب قوانین حمایتی و مشارکتی
	مشارکت در ارائه پیشنهادها برای تدوین قوانین
	حمایت قضات و حقوقدانان از اجرای طرح‌ها و برنامه پیشگیرانه پلیس راهور

رفع موانع قانونی و سازمانی جهت جلب مشارکت و همکاری بیشتر مردم		
تصویب قوانین در راستای ملزم نمودن سازمان‌های ذی‌ربط در امر ترافیک (صداوسیما، شهرداری، صنعت، معدن و تجارت، وزارت بهداشت، راه و شهرسازی و...)		
حمایت مردمی از قوانین و مقررات بازدارنده		
اصلاح قوانین و دستورالعمل سازمانی در راستای جلب مشارکت‌های مردمی		
حمایت سازمان‌های دولتی از مأمورین در اجرای طرح‌ها پیشگیرانه		
حمایت قضات و حقوق‌دانان از مأمورین راهور		
حمایت مردمی از اقدامات پیشگیرانه پلیس راهور در فضای مجازی، رسانه ملی و...		
حمایت قانونی و سازمانی از مشارکت‌کنندگان		
مشارکت پیمانکاران خیر در نصب سامانه‌های هوشمند ثبت تخلفات رانندگی و...		
مشارکت شرکت‌های دولتی و خصوصی در ساخت جاده‌های برون و درون‌شهری هوشمند، استاندارد و ایمن		
توسعه حمل‌ونقل عمومی از طریق ساخت و واردات خودروهای استاندارد و بروز		
مشارکت شرکت‌ها دانش‌بنیان در ساخت خودروهای ایمن و استاندارد	فناوری و هوشمند سازی	
توسعه دولت الکترونیک جهت کاهش ترافیک و تخلفات رانندگی		
مشارکت شرکت‌های دانش‌بنیان در ساخت و تعمیر سامانه‌های هوشمند ثبت تخلفات رانندگی		
استفاده از ظرفیت دانشگاهیان جهت هوشمندسازی پلیس راهور		
مشارکت متخصصین حوزه سخت‌افزار و نرم‌افزار در ساخت و تعمیر سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل		

آموزش	تولید محتوا	تهیه و تولید محتوای مناسب با سطح تحصیلات و سن مخاطبین
		تولید محتوا مناسب برای رانندگان دارای رفتار مخاطره‌آمیز و توان‌خواه و...
		تولید محتوا مناسب برای مدرسين و مربیان آموزشی
		مشارکت شرکت‌های دانش‌بنیان و آموزشی در تولید محتوا مناسب
		مشارکت متخصصین داوطلب و سازمان‌های مردم‌نهاد در تولید محتوا مناسب
		تولید کلیپ‌های آموزشی پرجاذبه و مخاطب‌پسند
		مشارکت ناشرین در جهت چاپ کتاب‌های آموزشی حوزه ترافیک
		نیازسنجی آموزشی قبل از تولید محتوا
		چاپ و نشر کتاب‌های کم‌حجم، پرجاذبه و مخاطب‌پسند
		پیش‌بینی دروس ترافیکی در برنامه آموزش مدارس و دانشگاه
		مشارکت مراکز علمی و دانشگاهی در تولید محتوا آموزشی
		مشارکت سازمان‌های دولتی در تهیه و توزیع اقلام و محتویات آموزشی
		تولید محتوا مناسب برای اشتراک در فضای مجازی
آموزش همگانی		مشارکت والدین در آموزش قوانین و مقررات رانندگی از کودکی به فرزندان
		مشارکت سازمان‌های مردم‌نهاد و شرکت‌های خصوصی در آموزش همگانی
		یادگیری قوانین و مقررات صحیح از طریق گروه همسالان، همکاران و...
		مشارکت هنرمندان، ورزشکاران، مداحان و...
		استفاده از ظرفیت آموزشی شرکت‌های بیمه
		مشارکت بانو یاران ترافیک در آموزش به فرزندان و سایر افراد جامعه
		جامعه

مشارکت آموزش و پرورش و مراکز دانشگاهی و علمی در آموزش به دانش آموزان و دانشجویان		
مشارکت بازنشستگان باتجربه و مجرب و آشنا به امور راهور		
مشارکت سازمان‌های ذی‌بط در امر ترافیک از جمله شهرداری، راه و شهرسازی و...		
مشارکت معاونت اجتماعی و پیشگیری از جرم قوه قضاییه		
استفاده از ظرفیت آموزشی مراکز مذهبی و مساجد		
مشارکت اتحادیه و صنف مرتبط با ترافیک		
آموزش قوانین و مقررات به صورت مستمر توسط پلیس به مردم		
مشارکت رؤسای روابط عمومی ادارات (رابطین ترافیک) در آموزش کارکنان مربوطه		
استفاده از ظرفیت کانال‌های مجازی افراد پرمخاطب برای آموزش قوانین و مقررات		
مشارکت صدا سیما در جهت پخش فیلم‌ها و سریال‌های آموزشی		
ایجاد کانال آموزشی در رسانه ملی، شبکه‌های اجتماعی و فضای مجازی		
مشارکت مراکز تلفن همراه اول، ایرانسل در ارسال پیامک‌های آموزشی		
استفاده از ظرفیت بازیگران برای اجرای تئاترهای خیابانی		
مشارکت کارگردان و تهیه‌کنندگان در ساخت فیلم آموزشی مناسب		
مشارکت رانندگان حرفه‌ای و سفیران ایمنی در آموزش صحیح رانندگی به افراد هیجان‌جو و.....	آموزش خاص	
مشارکت آموزشی روان‌شناسان و مراکز مشاوره در آموزش رانندگان دارای رفتار مخاطره‌آمیز، آسیب‌دیده از حوادث رانندگی		
تربیت مربی آموزشی جهت آموزش به گروه‌های خاص		

