دانش

فیزیک روشنگر جهان ۲۸

دانش

متولد ماه مه ۲۸

خانه

قاب آینه‌ای کهنه‌نما ۲۹

جامعه

موفقیت در امتحان ۳۰

مروری بر طرح کاهش تلفات جاده‌ای ایران

زمزمه‌های یک شکست

مهدی افروزمنش

گروه اجتماعی: الان چند ماهی می‌شود که از داداش سیا و سایر دوستانش خبری نیست. خدا می‌داند چه بلایی بر سرشان آمده است؛ در مسافرت به‌سر می‌برند، به دلیل تخلفات گسترده رانندگی ماشین‌شان توقیف شده یا مثل بعضی بازیکنان تیم ملی فوتبال پس از به شهرت رسیدن دیگر نیازی به حضور نمی‌بینند و طاقچه بالا می‌گذارند. شاید هم براساس آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی ماموران نیروی انتظامی به دلیل بلند بودن صدای ضبط‌شان یا استفاده از بوق‌های غیراستاندارد توقیفشان کرده‌اند. این امکان هم هست که چون آخرین تصویری که از آنها دیدیم خودروشان در خیابان آتش گرفت و این‌بار کسی به دادشان نرسیده است. هرچه هست به‌نظر می‌رسد از زمان غیبتشان میزان تلفات حوادث رانندگی کشور نیز مجدداً سیر صعودی گرفته است. فرمانده نیروی انتظامی در این‌باره می‌گوید: «تصادفات رانندگی در دوماهه اول امسال در کشور سه درصد افزایش تلفات داشته است» و معاون راهنمایی و رانندگی او اعلام کرده است «با روند فعلی در ۱۵ سال آینده ۶۰ هزار کشته در تصادفات رانندگی خواهیم داشت.»

البته همزمان اظهارات این دو فرمانده عالی‌رتبه پلیس کشور، امیرمحمد کاظمی‌فر مدیرکل پزشکی قانونی استان مرکزی نیز از افزایش ۳۱ درصد آمار فوتی‌های ناشی از تصادفات رانندگی در این استان خبر داد. همچنان که از آذربایجان شرقی و به نقل از مدیرکل پزشکی قانونی آنجا نیز خبر می‌رسد مرگ و میر ناشی از تصادفات رانندگی ۲۶ درصد رشد داشته است. فرمانده پلیس راه گیلان هم اعلام می‌کند آمار تصادفات عابران پیاده این استان در اردیبهشت ماه سال جاری ۳۳/۳ درصد رشد نسبت به مدت مشابه سال قبل داشته است و همه این آمارها چنان است که سردار رویانیان معاون راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی را به بیان این نکته وامی‌دارد که منتظر رشد ۱۰ تا ۱۵ درصدی تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در هر سال باشیم. او این آینده تلخ را تداوم روندی می‌داند که هم‌اکنون حاکم است. افزایش خودروها، رانندگان جدید و رشد سفرها در مقابل بی‌توجهی به زیرساخت‌هایی چون توسعه راه‌ها، معابر و ایمنی آنها و همچنین فرهنگ صحیح رانندگی و ایمنی خودروها آنچنان که دیگر در جاده‌های کشور برای هیچ‌کس؛ مسافر، راننده و حتی پلیس امنیتی وجود نداشته باشد.

