

## رویکردهای چند منظوره برای پیشگیری از تصادفات، جرائم و تخلفات رانندگی در استان کهگیلویه و بویراحمد

(تاریخ دریافت: ۹۳/۱۰/۲۸)

(تاریخ پذیرش: ۹۳/۱۲/۸)

اسماعیل خوشوقت ۱

علی جانی پور ۲

میلاد اولاده ۳

### چکیده

سیاست کیفری نتیجه پاسخ‌های کیفری، به عنوان یکی از ابزارهای سیاست جنایی هر کشوری در اولویت قرار دارد. این رویکرد سرکوب‌گرانه در محدوده حقوق جزا و آیین دادرسی کیفری قرار می‌گیرد و با سازوکارهای تنبیه‌گرایانه به مبارزه با جرائم می‌پردازد. این پژوهش از لحاظ هدف «کاربردی» و از نظر روش مطالعه، «توصیفی-تحلیلی» است. جمع‌آوری اطلاعات و داده‌ها به دو صورت «اسنادی و پیمایشی» انجام پذیرفته است. جامعه آماری تعداد ۱۰۰ نفر از رانندگان استان است که به صورت تصادفی انتخاب شده‌اند. در این تحقیق از پرسش‌نامه و با استفاده از نرم‌افزار SPSS و همچنین برای بررسی پایایی ابزار تحقیق نیز، از روش انجام پیش‌آزمون و ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد که ضریب آلفای کرونباخ برای مجموع شاخص‌های پرسش‌نامه، برابر ۰/۷۳۸ محاسبه شد که نشان‌دهنده پایایی مناسب و قابل قبول ابزار پرسش‌نامه است. نتایج این تحقیق نشان‌دهنده این است که بین متغیرهای مستقل، تنها بین نگرش پلیس و اعمال قانون توسط پلیس و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد و در سطح ۹۹٪ دارای ارتباط مثبت و معنی‌داری دارد.

واژه‌های کلیدی: تخلفات رانندگی، جرائم رانندگی، تصادفات رانندگی، پیشگیری

---

۱- کارشناس ارشد حقوق گرایش جزا و جرم‌شناسی، (نویسنده مسئول)،

s.khoshvaght@yahoo.com

۲- دکترای حقوق و هیأت علمی گروه حقوق دانشگاه آزاد یاسوج

۳- کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری

مقدمه و بیان مسأله

پیشگیری از وقوع جرم به عنوان جدیدترین رویکرد جرم شناختی و مؤثرترین راه مبارزه با جرم، امروزه جایگاه بس ارزشمندی در سیاست جنایی کشورها به خود اختصاص داده‌است. این جایگاه بلند در اثر ناکامی آموزه‌های کیفری و حتی دیدگاه‌های جرم-شناختی، علت‌شناسی و سایر تئوری‌های جرم‌شناختی و شناخت ماهیت بزه‌کاری و عوامل مؤثر بر آن و در نتیجه کنترل بزه‌کاری بوده‌است.

استفاده از وسایل نقلیه، به ویژه اتومبیل، به نوعی موجبات وحشت همگانی را برانگیخته‌است؛ زیرا یافته‌های جرم‌شناختی، بزه‌کاری را تابعی از توسعه شهرها معرفی می‌کند و در کنار افزایش میزان بزه‌کاری، میزان جرائم غیرعمدی سهم قابل توجهی را به خود اختصاص داده که در میان جرائم غیرعمدی، تصادف‌های ناشی از تخلفات رانندگی، منجر به فوت و صدمه جسمانی افراد زیادی شده‌است و این در حالی است که می‌دانیم آمار، منعکس‌کننده تمام واقعیت مربوط به بزه‌کاری نیست. کشته شدن سالانه قریب بیست هزار نفر و مصدوم شدن بیش از چند صد هزار نفر در کشور، در نتیجه تخلفات و جرائم رانندگی، فاجعه‌ای است که با آن مواجه‌ایم و چنین آماري ایجاب می‌کند که با وضع قانونی خاص از یکسو و اقدامات مناسب دیگر به مقابله با آن برخیزیم. تعیین مجازات مناسب و قطعیت اجرای آن، می‌تواند از عوامل بازدارنده در رابطه با ارتکاب تخلفات و جرائم رانندگی باشد.

در تاریخ معاصر ایران، نخستین تصادف رانندگی را در سال ۱۳۰۵ شمسی، میان کالسکه درویش‌خان (نوازنده تار) با یک اتومبیل نوشته‌اند که منجر به فوت درویش‌خان گردید و هیاهوی بسیاری نیز برانگیخت، تا آنجا که توجه مسئولان و زمامداران وقت را به تهیه مقررات ویژه برای عبور و مرور وسایط نقلیه، بیش از پیش به خود جلب کرد و بدین منظور در اداره نظمیه، شعبه‌ای با عنوان «تأمین عبور و مرور» تأسیس شد (فتحعلی‌پور، ۱۳۶۷: ۶۵).

چه بسا که میزان واقعی جرائم رانندگی و صدمات غیر عمدی در آمارهای ارائه شده، گویای تمام جرائم و تخلفات نیست بلکه تصادفات ناشی از تخلفات و جرائم رانندگی در جامعه بیش از میزان انعکاس یافته در آمار است.

علاوه بر افزایش آمار تصادف‌های منجر به فوت و نقص عضو، آنچه نگرانی افکار عمومی به ویژه صاحب‌نظران حقوق‌دان و جرم‌شناس را افزایش می‌دهد، نبود یک سیاست‌گذاری سنجیده و مناسب در جرائم و تخلفات رانندگی بوده‌است. چنان که تا

سال ۱۳۸۴ کشته‌های کشور ناشی از سوانح رانندگی، به علت ازدیاد جرائم و تخلفات رانندگی و به روز نبودن قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی و سایر دلایل سیر صعودی داشته و در مجموع، به ۲۸ هزار کشته در این سال رسیده که بالاترین رقم کشته‌ای سوانح رانندگی بوده و در طول تاریخ حمل و نقل کشور، بی‌سابقه بوده است که از سال ۸۴ با تغییر رویکرد پلیس از انتظامی به فرهنگی و استفاده از تمام ظرفیت‌های موجود و همچنین فرابخشی، از جمله استفاده از همیاران پلیس و فرهنگ یاران ترافیک در مدارس و آموزش مقررات راهنمایی و رانندگی به نوعی دغدغه مسئولین کشور بوده است.

ما شاهد کاهش تصادفات در سطح کشور و به تبع آن در سطح استان بودیم، به طوری که ۲۸ هزار نفری سال ۸۴، به حدود ۱۹ هزار نفر در پایان سال ۹۲ کاهش پیدا کرده‌است.

البته نباید فراموش کرد که علاوه بر نیاز به داشتن یک سیاست کیفری صحیح و مناسب، باید به یک سیاست جنایی در زمینه کنترل میزان جرائم و تخلف‌های راهنمایی و رانندگی - در چهارچوب پیشگیری - نیز معتقد بود، به طوری که آموزش صحیح اصول ایمنی مربوط به راهنمایی و رانندگی به ویژه در مرحله عمل و اجرا، می‌تواند نقش قابل توجهی در کاهش تخلف‌ها و در نتیجه، تصادف‌های رانندگی داشته باشد (نجفی ابرندآبادی، ۱۳۸۷: ۳۴).

