نگاه

پلیس نیاز به تصویب قوانین جدید دارد

سه‌شنبه هفته گذشته در آخرین نشست خبری سخنگوی قوه قضائیه بار دیگر در رابطه با اقدامات پلیس در توقیف خودروها سوال شد و خبرنگاران مصادیق توقیف خودروها از سوی پلیس را از علیرضا جمشیدی پرسیدند که جمشیدی گفت به کرات در این رابطه صحبت شده است و تاکید کرد همان‌طور که پیش از این گفتم پلیس در موارد محدودی می‌تواند اقدام به توقیف خودرو کند که از جمله آن نداشتن بیمه‌نامه و نداشتن معاینه فنی است و همچنین اگر در سال سه بار مرتکب تخلفاتی از جمله سبقت غیرمجاز و ... شوند پلیس می‌تواند خودرو را توقیف کند ولاغیر. از سویی این موضوع توسط قوه قضائیه طرح شده و از سوی دیگر به کرات شاهد توقیف خودروها به دلیل ورود به محدوده طرح ترافیک، سبقت، سرعت غیرمجاز و ... هستیم. از این‌رو نظر کامبیز نوروزی، حقوقدان را در این رابطه پرسیدیم. او پاسخ داد: «در سال‌های اخیر اقداماتی از سوی نیروی انتظامی انجام می‌شود که از نظر حقوقی قابل بحث است.» این اقدامات یک مقدمه و یک نتیجه دارد. در مقدمه، پلیس معتقد است جرائم رانندگی در حال افزایش است و اوضاع ترافیکی را تشریح می‌کند که کاملا حق با پلیس است اما در نتیجه‌ای که نیروی انتظامی می‌گیرد ایراد وجود دارد». او مصداقی‌تر به حرف‌هایش ادامه داد: «درباره توقیف خودرو که به گستردگی اتفاق می‌افتد هیچ قانونی چنین اختیاری را به پلیس نمی‌دهد که به بهانه‌های مختلف اتومبیل‌ها را متوقف کرده به پارکینگ انتقال دهد یا به آن قفل چرخ بزند». او تاکید کرد:« اتومبیل جزو اموال اشخاص است و اصل بزرگ مالکیت دلالت بر این دارد که اشخاص بر اموالشان مسلط هستند و هیچ‌کس مجاز نیست مانع از تصرف افراد به مالشان شود مگر به دستور قضایی یا اجازه صریح قانون. در این رابطه حتی رای وحدت رویه از دیوان عدالت اداری صادر شده است». نوروزی با گفتن این حرف که قطعا پلیس برای کنترل جرائم و نظم بخشیدن به ترافیک دست به چنین اقداماتی می‌زند و به طور حتم انجام این کارها برای کنترل جرائم رانندگی ضروری است، بیان کرد: «اگر نیروی انتظامی احساس می‌کند مشکلاتی برای کنترل جرائم پیش روی اوست و برای مقابله با آن نیاز به چنین اقداماتی دارد باید از طریق وزارت کشور لایحه‌ای تقدیم دولت کرده تا از طریق دولت به مجلس ارائه شود تا به صورت قانون درآید». پلیس راهنمایی و رانندگی در سال‌های اخیر تحولات چشمگیری داشته و کاملا نو شده است اما قوانین کهنه، عملکرد این نیرو را محدود می‌کند. در این ارتباط وضع قوانین جدید برای شتاب بیشتر پلیس ضروری است و چندین بار نیز سردار رویانیان بر آن تاکید داشته است.

دریچه

حرف‌های سردار

محمد رویانیان بیش از آنکه با عملکردش در پلیس و ستاد حمل و نقل و مدیریت سوخت شناخته شود با اظهارات صریح، رک و موشکافانه‌اش معروف است. از این‌رو برخی نقل قول‌های او در پی می‌آید:

■ **ایسنا**، ۱۶ اردیبهشت‌۸۸: خودروهای تولید داخل تنها تا اول مهرماه سال‌جاری فرصت دارند تا نسبت به نصب سیستم ABS اقدام کنند.

■ **ایسنا**، ۴ اردیبهشت ۸۸: از تابستان امسال اجازه نخواهیم داد هیچ خودرو سبک و سنگینی بدون برگه معاینه فنی در شهرها و جاده‌های کشور تردد کند.

■ **فارس**، اول اردیبهشت ۸۸: لازم است همان‌طور که بانک‌هایی مانند کشاورزی و مسکن در کشور وجود دارد بانک حمل و نقل نیز تاسیس شود.

■ **واحد مرکزی خبر**، ۳۱ فروردین ۸۸: صنایع خودروسازی داخلی، موظف به نصب برچسب انرژی روی موتورهای خودروها هستند.

■ **ایرنا**، ۲۵ فروردین ۸۸: در صورتی که در مقدار مصرف سوخت خودرو با مقدار اعلام شده در برچسب نصب شده روی آن تناقض وجود داشته باشد هموطنان می‌توانند موضوع را پیگیری کنند.

■ **ایسنا**، ۲۵ فروردین ۸۸: سالانه ۵ هزار میلیارد ساعت وقت مردم در ترافیک کلانشهرها هدر می‌رود.

■ **ایرنا**، ۲۳ فروردین ۸۸: باتوجه به اجرایی شدن طرح گواهینامه هوشمند، تمامی تخلفات در سوابق و به نام فرد دارای گواهینامه ثبت خواهد شد و به نوعی افراد متخلف، سابقه‌دار می‌شوند.

■ **واحد مرکزی خبر**، ۲۴ فروردین ۸۸: از ۲۵ اسفند تا ۱۵ فروردین، ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار قبض جریمه برای رانندگان متخلف صادر شد.

■ **ایسنا**، ۹ فروردین ۸۸: باید شرکت‌های مقصر در تصادفات تعطیل و راننده، «قاتل» معرفی شود.

■ **ایرنا**، ۲۷ اسفند ۸۷: تعداد خودروهای تعویض پلاک نشده کم است و ازدحام در این مراکز مربوط به چند روز آخر سال است.

■ **فارس**، ۴ بهمن ۸۷: نصب نمایشگر سرعت‌سنج در کنار بزرگراه‌ها و آزادراه‌های کشور اقدامی غیرکارشناسی است و با نصب آنها مخالفم.