مشارکت سازمان بهزیستی و آموزشگاه‌های ویژه آموزش رانندگی به افراد توان‌خواه مشارکت صداوسیما در ساخت و پخش فیلم آموزشی برای افراد خاص، توان‌خواه و... مشارکت مجتمع‌های آموزشی در آموزش رانندگی تدافعی به گروه‌های خاص		
آگاه نمودن مردم از مزایا و محاسن رعایت قوانین و مقررات رانندگی آگاه‌سازی پیامدها و عواقب تخلفات رانندگی توسط مصدومین و خانواده قربانیان حوادث رانندگی ترغیب مردم به استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی آگاهی‌بخشی فرهنگ ترافیک با مشارکت سازمان‌های متولی فرهنگ در جامعه استفاده از ظرفیت صداوسیما و رسانه‌های جمعی برای فرهنگ‌سازی جلب مشارکت‌های مردمی برانگیختن افکار عمومی و سازمان‌های مسئول نسبت به آسیب‌های اجتماعی و روانی حوادث رانندگی اغنای ذهنی و باور مردم در راستای رعایت قوانین و مقررات رانندگی آگاهی‌بخشی فرهنگ ترافیک توسط افراد محبوب و مشهور جامعه نظیر هنرمندان، ورزشکاران و... اغنای ذهنی و باور فرد در عدم ارتکاب تخلفات رانندگی (خودکنترلی)	آگاهی بخشی	فرهنگ سازی
مشارکت سازمان‌ها مردم‌نهاد و مؤسسات خصوصی در ساخت فیلم و پویانمایی‌های تبلیغی پیامدهای ارتکاب تخلفات رانندگی استفاده از ظرفیت فضای مجازی و شبکه‌های اجتماعی برای تبلیغ و انتشار پیام‌های پیشگیرانه	تبلیغات	

استفاده از تمامی ظرفیت‌های تبلیغی سازمان‌های غیردولتی و مردمی از جمله کتاب، هفته‌نامه، مجله، روزنامه، شبکه‌های اجتماعی و...		
استفاده از ظرفیت روابط عمومی ادارات از جمله سامانه پیامکی و اداری، آگهی‌نماهای تبلیغاتی، تجهیزات و....		
مشارکت صداوسیما در راستای تبلیغ و پخش برنامه‌ها و فیلم‌های پیشگیرانه		
استفاده از ظرفیت‌های موجود مانند آگهی‌نماهای تبلیغاتی در سطح شهر، جاده‌های برون‌شهری در راستای رعایت قوانین و مقررات رانندگی		
تدوین برنامه و مسابقات فرهنگی متناسب با سن و تحصیلات مخاطبین		
استفاده از ظرفیت روحانیون و ائمه جمعه و جماعت (مبلغین ترافیک)		
برگزاری مسابقات اتومبیلرانی، موتورسواری و... برای رانندگان هیجان‌جو		
رعایت قوانین و مقررات رانندگی در فیلم‌نامه فیلم‌ها، سریال‌ها و..	الگو پذیری	
الگو بودن رفتار رانندگی مسئولین، افراد مشهور و محبوب جامعه		
الگو بودن رفتار رانندگی والدین برای فرزندان		
الگو بودن رفتار رانندگی معلمین، اساتید مربیان و....		
الگوبرداری از رفتار صحیح رانندگی گروه همسالان و همکاران		
پیش‌بینی بسته‌های تشویقی برای رانندگان بدون تخلف		
تقدیر از رانندگان و مشارکت‌کنندگان نمونه		

همان‌طور که مشخص است، مطابق با جدول شماره (۲)، با بررسی و تحلیل مضامین مرتبط با سیاست جنایی مشارکتی پیشگیری از تخلفات رانندگی در مجموع ۵ تم فراگیر (بعد)، ۱۷ تم سازنده (مؤلفه) و ۱۵۶ تم پایه (شاخص) به‌دست آمد. تم فراگیر

تصمیم‌گیری شامل تم‌های سازنده مشاوره، اطلاع‌رسانی، تعامل و اعتمادسازی، توانمندسازی؛ تم نظارت و ارزیابی شامل تم‌های سازنده، نظارت همگانی، ارزیابی و اثربخشی، مطالبه‌گری؛ تم فراگیر حمایت و پشتیبانی شامل تم‌های سازنده تأمین منابع، اجرایی، قانونی، فناوری و هوشمندسازی؛ تم فراگیر آموزش شامل تم‌های سازنده تولید محتوا، آموزش همگانی، آموزش خاص؛ تم فراگیر فرهنگ‌سازی شامل تم‌های سازنده آگاهی بخشی، تبلیغات، الگوپذیری، آموزش همگانی. در نهایت الگوی نهایی به صورت شکل شماره (۱)، ترسیم شد.



