

اجرای قوانین جدید رانندگی با زیرساخت های کهنه

چند هفته ای می شود که قوانین راهنمایی و رانندگی کشور، در حال تجربه ی یک پوست اندازی بنیادین و کم سابقه است....



اجرای قوانین جدید رانندگی با زیرساخت های کهنه

جام جم آنلاین: چند هفته ای می شود که قوانین راهنمایی و رانندگی کشور، در حال تجربه ی یک پوست اندازی بنیادین و کم سابقه است و البته بسیاری از رانندگان نیز ضمن پرداخت جریمه های سنگین، ناخودآگاه با گوشه ای از ماهیت این قانون جدید آشنا شدند. گرچه مسوولان ذیربط ادعا می کنند که این حجم از تغییرات در قوانین راهنمایی و رانندگی باید از سال ها قبل اجرا می شد اما حتی با پذیرفتن این استدلال نیز کماکان این سوال مطرح می شود که آیا هم اکنون مقدمات و بسترهای لازم برای اجرای این قانون در کشور فراهم است؟ نگاهی به نارسایی های قانون جدید

در برخی از مواد مطرح این قانون آمده است که از این پس معاینه فنی و اجباری خودروها از دو سال به پنج سال افزایش می یابد و مهلت پرداخت جریمه ها نیز از یک ماه به دو ماه تغییر می یابد. همچنین در این قانون جدید ذکر شده است که از این پس عابران پیاده متخلف نیز در صورت بروز تصادف، مقصر شناخته شده و باید جریمه پرداخت کنند.

استفاده از بازرسان نامحسوس در خیابان ها، اجباری شدن بستن کمربند برای کلیه سرنشینان و اعمال تاثیرات نمره منفی در پرونده رانندگان نیز از دیگر موارد مندرج در قانون نامبرده است.

البته نباید از یاد ببریم که در مرحله دوم اجرای قانون جدید، جریمه های رانندگی نیز با افزایش بسیار چشمگیری مواجه بوده و هم اکنون سقف جریمه ها به 200 هزار تومان افزایش یافته است.

اما یکی از مواد جالبی که شاید به صورت فانتزی در این قانون تعبیه شده است، بحث امکان پرداخت غرامت به رانندگان است. یعنی اگر نقص راه یا وسیله نقلیه موجب بروز تصادف شود، از این پس راننده می تواند از عوامل راه سازی یا سازندگان خودرو شکایت کرده و غرامت دریافت کند.

با توجه به این که هم اکنون رانندگان برای جبران خسارت خودروهای تصادفی خود، ماه های متوالی برای گرفتن حقوق مسلم خود در ساختمان شرکت های بیمه در رفت و آمد هستند و گاه در این مسیر به مرز ستوه می رسند، بحث غرامت گرفتن رانندگان از سازمان راه و ترابری و یا شرکت های خودروسازی بزرگ، بیشتر به یک شوخی تلخ شباهت دارد.

یکی دیگر از تضادهای جدی این قانون جدید، عدم تناسب میان تعداد پارکینگ ها و بالا رفتن جریمه های پارک ممنوع است.

یعنی در حالی جریمه های پارک ممنوع به 40 هزار تومان افزایش یافته است که همچنان شهروندان شهرهای بزرگ ایران از مشکل نبود جای پارک برای خودروی خود در عذاب هستند و حتی کارشناسان معتقدند که کلانشهری همچون تهران بزرگ، با کمبود بیش از 200 هزار پارکینگ عمومی مواجه است.

در واقع، وقتی یک راننده برای پارک کردن خودروی خود، هیچ جای پارکی نمی یابد و مسوولان نیز تمهیداتی برای رفع این معضل نیندیشیده اند، چگونه است که همان راننده باید جریمه های سنگینی بابت پارک خودرو در خیابان های مشاع بپردازد؟

همچنین در این قانون ذکر شده است که شهرداری ها هم حق ندارند که با استخدام پارکبان ها، به هر طریقی و در هر نقطه ای، حق پارک از رانندگان دریافت کنند.