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی در گفت‌وگوی اختصاصی با «وطن‌امروز»:

مخالف طرح ترافیک هستم

امیر گودرزی/ مهدی زرین‌نام

عکس: بابک بردبار، وطن امروز

چهاردهم آذرماه سال ۸۶ که محمد رویانیان برای نخستین‌بار به جلسه علنی شورای شهر تهران آمد، از افزایش سهمیه بنزین خودروها خبر داد. این خبر در بحبوحه سهمیه‌بندی بنزین آنقدر مهم بود که بلافاصله به تیتر اول خبرگزاری‌ها تبدیل شد و رادیو پیام هر ۱۵ دقیقه آن را به مردم یادآوری می‌کرد، اما قرار داشتن این خبر در صدر اخبار دوامی نیافت چون ساعتی بعد مسؤولان ستاد تبصره (۱۳) نسبت به اظهارات رویانیان بشدت واکنش نشان داده و افزایش سهمیه بنزین را تکذیب کردند. رویانیان از این موضوع اطلاع کافی داشت و جالب اینکه چنین اتفاقی هم افتاد اما رئیس‌پلیس راهور کشور در برابر این موضع‌گیری‌ها سکوت کرد. سکوت او دیری نپایید چون سردار میانسال در جایگاه رئیس ستاد حمل و نقل و مدیریت سوخت قرار گرفت و به کش و قوس میان پلیس و این ستاد پایان داد. او با نقش جدید خود نه‌تنها از رسانه‌ها فاصله نگرفت بلکه رسانه‌ای‌تر هم شد اما همیشه مردم را به رسانه‌ها مقدم دانست. نمونه این رفتار رویانیان را هنگامی که عصر دوشنبه هفته گذشته به روزنامه «وطن‌امروز» آمد، دیدیم. او قبل از آنکه وارد ساختمان روزنامه شود با چند نفر از شهروندان روبه‌رو شد و با حوصله به گلایه آنها درباره برخورد نامناسب پلیس و تشدید کنترل محدوده زوج و فرد گوش کرد و تا جایی که می‌توانست به راهنمایی آنها پرداخت. همین دیدار کوتاه رویانیان با چند شهروند، سوالات اولیه گفت‌وگوی ما را شکل داد. رویانیان چه در کسوت رئیس‌پلیس پایتخت و چه در کسوت رئیس ستاد حمل و نقل و مدیریت سوخت بسیار صمیمی سخن می‌گوید. او با همان شفافیت که در تلویزیون از مردم خواهش می‌کند هنگام رانندگی قوانین را رعایت کنند و هنگام بروز سوانح رانندگی مرگبار اشک می‌ریزد، مصاحبه را نیز پیش برد؛ مردی که بستن کمربند ایمنی را در ایران «فرهنگ» کرد و در ادامه فعالیت‌هایش صندلی جلوی خودروها را از دو نفره به تک‌نفره رساند.

■ **سردارا! باز هم صحبت از گسترش محدوده طرح ترافیک و افزایش ساعات آن است، به نظر شما طرح‌های زوج و فرد و ترافیک، بی‌عدالتی در حق شهروندان نیست؟**

بحث ترافیک تهران موضوعی بلندمدت است یعنی تقریبا می‌شود گفت حاصل ۴۰ سال انباشت برخی سیاست‌ها، مشکلات و کمبودها در تهران است و اگر فکر اساسی در این‌باره نشود این وضعیت تغییر چندانی نخواهد کرد.

در شرایطی که مدیریت ترافیکی و مدیریت شهری کارآیی و اثربخشی لازم را در بحث ترافیک نداشته باشد، پلیس مجبور است از اقداماتی استفاده کند که منع‌کننده و محدودکننده است، در این صورت وقتی ما طرح ترافیک یا زوج و فرد را اجرا می‌کنیم این بیانگر آن است که یک شهری پیش روی ماست که زیرساخت‌های آن ناکارآمد است، مدیریت در آن کامل توسعه نیافته، رفت و آمد و حمل و نقل و ساماندهی خوبی ندارد، زیرساخت‌ها اساسی و کارآمد نبوده و مدیریت موثر و اثربخش در آن نبوده است.

ناهنجاری‌های ترافیکی، سنگینی حجم بار ترافیک، آلودگی بیش از حد هوا و به‌هم ریختن آرامش محیط در جامعه را به‌عنوان پیامدهای یک سیستم شهری ناکارآمد می‌توان به حساب آورد.

■ **گناه شهروندان در این شرایط چیست؟**

وقتی در شرایطی قرار داریم که سیستم شهر، سامانه شهری و نظام یک شهر سرجای خودش نیست و هنوز به خوبی جا نیفتاده و به حد مطلوب نرسیده است، ناچاریم از اقدامات زودبازده، کوتاه‌مدت یا اقدامات پلیسی استفاده کنیم و این در تمام دنیا تعریف دارد.

سازمان بهداشت جهانی منشوری ارائه داده که در آن قید کرده کشورهای در حال توسعه در بخش‌هایی از ترافیک و حمل و نقل که توان و زیر ساخت کارآمد ندارند باید از قدرت پلیس کمک بگیرند، این یک روش مدیریتی است بنابراین طرح ترافیک و زوج و فرد یک نیاز جامعه است و بی‌عدالتی محسوب نمی‌شود. برای اینکه حداکثری از مردم در جامعه زندگی می‌کنند که تحت تاثیر حداقلی هستند و ما موظف هستیم به فکر آن حداکثر باشیم، مثلا اگر در تهران ۸ میلیون ساکن وجود دارد که در روز به ۱۰ میلیون نفر می‌رسد چون جمعیت تهران شناور است، فرض کنید ۱/۵ میلیون خودرو فعال است چون ۳/۵ تا ۳/۸ میلیون خودرو داریم، اگر از این تعداد ۲ میلیون آن فعال و در چرخه باشد یک جمعیت ۱۰ میلیونی در طول روز را نشان می‌دهد که جمع عظیمی از مردم یا ماشین ندارند یا از ماشین استفاده نمی‌کنند و ترددهای پیاده و محلی دارند اما همین ساکنان هم تحت تاثیر پدیده ترافیک هستند یعنی باید آلودگی هوا و آلودگی صوتی را تحمل کنند و مخاطرات و تصادف را بپذیرند.

البته کسانی که از خودرو استفاده می‌کنند هم در خطر هستند؛ یکی اینکه عمرشان درحال تلف شدن است، دوم خطر تصادف است و آنها هم در معرض آلودگی هوا و آلودگی صوتی هستند.

بنابراین در چنین شرایطی اگر اینچنین اقداماتی صورت نگیرد عین بی‌عدالتی است، باید اقدامات پلیسی موثر انجام شود تا این ناهنجاری‌ها به حداقل ممکن برسد و این خسارت انسانی و آسیب اجتماعی در کلانشهری مثل تهران کمتر شود و این طرح برای کاهش آسیب‌های اجتماعی و در جهت دفاع از مردم اجرا می‌شود.

■ **پس با اجرای آن موافق هستید؟**

نه! ما مخالف اجرای طرح ترافیک و زوج و فرد با این شیوه هستیم، منطق آن هم این است که ما باید ۵۰۰ نفر نیرو بگذاریم تا طرح زوج و فرد را کنترل کنیم و ۵۰۰ نفرنیرو بگذاریم که طرح ترافیک را کنترل کنیم و بعد از آن ۸ ساعت مامور ما آنجا بایستد، دود و آلودگی هوا را تحمل کند، با مردم درگیر شود، به چالش بیفتد و این به خاطر سیستم شهری ناکارآمد رخ می‌دهد البته دلیل دیگری هم دارد، اینکه خیابان‌های ما ظرفیت کافی ندارند.