سردار رویانیان ادامه می‌دهد: «تا موقعی که مردم، خودروسازان و دولت هزینه لازم را برای ایمنی خودروها از جمله تجهیز ترمز (ای‌بی‌اس)، ایربک (کیسه‌هوایی) و کمربند ایمنی اختصاص ندهند و خارج کردن خودروهای فرسوده در کشور به اجرا درنیاید ما باید همچنان شاهد آمار تلفات جاده‌ای باشیم» و «تا هنگامی که دولت و به‌خصوص وزارت راه و ترابری به امر رفع کردن گره‌های حادثه‌خیز و توسعه راه‌ها و ایمنی راه‌ها به صورت جدی و به عبارتی درصدد انقلاب راهسازی در جاده‌ها نباشد نمی‌توانیم انتظار کاهش تصادفات را داشته باشیم.» انتظاری هم وجود ندارد چون در تمام کشورهای موفق دنیا برای مهار و کاهش تلفات رانندگی ابتدا به یک عزم و اراده جمعی و ملی دست یافتند، موضوع را در بالاترین سطح سرپرستی کشور دنبال کرده و سپس به فرهنگ‌سازی، استانداردسازی و تجهیز پلیس و نیروهای امداد و مراکز درمانی پرداختند. حال آنکه به گفته معاون نیروی انتظامی «ما به مرحله انسجام ملی و سرمایه‌گذاری نرسیده‌ایم تا بحران مرگ و میر حوادث رانندگی در کشور از بین برود». بنابراین می‌توان هم‌صدا با معاون عمرانی استاندار لرستان اعلام کرد «شعار کاهش تصادفات، محقق نمی‌شود».

■ شعار کاهش تصادف

سال‌هایی بود که معادل تلفات ۸ ساله جنگ با عراق، تصادفات رانندگی قربانی می‌گرفتند و چندین برابر آن مجروح و مصدوم. تعداد تصادفات در آستانه نیم میلیون در سال قرار داشتند که فقط در سال ۱۳۸۲، جاده‌ها بیست و پنج هزار و ۳۵۵ نفر را به کام مرگ فرستادند. در همین سال مطابق آمارهای شورای عالی ترافیک راه‌های کشور ۴۴۵ هزار و ۳۴۰ نفر دیگر مجروح و مصدوم شدند تا مسئولان با مشاهده رشد ۱۶ درصدی به صرافت یافتن چاره‌ای بیفتند. جمع ده‌ساله تلفات رانندگی نیز از رقم ۱۶۸ هزار نفر گذر کرده بود.

این موضوع آنچنان بود که تنها در سه‌ماهه اول سال ۱۳۸۳ تعداد مصدومان به دوازده هزار نفر و کشته‌شدگان به شش هزار و ۶۰۳ نفر رسید که از این میزان ۶۳/۳ درصد آنها در تصادفات برون‌شهری، ۲۹/۱ درصد در تصادفات شهری و مابقی در راه‌های روستایی جان خود را از دست داده بودند. این ارقام مصادف بود با ۳۸ کشته به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت کشور و ۴/۶ کشته نسبت به هر ۱۰۰ تصادف در ایران، تعداد کشته‌شدگان به ازای هر ده هزار وسیله نقلیه نیز ۲۹ نفر بود. حال آنکه نزدیک‌ترین کشور به این فاجعه انسانی کشور جهان سومی اندونزی بود با ۱۲/۵ نفر به ازای هر ده هزار وسیله نقلیه. تایلند با ۱۱/۱، هنگ‌کنگ با ۷، مالزی با ۵/۵، فیلیپین با ۵/۳، تایوان با ۲/۱، استرالیا با ۱/۸ و ژاپن با ۱/۴ نفر در رتبه‌های بعدی قرار داشتند که مقایسه همین آمارها عمق فاجعه را بیشتر نمایان می‌ساخت. بدتر از این مقایسه آماری، نرخ رشدی بود که اگر در خلال سال‌های ۸۰ تا ۸۲ برای ایران ۵۵ درصد محاسبه شده بود در کشورهای دیگر حتی به ۱۸ درصد رشد منفی می‌رسید. ترکیه با ۱۳، کره جنوبی با ۲/۲، هنگ‌کنگ با ۱/۴، هند با ۱/۲، دانمارک منفی ۷، انگلستان منفی ۱۶ و فرانسه منفی ۱۷ اینگونه به فاجعه در حال وقوع ایران عمق می‌بخشیدند.