شکل شماره (۱): الگوی نهایی بر اساس تم‌های فراگیر و سازنده استخراج‌شده از مصاحبه با خبرگان و مبانی نظری

بحث و نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر باتوجه به هدف اصلی آن که شناسایی ابعاد، مؤلفه‌ها و شاخص‌های سیاست جنایی مشارکتی در پیشگیری از تخلفات رانندگی انجام شده است. باتوجه به سابقه اعمال سیاست‌های پیشگیری از جرم و تخلف در کشورهای مختلف،

مشاهده می‌شود که بیشتر این کشورها از طریق برنامه‌ریزی‌های اجتماعی و فرهنگی و اجرای متمرکز آن‌ها بر شخصیت افراد جامعه و مشارکت دادن تمام نهادها، سازمان‌ها و افراد اجتماع سعی در پیشگیری از وقوع جرم و تخلف دارند. از این‌رو به کار بستن تدابیر لازم و انجام اقدامات همه‌جانبه به‌منظور پیشگیری از تخلفات رانندگی و کاهش تصادفات از اولویت‌های است که باید در سیاست‌گذاری کلان کشور در نظر گرفته شود. زیرا عدم پیشگیری از تخلفات و تصادفات رانندگی، آثار زیانباری بر جسم و ذهن شهروندان بر جای می‌گذارد و هزینه‌های هنگفتی بر آنان و بر کل کشور وارد می‌سازد. از این‌رو پلیس نیاز به شناخت و کاربرد یک سیاست مطلوب و سنجیده در پیشگیری از تخلفات رانندگی، با استفاده از ظرفیت‌های مردم و نهادهای اجتماعی دارد. در حقیقت گرایش جدیدی از سیاست جنایی بر پایه مشارکت هر چه وسیع‌تر و فعال ارکان جامعه مدنی به‌ویژه مردم در اجرای سیاست جنایی شکل گرفته است که عبارت از سیاست جنایی مشارکتی. این راهبرد سیاست جنایی، بیانگر مشارکت مردم و نهادهای غیررسمی و غیردولتی چه در امر پیشگیری از تخلفات رانندگی و چه در واکنش نسبت به این گونه تخلفات است؛ بنابراین یکی از ارکان اصلی سیاست جنایی مشارکتی توجه به امر پیشگیری از تخلفات رانندگی است و تلاش پلیس در این زمینه بدون کمک و مشارکت مردم نمی‌تواند نتیجه مطلوبی به‌دست دهد، از این‌رو مشارکت عموم مردم و جامعه مدنی با پلیس در پیشگیری از تخلفات رانندگی ضامن کارایی و موفقیت آن خواهد بود. مشارکت‌پذیری و مشارکت‌جویی و ایجاد سازوکار مناسب برای این منظور امری ضروری در پیشگیری از تخلفات رانندگی است؛ بنابراین در این پژوهش با مطالعات کتابخانه‌ای و بررسی نظریه‌ها و پیشینه پژوهش و سپس از طریق مصاحبه‌های انجام گرفته با استفاده از

روش تحلیل مضمون، ۱۵۶ شاخص، ۱۷ مؤلفه و ۵ بعد تصمیم‌گیری، نظارت و ارزیابی، حمایت و پشتیبانی، آموزش و فرهنگ‌سازی به دست آمد.

تصمیم‌گیری: مشاوره، اطلاع‌رسانی، تعامل و اعتمادسازی و توانمندسازی از مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده بعد تصمیم‌گیری هستند. حضور و استفاده از نظرات اساتید نخبگان و افراد متخصص سازمان‌ها مردم‌نهاد مؤسسات خصوصی، اهمیت و توجه به درخواست‌های مردمی، استفاده از دستاوردهای تحقیقاتی پژوهشگران و محققین، مراکز مشاوره، تحلیل و کاربردی نمودن گزارش‌ها و پیشنهادها مردمی، اطلاع‌رسانی به‌موقع از فعالیت‌ها و عملکرد، فرصت‌ها و راه‌حل‌ها برای مشارکت، وضعیت حوادث و وقایع به مردم، آگاه نمودن مردم از اهداف، مزایا و پیامدهای طرح‌های ترافیکی پیشگیرانه، ساخت پویانمایی‌های در بستر فضای مجازی برای استفاده مردم جهت انجام امور راهور، شناسایی ظرفیت‌های بالقوه مشارکتی مردمی، ایجاد حس اعتماد و اطمینان در شهروندان از ثمربخش بودن مشارکت آن‌ها، استفاده از سامانه‌های اطلاعاتی سایر سازمان‌های ذی‌ربط در امر ترافیک، ملاقات مسئولین با مردم در راستای پاسخگویی به درخواست‌های آن‌ها، محرمانه بودن اطلاعات گزارش‌دهندگان تخلفات رانندگی، ارتقاء سامانه‌های تلفنی ۱۹۷، سامانه ۱۲۰ برای پاسخگویی به گزارش‌ها مردمی، تعامل و ارتباط با صداوسیما سازمان‌های مردم‌نهاد، نمایندگان مجلس، ایجاد درگاه‌های مناسب در فضای مجازی برای دریافت پیشنهادها و درخواست‌های مردمی، ایجاد تسهیلات و مشوق‌های لازم برای مشارکت مردمی، تقویت بخش خصوصی در راستای پذیرش بخشی از وظایف خدماتی راهور، برگزاری همایش‌ها و جشنواره‌ها با مشارکت سایر سازمان‌های دولتی و غیردولتی سایر مؤلفه‌های هستند.