با توجه به این که هم اکنون رانندگان برای جبران خسارت خودروهای تصادفی خود، ماه های متوالی برای گرفتن حقوق مسلم خود در ساختمان شرکت های بیمه در رفت و آمد هستند و گاه در این مسیر به مرز ستوه می رسند، بحث غرامت گرفتن رانندگان از سازمان راه و ترابری و یا شرکت های خودروسازی بزرگ، بیشتر به یک شوخی تلخ شباهت دارد. اما این بند از قانون نیز که در راستای منافع شهروندان نگاشته شده است، همچنان اجرا نمی شود و به طور کلی می توان گفت که به نظر می رسد در این پوست اندازی جدید، کلیه مواد قانونی همچون افزایش جریمه ها به سرعت اجرا شده است اما آن دسته از مفاد قانونی که در جهت منافع مردم بوده،

تاکتون مسکوت باقی مانده است.

علاوه بر آن، در حالی که مطابق ماده 12 و تبصره یک و دو ماده 13 قانون جدید، رانندگان می‌توانند قبل و حتی در حین حمل وسیله نقلیه خود توسط جرثقیل‌ها، مانع از این کار شوند اما مشاهدات مردم و خبرنگاران حاکی از آن است که این بند قانونی نیز شکل اجرایی به خود نگرفته است.

گرچه در قانون جدید ذکر شده است که همگام با افزایش جریمه‌ها، باید در خصوص ساخت پارکینگ‌های عمومی، توسعه حمل و نقل ریلی و همچنین اصلاح معابر درون شهری و برون شهری اهتمام ویژه صورت گیرد اما فعلاً که اجرای این قانون با اخذ جریمه‌های سنگین آغاز شده است و خبری هم از بهسازی معابر عمومی و توسعه زیرساخت‌های راه‌سازی کشور به گوش نمی‌رسد.

مسوولان چه می‌گویند؟

سردار حسین رحیمی، رئیس پلیس راهور تهران در گفت و گو با خبرنگار [#171جام جم آنلاین](#)؛ تاکید دارد حجم تخلفات راهنمایی و رانندگی با اجرای مرحله دوم قانون جدید، تا این لحظه بیش از 50 درصد کاهش یافته است.

وی در خصوص جایگاه پارکینگ‌های عمومی در نگارش قانون جدید تصریح کرد: قبول داریم که کمبود پارکینگ در سطح شهر تهران یک مشکل جدی است و مطابق برآوردهای ما، هم اکنون با کمبود بیش از 500 هزار جای پارک در پایتخت روبرو هستیم. البته مسوولان شهرداری نیز قول داده‌اند که روی این موضوع به صورت جهادی کار کنند و امیدواریم ضمن اجرای قانون جدید، این مشکل نیز به زودی مرتفع شود.

"معتقدیم که خیابان شارع عام است و هیچ کسی حق ندارد که مانع از پارک کردن خودرو در مقابل درب مغازه یا پاساژ خود شود. در قانون جدید، حق پارک کردن باید از این پس به تایید شورای عالی ترافیک نیز برسد و پلیس هم وظیفه دارد که بر اعمال پارکبان‌ها نظارت کند تا مبادا ارگانی از مردم بابت پارک کردن خودرو، هزینه نابخشودنی دریافت کند."

یعنی در حالی جریمه‌های پارک ممنوع به 40 هزار تومان افزایش یافته است که همچنان شهروندان شهرهای بزرگ ایران از مشکل نبود جای پارک برای خودروی خود در عذاب هستند و حتی کارشناسان معتقدند که کلانشهری همچون تهران بزرگ، با کمبود بیش از 200 هزار پارکینگ عمومی مواجه است. وی با بیان این که از این پس جرثقیل‌ها حق ندارند در حضور راننده، خودروی متخلف را به پارکینگ منتقل کنند، اظهار داشت: همگام با اجرای قانون جدید، یک افسر راهنمایی و رانندگی نیز وظیفه دارد که در کنار راننده جرثقیل بنشیند و در صورتی که جرثقیل با دستور افسر پلیس، بخواهد خودروی را به پارکینگ منتقل کند ولی صاحب خودرو در محل حاضر شود، افسر موظف است که در آن شرایط از حمل خودرو توسط جرثقیل جلوگیری کند.