در واقع پلیس جور این مشکلات و کمبودها را می‌کشد. پلیس در طرح ترافیک مستهلک می‌شود، توانش هرز می‌رود، در طرح ترافیک خسارات سنگین می‌بیند و تمایلی به انجام چنین کاری ندارد چون نفعی برای پلیس ندارد. پلیس در این حوزه توانش را از دست داده در صورتی که توان پلیس باید صرف جاهای دیگر شود نه اینکه دیوار گوشتی بشود و با اجرای طرح زوج و فرد در خیابان‌ها، مقابل مردم بایستد.

برای جلوگیری از بروز آسیب‌های اجتماعی بیشتر و پیشگیری از وضع بحرانی بیشتر موجود در آلودگی هوا، بی نظمی‌ها و ناهنجاری‌های اجتماعی و بحث ترافیک و آسیب‌های جدی شهر تهران، پلیس مجبور به اجرای این طرح شده است. بله، ما با اجرای طرح ترافیک به شیوه فعلی مخالف هستیم اما چون زیر ساخت‌ها نامناسب و مدیریت ناکارآمد است و امکانات فراهم نیست و فرهنگ شهرنشینی و پایتخت نشینی ضعیف است و فرهنگ استفاده از خودرو در کشورمان بویژه در تهران خوب نیست، مجبور به اجرای آن هستیم. در دنیا آمار استفاده از خودروی شخصی در ترددهای شهری فقط ۳۰ درصد و در کشورهای پیشرفته کمتر از ۲۰ درصد است که در ایران به بیش از ۶۰ درصد می‌رسد و این به دلیل فرهنگ غلط، بستر و زیرساخت‌های نادرست و نشان‌دهنده مدیریت ناکارآمد است. پس پلیس با طرح ترافیک مخالف است و مجبور است برای کاهش آسیب‌های اجتماعی چنین ایثاری را انجام دهد.

■ **منظور از بی‌عدالتی، فروش آرم‌های ورود به طرح ترافیک است. افرادی که توانایی مالی دارند می‌توانند برچسب ترافیک خریداری کنند.**

شهرداری تهران برچسب ترافیک را می‌فروشد و ما ممانعت می‌کنیم ولی شهرداری همچنان می‌فروشد، باید از شهرداری پرسید که اجرای این طرح بی‌عدالتی است یا نه. بحث ایجاد ممنوعیت و محدودیت در چنین شرایطی برای کاهش آسیب اجتماعی لازم است.

■ **خیلی از امکاناتی که باید در اختیار پلیس باشد در دست شهرداری است، موضع شما در کسوت رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی کشور در این زمینه چیست؟**

در حال حاضر برخی امکانات باید جابه‌جا شوند، پلیس اکنون فاقد امکانات کنترل ترافیک شهر تهران و تجهیزات لازم است که این امکانات در شهرداری وجود دارد. مثل مرکز کنترل ترافیک، اختیار نصب علائم و خط‌کشی‌ها و مرکز معاینه فنی.

از یک طرف پلیس ماشین‌ها را به خاطر معاینه فنی متوقف می‌کند و از طرفی متوجه می‌شود که مراکز فنی جوابگوی مراجعه‌کنندگان نیستند و این یک تناقض بزرگ است.

■ **ولی به نظر می‌رسد همکاری‌تان با شهرداری تهران خیلی خوب است، بویژه درباره معاینه فنی؟**

وقتی هوا هر روز آلوده‌تر می‌شود و مردم دچار مشکلات بیشتر می‌شوند ما باید چکار کنیم؟! جدول‌بندی کردیم، جدولی ابلاغ کردیم که طبق آن از ابتدای تابستان اجازه نمی‌دهیم خودرویی بدون معاینه فنی در جاده‌ها تردد کند.

معاینه فنی یکی از ضروریات اجتناب‌ناپذیر برای خودروهایی است که ۲سال از زمان ساخت آنها گذشته باشد و مدارکی مثل معاینه فنی و بیمه‌نامه شخص ثالث در کنار گواهینامه و کارت ماشین را چهار مدرک اساسی قلمداد کردیم و از اول تابستان به صورت جدی سختگیری می‌کنیم. مشکل ما فقط نبود مدیریت واحد نیست، اختیارات و مسؤولیت‌ها جابه‌جا شده و همه چیز را مدیریت واحد حل نمی‌کند، ما باید ساختار مدیریت را درست کنیم، با هماهنگی‌ها باید تعاملات را بیشتر کنیم و ساختار مدیریت شهری را اصلاح کنیم و این به معنای ایجاد مدیریت واحد نیست.

■ **سردارا! شما از طرفی از مدیریت واحد ترافیکی صحبت می‌کنید و از سوی دیگر به در اختیار داشتن امکانات کنترل ترافیک توسط شهرداری گلایه می‌کنید، این در حالی است که این روزها شهردار تهران اصرار دارد پلیس راهنمایی و رانندگی زیر نظر شهرداری فعالیت کند.**

پلیس که نمی‌تواند زیر نظر شهرداری باشد، در نظام و ساختار کشور ما این کار اصلا امکانپذیر نیست؛ مگر آن که ساختار مدیریت کل کشور عوض شود.

■ **تنها در تهران قابل اجرا شدن نیست؟**

فقط در تهران نمی‌شود مگر اینکه کشور ما مثل کشورهای دیگر ایالتی شود. هرزمان مدیریت ایران مثل اروپا ایالتی شد، این کار امکانپذیر است. کشور ما یک کشور جنرال است که تحت مدیریت واحد است و پلیس زیرنظر فرمانده‌کل قوا قرار دارد و جزو ستاد نیروهای مسلح کل کشور است. راهنمایی و رانندگی هم اول پلیس است؛ قبل از اینکه مامور راهنمایی و رانندگی باشد. این امر شدنی نیست مگر اینکه ساختار مدیریت کل کشور عوض شود.

■ **صحبت از ساماندهی اوضاع ترافیکی پایتخت زیاد مطرح می‌شود ولی هرگز فکری برای ساماندهی موتوسیکلت‌ها نشده است. پلیس برای ساماندهی موتوسیکلت‌ها در تهران برنامه‌ای دارد؟**

> **کمک‌های دولت به شهر تهران انصافا قابل توجه بوده و هست اما برخورد سیاسی با ماجرا شد. نمی‌خواهیم خیلی چیزها را مطرح کنیم که استفاده‌های انتخاباتی از آنها شود چون وقتی حرف‌هایی انتخاباتی تلقی شود، ارزش‌شان از بین می‌رود**

در تهران مشکل اولیه ما تعداد موتوسیکلت‌هاست که بسیار زیاد و بی‌رویه است. اول باید در این باره برنامه‌ای در نظر گرفته شود و با تدابیری از ورود موتوسیکلت به شهر تهران جلوگیری کنیم. باید موتورهای فرسوده را از رده خارج و تعیین کنیم چه تعداد موتوسیکلت باید وجود داشته باشد. در جمعیت ۸ میلیونی نباید ۲/۵ میلیون موتوسیکلت وجود داشته باشد. در استانبول با وجود ۱۵ میلیون جمعیت تنها ۱۰۰ هزار موتوسیکلت وجود دارد. علاوه بر آن ما فرهنگ استفاده از این وسیله را هم نداریم، برخی اساسا موتور خریداری می‌کنند تا بتوانند کار خلاف انجام دهند یعنی از چراغ قرمز بگذرند، از پیاده رو بتوانند تردد کنند و از لابه‌لای ماشین‌ها بگذرند.