نظارت و ارزیابی: نظارت همگانی، ارزیابی و اثربخشی، مطالبه‌گری از مؤلفه‌های بعد نظارت و ارزیابی هستند. دادن نقش نظارتی به مردم (هر شهروند یک پلیس) در راستای نظارت بر عملکرد مجریان قوانین و مقررات رانندگی، مشارکت رؤسا، مدیران و

قسمت‌های نظارتی سازمان‌ها دولتی بر رفتار رانندگی کارکنان، تقویت و احیای فریضه امر به معروف و نهی از منکر در حوزه پیشگیری از تخلفات رانندگی، اعلام گزارش تخلفات رانندگی، خرابی سامانه و سامانه‌های ثبت تخلفات رانندگی توسط بازرسان نامحسوس، سازمان‌های مردم‌نهاد، رانندگان حمل‌ونقل عمومی، پلیس افتخاری، مشارکت بانو یاران ترافیک در نظارت بر رفتار رانندگی اعضای خانواده و سایر شهروندان، نظارت فرزندان (همیاران پلیس) بر رفتار رانندگی والدین و سایر شهروندان، ایجاد درگاه یا سامانه در بستر فضای مجازی برای اعلام گزارش تخلفات رانندگی، استفاده از مشوق‌ها (پاداش، تشویق) برای مشارکت در نظارت و اعلام گزارش‌ها تخلفات رانندگی، نظارت والدین نسبت به رفتار رانندگی فرزندان، ارتقای سامانه‌های نظارت همگانی از جمله ۱۹۷، ۱۲۰ و...، رفع موانع و ایجاد سازوکارهای مناسب برای نظارت همگانی، مشارکت محققین و پژوهش‌گران و مراکز علمی و دانشگاهی، مؤسسات خصوصی و مردم‌نهاد در ارزیابی اجرای طرح‌های پیشگیرانه، نظرسنجی از مردم در خصوص میزان اثربخشی طرح‌ها و رضایتمندی از مأموران مجری قوانین و مقررات رانندگی، ارزیابی عملکرد مجریان قوانین و مقررات رانندگی از طریق درگاه‌های اینترنتی، شبکه‌های اجتماعی، مشارکت در راستای ارزیابی و اثربخشی طرح‌های پیشگیرانه، احساس مسئولیت در قبال تخلفات رانندگی ارتكابی توسط دیگران، مطالبه‌گری دادستان‌ها و معاونت اجتماعی و پیشگیری از جرم قوه قضاییه، سازمان‌های مردم‌نهاد و غیردولتی و خبرنگاران از سازمان ذی‌ربط در امر ترافیک، مطالبه‌گری مردمی از طریق فضای مجازی از سازمان‌های ذی‌ربط در امر ترافیک، طرح شکایت توسط سازمان‌های مردم‌نهاد نسبت به ترک فعل و قصور سازمان‌های ذی‌ربط در امر ترافیک سایر مؤلفه‌های هستند.

حمایت و پشتیبانی: تأمین منابع اجرایی، قانونی و فناوری و هوشمندسازی مؤلفه‌های تشکیل دهنده بعد حمایت و پشتیبانی هستند. تأمین اعتبار و بودجه ملی برای جلب

مشارکت‌های مردمی، مشارکت سازمان‌های مردم‌نهاد در نصب علائم هشداردهنده ترافیکی، اختصاص منابع مالی پیش‌بینی‌شده در قانون جهت فرهنگ‌سازی و مشارکت مردمی، مشارکت سازمان‌های دولتی و غیردولتی در راه‌اندازی و ساخت شهرک‌های آموزش ترافیک، اختصاص بودجه و اعتبار توسط سازمان‌های متولی امر ترافیک برای اجرای برنامه پیشگیرانه، احصاء نیازمندی‌های حوزه ترافیک با مشارکت افراد متخصص مشارکت، مشارکت شوراهای محلی برای همکاری با پلیس راهور، خیرین با حذف موانع فسادآلود در پشتیبانی مالی از برنامه‌ها و طرح‌های پیشگیرانه، حمایت مالی شرکت‌های بیمه برای اجرای برنامه پیشگیرانه، مشارکت پلیس افتخاری و بسیج مردمی همیاران پلیس، فرهنگ یاران، بانو یاران و... بازنشستگان نظامی و انتظامی در اجرای طرح‌ها و برنامه‌های پیشگیرانه، مشارکت داوطلبانه مردم در غیاب پلیس در روان‌سازی ترافیک، استفاده از ظرفیت پلیس مدرسه در عبور ایمن دانش‌آموزان از معابر، حمایت‌های قانونی قضات و حقوق‌دانان، سازمان‌های دولتی، سازمان‌های مردم‌نهاد از برنامه و طرح‌های پیشگیرانه پلیس، تصویب قوانین حمایتی و مشارکتی، مشارکت در ارائه پیشنهادها برای تدوین قوانین، حمایت از اجرای طرح‌ها و برنامه پیشگیرانه پلیس راهور، رفع موانع قانونی و سازمانی برای جلب مشارکت و همکاری بیشتر مردم، تصویب قوانین در راستای ملزم نمودن سازمان‌های ذی‌ربط در امر ترافیک (صداوسیما، شهرداری، صنعت، معدن و تجارت، وزارت بهداشت، راه و شهرسازی و...)، حمایت مردمی از قوانین و مقررات بازدارنده، اصلاح قوانین و دستورالعمل سازمانی در راستای جلب مشارکت‌های مردمی، حمایت قانونی و سازمانی از مشارکت‌کنندگان، مشارکت پیمانکاران خیر در نصب سامانه‌های هوشمند ثبت تخلفات رانندگی و...، مشارکت شرکت‌های دولتی و خصوصی در ساخت جاده‌های برون و درون‌شهری هوشمند، استاندارد ایمنی، توسعه حمل‌ونقل عمومی از طریق ساخت و واردات خودروهای استاندارد و بروز، مشارکت شرکت‌ها دانش‌بنیان در ساخت خودروهای ایمن و