در همین شرایط در یک صبح تابستانی سال ۱۳۸۳ معاون عمرانی وزیر وقت کشور در دقایق پایانی نشست خود با خبرنگاران در محتاط‌ترین حالتی که بعدها تعهدی ایجاد نکرده باشد از طرحی با نام «راهکارهای افزایش ایمنی و کاهش تصادفات در شهرهای کشور» خبر داد. طرحی که اگرچه امروز و پس از گذشت فقط ۲ سال با عنوان شعاری غیرقابل تحقق از آن یاد می‌شود اما در آن هنگامه طرحی با جزئیات قابل حصول به‌شمار می‌آمد. تشکیل کمیته کاهش تصادفات، تلاش برای ایجاد هماهنگی و اصلاح روش‌های آماربرداری برای انجام مطالعه تدوین راهبردهای کاهش تصادفات، تهیه شرح خدمات، مطالعات تدوین راهبردهای کاهش تعداد و شدت تصادفات و ارائه آن به کمیسیون ایمنی راه‌های کشور، همکاری کامل با کمیسیون ایمنی راه‌های کشور، تشکیل کارگروه‌های ایمنی جاده‌ای و شهری با همکاری وزارت راه در حوزه معاونت امور عمرانی استانداری‌ها، همکاری با نمایندگان بانک جهانی، تهیه و ارائه برنامه راهکارهای اجرای کوتاه‌مدت برای افزایش ایمنی و تدوین راهکارها، افزایش ایمنی و کاهش تصادفات در شهرهای کشور از مهمترین محورهایی بود که متولیان امیدوار بودند «با هدایت و پیگیری استانداری‌ها و اجرای مسئولان مربوط در شهرها برای انجام اقدامات مدیریتی و اجرایی و همچنین تامین اعتبار» «هرچه سریع‌تر به متوقف شدن نرخ رشد سالیانه تلفات و خسارات سوانح رانندگی و سپس کاهش آن منجر شود.»

از خلال اجرای این طرح ۲۵ صفحه‌ای بود که بسیاری از اقدامات آغاز شد و یا دست‌کم شعار آن در صدر اخبار قرار گرفت. الف- اعمال جدی قوانین و مقررات و در ذیل آن افزایش اقتدار پلیس، افزایش کنترل تخلفات رانندگی در تقاطع‌ها و معابر، افزایش کنترل مقررات توقف حاشیه‌ای در معابر، افزایش گشت‌های محسوس و غیرمحسوس بزرگراهی، افزایش سرعت رسیدگی به تصادفات و تعداد ماموران پلیس راهنمایی و رانندگی و ب- هماهنگی و مدیریت حمل و نقل و ترافیک شهری و در ذیل آن ایمن‌سازی و اصلاح هندسی تقاطع‌ها و جداسازی و به حداقل رساندن جهات متعدد حرکت در یک تقاطع، تامین و تجهیز تقاطع‌ها به چراغ راهنمایی و تنظیم و بهینه‌سازی آنها با توجه به حجم عبوری و بهره‌برداری صحیح، بهینه‌سازی زمان سیکل چراغ‌ها و ایجاد موج سبز در معابر اصلی، تعمیر و نگهداری به موقع و سریع چراغ‌های راهنمایی و در نهایت مدیریت حرکت عابران پیاده و فرهنگ‌سازی شهروندان. بنابراین داود خطر و دوستانش روزهای پرکارتری را آغاز کردند. گلنار با بیان یک دلهره (قلب همه ما بچه‌ها که باباهامون راننده است، تند می‌زنه) بیلبوردهای شهری را به تسخیر درآورد.

برنامه‌های آموزشی به چنان جایگاهی دست یافتند که برای اولین‌بار معاونت راهنمایی نیروی انتظامی و رسانه ملی «badman»های جذابی را به نمایش می‌گذاشتند که نیروی انتظامی در عالم واقع با گذاشتن طرح‌های مختلف آنها را به دلیل پوشش‌ها و مدل موی غربی «مورد ارشاد» قرار می‌داد. اما در انیمیشن‌های تلویزیونی هیچ ماموری با این موارد برخورد نمی‌کرد و همه اینها به خاطر دستیابی به این هدف بزرگ بود: «کاهش نرخ رشد تصادفات».