"حتی از این پس خودروهایی را که برابر قانون متوقف می‌شوند، با جرثقیل اعزام نمی‌کنیم و خود راننده، ضمن دریافت یک قبض، باید به پلیس مراجعه کند. در هر صورت، اگر در اجرای هر کدام از این بندهای قانونی، خلاقی از سوی مأموران ما صورت گیرد، مردم می‌توانند به بازرسی‌های راهنمایی رانندگی مراجعه کنند."

رحیمی در پاسخ به این سوال که آیا هم تراز با افزایش جریمه‌ها، بسترهای لازم برای اجرای قانون جدید نیز مهیا شده است، عنوان کرد: ردیف جدول جرایم به گونه‌ای تهیه شده است که برای موارد حادثه‌خیزی که جان انسان‌ها را به مخاطره می‌اندازد، جرایم سخت‌تری در نظر گرفته شده است.

"مثلاً قانونگذار در مورد جریمه‌های سرعت و سبقت غیر مجاز، محکم‌تر و سخت‌تر برخورد کرده است اما در مواردی که خطر جانی وجود ندارد و حقوق عمومی تضعیف می‌شود، جریمه‌های سبک‌تری در نظر گرفته شده است."

"به طور کلی معتقدم که گرچه در مواردی مثل پارکینگ‌ها و اصلاح جاده‌ها، همچنان با برخی از مشکلات زیرساختی روبرو هستیم، اما با اجرای مرحله دوم قانون جدید، گرایش مردم به سمت قانون‌مداری افزایش یافته است و مطمئن هستیم که با ادامه اجرای این قانون، دامنه توجه به قوانین رانندگی در کشور، بیشتر از پیش افزایش خواهد یافت."

محمدرضا مهماندار، فرمانده پلیس راه کشور نیز در گفت و گو با خبرنگار جام جم آنلاین اظهار داشت: در مرحله دوم اجرای قانون جدید راهنمایی و رانندگی ذکر شده است که 60 درصد از مبالغ جرایم، باید صرف توسعه زیرساخت‌های راه‌سازی شود اما حتماً در نظر داشته باشیم که این قانون تازه اجرا شده و هنوز باید برای تحقق این موضوع، صبر پیشه کنیم.

"وقتی فعلا هیچ مبلغ جریمه ای به دست ما نرسیده است، بنابراین صحبت کردن از توسعه زیرساخت های راه در جریان اجرای مرحله دوم قانون جدید راهنمایی و رانندگی، کمی زودتر از موعد است."

یکی از ایرادات اصلی این قانون جدید این است که عنوان می کنند از محل اخذ جرایم، باید به تقویت زیرساخت های راه کشور کمک شود اما این موضوع هیچ ربطی به اداره راهنمایی و رانندگی ندارد، بلکه در حیطه وظایف شهرداری و وزارت راه و شهر سازی است. در ادامه، سرهنگ عین الله جهانی، معاون آموزش و فرهنگ ترافیک پلیس راهنمایی و رانندگی تهران در گفت و گو با خبرنگار [#171جام جم آنلاین](#) گفت: مطابق آمارهای ما و پس از اجرای قوانین جدید راهنمایی و رانندگی شاهد بودیم که در 9 ماهه نخست امسال، آمار فوتی های تصادفات نسبت به 9 ماهه نخست سال قبل، 98 نفر کاهش یافته و 19 درصد از تصادفات مربوط به موتورسیکلت نیز کاهش پیدا کرده است.

"ما در اجرای مرحله دوم قانون جدید، شاهد کاهش 70 درصدی ورود به محدوده طرح ترافیک بودیم زیرا دیگر هزینه تخلف ها بالا رفته است."