استاندارد، توسعه دولت الکترونیک برای کاهش ترافیک و تخلفات رانندگی، مشارکت شرکت‌های دانش‌بنیان در ساخت و تعمیر سامانه‌های هوشمند ثبت تخلفات رانندگی، استفاده از ظرفیت دانشگاهیان جهت هوشمند سازی پلیس راهور، مشارکت متخصصین حوزه سخت‌افزار و نرم‌افزار در ساخت و تعمیر سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل سایر مؤلفه‌ها هستند.

آموزش: تولید محتوا، آموزش همگانی و آموزش خاص از مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده بعد آموزش هستند. تهیه و تولید محتوای مناسب با سطح تحصیلات و سن مخاطبین، تولید محتوا مناسب برای رانندگان دارای رفتار مخاطره‌آمیز و توان‌خواه و...، تولید محتوا مناسب برای مدرسین و مربیان آموزشی، مشارکت شرکت‌های دانش‌بنیان و آموزشی، مراکز علمی و دانشگاهی متخصصین داوطلب و سازمان‌های مردم‌نهاد در تولید محتوا مناسب، تولید کلیپ‌های آموزشی پرجاذبه و مخاطب‌پسند، مشارکت ناشرین در برای چاپ کتاب‌های آموزشی حوزه ترافیک، نیازسنجی آموزشی قبل از تولید محتوا، چاپ و نشر کتاب‌های کم‌حجم، پرجاذبه و مخاطب‌پسند، پیش‌بینی دروس ترافیکی در برنامه آموزش مدارس و دانشگاه، مشارکت سازمان‌های دولتی در تهیه و توزیع اقلام و محتویات آموزشی، تولید محتوا مناسب برای اشتراک در فضای مجازی، مشارکت والدین در آموزش قوانین و مقررات رانندگی از کودکی به فرزندان، مشارکت سازمان‌های مردم‌نهاد و شرکت‌های خصوصی در آموزش همگانی، یادگیری قوانین و مقررات صحیح از طریق گروه همسالان، همکاران و...، مشارکت هنرمندان، ورزشکاران، مداحان و...، استفاده از ظرفیت آموزشی شرکت‌های بیمه، مشارکت بانو یاران ترافیک در آموزش به فرزندان و سایر افراد جامعه، مشارکت آموزش و پرورش و مراکز دانشگاهی و علمی در آموزش به دانش‌آموزان و دانشجویان، مشارکت بازنشستگان باتجربه و مجرب و آشنا به امور راهور، مشارکت سازمان‌های ذی‌ربط در امر ترافیک از جمله شهرداری، راه و شهرسازی و...، مشارکت معاونت اجتماعی و

پیشگیری از جرم قوه قضاییه، استفاده از ظرفیت آموزشی مراکز مذهبی و مساجد، مشارکت اتحادیه و صنوف مرتبط با ترافیک، آموزش قوانین و مقررات به صورت مستمر توسط پلیس به مردم، مشارکت رؤسای روابط عمومی ادارات (رابطین ترافیک) در آموزش کارکنان مربوطه، استفاده از ظرفیت شبکه‌های مجازی افراد پرمخاطب برای آموزش قوانین و مقررات، مشارکت صدا و سیما در پخش فیلم‌ها و سریال‌های آموزشی، ایجاد شبکه‌های آموزشی در رسانه ملی، شبکه‌های اجتماعی و فضای مجازی، مشارکت مراکز تلفن همراه اول، ایرانسل در ارسال پیامک‌های آموزشی، استفاده از ظرفیت بازیگران برای اجرای تئاترهای خیابانی، مشارکت کارگردان و تهیه‌کنندگان در ساخت فیلم آموزشی مناسب، مشارکت رانندگان حرفه‌ای و سفیران ایمنی در آموزش صحیح رانندگی به افراد هیجان جو و...، مشارکت آموزشی روان‌شناسان و مراکز مشاوره در آموزش رانندگان دارای رفتار مخاطره‌آمیز و آسیب‌دیده از حوادث رانندگی، تربیت مربی آموزشی برای آموزش به گروه‌های خاص، مشارکت سازمان بهزیستی و آموزشگاه‌های ویژه آموزش رانندگی به افراد توان‌خواه، مشارکت صداوسیما برای ساخت و پخش فیلم آموزشی برای افراد خاص، توان‌خواه و...، مشارکت مجتمع‌های آموزشی در آموزش رانندگی تدافعی به گروه‌های خاص از سازوکارهای این بعد در پیشگیری از تخلفات رانندگی هستند.