### پیشینه تحقیق

۱-روایی و فتاحی (۱۳۹۱)، پژوهشی را با عنوان «سیاست جنایی تقنینی پیشگیری از تخلفات در مقررات راهنمایی و رانندگی» ارائه دادند. هدف از این بررسی، تعیین این موضوع است که قانون‌گذار تا چه حد به اصول پیشگیری کیفری شامل شدت مجازات، سرعت در اعمال مجازات و قطعیت اجرایی مجازات توجه داشته است. در این مطالعه از روش اسنادی و کتابخانه‌ای برای جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز استفاده شده- است.

۲. خدابخشی (۱۳۹۰)، پژوهشی با موضوع «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی و تحولات آن در حقوق ایران»، حوادث ناشی از رانندگی و تصدی وسیله نقلیه موتوری را مورد مطالعه قرار داد. طبق دستاوردهای او، در ایران آمار تصادفات از حد

استاندارد بالا رفته که برای پیشگیری از تخلفات، قوانینی به تصویب رسیده که سبب تحول در نظام فراتر است..

۳. الیاسی و تقوی (۱۳۸۸) در پژوهشی همسو در همین زمینه با عنوان «نقش تعاملات پلیس راهنمایی و رانندگی در رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی توسط رانندگان» به نقش تعاملات اجتماعی پلیس راهنمایی و رانندگی (راهور)، در رعایت قوانین و مقررات راهنمایی از سوی رانندگان پرداخته‌اند. این پژوهش در راستای برنامه-های کلان جامعه‌محوری پلیس و بهره‌گیری از تعامل مردم در رعایت قوانین راهور صورت گرفته‌است. در این تحقیق از نظریه‌های جامعه‌شناسی و روانشناسی استفاده شده‌است.

### فرضیات تحقیق

#### فرضیه اصلی

بین تعاملات اجتماعی پلیس راهنمایی و رانندگی با مردم برای کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات، رابطه‌ای معنادار وجود دارد.

#### فرضیات فرعی

- بین نگرش پلیس راهور در برقراری ارتباط با مردم و رعایت قوانین راهور از سوی رانندگان رابطه معناداری وجود دارد.  
- بین اعمال قانون توسط پلیس و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی و کاهش جرائم و تخلفات رانندگی رابطه معنادار وجود دارد.

#### مبانی نظری

تعریف لغوی و اصطلاحی جرم، در لغت به معنای «گناه»، «خطا و بزه» آمده است و در اصطلاح، علی‌رغم تعاریف زیادی که از جرم شده، هنوز هم این موفقیت به دست نیامده تا از جرم، آنچنان تعریفی به عمل آید که مورد قبول همگان قرار گیرد و در زمان و مکان ارزشمند باشد. دلیل این امر این است که پدیده جرم برحسب نظر دانشمندان

و محققان، دارای مبانی و صور گوناگون بوده، به سخنی دیگر، آنچه که از نظر یکی جرم محسوب می‌شود، به نظر دیگری نه تنها ممکن است عنوان جرم به خود نگیرد، بلکه امکان دارد که حتی عملی پسندیده به شمار آید (شامبیاتی، ۱۳۸۴: ۲۱۳).

### جرم در فقه اسلامی

جرم از دیدگاه شریعت اسلامی، عبارت است از محذور (بهتر است بگوییم گناه) شرعی که خداوند به وسیله کیفر حد یا تعذیر از آن منع کرده است.

جرم در زبان قرآن و به طبع آن در فقه اسلامی، عبارت است از انجام دادن فعل یا گفتن قولی است که شارع مقدس آن را منع کرده است. به عبارت دیگر، افعال و اقوالی جرم تلقی می‌شوند که مغایر با احکام یا اوامر و نواهی باری تعالی باشند. به طوری که آیه دوازدهم سوره مائده «یجرمنکم»، به معنای کارهای زشت و ناپسند وارد شده است و نیز لفظ «مجرمین» در آیه ۴۸ از سوره قمر نیز، ناظر به اعمال و رفتار زشت کسانی است که در گمراهی به سر می‌برند. همین معنا را می‌توان از آیاتی که در باب انواع جرائم مشمول است، مانند؛ قصاص نفس، قصاص عضو، دیه، حد زنا، حد قذف، حد سرقت که در قرآن کریم وارد شده است، استشهاد نمود (ولیدی، ۱۳۷۲: ۱۳).

امام خمینی (ره) نیز جرم را در معنای عام آن مورد توجه قرار داده و آن را شامل هر فعل حرام یا ترک واجب قابل مجازات دانسته‌اند. منتها شرطی را که قائل شده‌اند، این است که لفظ جرم را برای گناهان کبیره استعمال کرده است، به طوری که می‌فرمایند: هر کس یکی از واجبات را ترک کند و یا یکی از محرمات را انجام دهد، به امام یا نائب اوست که وی را به کیفر تعزیر برساند، به شرطی که فعل حرام از گناهان کبیره باشد (موسوی خمینی، ۱۳۹۰: ۱۳۱).

### جرم از منظر قانون

«هر رفتاری اعم از فعل یا ترک فعل که در قانون برای آن مجازات تعیین شده است، جرم محسوب می‌شود». ماده ۲ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ (کنش‌های مخالف نظم اجتماعی همیشه عنوان جرم نمی‌گیرند)، بلکه وقتی جرم نامیده می‌شوند که مجازات یا اقدامات تأمینی و تربیتی برای آنها منظور شده باشد. در غیر این صورت، اعمال ضد اجتماعی که نام جرم در مفهوم قانونی آن ندارند، جرم محسوب نمی‌گردند. کسی که فعل یا عملی از او سرزده باشد که در قانون از آن فعل به بزه یاد شده باشد و

بر اساس قانون تعریف شده و مجازات آن نیز، بر اساس قانون اجرا می‌گردد. اقدام به عملی که برخلاف موازین، مقررات، قوانین و معیارهای ارزشی فرهنگ هر جامعه باشد، در آن جامعه جرم تلقی می‌شود(دانش، ۱۳۸۵: ۷۶).

### اقسام کلی جرم

جرم کیفری: جرم کیفری به معنای عام عبارت است از هر فعلی که به موجب قوانین کیفری انجام دادن و یا ترک آن با مجازات توأم باشد. مانند؛ قتل، کلاهبرداری، سرقت و غیره. از حیث عنصر قانونی جرم کیفری، بنا به اصل قانونی بودن، جرائم فعل خاصی است که در قانون تصریح شده است و از حیث عنصر مادی، جرم کیفری ممکن است مستقل از زیان و خسارت‌های مادی تحقق یابد.( اردبیلی، ۱۳۸۹: ۱۲۱).