■ **چرا پلیس به مردم آموزش نمی‌دهد، بعد از گذشت این همه سال هنوز آموزشگاه موتوسیکلت نداریم؛ اگر یک شخص بخواهد گواهینامه موتوسیکلت بگیرد کجا باید آموزش ببیند؟**

از امسال آموزشگاه ویژه موتوسیکلت در کشور راه‌اندازی می‌شود. کتاب آموزش موتوسیکلت تدوین شده و نظام آموزش رانندگی موتوسیکلت کاملا تغییر کرده، قبلا کسانی که گواهینامه پایه ۲ داشتند برای موتور نیاز به امتحان آیین نامه نداشتند اما الان اصلا نظام این دو با هم جداست و کسی که گواهینامه ماشین دارد، نمی‌تواند گواهینامه موتور هم داشته باشد باید دوباره برود و آموزش موتوسیکلت ببیند، آیین‌نامه مربوط را امتحان دهد و این نیازمند کتاب آموزشی خاص و مناسب بوده که تدوین کردیم و نیازمند راه‌اندازی مراکز آموزش رانندگی موتوسیکلت است که به سرعت در حال آماده کردن این مراکز هستیم.

نما

حاشیه‌های یک سردار

■ **در چه سالی و در کجا گواهینامه خود را گرفتید؟**
سال ۱۳۵۹ و در کلانتری سوار تهران.
■ **آخرین باری که پشت فرمان نشستید چه زمانی بود؟**
۲ شب پیش در حال انجام ماموریت. راننده‌ام خواب آلود شد، پشت فرمان نشستم.
■ **آخرین‌باری که جریمه شدید؟**
در چند سال اخیر خودم جریمه نشدم ولی راننده‌ام در جاده اسلام‌آباد غرب به کرمانشاه که برای گشت نامحسوس رفته بودیم جریمه شد.
■ **تا به حال تصادف هم کردید؟**
زمان جنگ از گیلانغرب به کرمانشاه می‌آمدم که به علت خواب آلودگی ماشینم منحرف و واژگون شد.

■ **کی شروع به کار می‌کنند؟**

امسال نظام آموزشی، آزمون و صدور گواهینامه موتوسیکلت را تکمیل و اجرا می‌کنیم.

■ **تهرانی‌ها چه وقت می‌توانند منتظر ساماندهی موتوسیکلت‌ها در شهرشان باشند؟**

از امسال موتوسیکلت‌های کشور باید دارای پلاک ملی شوند که این ساماندهی کار بزرگی است که شروع کرده‌ایم و الان هیچ موتوری به فروش نمی‌رسد مگر با پلاک ملی مثل ماشین. بعد در یک پروسه زمانی اعلام می‌کنیم تا همه موتوسیکلت‌ها مانند ماشین‌ها تعویض پلاک شوند تا ما با صاحبان اصلی آنها آشنا شویم. به دنبال تعریف استانداردهای جدید از طرف وزارت صنایع هستیم و به دنبال این هستیم که با برنامه‌ریزی، ورود موتوسیکلت‌ها را به شهرهای مختلف تعیین کنیم مثلا مشخص کنیم در تهران در سال چه تعداد موتوسیکلت باید وارد شود و بیش از آن اجازه فروش ندهیم.

■ **یکی از طرح‌های پلیس در زمینه ساماندهی موتوسیکلت، ایجاد خط ویژه موتوسیکلت است. قرار بود خط ویژه موتوسیکلت در منطقه ۲۲ احداث شود. چرا این اتفاق نیفتاد؟**

شهرداری با این طرح مخالف است. شهرداری تمایل دارد خط ویژه دوچرخه ایجاد کند.

■ **به نظر شما مشکلی را حل می‌کند؟**

بله اما دوچرخه‌سواری در تهران به دلیل توپوگرافی شهر و جغرافیای زمین سخت است، دوچرخه‌سوار باید از بزرگراه‌ها عبور کند و پستی و بلندی‌ها را متحمل شود. اگر تهران مانند شهر یزد صاف بود به طور جدی مسیر ویژه دوچرخه ایجاد می‌کردیم اما متاسفانه جغرافیای شهر تهران اجازه نمی‌دهد که فرهنگ دوچرخه‌سواری توسعه پیدا کند.

■ **با خط ویژه موتورسواران چطور؟**

تقاضای ما این بوده است. الان هم همین درخواست را داریم، باید این خط را ایجاد و راه‌اندازی کنیم اما تا به حال شهرداری متقاعد نشده و همکاری لازم را با ما انجام نداده است.

■ **دلیل مخالفت شهرداری چیست؟**

شهرداری معتقد است، نمی‌شود این خط ویژه را ایجاد کرد چون خیابان‌های ما جوابگوی ایجاد چنین مسیری نیست.

■ **اگر ساخته شود مشکلی را حل می‌کند؟**

مشکل را کم می‌کند اما حل نمی‌کند.

■ **با طرح اینگونه موارد به نظر می‌آید تعامل شهرداری و پلیس تا حدی کمرنگ شده است، همین طور است سردار؟**

در حوزه فعالیت‌های خدماتی باید از جنبه‌های سیاسی بپرهیزیم، هر جا که جریان سیاسی پدید می‌آید پلیس از آن فاصله می‌گیرد. ممکن است مسائل شهرداری را در شهر تهران خوب تشخیص دهیم اما راهکار رسیدن به آن را جریان سیاسی و گفتمان سیاسی نمی‌بینیم.

■ **می‌خواهید بگویید، شهرداری به موضوعات شهری، به صورت سیاسی نگاه می‌کند؟**

شاید یکی از دلایلی که موجب بروز چنین فاصله‌ای شده همین موضوع است ولی ما نمی‌توانیم وارد سیاست شویم. خواسته‌های ما مشخص است، نحوه پیگیری آن هم مشخص است اما برخی جریان‌ها سیاسی است و ما از آنها کناره‌گیری می‌کنیم.

■ **ساماندهی اوضاع ترافیکی بدون اعمال قانون برای عابران پیاده امکانپذیر نیست. ساماندهی این موضوع در دستور کار پلیس قرار دارد؟**

آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی در وهله اول مربوط به عابر پیاده است. این قوانین اول برای عابرپیاده وضع شده، دوم ماشین، موتور و دوچرخه است. ماشین، موتور، دوچرخه و عابرپیاده هر۴ عنصر باید تابع مقررات راهنمایی رانندگی باشند. عابران فکر می‌کنند قوانین مختص وسایل نقلیه است که این اشتباه است، در تمام دنیا قوانین راهنمایی و رانندگی را برای عابرپیاده می‌نویسند. انسان اصل است و مقررات برای حفظ جان عابرپیاده وضع شده ولی خود عابران رعایت نمی‌کنند. عابرپیاده برای عبور از خیابان باید از پل عابر یا خط کشی استفاده کند، ما فرهنگ پیاده روی را در کشور نداریم.