فرهنگ‌سازی: آگاهی‌بخشی، تبلیغات، الگوپذیری از مؤلفه‌های تشکیل‌دهنده بعد فرهنگ‌سازی هستند. آگاه نمودن مردم از مزایا و محاسن رعایت قوانین و مقررات رانندگی، آگاه‌سازی پیامدها و عواقب تخلفات رانندگی توسط مصدومیت و خانواده قربانیان حوادث رانندگی، ترغیب مردم به استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی، آگاهی بخشی فرهنگ ترافیک با مشارکت سازمان‌های متولی فرهنگ در جامعه، استفاده از ظرفیت صداوسیما و رسانه‌های جمعی برای فرهنگ‌سازی جلب مشارکت‌های مردمی، برانگیختن افکار عمومی و سازمان‌های مسئول نسبت به آسیب‌های اجتماعی و روانی

حوادث رانندگی، اغنای ذهنی و باور مردم در راستای رعایت قوانین و مقررات رانندگی، آگاهی‌بخشی فرهنگی ترافیک توسط افراد محبوب و مشهور جامعه نظیر هنرمندان، ورزشکاران و...، اغنای ذهنی و باور فرد در عدم ارتکاب تخلفات رانندگی (خودکنترلی)، مشارکت سازمان‌ها مردم‌نهاد و مؤسسات خصوصی در ساخت فیلم و پویانمایی‌های تبلیغی پیامدهای ارتکاب تخلفات رانندگی، استفاده از ظرفیت فضای مجازی و شبکه‌های اجتماعی برای تبلیغ و انتشار پیام‌های پیشگیرانه، استفاده از تمامی ظرفیت‌های تبلیغی سازمان‌های غیردولتی و مردمی از جمله کتاب، هفته‌نامه، مجله، روزنامه، شبکه‌های اجتماعی و...، استفاده از ظرفیت روابط عمومی ادارات از جمله سامانه پیامکی و اداری، آگهی‌نماهای تبلیغاتی، تجهیزات و...، مشارکت صداوسیما در راستای تبلیغ و پخش برنامه‌ها و فیلم‌های پیشگیرانه، استفاده از ظرفیت‌های موجود مانند آگهی‌نماهای تبلیغاتی در سطح شهر، جاده‌های برون‌شهری در راستای رعایت قوانین و مقررات رانندگی، تدوین برنامه و مسابقات فرهنگی متناسب با سن و تحصیلات مخاطبان، استفاده از ظرفیت روحانیون و ائمه جمعه و جماعت (مبلغین ترافیک)، برگزاری مسابقات اتومبیلرانی، موتورسواری و... برای رانندگان هیجان‌جو، رعایت قوانین و مقررات رانندگی در سناریو فیلم‌ها، سریال‌ها و...، الگو بودن رفتار رانندگی مسئولین، افراد مشهور و محبوب جامعه، الگو بودن رفتار رانندگی والدین برای فرزندان، الگو بودن رفتار رانندگی معلمین، اساتید مربیان و...، الگوبرداری از رفتار صحیح رانندگی گروه همسالان و همکاران، پیش‌بینی بسته‌های تشویقی برای رانندگان بدون تخلف، تقدیر از رانندگان و مشارکت کنندگان نمونه از سازوکارهای این بعد هستند.

نتایج این پژوهش با نتایج پژوهش‌های و نظریه‌های پیشین از جمله سادات حسینی (۱۴۰۱)، از منظر مشارکت مردم در اعلام گزارش و اعمال قانون، غلامی و عبدالرحمانی (۱۴۰۰)، در خصوص اطلاع‌رسانی دقیق و به موقع، نظارت و مراقبت، بیگی (۱۳۹۹)، در

خصوص تدوین و اصلاح مقررات نظارتی، سید جعفری (۱۳۹۹)، اتخاذ سیاست سنجیده مشارکتی در وضع قوانین و مقررات، غلامی‌زیرینی و همکاران (۱۳۹۷)، اطلاع‌رسانی، فونسکا و همکاران (۲۰۲۱)، ارزیابی عملکرد توسط شهروندان، جمشیدی (۱۳۹۴)، از منظر اقدامات پیشگیرانه حمایتی و نظارت و کنترل، پترسون و همکاران (۲۰۱۱)، از منظر توانمندسازی، آرنستین (۱۹۶۹)، تعامل و ارتباط، توماس (۱۹۹۵)، مشاوره و خداوردیان (۱۳۸۵)، از منظر اعتمادسازی، مطابقت دارد.

در نهایت نتایج پژوهش نشان می‌دهد استفاده از سیاست جنایی مشارکتی (ظرفیت نهادهای رسمی و غیررسمی، اجتماعی و مردمی) می‌تواند یکی از بهترین و سودمندترین راه‌ها برای کنترل و مقابله با تخلفات رانندگی در جامعه امروزی باشد و به‌عنوان ابزار ارزشمند برای بهبود برنامه‌های پیشگیرانه تخلفات رانندگی در اختیار برنامه‌ریزان باشد.