■ پیروزی بزرگ

... و پیروزی بزرگ به چنگ آمد. چهارشنبه چهارم خردادماه ۱۳۸۴، زمانی که دبیر وقت شورای عالی ترافیک راه‌های کشور در بلندپایه‌ترین سمینار سال و در حضور معاون وقت راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی، رئیس مرکز مدیریت بیماری‌های وزارت بهداشت، معاون وقت سازمان راه‌داری وزارت راه و نمایندگانی از جمعیت‌های هلال‌احمر و سازمان‌های مرتبط اعلام کرد تعداد تلفات فروردین ماه سال جاری (۱۳۸۴) نسبت به سال گذشته ۲۰۰ نفر کاهش یافته است، سردار محسن انصاری معاون سابق ترافیکی نیروی انتظامی و قائم‌مقام فعلی بنیاد شهید انقلاب اسلامی نیز در مورد دستاوردهای این طرح و همچنین طرح اختصاصی خود معاونت گفت: «اقدامات ما باعث تغییر محسوس رفتارهای ترافیکی شده است.» وی استفاده ۹۳ درصد مردم از کمربند ایمنی در بزرگراه‌ها و جاده‌ها، استفاده ۶۰ درصد موتورسواران از کلاه ایمنی و کاهش تقصیر موتورسواران در وقوع تصادف از ۵ درصد به ۳ درصد را نیز از شاخص‌های اصلی این تغییر به‌حساب آورد. بدین ترتیب فاز «مهار» با پیروزی به اتمام رسید تا به گفته فرمانده وقت پلیس راه کشور که امسال معاونت ترافیکی پلیس را برعهده گرفته فاز دوم یعنی «کاهش تصادفات» آغاز شود. هرچند او در آن هنگام نیز موفقیت فاز دوم را مشروط به تامین بودجه ۲۰ میلیارد تومانی دانست که رئیس جمهور به اجرای طرح بهبود اضطراری راه‌های کشور اختصاص داده است که «در اختیار پلیس راه قرار نگرفته است». رویانیان آنگاه هشدار داد که «در صورت تخصیص نیافتن این اعتبار میزان کشته‌شدگان تصادفات جاده‌ای در سال ۱۳۸۴ در مقایسه با سال گذشته ۱۵ درصد افزایش خواهد داشت.»

■ زمزمه‌های شکست

در بهار سال ۱۳۸۵ سردار رویانیان البته این‌بار در کسوت یک معاون، باز هم هشدار افزایش ۱۵ درصدی تلفات رانندگی را اعلام کرد تا همه بدانند که بودجه‌ها به موقع نرسیده است و این هشدار در کنار خبر فرمانده مبنی بر افزایش ۳درصدی تلفات رانندگی در دو ماهه ابتدایی سال جاری می‌تواند حکایت شکستی باشد که از هم‌اکنون با زمزمه‌های آن مواجه می‌شویم. شکستی که می‌تواند جنگ خونین جاده‌ها را خونین‌تر از پیش کند و در این شرایط معاون ترافیکی فرمانده نیروی انتظامی تنها یک راهکار را در نظر دارد: «فعالیت قوای سه‌گانه، دستگاه‌ها از جمله مجلس شورای اسلامی، قوه قضاییه و دولت در قالب ستادی ملی در جهت ریشه‌کنی این معضل». امری که خود او تا به امروز بر این اعتقاد است که به آن انسجام نرسیده‌ایم.