جرم انتظامی: جرم انتظامی عبارت است از نقض مقررات صنفی یا گروهی که اشخاص به طبع عضویت در آن گروه، آن را پذیرفته‌اند. در واقع جامعه کوچک کانون- های صنفی وکلا، سردفتران، پزشکان و.....مانند جامعه بزرگ، متکی به اصول و مقرراتی است که حافظ نظم و بقای گروه یا اتحادیه صنفی و حرفه‌ای است.( همان: ۱۲۳)

تعریف تخلف: تخلف در قلمرو ترافیک، به معنای تجاوز آگاهانه و یا نا آگاهانه، اختیاری یا اجباری رانندگان، سرنشینان، عابران پیاده، کارگران، مأموران راهنمایی و راه‌سازی، دارندگان احشام و غیره از حدود مقررات مصوب در استفاده از تسهیلات حمل و نقل و ترافیک است(خسرو شاهی، ۱۳۷۴: ۲۴).

با این توصیف، تخلف از مقررات عبور و مرور، همانند قانون‌شکنی در دیگر عرصه‌های اجتماعی، هرگز نمی‌تواند به بهانه «جهل» متخلف نسبت به مقررات یا وجود اضطرار، اجبار، یا حتی به دلیل نواقص در تسهیلات حمل و نقل ترافیک، قلب ماهیت داده، تخلف به شمار نیاید. به علاوه حکم تخلف در ترافیک، همانند حکم تخلف در هر رفتار اجتماعی دیگر، برای عموم استفاده‌کنندگان از شبکه و تسهیلات سیستم حمل و نقل و ترافیک، با رویه جاری است، هیچ مقام، شخص یا گروهی در هیچ مرتبه و منزلت اجتماعی، سیاسی و شغلی (چه عالم و چه عامی، چه قانون‌گذار و چه مجری، چه شهری و چه روستایی و...) نمی‌تواند رفتار تخلف‌آمیز خود را در امر عبور و مرور و استفاده از تسهیلات، تخلف محسوب ننماید(همان: ۲۵-۲۴).

## پیشگیری

بی‌گمان، هرگونه چاره‌اندیشی در جلوگیری از رخداد جرم، منطقی‌ترین رویکرد به شمار می‌رود، تا آنجا که به باور برخی، دستیابی به سیاست جنایی مؤثر، بستگی به قرار دادن تدابیر پیش‌گیرنده در درجه نخست دارد (اردبیلی، ۱۳۸۹: ۱۲۶).

مهم‌ترین راه‌کارهای پیشگیری از جرم عبارتند از:

الف: استفاده از مجازاتی که در ردیف تدابیر تأمینی - تربیتی جای دارند؛

ب: گونه خاص برخورد با مجرمان خطرناک؛

ج: برگرفتن شیوه‌های خاص اجرای کیفر.

## پیشگیری از جرم در اسلام

یکی از مسائل مورد بحث اسلامی که جزء فروع دین هم به شمار می‌رود، امر به معرف و نهی از منکر است. اسلام با این مسأله که در قرآن در آیه ۷۰ سوره توبه به آن اشاره شده‌است، گامی مهم در پیشگیری از وقوع جرم برمی‌دارد. همچنین سیاست‌های کیفری در شریعت اسلام به دو منظور دنبال می‌شود:

۱- پیشگیری از ارتکاب به گناه، از طریق هدایت افراد و ترساندن از روز جزاء،

تزکیه نفس، امر به معروف و...

۲- اعمال کیفر برای اجرای عدالت؛ نفی حالت خطرناک، دفع افراد فاسد

و... (نجفی ابرندآبادی، ۱۳۸۳: ۵۸۵).

## پیشگیری وضعی

وجود فرصت‌ها و مناسبت‌های ارتکاب جرم، همواره یکی از عوامل مهم در بروز بزهکاری است و بزهکار را در ارتکاب به عمل ترغیب می‌کند. تردیدی نیست هرچه افراد ضعف نفس بیشتری داشته‌باشند، در مقابل فرصت‌های ارتکاب بزه، آنگاه که منافع حاصله از جرم را سهل الوصول می‌بینند، دچار وسوسه بیشتری شده و زودتر به آستانه تحریک می‌رسند. از این منظر رویکرد پیشگیری وضعی، ناظر به اقدام قابل سنجش و ارزیابی مقابله با جرم و مجرم است. این اقدام از طریق اقدام مدیریت صحیح، دستکاری در محیط جرم و ادوات جرم، طراحی یا اعمال تغییر پایدار در محیط بلاواسطه که منجر به کاهش فرصت‌های جرم و افزایش خطرات جرم - که همواره در نظر مجرمان است-

حاصل می‌گردد(عبدی، ۱۳۸۳ : ۱۷). به طوری که پیشگیری وضعی را «اقدام پیشگیرانه معطوف به اوضاع و احوالی که ممکن است در آن وضع به وقوع بپیوندد»، تعریف کرده‌اند و هدف آن، اتخاذ تربیتی است که بهای ارتکاب عمل مجرمانه را برای مرتکب بیش از سود حاصل از آن گرداند؛ زیرا از نظر طرفداران پیشگیری وضعی، انسان موجودی حساب‌گر است و سود و زیان عملش را می‌سنجد. برای رسیدن به این هدف، روش‌های پیشگیرانه وضعی طبقه‌بندی شده‌است(جان، ۱۳۸۴ : ۱۵۸).

۱- روش‌هایی که تلاش برای ارتکاب جرم را افزایش می‌دهد؛

۲- فنونی که ارتکاب جرم را پر از خطر می‌کند؛

۳- وسایلی که جذابیت موضوع جرم را کاهش می‌دهد.

### پیشگیری عام

منظور از پیشگیری عام، استفاده از جنبه‌های ارعاب‌آمیز حقوق و مخصوصاً مجازات اسلامی است با این استدلال که ترس از دستگیری و مجازات، افراد را از ارتکاب به جرم منصرف می‌کند. بنابراین قانون‌گذار با جرم‌انگاری برخی رفتارها همچون سرقت و قاچاق و.....، تعیین مجازات برای مرتکبین این گونه اعمال و ترساندن افرادی که در صورت نبودن مجازات ممکن است برای ارتکاب جرم وسوسه شوند، از وقوع جرم پیشگیری می‌کند.

### پیشگیری خاص

منظور از پیشگیری کیفری خاص از جرم، پیشگیری از تکرار بزه توسط بزهکار است که به اصطلاح، مجرمینی که طبق قسمت دوم بند ۵ اصل ۱۵۶ قانون اساسی، از وظایف قوه قضاییه است، محقق می‌شود. همچنان که ماده ۳ آئین‌نامه سازمان زندان‌ها و اقدام تأمینی و تربیتی کشور مصوب ۲۰/۹/۸۴ از نگهداری محکومان در زندان، حرفه‌آموزی، بازپروری و بازسازی آنها (نجفی، ۱۳۹۰ : ۵۸۵).....؟؟

### پیشگیری و رویارویی با حالت خطرناک

به‌کار بسته‌شدن تدابیر تأمینی - تربیتی درباره گروهی خاص از بزهکاران، در آغاز به وسیله لمبرزو، فری و گاروفالو مطرح شد. دو کیفرشناس نخست، با پذیرش پایه مکتب تحقیقی در حقوق جزا، یعنی نبود آزادی اراده در مجرم، برای پوشش ناکارآمدی آن در



جرم‌زدایی گفتند که آموزه اخلاقی این مکتب کیفری، باید به مسئولیت اجتماعی آن تغییر یابد، آنگاه دفاع از جامعه و واکنش آن در برابر مجرم، بر پایه حالت خطرناک فرد، یعنی چیزی که گاروفالو آن را استعداد جنایی می‌نامد، استوار شود. این رویکرد در مراحل گوناگون خود دو جریان فکری را پشت سر گذاشت. آدولف پرینس و تارد که نخستین جریان فکری را تشکیل می‌دادند، بر دفاع جامعه از راه بازپروری اجتماعی و اصلاح مجرم پای می‌فشردند. فیلیپوگراماتیکا و مارک آنسل از پایه‌گذاران جریان دوم نیز، افزون بر پیگیری روش مزبور، خنثی و بی‌اثر کردن بزهکاران خطرناک را نیز دنبال می‌کردند (اردبیلی، ۱۳۸۹: ۱۲۷).