پیشنهادهای کاربردی

پیشنهادهای این پژوهش در دو زمینه شامل پیشنهادهای برگرفته از یافته‌های پژوهش و پیشنهادهای پژوهشی برای پژوهش‌گران آینده که می‌تواند در بهتر ارائه شدن موضوع سیاست جنایی مشارکتی در پیشگیری از تخلفات رانندگی و به‌منظور کسب نتایج مطلوب‌تر می‌تواند مؤثر واقع شود.

الف) پیشنهادهای برگرفته از یافته‌های پژوهش

- ارائه الگوی ارائه شده می‌تواند ملاک عمل قرار گرفته و هدایت‌های ستادی و اقدامات عملیاتی، اجرایی، آموزشی و فرهنگی پلیس راهور بر مبنای آن پیگیری شود.
- به منظور پیاده‌سازی الگوی به‌دست آمده موضوع در شورای راهبردی پلیس راهور فراجا با دبیری معاونت اجتماعی و فرهنگ ترافیک مطرح شود، در صورت

تأیید به صورت آزمایشی در یکی از استان‌های کشور اجرا و سپس در سراسر کشور اجرایی شود.

- نسبت به ایجاد برنامه کاربردی در راستای ارتباط آسان، مشارکت بهتر و استفاده از ظرفیت‌های مردمی و نهادهای اجتماعی اقدام شود.

- سازوکارهای لازم برای مشارکت شرکت‌های دانش‌بنیان، افراد متخصص داوطلب در راستای ساخت، تعمیر تجهیزات هوشمند و نرم‌افزارهای کاربردی ایجاد شود.

- ایجاد سامانه در بستر اینترنت یا فضای مجازی برای اعلام گزارش تخلفات رانندگی، خرابی سامانه و سامانه‌های ثبت تخلفات رانندگی توسط بازرسان نامحسوس، سازمان‌های مردم‌نهاد، رانندگان حمل‌ونقل عمومی، پلیس افتخاری و....

- ایجاد بسترهای لازم برای مشارکت مردم به منظور طرح موضوعات و ارائه پیشنهادها پیشگیرانه مرتبط با تخلفات رانندگی از جمله حضور در جلسات کارشناسی، ارائه نظرات و پیشنهادها از درگاه‌های مناسب و شبکه‌های اجتماعی مجازی.

- آموزش قوانین و مقررات رانندگی به کاربران راه در اتخاذ رفتار صحیح در رانندگی، با استفاده از ظرفیت آموزشی والدین، اساتید دانشگاهی، معلمان، روحانیون، افراد محبوب و مشهور جامعه.

- استفاده از رسانه‌ها، روزنامه‌ها، مجلات، پارک‌های ترافیک و شبکه‌های مجازی در راستای ارتقای فرهنگ ترافیک.

- رعایت قوانین و مقررات رانندگی توسط مسئولین، والدین، معلمان، اساتید و افراد مشهور جامعه در راستای الگوپذیری از آنها.

- استفاده از ظرفیت مردم در امر پیشگیری از تخلف‌های رانندگی و برقراری نظم و امنیت جاده‌ای توسط خود مردم.

- تصویب قوانین حمایتی و مشارکتی از طریق ارائه لایحه مناسب به مجلس.
- حمایت‌های سازمانی و قانونی از مشارکت کنندگان طرح‌های پیشگیرانه تخلفات رانندگی.
- تقدیر و تشویق از افراد فعال جامعه در امر پیشگیری از تخلف رانندگی.

ب) پیشنهادهای پژوهشی

- با استفاده از ابعاد و مؤلفه‌ها، برای پیاده‌سازی این الگو می‌توان نسبت به ایجاد و راه‌اندازی سامانه‌ای در بستر اینترنت برای جلب مشارکت‌های مردمی و نهادهای رسمی و غیررسمی اقدام نمود.
- برای پیاده‌سازی این الگو، طرح اجرایی مشارکت نهادهای رسمی و غیررسمی در پیشگیری از تخلفات رانندگی تنظیم شود.
- هر کدام از ابعاد به‌دست آمده از نتایج این تحقیق در مطالعات دیگری مورد بررسی قرار گرفته و تبیین شود که هر یک از آنها در کجا می‌توانند کاربرد داشته باشند.

سپاس‌گزاری

در پایان، از همه اساتید گرامی که هر کدام به‌صورت تخصصی و به‌نوعی هدایتگر در نگارش هر چه بهتر این پژوهش بودند، بی‌نهایت تشکر و قدردانی می‌نمایم.

منابع

- ۱) بارانی، محمد؛ موسوی، سید احمد؛ یاراحمدی، مسعود. (۱۳۹۸). رویکرد پلیس ایران در سیاست جنایی مشارکتی، فصلنامه علمی مطالعات پیشگیری از جرم، ۴(۵۳)، ۷۷-۹۹.
http://journals.police.ir/article_93099.html
- ۲) جعفری، سیدقاسم. (۱۳۹۹). سیاست کیفری ایران در خصوص تخلفات راهنمایی و رانندگی با تأکید بر پیشگیری از آن، [پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شاهرود].