تلاش جهانی و عزم ملی در کاهش تلفات جاده‌ای

در ۱۷ آگوست سال ۱۸۹۶ خانم بریژیت درسکول اولین کسی بود که در تصادف با اتومبیل کشته شد. این مادر ۴۴ساله به همراه دو دختر خود برای تماشای نمایش به لندن آمده بودند، در حالی که سرعت اتومبیل حدود ۷ کیلومتر بر ساعت گزارش شده بود شاهدان عینی سرعت ماشین را وحشتناک توصیف کردند. تصادف در میدان کریستال پالاس لندن اتفاق افتاد.

امروزه با گذشت بیش از یک قرن از حادثه مذکور آمار تلفات جاده‌ای در سراسر دنیا بالغ بر ۱/۲ میلیون نفر در سال و معلولیت‌های ناشی از حوادث جاده‌ای نیز بالغ بر ۵۰ میلیون نفر در سال گزارش شده است و این در حالی است که مرگ و میر ناشی از حوادث جاده‌ای به سومین عامل مرگ و میر جهانی در سال ۲۰۰۵ رسیده و اولین عامل مرگ و میر برای مردان زیر ۴۵ سال گزارش شده است و در این میان ۷۵ درصد فوت‌شدگان مردان و ۲۵ درصد آنها زنان هستند. در این شرایط متاسفانه کشور ایران با داشتن بالغ بر دو هزار و ۶۰۰ نفر کشته در سال (حدود ۳۶ نفر در هر صد هزار نفر) همچنان دارای رتبه اول تلفات جاده‌ای در دنیا است. آمار تلفات و خسارات جاده‌ای در ایران در هر سال معادل تلفات و خسارات یک زلزله و یا سونامی بزرگ و در هر چهار سال معادل تلفات و خسارات یک بمب اتمی ارزیابی می‌شود.

بالا رفتن آمار تلفات جاده‌ای در دنیا منجر به واکنش سازمان‌های متعدد بین‌المللی و از جمله مهم‌ترین آنها سازمان ملل شده است آنچنان که این سازمان در بیانیه‌هایی لزوم توجه جهانیان به پیشگیری از حوادث جاده‌ای را مورد تاکید قرار داد. سازمان ملل همچنین در یک اقدام نمادین و هماهنگ با سازمان بهداشت جهانی روز ۷ آوریل سال ۲۰۰۴ را روز سلامتی برای جهانیان و ۵ تا ۹ آوریل را نیز هفته ایمنی راه‌ها نام‌گذاری کرد.

موسسه DSA طی گزارشی آورده است که متاسفانه به‌رغم اهمیت بسیار زیاد موضوع تاکنون تنها تعداد محدودی از رهبران و روسای جمهوری کشورها برای آن اهمیت ویژه قائل شده و در همین ارتباط سخنرانی کرده‌اند. از جمله تونی بلر، جورج بوش و دکتر احمدی‌نژاد رئیس جمهور.

به هر شکل پس از روز جهانی سلامت جهانی و کاهش حوادث جاده‌ای اهتمام بین‌المللی در زمینه کاهش تصادفات روبه فزونی نهاده است. سازمان بهداشت جهانی نیز با کمک بانک جهانی و با استفاده از ۱۰۰ نفر متخصص از ۴۰ کشور مختلف دنیا در زمینه‌های مختلف و مرتبط اعم از علوم اجتماعی، ترافیک و حمل و نقل، پلیس، پزشکی، بهداشت و روانپزشکی و غیره در دو طیف دولتی و غیردولتی اقدام به تهیه دو گزارش کرد که یکی به صورت جامع برای متخصصین و محققان و دیگری به صورت خلاصه برای مدیران و تصمیم‌سازان است.