■ **این آموزش‌ها برعهده کیست؟**

در کتاب‌های درسی مطلبی با عنوان چگونه از خیابان عبور کنیم وجود دارد اما بعد ما هم باید در جامعه و خانواده آموزش دهیم. چیزی که در تهران اهمیت ندارد، عابر پیاده است. خود عابر پیاده مقصر اصلی است چون مقررات را رعایت نکرده و از خطوط عابر پیاده و پل عابر استفاده نمی‌کند و جان خود را اینگونه به خطر می‌اندازد. آموزش ما ضعیف است و یکی از مکانیزم‌های کنترل رفتار عابر پیاده، جریمه کردن است. در قانون جریمه پیش بینی شده است. هر عابر پیاده که از مسیرهای ویژه مثل خط و پل عابر استفاده نکند پلیس می‌تواند او را جریمه کند که لازمه این امر فرهنگ‌سازی، اطلاع رسانی و فضاسازی است و دومین زمینه اجرا شدن آن الزام مردم برای همراه داشتن کارت ملی است یعنی مردم باید در شهر کارت ملی همراه خود داشته باشند.

■ **فکر می‌کنید چه زمانی این امر محقق می‌شود تا عابران پیاده جریمه شوند؟**

دوست داریم امسال این امر را اجرایی کنیم ولی اگر نشد حداقل زمینه‌های آن را آماده می‌کنیم، برای نخستین‌بار این حرکت را شروع کردیم. زمینه‌سازی‌های این موضوع را آغاز کرده‌ایم و مساله بیشتر مورد بررسی قرار می‌گیرد چون عابر پیاده ملزم است بداند که باید تابع مقررات و قوانین باشد. قانون برای حفظ سلامت عابران پیاده وضع شده نه ماشین‌ها.

■ **رفتار پلیس نیز در این راستا اهمیت ویژه‌ای دارد. رفتار مامورانتان چه زمانی استاندارد می‌شود و به نقطه‌ای می‌رسیم که افسران راهنمایی و رانندگی با ادبیات مشخص صحبت کنند؟**

در این زمینه تلاش فراوانی انجام و کمیته اصلاح رفتار انسانی پلیس را تشکیل دادیم. کارگاه‌های آموزشی، کتاب و فیلم تهیه کرده‌ایم و به همه پلیس‌های کشور در حال آموزش دادن هستیم. دو- سه سال به خوبی در این زمینه تلاش کردیم اما هنوز به نتیجه مطلوب نرسیده‌ایم. ما از وضعیت موجود راضی نیستیم و معتقدیم می‌شود مقررات را اجرا کرد در حالی که به مردم هم احترام بگذاریم و با ادب مقررات را اجرا کنیم. باید زمینه‌سازی‌ها و ادبیاتمان با مردم مؤدبانه و از سر مهربانی و دلسوزی باشد، چه در پشت آینه مطبوعات و رسانه‌ها و چه در خیابان. در خیابان اگر کسی تخلفی کرد باید با ادبیات درست، علمی و حرفه‌ای صحبت کرد.

■ **در رسانه‌ها ادبیات به خوبی رعایت می‌شود اما در سطح شهر مشکل پیش می‌آید...**

مشکل ما هم همین است و این مشکل به پلیس برمی گردد. ادبیات پلیس هنوز اصلاح نشده و در این بخش با مردم مشکل داریم همچنین پلیس نیز به خوبی نمی‌تواند ارتباط برقرار کند.

■ **مشکل کجاست و چقدر طول می‌کشد تا این مشکل برطرف شود؟**

یک بخشی از مشکل در مردم است، ۵۰ درصد مردم سعی می‌کنند تخلف خود را توجیه کنند و در مقابل پلیس بایستند، در این زمینه باید آموزش و فرهنگ‌سازی شود. از طرف دیگر پلیس هم نقش مهمی دارد، ادبیات پلیس باید درست باشد. گفتمان پلیس و رفتار انسانی باید بهبود پیدا کند. متاسفانه این ضعف را داریم، خیلی از مردم به محض اینکه برخورد مناسب از پلیس را می‌بینند تخلف خود را قبول می‌کنند ولی برخی از مردم، حتی وقتی می‌بینند جریمه حقشان است باز هم با ما درگیر می‌شوند. من اعتراف می‌کنم که نیاز به بهبود رفتار پلیس ضروری است و در دستور کار ما وجود دارد.

■ **ساماندهی اوضاع ترافیک بدون اجرای طرح جامع ترافیک تهران ممکن نیست در حالی که شهرداری تهران و دولت درگیر مسائل سیاسی هستند و این طرح روی زمین مانده است. جلسات دولت و شهرداری هم بیانگر این موضوع است.شما که در این جلسات حضور داشتید، این موضوع را تایید می‌کنید؟**

(رویانیان اینجا تاکید کرد که در کسوت رئیس ستاد حمل و نقل و مدیریت سوخت کشور سخن می‌گوید) در جلساتی که با ریاست محترم جمهوری، رئیس شورای شهر تهران، وزیر محترم کشور و تعدادی از مسؤولان سه بار تشکیل شد، مسائل مختلف مطرح شد و در جلسه سوم آقای قالیباف حضور پیدا نکردند. از نظر ما این جلسات خیلی مسائل را روشن کرد، دستاوردهای خوبی داشت ولی نمی‌دانم چرا شهرداری در برابر آن جبهه گرفت. دولت نهم بابت مترو بودجه خوبی را در اختیار این شرکت قرار داده است.

حدود ۵۰ درصد اتوبوسرانی فعال موجود در تهران را دولت نهم در اختیار شهرداری قرار داده، یعنی دهها سال از عمر اتوبوسرانی در تهران می‌گذرد و ۵۰ درصد آن را دولت نهم متحمل شده که این همه خیلی مهم است. یا در بحث تاکسی و مترو کمک‌های شایانی صورت گرفته است. در جلسه‌ای که با دکتر احمدی‌نژاد داشتیم شهرداری اظهار کرد که در ۳ سال گذشته ۶۰۰ میلیارد شهرداری در اختیار مترو قرار داده است و دولت نهم هم ۵۰۰ میلیارد تحویل داده یعنی بیش از هزار میلیارد در ۳ سال گذشته به مترو کمک شده ولی باز هم اظهار می‌کنند که به مترو کم لطفی می‌شود. این نوع برخوردها در این جلسات روشن شد و بعد تصمیم‌گیری شد که شهرداری طرح اقدامات مدیریتی و زودبازده خود را در جهت بهبود وضعیت ترافیکی تهران ارائه دهد و طرح جامع شهرداری هم توسط شورایعالی هماهنگی ترافیک کشور و وزارت کشور و اعضای شورایعالی ترافیک کشور بررسی و به تصویب برسد.

طرح جامع هم با یکسری اصلاحات تصویب شد. هر ۷ سازمانی که عضو شورایعالی ترافیک هستند ازجمله وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان محیط زیست، وزارت راه و ترابری، نیروی انتظامی، وزارت کشور و معاونت راهبردی نظر دادند و این طرح را تصویب کردند. کمک‌های دولت به شهر تهران انصافا قابل توجه بوده و هست اما با ماجرا برخورد سیاسی شد. نمی‌خواهیم خیلی چیزها را مطرح کنیم که استفاده‌های انتخاباتی از آنها شود چون وقتی حرف‌هایی انتخاباتی تلقی شود، ارزش‌شان از بین می‌رود.