- ۳) جوان جعفری، عبدالرضا؛ سیدزاده ثانی، سید مهدی. (۱۳۹۱). رهنمودهای عملی پیشگیری از جرم سازمان ملل. میزان.
- ۴) جمشیدی، علیرضا. (۱۳۹۴). سیاست جنایی مشارکتی. میزان.
- ۵) خداوردیان، محمدرضا. (۱۳۸۵). آشنایی با شیوه‌های جلب مشارکت مردمی. سازمان شهرداری‌ها.
- ۶) رستمی، ولی. (۱۳۸۴). سیاست جنایی مشارکتی در جمهوری اسلامی ایران، [رساله دکتری، دانشگاه تهران].
- ۷) سادات حسینی، سید محمد؛ زراعت پیمما، فرامرز. (۱۴۰۱). استفاده از مشارکت مردمی برای مدیریت ترافیک، فصلنامه علمی جاده، ۲۰(۱۱۲)، ۲۲۱-۲۱۳.
doi:10.22034/road.2022.320575.2010
- ۸) سازمان پزشکی قانونی. (۱۴۰۱). اطلاعات آماری تصادفات.
<https://www.lmo.ir/fa/page>
- ۹) عبدالرحمانی، رضا. (۱۳۹۹). ترافیک و جامعه‌شناسی. دانشگاه علوم انتظامی امین.
- ۱۰) غلامی، یاسر؛ عبدالرحمانی، رضا. (۱۴۰۰). تحلیلی بر نقش تعاملات پلیس راهور با سازمان‌های مردم‌نهاد در بهینه‌سازی مدیریت ترافیک، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، ۱۱(۶۴)، ۶۴-۹۰.
http://journals.police.ir/article_97991.html
- ۱۱) غلام زرینی، محسن؛ وروایی، اکبر؛ غلامی، احسان. (۱۳۹۷). تأثیر مشارکت سازمان‌های مردم‌نهاد در ارتقای ایمنی ترافیک تهران بزرگ، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک. ۷(۵۱)، ۸۵-۱۰۸.
http://journals.police.ir/article_91329.html
- ۱۲) فنایی نجف‌آبادی، سمیه. (۱۳۹۴). سیاست جنایی در قانون آیین دادرسی کیفری مصوب سال ۱۳۹۲، [پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد، مؤسسه آموزشی عالی غیرانتفاعی شهید اشرفی اصفهانی].

۱۳) کشفی، سیدسعید؛ ترحمی، محمد؛ شهیدی، سیدمجتبی. (۱۳۹۸). تدوین راهبردهای پیشگیری اجتماعی از تخلفات رانندگی در رانندگان اتوبوس برون شهری، فصلنامه علمی مطالعات پژوهشی راهور، ۸(۲۸)، ۳۴-۹.

http://talar.jrl.police.ir/article_91600.html

۱۴) کی منش، محمود رضا؛ رحیم اف، کامران؛ نصراله تبار، علی. (۱۳۹۹). مهندسی ایمنی و ترافیک. نوآور.

۱۵) لازرژ، کریستین. (۱۴۰۰). درآمدی بر سیاست جنایی، ترجمه علی حسن نجفی ابرندآبادی، چاپ نهم. میزان.

۱۶) میر سندسی، سید محمد. (۱۳۹۵). مشارکت مردمی و پلیس، الزام‌ها و راهبردها، فصلنامه راهبردی ناجا، ۱(۲)، ۷۱-۵۵.

http://ssj.jrl.police.ir/article_91208.html

۱۷) نجفی ابرندآبادی، علی حسین. (۱۳۹۱). مباحثی در علوم جنایی به کوشش شهرام ابراهیمی، ویراست هفتم.

۱۸) وحیدی، عبدالملک؛ شیدائیان، مهدی؛ میرخلیلی، سید محمود (۱۴۰۰). مبانی و جلوه‌های قرآنی سیاست جنایی مشارکتی، فصلنامه پژوهش حقوق کیفری، ۹(۳۴)، ۶۱-۳۱.

<https://doi.org/10.22054/jclr.2021.40376.1880>

- 19) Austin, E.K. and Green, K.N. (2019). "The Central Role of Community Participation in Traffic Safety Culture", Ward, N.J., Watson, B. and Fleming-Vogl, K. (Ed.) Traffic Safety Culture, Emerald Publishing Limited, Bingley, pp. 129-143. <https://doi.org/10.1108/978-1-78714-617-420191010>
- 20) Blackburn, R (2017) Thesis: Ph. D. in History, Anthropology, and Science, Technology and Society (HASTS), Massachusetts Institute of Technology, Program in Science, Technology and Society, 2017. <http://hdl.handle.net/1721.1/113948>
- 21) Bruns, B., Filmer, D., & Patrinos, A. (2011). *Making schools work: New evidence on accountability Reforms*. Washington, DC: World Bank
- 22) Fonseca, D.; Sanchez-Sepulveda, M.; Necchi, S.; Peña, E. (2021), *Towards Smart City Governance. Case Study:*

- Improving the Interpretation of Quantitative Traffic Measurement Data through Citizen Participation*, 21, 5321. <https://doi.org/10.3390/s21165321>
- 23) Stout, Margaret. (2011). climbing the ladder of participation: establishing local policies for participatory practice. *Journal of Public Administration and Management*, Vol. 15 No. 1, 46 – 97
- 24) Thomas, J , C. (1995). public participation in public decision. san Francisco: Jossey-bass.
- 25) World Health Organization websit. (2018). *Global Status Report on Road Safety*. <http://www.who.int/news-room/factsheets/detail/road-traffic-injuries>، 19, 2018