### پیشگیری و اجرای مجازات

برگرفتن شیوه‌های ویژه در به کار بستن کیفر، از دیگر راه‌کارهای پیشگیری از انجام جرم به شمار می‌رود و راه کلی آن، برانگیختن نیروی اندیشه بزهکار و سایرین در گیرودار این اجراست. افزون بر راه کلی یاد شده، در این زمینه می‌توان به موارد زیر نیز اشاره نمود: محکومیت‌های سلب آزادی بدون تعیین مدت، همراه کردن مجازات سلب آزادی با کیفرهای دیگر، مبارزه شدید با حبس‌های کوتاه مدت و ارفاق‌های افراطی محاکم، اجرای آشکار مجازات، گسترش اختیارات قاضی در بهره‌گیری از شیوه‌های ابتکاری اجرایی و محدود نکردن او در روش‌های ثابت و از پیش تعیین‌شده قانونی، آزادی مشروط، تعلیق مجازات و... (اردبیلی، ۱۳۸۹: ۱۲۹).

### سیاست جنایی تقنینی پیشگیری از جرائم رانندگی

اصطلاح سیاست جنایی که برای نخستین بار توسط آنسلم فون فوئر باخ، استاد المانی حقوق کیفری (حسینی، ۱۳۹۰: ۱)، «مجموعه شیوه‌های سرکوب‌گرانه‌ای است که دولت با استفاده از آنها علیه جرم واکنش می‌دهد»، تعریف شده بود، در اواخر قرن بیستم توسط استاد فرانسوی، خانم دلماس\_مرتی چنین تعریف شده: «مجموعه روش‌ها و آیین‌هایی که هیأت (پیکر) اجتماع با استفاده از آنها، پاسخ‌های مختلف به پدیده مجرمانه را سازمان می‌بخشد» (لازرژ، ۱۳۹۰: ۱۱). به گونه‌ای می‌توان سیاست جنایی را را سازماندهی عقلایی پاسخ‌های پیکره جامعه در مقابل پدیده جنایی تعریف کرد که مطابق این تعریف، ضروری است به عنوان مبانی کنترل پدیده جنایی این اصول را مدنظر قرار داد:

پاسخ‌دهی به پدیده جنایی، مستلزم دخالت کل جامعه است. به عبارت دیگر، باید تمام ارکان حاکمیت شامل سه قوه مقننه، مجریه و قضاییه با کمک تمام بخش‌های جامعه، در مقابل پدیده جنایی پاسخ‌های مناسب ارائه دهند.

سیاست جنایی را می‌توان شامل چهار مرحله دانست: مرحله اول سیاست جنایی تقنینی، مرحله دوم سیاست جنایی اجرایی، مرحله سوم سیاست جنایی قضایی و مرحله چهارم سیاست جنایی مشارکتی.

در مقابل سیاست کیفری، از معنای لغوی واژه‌های «سیاست» و «کیفر» دور نیفتاده و منعکس‌کننده تدابیر عمدتاً کیفری و سزادهنده است که برای پیگیری و سرکوبی «جرم» در یک جامعه اتخاذ شده‌است (احمدی، ۱۳۹۰: ۱۳).

سیاست کیفری در نتیجه پاسخ‌های کیفری، به عنوان یکی از ابزارهای سیاست جنایی هر کشوری در اولویت قرار دارد. این رویکرد سرکوب‌گرانه، در محدوده حقوق جزا و آیین دادرسی کیفری قرار می‌گیرد و با سازوکارهای تنبیهی به مبارزه با جرائم می‌پردازد. سیاست کیفری در واقع، مفهومی بسیار محدودتر از مفهوم سیاست جنایی دارد. در مقایسه این دو مفهوم، می‌توان تفاوت‌های زیر را استنباط کرد:

در سیاست کیفری وظیفه پاسخ‌دهی به پدیده مجرمانه محدود به دستگاه عدالت کیفری شامل؛ قانون‌گذار، پلیس، دادسرا، دادگاه و سازمان اجرای مجازات هاست، در حالی که در سیاست جنایی، علاوه بر دستگاه عدالت کیفری، دولت به عنوان قوه مجریه و قوه قانون‌گذاری نیز وظیفه پاسخ‌دهی در قبال پدیده مجرمانه را بر عهده دارند. در سیاست کیفری، هیچ نقشی برای جامعه در کنترل جرائم پیش‌بینی نشده است، در حالی که در سیاست جنایی جامعه نقش مهمی در کنترل جرم دارد.

در سیاست کیفری پاسخ به جرم محدود به مرحله بعد از وقوع جرم است و پیشگیری در آن جایگاهی ندارد، در حالی که در سیاست جنایی پاسخ علاوه بر مرحله بعد از وقوع جرم، شامل مرحله قبل از وقوع جرم و پیشگیری نیز می‌شود (احمدی، ۱۳۹۰: ۱۳).

پاسخ به جرم در سیاست کیفری محدود به مجازات است، در حالی که در سیاست جنایی انواع تدابیر غیرکیفری نیز مورد نظر می‌باشد، چنانچه ملاحظه می‌شود، تفاوت‌های زیادی بین دو مفهوم سیاست جنایی و سیاست کیفری وجود دارد. گرچه هر دو مفهوم اشاره به لزوم عقلانیت و برنامه‌ریزی و هدفمندی در کنترل جرائم دارند اما در سیاست کیفری در یک قلمرو محدود و در چارچوب نظام کیفری، سهمی در هدفمند

کردن نظام کیفری برای کنترل جرائم از طریق مجازات‌ها دارد. بنابراین در ابتدا اصطلاح، سیاست جنایی مترادف با سیاست کیفری بود اما با گذشت زمان مفهوم سیاست جنایی وسیع شد و سیاست کیفری به عنوان جزئی از سیاست جنایی مطرح شد. در نهایت سیاست جنایی، مجموعه تدابیر متنوع کیفری و غیر کیفری است که دولت و جامعه مدنی به طور مستقل یا با مشارکت یکدیگر، در برخورد با جرم و انحراف در پیش می‌گیرند (اکرامی، ۱۳۸۹: ۲۳).