بنابراین نمی‌خواهیم بسیاری از مسائل درباره مدیریت شهری که گفته شده و بی‌انصافی‌هایی که در حق دولت نهم شده را باز گو کنیم. آقای رئیس‌جمهور مرا از پاسخگویی به برخی از کم لطفی‌هایی که در حوزه حمل و نقل و سوخت و انرژی می‌شود منع کرده‌اند و گفتند به خدا تکیه کنید و به راهتان ادامه دهید که خدا بهترین مدافع است.

> **مخالف اجرای طرح ترافیک و زوج و فرد با این شیوه هستیم، منطق آن هم این است که ما باید ۵۰۰ نفر نیرو بگذاریم تا طرح زوج و فرد را کنترل کنیم، مامور ما دود و آلودگی هوا را تحمل کند و به چالش بیفتد. این به خاطر سیستم شهری ناکارآمد رخ می‌دهد**

■ **ابهامات زیادی در این بین وجود دارد که باید گفته شود تا مردم خود قضاوت کنند...**

در کجای دنیا رئیس‌جمهوری ۳ جلسه پی‌درپی با همه مسؤولان اصلی در حوزه حمل و نقل به شهرداری وقت می‌دهد، بعد در جلسه سوم شهردار در جلسه حاضر نمی‌شود و جلسه را زیر سوال می‌برد و در ادامه، جلسات را به مجلس شورای اسلامی و از آنجا به جلسه سران قوا می‌کشاند. آنجا هم مساله روشن شد پس معلوم است در پس حرف‌ها و برخوردها که در چند ماه گذشته با ستاد مدیریت حمل و نقل و ستاد تبصره (۱۳) و امثال آنها شده، بخشی سیاسی و بخشی دیگر غیرمنصفانه بوده و من به عنوان مسؤول ستاد مدیریت حمل ونقل، الان را زمان مناسبی برای پاسخگویی و اطلاع‌رسانی به مردم در این زمینه نمی‌دانم ولی بعد از انتخابات اگر فرصتی پیش آید حتما درباره بی‌انصافی‌های شهرداری و عدم توجه به سیاست‌های دولت صحبت خواهم کرد.

■ **درباره کاهش سهمیه بنزین و اینکه در ۳ ماه آخر سال قرار است سهمیه ۳۰۰ لیتر در نظر گرفته شود آیا روند کاهش ادامه دارد یا نه؛ تصمیم جدیدی اتخاذ می‌کنید؟**

دولت در یک تنگنا قرار گرفته و حرف ما این است که مجلس محترم حمایت بفرمایند یا قانون توسعه حمل و نقل مصوب سال ۸۶ اجرایی شود و مجلس به این قانون توجه کند یا طرح هدفمند کردن یارانه‌های دولتی به سر انجام برسد. در غیر این صورت هم دولت و هم مردم در وضعیتی قرار می‌گیرند که البته ما آن را مدیریت خواهیم کرد. در بحث سوخت در سه ماه اول ۳۰۰ لیتر به مردم اختصاص دادیم و این در حالی است که در سال قبل، هم سهمیه بنزین نوروزی داشتیم، هم ماهی ۱۲۰ لیتر. امسال برای هر خودرو در ۳ ماه اول ۶۰ لیتر کم کرده‌ایم و سهمیه سفر را هم اختصاص ندادیم ولی نگاه کنید حدود ۵ درصد در ۲ ماه اول سال کاهش مصرف داشته‌ایم یعنی مردم همکاری و مدیریت کردند و با همان سهمیه مسافرت هم رفتند. همان آدم‌ها با کارشناسی یکجانبه خود تصمیم‌گیران را وادار کردند که ماهی ۸۰ لیتر به هر راننده شخصی برسد و همان‌ها در مصاحبه اعلام می‌کنند که ۵۰ تا ۶۰ لیتر بیشتر نمی‌توانند به این راننده‌های شخصی اختصاص دهند. یعنی می‌گویند دست کم باید به ۴۰ لیتر ماهانه برسد که این جای تعجب دارد.

قبلا در مجلس اظهار می‌کردند حتی اگر جلوی واردات بنزین گرفته شود تا ۸۰ لیتر می‌توانند به مردم سهمیه تخصیص دهند، همان آدم‌ها امروز می‌گویند باید ۴۰ لیتر بیشتر نشود یا از کارشناسی‌های غیرمسؤولانه و یک جانبه در مطبوعات این چنین می‌گویند یا از دیدگاه سیاسی و انتخاباتی حرف می‌زنند و یا از دیدگاه تشکیلاتی خود که این اشتباه است. ما باید به یک اجماع برسیم و یک کارشناسی جامع صورت بگیرد.

بحث بنزین باید مدیریت شود و لازمه مدیریت این است که دست دولت باز باشد و بتواند تصمیم بگیرد. اگر قانون توسعه حمل و نقل عمومی را اجرا کنیم، قانون مجلس شورای اسلامی به ما تکلیف کرده که تا سال ۹۰ سهمیه‌بندی ادامه دارد و از سال ۹۱ بنزین آزاد می‌شود که ما ۳ سال زمان داریم، پس چرا از الان مردم را نگران می‌کنید. اگر قانون باید اجرا شود از مجلس هم خواهش می‌کنیم بر اساس آن قانون به ما اعتبار بدهد تا بتوانیم قانون را اجرا کنیم یا هدفمند کردن یارانه‌ها تکلیف مردم را روشن کند. در شرایط کنونی ما فقط می‌توانیم مدیریت کنیم چون دولت در تنگنا قرار دارد. اینکه ما چقدر سهمیه داریم که تابستان در اختیار مردم قرار بدهیم، ما حتی سفرها، نیازهای واقعی، وضعیت حمل و نقل عمومی و پیامدها را لحاظ می‌کنیم. ممکن است یک کارشناس اقتصادی، سیاسی یا اجتماعی اظهار کند که ما باید تا این حد مصرف کنیم ولی تمام سختی کار با اجرا کننده است چون با یک ملت طرف است.

با دیدگاه بلندی که مجلس شورای اسلامی دارد، با حمایت‌هایی که از دولت نهم کرده و با عنایت مسؤولان محترم قوه مقننه مطمئن هستم که ما می‌توانیم به خوبی این مدت را مدیریت کنیم چون با جدیت دنبال اجرای قوانین هستیم. قانون به ما دستور داده که تا سال ۹۱ باید ۳۰ درصد مصرف بنزین و ۲۵ درصد مصرف گازوئیل را در کشور کاهش دهیم و قیمت بنزین باید آزاد شود. باید مدیریت کنیم تا به این نقطه برسیم و تا الان هم خیلی پیشرفت‌داشته‌ایم.

■ **پس فعلا در سهمیه سوخت کاهش نداریم؟**

ما فعلا در تنگنا هستیم و اگر قرار باشد سهمیه‌ها را کاهش دهیم با بیان دلیل به مردم اعلام می‌کنیم ولی الان هیچ عددی را تایید نمی‌کنیم.