در خلاصه گزارش مدیریتی این سازمان ضمن تشریح مشکل در وضع موجود و اثرات زیانبار اقتصادی و اجتماعی ناشی از حوادث و تلفات جاده‌ای، عوامل موثر در آن را مورد مداقه قرار داده و تاکید می‌کند که مشکلات فوق گریبانگیر همه اقشار جامعه است و باید همه اقشار جامعه در رفع آن مشارکت کنند. گزارش سپس راه‌حل‌های کلی برای بهبود شرایط و کاهش اثر عوامل افزاینده سوانح و تلفات را بیان کرده و در انتها موارد بسیار جالبی به صورت کلان برای کشورهای با درآمد کم و متوسط در شش بند ارائه می‌کند که به شرح زیر است:

۱- بخشی را در دولت منحصراً برای راهبری تلاش‌ها در زمینه ایمنی جاده‌ای تعیین نمایید.

۲- مجموعه قوانین، سیاست‌ها و مشکل را با هم مورد ارزیابی قرار دهید.

۳- یک استراتژی ملی ایمنی و طرح عملیاتی برای راه‌های کشور تدوین نمایید.

۴- منابع مالی و انسانی لازم را عطف به مشکل و منحصراً برای آن اختصاص دهید.

۵- مجموعه‌ای از فعالیت‌های شاخص برای جلوگیری از تصادفات ترافیکی، کاهش مجروحین و سایر پیامدهای ناشی از تصادفات را اجرا کرده و تاثیرات این فعالیت‌ها را ارزیابی کنید.

۶- از همکاری‌های بین‌المللی و افزایش ظرفیت‌های عمومی و ملی در این زمینه پشتیبانی کنید.

گزارشات بسیار مفید دیگری در قالب طرح‌های راهبردی، مجموعه قوانین، طرح‌های جامع کاهش تصادفات و تلفات جاده‌ای، جایگاه پلیس راه و بسیاری موارد دیگر نیز ارائه شده‌اند که در نوع خود بسیار جالب و درخور تامل هستند اما نکته جالب این است که در یک نگرش کلان وجه مشترک غالب بر همه این گزارشات تفکیک حادثه به سه بخش و تلاش در بهبود شرایط در هر یک از این سه زیرمجموعه است.

۱- بهینه‌سازی شرایط و عوامل قبل از وقوع تصادفات برای پیشگیری از وقوع آن.

۲- بهینه‌سازی شرایط و عوامل برای لحظه تصادف جهت کاهش صدمات خصوصاً صدمات منجر به فوت.

۳- بهینه‌سازی شرایط و عوامل برای پس از وقوع تصادف (امدادرسانی) و پیشگیری از وقوع تصادفات بعدی و زنجیره‌ای.

ضمن آنکه نباید فراموش کنیم که از دیدگاه مهندسی ترافیک عوامل موثر و متاثر از تصادفات در سه حوزه زیر طبقه‌بندی می‌گردند:

۱- وسیله نقلیه (Vehicle)

۲- عامل انسانی (Human)

۳- راه (Road or path)

از سوی دیگر و از دیدگاه برنامه‌ریزی مدیریت و کنترل بر عوامل مذکور در سه حوزه بررسی می‌شود.

۱- اعمال قانون (Emforcement)

۲- مهندسی (Engineering)

۳- آموزش (Education)

البته با نبودن وحدت رویه در سه حوزه مذکور و مشکل‌های ناشی از عدم وجود مدیریت واحد در کشورهای جهان سوم عامل چهارم endorsementیعنی تائید و موافقت نهایی را نیز باید به سه عامل فوق اضافه کرد. در غیر این صورت معمولاً هر یک از عوامل سه‌گانه فوق به راه خود رفته و جمع برداری نهایی صفر و یا نزدیک به صفر و گاهی منفی خواهد بود.

با بررسی گزارشات منتشر شده در منابع معتبر جهانی مشخص می‌شود که مهم‌ترین عوامل موثر در زمینه تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری برای کاهش تلفات جاده‌ای چگونه تعیین می‌شود و در حوزه مدیریت بر کاهش تلفات جاده‌ای برای پرهیز از تشتت آرا و هرزروی منابع مالی و انسانی چه باید کرد.