### جنایات‌های ناشی از تقصیر در رانندگی

هرچند مقنن در مواد ۷۱۴ لغایت ۷۱۷ قانون مجازات اسلامی به شرح قتل و سایر صدمات غیر عمد ناشی از تقصیر در رانندگی پرداخته‌است اما این بدان معنا نیست که ارتکاب سایر انواع جنایات (عمد، شبه عمد و خطای محض)، از طریق رانندگی منتفی است. اختصاص مواد فوق به جنایات‌های غیر عمدی، به دلیل آن است که اکثر قریب به اتفاق سوانح رانندگی به صورت غیر عمدی واقع می‌شود.

جرائم مذکور در مواد ۷۱۴ لغایت ۷۱۷ ق.م.ا کتاب پنجم، همگی از نوع جنایت‌های غیر عمدی هستند که از قتل آغاز و به صدمه بدنی خفیف خاتمه می‌یابد. ارکان همه جنایات‌های مذکور یکسان‌اند، تفاوت آنها در نتایج مجرمانه و مجازات مقرر است. مقنن در ماده ۷۱۴ که اختصاص به قتل غیر عمدی دارد، به طور کامل به شرح ارکان مورد نظر پرداخته و در مواد بعدی، با درج جمله «هرگاه یکی از جهات مذکور در ماده (۷۱۴)»، از تکرار مصادیق تقصیر و وسایل خودداری کرده‌است. ما نیز به تبعیت از مقنن به توضیح ماده ۷۱۴ اکتفا می‌کنیم و در رابطه با مواد بعدی، فقط به ویژگی‌های آنها، نتایج مجرمانه و مجازات آنها که با ماده اخیر متفاوت است، خواهیم پرداخت.

### قتل غیر عمد موضوع ماده ۷۱۴

ماده ۷۱۴: «هرگاه بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده (اعم از وسائط نقلیه زمینی یا آبی یا هوایی) یا متصدی وسیله موتوری، منتهی به قتل غیر عمد شود، مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیاء دم محکوم می‌شود». البته در قانون مجازات اسلامی در

تبصره ۱۴۵ قانون مجازات اسلامی، عدم مهارت و عدم رعایت نظامات دولتی در قالب بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی در زیرشاخه‌های آن قرار می‌گیرد.

### جرایم رانندگی

- رانندگی بدون پروانه؛
  - ماده ۷۲۳ قانون مجازات؛
  - قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی؛
  - آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی؛
  - رانندگی در حالت مستی و استفاده از مواد روان‌گردان؛
  - بند ۷۱۸ قانون مجازات؛
  - بند ماده ۱۰ قانون رسیدگی به تخلفات؛
  - دستکاری پلاک خودروها؛
  - ماده ۷۲۰ قانون مجازات؛
  - ماده ۳۰ قانون رسیدگی به تخلفات؛
  - موارد تخفیف مجازات؛
  - ماده ۷۱۹ قانون تخلفات،
- از جمله جرایم رانندگی است.

### روش‌شناسی تحقیق

پژوهش حاضر از لحاظ هدف «کاربردی» و از نظر روش مطالعه، «توصیفی-تحلیلی» است. جمع‌آوری اطلاعات و داده‌ها به دو صورت «اسنادی و پیمایشی (پرسش‌نامه)» انجام پذیرفته است. شکل‌گیری متغیرهای مورد بررسی و طراحی پرسش‌نامه، بر اساس مطالعه و بررسی سوابق نظری مرتبط است. جامعه آماری پژوهش، رانندگان استان است که تعداد ۱۰۰ نفر از آنها به صورت تصادفی انتخاب شده‌اند. طبقه‌بندی و ارزش‌دهی شاخص‌ها با استفاده از طیف پنج‌گزینه‌ای لیکرت صورت گرفته است. به منظور ارزیابی روایی ابزار پرسش‌نامه از روش ارزیابی صوری استفاده شد و روایی گویه‌های پرسش‌نامه، به وسیله تعدادی از کارشناسان و اعضای هیأت علمی دانشگاه مورد تأیید قرار گرفت. برای بررسی پایایی ۲ ابزار تحقیق نیز، از روش انجام پیش‌آزمون و ضریب آلفای

---

۱-Validity

۲-Reliability

کرونیباخ استفاده شد. ضریب آلفای کرونیباخ برای مجموع شاخص‌های پرسش‌نامه برابر ۰/۷۳۸ محاسبه شد که نشان‌دهنده پایایی مناسب و قابل قبول ابزار پرسش‌نامه است. داده‌های گردآوری شده از طریق پرسش‌نامه، با استفاده از روش‌های تحلیل آماری چون تحلیل مسیر و همبستگی پیرسون در محیط نرم‌افزار رایانه‌ای SPSS مورد تحلیل و بررسی قرار گرفت.

### متغیرهای مورد بررسی در قالب یک مدل مفهومی و شرح چگونگی بررسی و اندازه‌گیری متغیرها:

متغیرهای مستقل	وضعیت معنی‌داری رابطه	جهت رابطه
مشارکت اجتماعی	معنی‌دار	معکوس
مسئولیت‌پذیری اجتماعی	معنی‌دار	معکوس
قانون‌مداری	غیرمعنی‌دار	-
فرهنگ شهروندی	معنی‌دار	معکوس
اعتماد اجتماعی تعمیم‌یافته	غیرمعنی‌دار	-
اعتماد اجتماعی نهادی	غیرمعنی‌دار	-
اعتماد اجتماعی (کل)	غیرمعنی‌دار	-
محل سکونت	معنی‌دار	گرایش
روستائیان بیشتر		

### توصیف شاخص‌های جمعیت‌شناختی

سن از مهم‌ترین مشخصات جمعیت‌شناختی هر جامعه‌ای است. بنابراین این مشخصه در این تحقیق، به عنوان اولین مشخصه مورد بررسی قرار گرفت. در مجموع میانگین سنی پاسخ‌گویان ۳۳/۲۹ سال و دارای انحراف معیار متناظر ۹/۵۴ می‌باشد (جدول ۱).

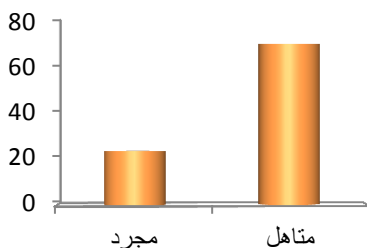
جدول ۱- توصیف سن آزمودنی‌ها

گونه	میانگین	انحراف معیار
سن	۳۳/۲۹	۹/۵۴

در ادامه جدول ۲ تحلیل‌های مربوط به وضعیت تأهل را نشان می‌دهد. نمودارهای مربوط نشان دادند که ۳۶ درصد مجرد و ۶۴ درصد متأهل بودند. این نتایج نشان داد تعداد افراد متأهل بیشتر از افراد مجرد است.