■ **تاکنون مصرف چقدر کاهش پیدا کرده؟**

در طول این ۲ ماه بیش از ۴ درصد کاهش مصرف داشتیم و از طرفی ۴ درصد میزان تولید بنزین افزایش پیدا کرده.

■ **تا سال ۱۳۹۰ باید چقدر تولیدمان افزایش یابد؟**

تا سال ۱۳۹۰ باید ۱۵ میلیون لیتر در روز تولیدمان را افزایش دهیم. از طرفی هم باید مصرف را کاهش دهیم، در سال ۹۰ انرژی در بخش حمل و نقل مدیریت خواهد شد.

به هیچ عنوان دولت درصدد این نیست که مصرف انرژی و حامل‌های انرژی در حوزه حمل و نقل را رها کند و کنترل نداشته باشد، برعکس به‌طور جدی دولت برنامه‌ریزی می‌کند که بتواند مصرف سوخت را در حوزه حمل و نقل کاهش بدهد و برنامه‌های ما مفصل است، یک اقدام نیست. در حوزه سوخت برنامه ما این است که از ۱۲ لیتر، مصرف را به ۸ لیتر برسانیم که این نُرم جهانی است.

■ **کیفیت بنزین به چه صورت است.**

کیفیت بنزین و گازوئیل را تا سال ۹۰ باید ارتقا ببخشیم. گازوئیل باید به استاندارد یورو ۴ برسد.

■ **وضعیت بنزین را می‌پرسم.**

وضعیت بنزین خوب است ولی باز هم تکلیف شده تا سال ۹۰ به استانداردهای اروپایی برسد.

■ **مصرف خودروهای تولید داخل هم بسیار بالاست، این موضوع هم تکلیفی دارد؟**

بله، مصرف بنزین خودروها هم باید از ۱۲ به ۸ لیتر برسد یعنی باید ۳۰ درصد مصرف داخلی خودروها کاهش پیدا کند. این سیاستگذاری‌ای است که برای سهمیه داریم و انجام می‌دهیم، از طرفی حمل و نقل عمومی توسعه پیدا می‌کند و فرهنگ‌سازی می‌کنیم تا مردم بیشتر از وسایط نقلیه عمومی استفاده کنند. ماشین‌های شخصی را کم می‌کنیم، محدودیت ایجاد می‌کنیم و با این اقدامات، دولت به‌طور جدی در پی کاهش مصرف است.

دولت به‌طور جدی از طریق مدیریت حمل و نقل و سوخت و برنامه‌های اساسی در بهینه‌سازی تولید خودرو، بهینه‌سازی عرضه حمل و نقل و بهینه‌سازی تقاضای سفر به‌طور جدی در پی کاهش مصرف انرژی در حوزه حمل و نقل است. تکلیف قانونی دولت کاهش ۳۰ درصد مصرف بنزین و ۲۵ درصد گازوئیل در سال ۹۱ است در حالی که باید بدانید سالی یک میلیون و ۲۰۰ تا ۵۰۰ هزار ماشین باید ارائه شود.

ما برای بهینه‌سازی تقاضای سفر و بهینه‌سازی عرضه حمل و نقل برنامه‌ریزی مفصلی کرده‌ایم، برای توسعه حمل و نقل ریلی و کنترل موتورهای تولیدی با سیستم جدید که مصرف را کاهش می‌دهد و خودروهای کم‌مصرف برنامه‌ریزی کرده‌ایم همچنین برای توسعه سی‌ان‌جی برنامه‌ریزی کرده‌ایم. اینها همه برنامه‌های ما برای رسیدن به کاهش مصرف است بنابراین دولت در حوزه حمل و نقل مصمم و بلکه جلودار تغییر الگوی مصرف است و ما در این رابطه طرح جامع تغییر الگوی مصرف را تدوین کرده‌ایم و بزودی در سال‌جاری به تصویب رسانده و اجرایی می‌کنیم.

بنابر این دولت جلودار تغییر الگوی مصرف و بهینه‌سازی مصرف در حوزه حمل و نقل و سوخت است.

■ **راستی سردار! سهمیه بنزین خبرنگاران چه شد؟**

خبرنگاران درآمد پایین و رفت و آمد زیادی دارند و نمی‌توانند بنزین آزاد بخرند. پرستاران، کشاورزان، پزشکان و قضات هم مشکل دارند. اگر بخواهیم تمام این استثنائات را یکی یکی قبول کنیم بازهم به گذشته برمی‌گردیم.

برخی می‌گویند چرا جلوی پارک ماشین‌ها را می‌گیرید، ما عقیده داریم یکی از راه‌های کاهش سفرهای شخصی جلوگیری از پارک ماشین‌هاست. وقتی شخصی بداند ماشین خود را جایی نمی‌تواند پارک کند پس با وسایل نقلیه عمومی سفرهای داخل شهری خود را انجام می‌دهد. ما می‌خواهیم همه چیز را با هم انجام دهیم پس نمی‌شود.

■ **به نظر شما آزادراه تهران- کرج به یک بزرگراه تبدیل نشده است که ترافیک آن به درون شهر پس می‌زند؟**

آقای رئیس‌جمهور در مهرماه سال ۸۶ وزیر راه را احضار کرد و از او خواست همت را به کرج وصل کند تا ظرفیت تهران- کرج ۲ برابر شود ولی متاسفانه این دستور عملی نشد. راه‌حل آن این است که یا باید راه را ۲ طبقه کنیم و متروی تهران- کرج تقویت کنیم یا به موازات همت را به کرج وصل کنیم تا ظرفیت آزاد راه ۲ برابر شود و این به معنای کمک به ترافیک است، از طرفی در خط قطار شهری از واگن‌های ۲ طبقه استفاده کنیم و ظرفیت جابه‌جایی را افزایش دهیم.

■ **پرسش آخر اینکه چرا با وجود امکان گشوده شدن در پارکینگ ضلع شمالی و شرقی مصلای تهران برای پارک خودروهایی که محدودیت ورود به طرح زوج و فرد را دارند، تلاشی صورت نمی‌گیرد و به جای استفاده از امکانات این فضای بلااستفاده، مردم را جریمه می‌کنید؟**

پیشنهاد خوبی است. پیگیری می‌کنم.

پنجره

خلاصه گفت‌وگو

■ شهرداری همچنان آرم طرح ترافیک می‌فروشد و باید از مدیران شهری پرسید، که آیا طرح ترافیک عادلانه است یا نه؟!
■ برخی امکاناتی که باید در اختیار پلیس باشد در اختیار شهرداری قرار دارد.
■ پلیس نمی‌تواند زیر نظر شهرداری باشد مگر اینکه ساختار کل کشور تغییر کند.
■ امسال آموزشگاه ویژه موتوسیکلت در کشور دایر می‌شود.
■ شهرداری در ایجاد خط ویژه موتوسیکلت ممانعت می‌کند.
■ از رفتار ماموران راهنمایی –رانندگی با مردم راضی نیستم.
■ کمک‌های دولت به شهر تهران انصافا قابل توجه بوده اما با این موضوع برخورد سیاسی می‌شود.
■ بعد از انتخابات درباره بی‌انصافی‌های شهرداری نسبت به عدم توجه به سیاست‌های دولت نهم صحبت می‌کنم.