امیدواریم که مسئولین و محققین (فراموش نکنیم که تعداد زیادی از همین مسئولین و نمایندگان مجلس، مهندسین و محققین متاسفانه خود در سوانح جاده‌ای به دیار باقی شتافته‌اند) با درک هر چه بیشتر این واقعیت که سالیانه خانواده‌های بسیاری در اثر تصادفات و تلفات جاده‌ای داغدار شده و لطمات جبران‌ناپذیر زیادی در این حوزه به منابع ملی و کشوری وارد می‌شود بررسی در این حوزه را جدی‌تر قلمداد کرده و در یک نهضت ملی با ارائه عزم تبلیغاتی و عملیاتی مناسب گام‌های موثری را برای حال و آینده کشور بردارند.

جرم‌شناسی

ضرورت پیشگیری از جرم

الهه فراهانی

مادر با گوشه چادر اشک‌هایش را پاک می‌کند و به پسرش که با دست‌های دستبند زده جلوی میز قاضی سرافکنده ایستاده، نگاه می‌کند و می‌گوید: «پسر من این‌کاره نبوده، او قاچاقچی نبود و...» گریه امانش نمی‌دهد. پسر برمی‌گردد و به مادر ناسزا می‌گوید و به او امر می‌کند که برود!

زنی دست دختر کوچکش را گرفته و از پله‌های دادگستری پایین می‌آید. ۲۲ سال بیشتر ندارد. می‌گوید: شوهرم عادت دارد چک بی‌محل بکشد و هر چند وقت یک‌بار به زندان می‌افتد. دیگر خسته شدم از بس که بار زندگی را به دوش گرفتم، امروز به دادگاه خانواده آمدم تا از او طلاق بگیرم...

صفحه حوادث از متنوع‌ترین صفحات روزنامه‌ها است که خوانندگان بسیاری دارد. آمار جرم و جنایت، خشونت، طلاق، قتل، تجاوز به عنف، دزدی، کلاهبرداری و... بی‌محابا در آنها نوشته می‌شود. متاسفانه امروزه آمار قتل در جامعه ما از درصد بسیار بالایی برخوردار است. حقوقدانان و محققان پیرامون جرم، انگیزه ارتکاب جرم و راه جلوگیری از ارتکاب جرم نظرات فراوانی داده و راه‌های گوناگونی برای اصلاح جامعه پیشنهاد کرده‌اند. کریمی کارشناس حقوق در این‌باره می‌گوید: در ساخت همبسته اجتماعی که زندگی ما در آن قرار دارد، تکالیف ما شکل می‌گیرد و پرورش می‌یابد.

وی می‌افزاید: برخی در موارد احتیاج بیشتر به گریز از قانون متوسل می‌شوند و معمولاً شعار زندگی‌شان چیزی نیست جز کسب موفقیت و ثروت به وسیله حیله‌گری.

فرزاد حسینی جرم‌شناس در این‌باره می‌گوید: احتیاج، فقر، جنگ، سرمایه‌داری و تربیت نادرست از جمله عوامل ایجاد جرم است. وی می‌افزاید: گسترش تکنولوژی بدون رشد معنویات، انسان را اسیر ماشین و از خودبیگانه کرده است. روابط صمیمی از هم پاشیده شده و کانون مقدس خانواده هر روز سست‌تر می‌شود. شناخت انگیزه و علت وقوع جرم عامل مهمی برای پیشگیری از وقوع آن است و تهدید و ارعاب در جلب‌نظر مردم برای احترام گذاشتن به قانون موثر نیست. به تجربه نیز ثابت شده که تنها وضع قوانین جزایی و اجرای آن درباره مجرمین موجب اصلاح جامعه نمی‌شود بلکه گاهی نتیجه معکوس دارد. به عنوان مثال برای حمل مواد مخدر حبس‌های طولانی و برای قاچاقچیان مجازات اعدام تعیین می‌شود بدون آنکه درمان معتادان مورد نظر باشد. با این سیاست تنها قیمت مواد افیونی افزایش می‌یابد و بیکاران به طمع به‌دست آوردن ثروت‌های بادآورده به قاچاق رو می‌آورند.