جدول ۲- فراوانی و درصد فراوانی تأهل آزمودنی‌ها

متغیر	سطح متغیر	فراوانی	درصد
وضعیت تأهل	مجرد	۲۳	۲۴/۷
	متأهل	۶۹	۷۴/۲
	اعلام نشده	۱	۱/۱
	جمع	۹۳	۱۰۰

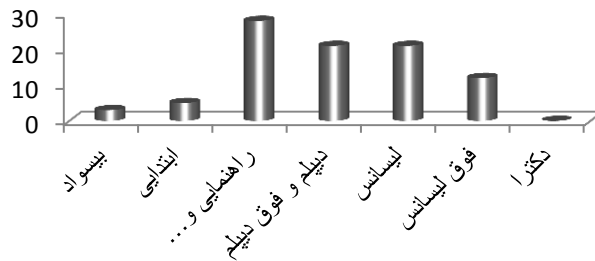


نمودار وضعیت تأهل آزمودنی‌ها

در این تحقیق نتایج نشان داد، تنها سه نفر (۳/۲ درصد) از آزمودنی‌ها بی‌سواد هستند، این گروه کمترین فراوانی را در بر می‌گیرند. افرادی که دارای توان خواندن و نوشتن و ابتدایی هستند ۵ نفر (۵/۴ درصد) است. سطح تحصیلات راهنمایی و زیردیپلم ۲۸ نفر (۳۰/۱ درصد) که بیشترین فراوانی را داشت، سطح تحصیلات دیپلم و فوق دیپلم ۲۱ نفر (۲۲/۶ درصد). ۲۱ نفر (۲۲/۶ درصد) دارای مدرک لیسانس که این سطح تحصیلات به همراه سطح تحصیلات دیپلم و فوق دیپلم فراوانی برابری داشتند، ۱۲ نفر (۱۲/۹ درصد) دارای مدرک فوق لیسانس بودند. هیچ‌کدام از پاسخ‌گویان به سؤالات پرسش‌نامه دارای مدرک دکترا و بالاتر نبودند.

جدول ۳- فراوانی و درصد فراوانی نوع جرم آزمودنی‌ها

متغیر	سطح متغیر	فراوانی	درصد
سطح تحصیلات	بی‌سواد	۳	۳/۲
	ابتدایی	۵	۵/۴
	زیر دیپلم	۲۸	۳۰/۱
	دیپلم و فوق دیپلم	۲۱	۲۲/۶
	لیسانس	۲۱	۲۲/۶
	فوق لیسانس	۱۲	۱۲/۹
	دکترا	۰	۰
	اعلام نشده	۳	۳/۲
	جمع	۹۳	۱۰۰



نمودار تحصیلات آزمودنی‌ها

یافته‌های جدول زیر حاکی از آن است که ۶۳ نفر (۶۳ درصد) از آزمودنی‌ها شاغل‌اند. بنابراین بیشترین فراوانی وضعیت شغلی مربوط به افراد شاغل است. ۲۸ نفر (۲۸ درصد) بیکار، ۵ نفر (۵ درصد) بازنشسته و از کار افتاده، ۲ نفر (۲ درصد) دانشجو و ۲ نفر (۲ درصد) سایر می‌باشند. بنابراین کمترین فراوانی متعلق به دو گروه دانشجو و سایر می‌باشد.

## توصیف گویه‌های تحقیق

نتایج این تحقیق نشان داد در همه گویه‌های این تحقیق بیشترین میانگین، میانگین متعلق به گویه «حضور پلیس تا چه اندازه در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات مؤثر است؟» می‌باشد. میانگین این گویه ۴/۵۵ است.

همچنین نتایج این تحقیق نشان داد کمترین میانگین نیز متعلق به گویه «دانشگاه و مراکز عالی تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟» و گویه «نقش شهرداری‌ها در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات در معابر درون شهری چقدر مؤثر است؟»، هر کدام با میانگین ۳/۷۹ است. بنابراین، نتایج نشان داد حضور پلیس مهمترین عامل در کاهش تخلفات رانندگی است.

### جدول ۴- گویه‌های تحقیق در متغیر های وابسته تحقیق

گروه‌ها	میانگین	انحراف معیار
حضور پلیس تا چه اندازه در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات مؤثر است؟	۴/۵۵	۰/۷۳
اعمال قانون پلیس تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟	۴/۱۵	۰/۹۷
نوع اعمال قانون تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟	۴/۰۳	۰/۹۲
نقش پلیس در برخورد با با جرم دستکاری پلاک ماشین تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟	۴/۳۱	۰/۹۱
میزان اثربخشی گشت پیاده تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟	۴/۱۵	۰/۹۲
ضبط گواهینامه تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟	۴/۲۶	۰/۹
نقش چراغ گردان پلیس تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟	۳/۸۷	۱/۱۵
حضور پلیس در ورودی و خروجی شهر تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟	۴/۲۸	۰/۸۴
نقش ایستگاه‌های پلیس در معابر برون شهر و درون شهری، تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟	۴/۲۳	۰/۹۲
فرهنگ ترافیک تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟	۴/۲	۰/۹۱
صدا و سیما تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟	۳/۹۲	۱/۱۱
نشریات محلی تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟	۳/۹۴	۱/۰۰
آموزش و پرورش تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟	۳/۸۷	۰/۹۵
دانشگاه و مراکز عالی تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟	۳/۷۹	۱/۰۸



		تصادفات مؤثر است؟
۰/۹۳	۴/۱۱	نمره منفی تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۰/۸۲	۴/۴۱	کنترل نا محسوس تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۱/۰۷	۳/۹۳	افزایش هزینه‌ها تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۰/۷۷	۴/۴۲	تابلو علائم تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۰/۸۵	۴/۲۶	خط کشی برای عبور مرور عابر پیاده تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۱/۱۴	۳/۷۹	نقش شهرداری‌ها در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات در معابر درون شهری چقدر مؤثر است؟
۰/۹۵	۴/۰۲	نقش اداره راه در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات در معابر بیرون شهری چقدر مؤثر است؟
۱/۰۳	۳/۹۵	پایگاه‌های امدادی تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۰/۸۲	۴/۲۷	متناسب‌سازی معابر و گذرگاه‌ها و خیابان‌ها تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۰/۷۵	۴/۳۵	پلیس در استفاده از چراغ گردان تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۰/۸۵	۳/۴	رفع نقاط حادثه‌خیز تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۰/۸۳	۴/۴۳	نقش روشنایی تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۰/۸۵	۴/۲۴	نقش شهروندان تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۱/۰۵	۴/۰۳	جریمه رانندگان فاقد گواهینامه توسط شورای حل اختلاف تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۰/۷۸	۴/۲۸	نصب پل هوایی عابر پیاده تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۰/۸۹	۴/۴۲	شخصیت روانی رانندگان تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۰/۸۵	۴/۲۱	ایجاد اختلالات شخصیتی تا چه میزان در کاهش جرائم و... مؤثر است؟
۰/۸۱	۴/۳۹	ایجاد شبکه‌های بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۰/۹۴	۴/۱۹	استفاده از سیاست‌های تشویقی از طرف پلیس و شرکت‌های بیمه تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و... مؤثر است؟
۰/۸۱	۴/۴۲	تجربیات رانندگی تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟
۰/۸۰	۴/۴۶	میزان جریمه رانندگان مست یا استفاده‌کنندگان مواد مخدر و روان گردان

تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات و تصادفات مؤثر است؟		
شخصیت ناسالم و افسرده تا چه میزان در کاهش جرائم رانندگی و تخلفات	۴/۴	۰/۸۱
و تصادفات مؤثر است؟		