یادداشت میهمان

تعارف، تبانی، تقصیر!

وحید نوروزی*

بعضی اوقات چند کلمه، دنیایی حرف و حدیث با خود به همراه دارند. سه واژه معروف تعارف، تبانی و تقصیر از این جنس هستند که در این یادداشت کوتاه تمایل دارم برای هر پروژه در حد چند مثال، شاهد عینی بیاورم تا سپس با خود بیندیشیم و هزاران شاهد دیگر را هم در خلوت خویشتن مرور کنیم. امید آنکه قبول افتد و موجب رنجش نشود.

□ **۱- تعارف**

رئیس محترم پلیس راهور کشور اعلام کرده است: «در پی درخواست نمایندگان مجلس، تردد کامیون‌های فرسوده با عمر بیش از ۳۵ سال تا اطلاع ثانوی در کشور مجاز است.» ایشان تاکید کرد: بیشتر تصادفات خودروهای سنگین در کشور که موجب مرگ و میر هزاران نفر می‌شود متعلق به خودروهای فرسوده، سن بالا و فاقد معاینه است و این خودروها تا ۵۰ درصد بیشتر از خودروهای دیگر سوخت مصرف می‌کنند. ایشان اواخر سال گذشته هم تردد خودروهای فاقد معاینه فنی در ایام تعطیلات عید را مجاز اعلام کرده و گفت: از ۱۵ فروردین ۸۸، برخورد با خودروهای فاقد معاینه فنی ادامه می‌یابد. با فرض آنکه کشته شدن دهها نفر از هموطنان در اثر دو تصادف معروف اسدآباد همدان و کرمانشاه به دلیل نقص سیستم ترمز اتوبوس‌ها هیچ ارتباطی به معاینه فنی ندارد، اگر نگاهی دقیق داشته باشیم متوجه می‌شویم در اجرای قانون که عالی‌ترین مرجع قانونگذار یعنی مجلس محترم شورای اسلامی آن را وضع کرده است به راحتی تعارف می‌کنیم و آن وقت شهروندان هستند که وقتی دهها بار تعارف ما مسؤولان با یکدیگر و با شهروندان را می‌بینند عملا به قانون نیشخند زده و اینگونه می‌شود که هم‌اکنون بیش از ۷۰ درصد ظرفیت مراکز معاینه فنی خالی می‌شود. صد بار هم مهلت دهیم و تمدید کنیم و تهدید کنیم، وقتی قانون به تعارف گرفته شود ارزش خود را میان شهروندان از دست رفته می‌بینند.

□ **۲- تبانی**

سازمان حفاظت محیط زیست طبق قانون باید خروجی آلاینده‌های خودروهای نو در حال تولید را در قالب استانداردهای اروپایی مرتبا آزمایش کرده و سپس اجازه شماره‌گذاری دهد، اما در عمل آنچه اتفاق می‌افتد آن است که وظیفه‌اش را به یک شرکت دیگر محول می‌کند که این شرکت زیرمجموعه سازمانی است که تولیدکنندگان خودرو هم زیرمجموعه همان سازمان هستند!

مثال عینی دیگر تردد هزاران دستگاه اتوبوس مسافری برون‌شهری در کشور است که فردی با مسؤولیت مدیرفنی بدون استفاده از هیچگونه دستگاهی فقط با چشم و تجربه، سلامت فنی اتوبوس را تایید کرده و برگه‌ای تقدیم راننده می‌شود که وی اجازه تردد دارد. آن وقت اگر تصادف اتوبوس‌های برون‌شهری به دلیل نقص سیستم فنی را کنترل کنیم حتی اگر به یکصد نفر کشته در سال برسیم که دلیل مرگ ایشان تصادف اتوبوس به دلیل نقص فنی بوده است، عملا چند ارگان دولتی، نیمه‌دولتی و خصوصی درباره جان این یکصد هموطن با هم تبانی پنهان کرده‌اند!

□ **۳- تقصیر**

بعضی وقت‌ها خیلی راحت تقصیر کارهای اشتباه را به گردن همدیگر می‌اندازیم. وقتی به بیمارستان کودکان سرطانی می‌رویم نسبت به تولیدکنندگان خودرو و آلاینده‌های محیط‌زیست خشمگین می‌شویم و تقصیر را گردن آنها می‌اندازیم اما هیچ‌وقت، تا با قدرت پلیس مواجه نشویم نسبت به بهبود کیفیت خودرویی که خود سوار بر آن هستیم و لوله اگزوزش صبح‌ها که از خانه خارج می‌شویم به سمت خانه خودمان است اقدام نمی‌کنیم. تعداد ۲۳هزار کشته ناشی از تصادفات جاده‌ای را می‌بینیم و به‌عنوان عالی‌ترین مقام یک وزارتخانه می‌گوییم: «تقصیر راه نیست، تقصیر رانندگان است که بد رانندگی می‌کنند یا احیانا موقع رانندگی چیپس می‌خورند»! یا اگر هم کمی انصاف به خرج دهیم بیش از ۷۰ درصد تصادف‌ها و نه صددرصد را گردن رانندگان می‌اندازیم و میلیاردها تومان برای آموزش و کشته نشدن‌شان در رسانه‌های مختلف هزینه می‌کنیم. آیا باز هم تقصیر رانندگان بی‌توجه است که می‌میرند یا تقصیر ماست که همه چیز را گردن دیگران می‌اندازیم و خودمان کنار گود نشسته‌ایم؟!

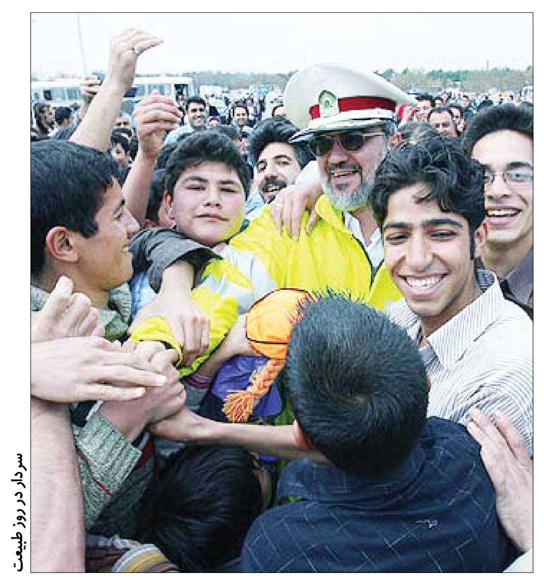
* کارشناس ارشد محیط زیست

رویانیان در مراسم تقدیر از همیاران پلیس

سردار در نخستین همایش اصلاح الگوی مصرف و توسعه حمل و نقل عمومی

سردار در جلسه شورای عالی ترافیک

رویانیان در مراسم تجلیل از فعالان ستاد سفرهای نوروزی



سردار در روز طبیعت

رویانیان در جمع همیاران پلیس

سردار در طرح کنترل ترافیک و امنیت جاده‌ها