اگر به مسائل جوانان و مشکلات غریزی آنان توجه نشود و برای رفع بیکاری و فراهم کردن امکان ازدواج آنها برنامه درست و قابل اجرایی تهیه نشود، جرم و فحشا در جامعه فراوان می‌شود. اگر اساس تعلیم و تربیت از همان سال‌های اول زندگی مبتنی بر اصول باشد و به آنان مهارت زندگی‌کردن را یاد بدهیم، مبارزه‌ای پیروزمندانه در برابر جرایم و خشکاندن ریشه‌های آن را آغاز کرده‌ایم.

این جرم‌شناس می‌گوید: پدیده جرم یکی از بزرگترین مشکلات اجتماعی و از خطرناک‌ترین آفت‌های ممکن است. با نگاهی به گذشته درمی‌یابیم که پیشگیری از جرم در تاریخ عمدتاً به مفهوم پیشگیری از تکرار جرم یا پیشگیری پس از وقوع جرم نبوده است.

هر اقدام پیشگیرانه باید بر طبقات خاصی از جرایم متمرکز شود چرا که انگیزه‌ها و شیوه‌های اقدام بزهکارانه ممکن است حتی برای جرایمی که در ظاهر مشابه هم به نظر می‌رسند بسیار متفاوت باشد. فرزاد حسینی در پایان می‌گوید: باید روش‌هایی به کار گرفته شود تا با توسل به روش‌هایی چون دشوار کردن دسترسی به سوژه‌ها، دسترسی کمتر به آلات جرم و نیز شیوه‌هایی برای کاهش جذابیت موضوع جرم انتخاب و اجرا شود و سودمندی این روش‌ها بدون توجه به تقویت آموزش عمومی و مستمر و اصلاح و بازنگری قوانین و مقررات و توسعه عدالت اجتماعی میسر نیست. بحث پیشگیری از جرم یک بحث صرفاً نظری نیست بلکه از نظر حقوقی نیز وجاهت کاربردی دارد. علی رستم‌پور روانشناس در این باره می‌گوید: تنها راه پیشگیری از جرم افزایش توانایی‌های روان‌اجتماعی افراد است. این آموزش‌ها فرد را قادر می‌سازد به‌طور موثر با مقتضیات و کشمکش‌های زندگی روبه‌رو شود. عوامل مختلفی از جمله رسانه‌های گروهی، موقعیت‌های اجتماعی و اخلاقی و شکاف عمیق بین نوجوان و والدین ضرورت اعمال آموزش‌ها را دوچندان می‌کند. این روانشناس می‌گوید: هر رفتاری علتی دارد و اگر رفتاری جرم محسوب می‌شود باید برای برطرف کردن علل آن کاری کرد، نه اینکه تنها با تنبیه و مجازات انتظار رفع آن رفتار را داشت. برخی از افراد اگر در شرایط نامساعد قرار گیرند گرایش به ارتکاب جرم پیدا می‌کنند و عقیده آنها بر این است که سهم دیگران را به نفع خود مورد تجاوز قرار دهند.

به هر حال وقتی قدم به مجتمع‌های قضایی یا دادگستری‌ها می‌گذاری مناظر مختلفی می‌بینی. صدای همهمه، اعتراض شاکی و متشاکی، قیافه‌های حق به جانب، التماس‌های خانواده قاتل به خانواده مقتول، التماس‌ها و فریادهای بچه‌هایی که در انتظار حکم جدایی و طلاق والدین هستند. همه آنها منتظرند تا به‌خاطر کوتاهی، بی‌توجهی، زیاده‌خواهی یا ساده‌لوحی خود سرنوشتشان را در یک رای قاضی ببینند، اعدام، طلاق، حبس، شلاق و....

آیا این ماجراهای تلخ پایانی دارد؟!