## آمار استنباطی

برای رسیدن به اهداف تعیین شده، علاوه بر آمارهای توصیفی (میانگین و انحراف معیار) از آمارهای استنباطی نظیر آزمون همبستگی پیرسون بین متغیرهای مستقل با متغیر وابسته (رعایت قوانین راهور) استفاده شد. همچنین برای توصیف میزان همبستگی بین متغیرها از الگوی دیویس (۱۹۷۱) استفاده شد. بر اساس این الگو میزان همبستگی به صورت زیر توصیف می‌شوند (کریمی، ۱۳۹۱).

$$۰/۰۹ - ۰/۰۱ = \text{همبستگی جزئی}$$

$$۰/۲۹ - ۰/۱ = \text{همبستگی پایین}$$

$$۰/۴۹ - ۰/۳ = \text{همبستگی متوسط}$$

$$۰/۶۹ - ۰/۵ = \text{همبستگی بالا}$$

$$۰/۹۹ - ۰/۷ = \text{همبستگی خیلی بالا}$$

## همبستگی کامل

**بین نگرش پلیس راهور در برقراری ارتباط با مردم و رعایت قوانین راهور از سوی رانندگان رابطه وجود دارد.**

به منظور تعیین رابطه بین متغیر نگرش پلیس راهور و رعایت قوانین راهور از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شد. همان‌گونه که جدول ۴-۹ نشان می‌دهد، ارتباط نگرش پلیس راهور با رعایت قوانین راهور، در سطح ۹۹ درصد معنی‌دار است، این نتیجه با توجه به سطح معنی‌داری به دست آمده است. همچنین با توجه به علامت ضریب همبستگی پیرسون این‌گونه برمی‌آید که یک رابطه مستقیم بین دو متغیر وجود دارد ( $r = 0/842$  و  $p = 0/0001$ ). همچنین این همبستگی در سطح خیلی بالایی ارزیابی گردید. این نتایج نشان می‌دهد با تغییر در نمره نگرش پلیس راهور، میزان رعایت قوانین راهور تغییر خواهد کرد. به‌گونه‌ای که با افزایش نمره نگرش پلیس راهور، میزان رعایت قوانین راهور نیز افزایش خواهد یافت. بنابراین فرضیه اول این تحقیق مبنی بر وجود رابطه معنی‌دار بین نگرش پلیس راهور و میزان رعایت قوانین راهور، تأیید می‌گردد.

### جدول ۵ - همبستگی نگرش پلیس با رعایت قوانین راهور

متغیر	ضریب همبستگی (r)	سطح معنی داری (p)	توصیف همبستگی
نگرش پلیس	۰/۸۴۲	۰/۰۰۰۱	خیلی بالا

منبع: یافته‌های پژوهش : معنی داری در سطح ۰/۰۰۰۱ : معنی داری در سطح ۰/۰۰۰۱ ، NS: عدم معنی داری

### بین اعمال قانون توسط پلیس و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی و کاهش جرائم و تخلفات رانندگی رابطه معنادار وجود دارد.

به منظور تعیین رابطه بین متغیر اعمال قانون توسط پلیس و رعایت قوانین راهور از ضریب همبستگی پیرسون استفاده شد. همان‌گونه که جدول ۵ نشان می‌دهد، ارتباط اعمال قانون توسط پلیس با رعایت قوانین راهور، در سطح ۰/۰۰۰۱ درصد معنی دار است، این نتیجه با توجه به سطح معنی داری به دست آمده است. همچنین با توجه به علامت ضریب همبستگی پیرسون، این‌گونه برمی‌آید که یک رابطه مستقیم بین دو متغیر وجود دارد ( $r = 0/842$  و  $p = 0/0001$ ). همچنین این همبستگی در سطح خیلی بالایی ارزیابی گردید. این نتایج نشان می‌دهد که با تغییر در نمره اعمال قانون توسط پلیس، میزان رعایت قوانین راهور تغییر خواهد کرد. به‌گونه‌ای که با افزایش نمره اعمال قانون توسط پلیس، میزان رعایت قوانین راهور نیز افزایش خواهد یافت. فرضیه این تحقیق مبنی بر وجود رابطه معنی دار بین اعمال قانون توسط پلیس و میزان رعایت قوانین راهور تأیید می‌گردد.

### جدول ۶ - همبستگی اعمال قانون توسط پلیس با رعایت قوانین راهور

متغیر	ضریب همبستگی (r)	سطح معنی داری (p)	توصیف همبستگی
اعمال قانون	۰/۸۱۲**	۰/۰۰۰۱	خیلی بالا

منبع: یافته‌های پژوهش : معنی داری در سطح ۰/۰۰۰۱ : معنی داری در سطح ۰/۰۰۰۱ ، NS: عدم معنی داری

### بررسی تأثیر متغیرهای مستقل بر رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی

به منظور تبیین سازه‌های اثرگذار بر رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در استان کهگیلویه و بویراحمد از تحلیل رگرسیونی چندگانه به روش هم‌زمان (Enter) بهره گرفته شده است. جدول زیر اطلاعات مربوط به این تجزیه و تحلیل را نشان می‌دهد.

همان گونه که جدول زیر نشان می‌دهد، متغیرهای مستقل عبارتند از: نگرش پلیس راهور در ارتباط با مردم (X1) و اعمال قانون توسط پلیس (X2)

جدول ۷ - نتایج تحلیل رگرسیون چندگانه

متغیر	B	Beta	t	P
عدد ثابت	-۵/۶۹	-	-۲/۲۰۰	۰/۰۳۲
نگرش پلیس	۵/۲۰۷	۰/۵۱۰	۶/۲۴۵	۰/۰۰۰۱
اعمال قانون	۳/۹۷۶	۰/۴۶۸	۵/۷۳۰	۰/۰۰۰۱
; ۱۲۱/۸۲۴ F =		; ۰/۰۰۰۱ Sig =		
; ۰/۹۰۳ R =		; ۰/۸۱۶ R <sup>2</sup> =		۰/۸۰۹ R <sup>2</sup> Adjust =

منبع: یافته‌های پژوهش

متغیر وابسته تحقیق، رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی می‌باشد. مقدار F محاسبه شده در سطح ۹۹ درصد ( $\text{sig} = ۰/۰۰۰۱$  و  $F = ۱۲۱/۸۲۴$ ) نشان‌دهنده معنی‌دار بودن مدل رگرسیون می‌باشد. در این مدل به ترتیب، نگرش پلیس (X1) و اعمال قانون توسط پلیس (X2) اثرگذار در پیش‌بینی رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی می‌باشد و همچنین نگرش پلیس بیشترین سهم را در میزان تغییرات متغیر وابسته (رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی) دارد.

به منظور برآورد تخمین، با توجه به اطلاعات به دست آمده و معنی‌دار بودن مدل نهایی رگرسیون چندگانه در این پژوهش (جدول بالا)، با معادله ذیل می‌توان رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در استان کهگیلویه و بویراحمد را تخمین زد:

$$Y = ۰/۹۷۵ + ۱ X_{۵/۲۰۷} + ۲ X_{۳/۹۷۶}$$

مقادیر مثبت ضریب رگرسیونی در این معادله نشان می‌دهد که با افزایش میزان متغیرهای مستقل نگرش پلیس و اعمال قانون توسط پلیس، متغیر وابسته نیز افزایش خواهد یافت. همچنین نتایج جدول ۷ نشان می‌دهد که متغیرهای پیش‌بین ۸۱/۶ درصد ( $R^2 = ۰/۸۱۶$ ) از میزان نوسانات متغیر ملاک (رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی) را پیش‌بینی می‌کند. از طرفی، بررسی ضرایب رگرسیون استاندارد شده (بتا) نشان می‌دهد که متغیر نگرش پلیس، به ارتباط با مردم نسبت به متغیرها اعمال قانون توسط پلیس، سهم و تأثیر بیشتری در پیش‌بینی متغیر وابسته داشته است.

## نتیجه‌گیری

نتایج پژوهش حاکی از آن است که رابطه بین نگرش پلیس راهور به ارتباط با مردم و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در سطح ۹۹ درصد معنی‌دار است. بنابراین نتایج این فرضیه نشان می‌دهد، افزایش نگرش پلیس راهور به ارتباط با مردم، باعث افزایش نگرش پلیس راهور به ارتباط با مردم در استان کهگیلویه و بویراحمد خواهد شد. بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار می‌گیرد. نتایج پژوهش حاکی از آن است که رابطه بین اعمال قانون توسط پلیس و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در سطح ۹۹ درصد معنی‌دار است. بنابراین نتایج این فرضیه نشان می‌دهد، افزایش اعمال قانون توسط پلیس باعث افزایش رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در استان کهگیلویه و بویراحمد خواهد شد. بنابراین این فرضیه مورد تأیید قرار می‌گیرد.

نتایج رگرسیون چندگانه نشان می‌دهد که با افزایش میزان متغیرهای مستقل نگرش پلیس و اعمال قانون توسط پلیس، متغیر وابسته (رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی) نیز افزایش خواهد یافت. نتیجه این آزمون به میزان زیادی تأییدکننده نتایج فرضیات تحقیق است که با همبستگی پیرسون انجام گرفته است. پس می‌توان ادعا داشت که نگرش پلیس و اعمال قانون بر روی رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در استان کهگیلویه و بویراحمد اثرگذار است. همچنین نتایج نشان داد در پیش‌بینی رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در استان کهگیلویه و بویراحمد، نگرش پلیس مهمتر از اعمال قانون است. نتایج این تحقیق نشان داد در بین متغیرهای مستقل تنها نگرش پلیس و اعمال قانون توسط پلیس و رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه وجود دارد و در سطح ۹۹٪ دارای ارتباط مثبت و معنی‌داری است. نتایج رگرسیون خطی در ادامه نشان داد تنها عامل پیش‌بینی‌کننده رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی در استان کهگیلویه و بویراحمد، هر دو متغیر می‌باشد. بنابراین هر دو فرضیه این تحقیق مورد تأیید قرار گردید.

## پیشنهادات

- آموزش فرهنگ ترافیک در ایجاد فرهنگ صحیح رانندگی و یاد دادن قوانین رانندگی، آموزش همیاران پلیس و پلیس‌یاران جوان با مراجعه به مدارس و استفاده از رسانه‌ها و روزنامه‌ها و مجلات؛

- ایجاد زیرساخت‌ها، مکان‌یابی صحیح پارکینگ، ایجاد سرعت‌گیرهای مناسب  
 تابلوها و چراغ‌های راهنما در مکان‌های مناسب آنها به وسیله مهندسی ترافیک  
 شهری؛  
 - استفاده پلیس از فنون روز کنترل ترافیک و دوربین‌های ثبت جرائم رانندگی و  
 شناسایی پیک ترافیک شهرها، با استفاده از مأموران با تجربه و آموزش‌دیده  
 کنترل ترافیک

#### منابع

- ۱) احمدی، حبیب، (۱۳۸۲)، روانشناسی اجتماعی، انتشارات دانشگاه شیراز.
- ۲) اردبیلی، محمدعلی، (۱۳۷۹)، حقوق جزای عمومی، انتشارات میزان.
- ۳) ..... (۱۳۸۶)، حقوق جزای عمومی، تهران: نشر میزان.
- ۴) ..... (۱۳۸۸)، حقوق جزای عمومی، تهران.
- ۵) اکرامی، الهام، (۱۳۸۹)، «سیاست جنایی اسلام: سزادهی یا بازپروری»، نشریه تعالی حقوق، شماره ششم، ص ۲۳.
- ۶) جان، کاتینگهام، (بهار ۱۳۸۴)، «فلسفه مجازات»، مترجمان: ابراهیم باطنی و محمد برهانی، فصل‌نامه فقه و حقوق، سال اول، شماره ۴.
- ۷) حسینی، سیدمحمد، (۱۳۹۰)، سیاست جنایی در اسلام و در جمهوری اسلامی ایران، تهران: انتشارات سمت.
- ۸) خسروشاهی، قدرت الله، (۱۳۷۴)، فلسفه قصاص از دیدگاه اسلام، انتشارات دفتر تبلیغات اسلامی.
- ۹) زراعت، عباس، (۱۳۸۳)، «قتل فرزند توسط مادر در فقه شیعه»، بازتاب اندیشه، از سایت مگ‌ایران.
- ۱۰) شامبیانی، هوشنگ، (۱۳۷۱)، حقوق جزای عمومی، چاپ دوازدهم، تهران: نشر ژوبین.
- ۱۱) ..... (۱۳۷۱)، حقوق جزای عمومی، تهران: پازنک.
- ۱۲) عظیم‌زاده، شادی، (۱۳۹۲)، کمک حافظه جزای اختصاصی، دوراندیشان.
- ۱۳) فتحعلی‌پور، عطاءاله، (۱۳۶۷)، مسئولیت جزایی و مدنی ناشی از تصادفات رانندگی.
- ۱۴) گلدوزیان، ایرج، (۱۳۷۸)، حقوق جزای اختصاصی، چ ششم، تهران: مؤسسه انتشارات جهاد دانشگاهی (ماجلد).
- ۱۵) ..... (۱۳۸۲)، حقوق جزای عمومی. چاپ یازدهم، انتشارات میزان.
- ۱۶) ..... (۱۳۸۷)، قانون مجازات اسلامی، انتشارات مجد.
- ۱۷) لازرژ، کریستین، (۱۳۷۵)، سیاست جنایی، ترجمه دکتر حسین برن‌آبادی، نشر یلدا.
- ۱۸) موسوی خمینی، امام روح‌الله، (۱۳۹۰ق)، تحریر الوسیله، مکتبه‌العلمیه‌الاسلامیه.
- ۱۹) نجفی‌ابرن‌آبادی، علی حسین، (۱۳۸۱)، «بزهکاری و شرایط اقتصادی»، مجله تحقیقات حقوقی.

- ۲۰) ..... (۱۳۸۳)، پیشگیری عادلانه از جرم، مندرج در علوم جنایی، تهران: سمت.
- ۲۱) ..... (۱۳۸۲)، زندان درمانگاه بزه‌کاری و بزه‌کاران، چاپ پنجم.
- ۲۲) ولیدی، محمدصالح، (۱۳۷۲)، حقوق جزای عمومی، تهران: مرکز نشر داد.