جهانی در پاسخ به این سوال که وقتی به اندازه کافی، جای پارک برای خودروها وجود ندارد، با چه استدلالی جریمه های پارک ممنوع افزایش یافته است، عنوان کرد: وقتی شهروندی می بیند که برای پارک کردن خودروی خود، جای پارکی پیدا نمی کند، پس چرا خودروی خود را به خیابان می آورد؟ یعنی وقتی راننده ای می بیند که جای پارک پیدا نمی کند، چرا اصرار دارد که حتما از وسیله نقلیه شخصی استفاده کند؟

خوشبین نیستیم

ابوالفضل بهره دار، رئیس انجمن مهندسی حمل و نقل ایران در گفت و گو با [#171جام جم آنلاین](#) ضمن انتقاد نسبت به برخی از مواد این قانون جدید، گفت: در صورتی که قبل از اعمال قانون و اخذ جرایم، فرهنگ سازی انجام می گرفت، در آن صورت می شد که احتمال بهبودی و کارآمدی را از قانون جدید انتظار داشت اما این که بدون بستر سازی و توسعه زیرساخت ها، اقدام به سخت تر کردن قوانین بکنیم، نتیجه آن مقطعی خواهد بود.

"در این که همه باید به قوانین رانندگی احترام بگذاریم، شکی نیست اما در حالی که محور قانون جدید بر تشدید جرایم متمرکز شده و از بستر سازی و فرهنگ سازی غافل شده ایم، بنابراین نمی توان به نتایج قوانین جدید خوشبین بود."

بهره دار با بیان این که در اجرای این قانون در ابتدا باید فرهنگ سازی و آموزش صورت می گرفت و سپس قوانین اعمال می شد، اضافه کرد: یکی از ایرادات اصلی این قانون جدید این است که عنوان می کنند از محل اخذ جرایم، باید به تقویت زیرساخت های راه کشور کمک شود اما این موضوع هیچ ربطی به اداره راهنمایی و رانندگی ندارد، بلکه در حیطه وظایف شهرداری و وزارت راه و شهر سازی است.

"یکی از خطرات عمده این قانون جدید، احتمال افزایش فساد در جامعه است. زیرا با وجود افزایش شدید جرایم، این احتمال بسیار پررنگ است که برخی از افسران راهنمایی و رانندگی از رانندگان خاکی، رشوه های هنگفت دریافت کنند." این که بیاییم و بگوییم بخشی از مبالغ جرایم را باید به زیرساخت های راه کشور اختصاص دهیم، نه تنها پاسخگوی مشکلات معابر ما نیست، بلکه این طرح تا 90 درصد هم غیر عملی و غیر کارشناسی است."

وی با اشاره به تولید بی رویه خودروها در کشور، خاطر نشان کرد: تولید خودرو در کشور ما با افزایش غیر معقولی مواجه است و متأسفانه خیابان های ایران با حجم عجیبی از خودروها روبرو است. حال با توجه به این شرایط و نبود جای پارک برای این تعداد زیاد از خودروها، باید قبل از افزایش جریمه های پارک ممنوع در این قانون، فکری به حال افزایش تعداد پارکینگ ها می شد.

"نکته جالب قضیه این جاست که ما هر چقدر هم به معبرها اضافه کنیم، باز هم با وجود سیاست افزایش روز افزون خودروها، معابر و جای پارک خودروها روز به روز کمتر می شود."

احتمال نارضایتی عمومی وجود دارد

صمد فدایی، عضو کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی نیز در گفت و گو با خبرنگار ما نسبت به احتمال بروز نارضایتی عمومی،

به دلیل جریمه های سنگین رانندگی هشدار داد و گفت: در این قانون جدید، به شدت احتمال دارد که يك نارضایتی عمومی گسترده به وجود آید. بسیاری از همکاران بنده نیز معتقد هستند که باید در محتوای این قانون، بازنگری شود.

"یکی از خطرات عمده این قانون جدید، احتمال افزایش فساد در جامعه است. زیرا با وجود افزایش شدید جرایم، این احتمال بسیار پررنگ است که برخی از افسران راهنمایی و رانندگی از رانندگان خاطی، رشوه های هنگفت دریافت کنند."

باید از قانونگذاران و مجریان قانون جدید پرسید که اگر افزایش خودروها انگیزه لازم را برای نگارش قانون جدید ایجاد کرده است، تا چند هزار کشته در جاده های ایران، این انگیزه را در مسوولان ایجاد می کند که در مراحل تصویب قوانین راهنمایی و رانندگی، به وضع راه ها و خودروها رسیدگی کنند. فدایی با بیان این که این قانون در نهایت نمی تواند به کاهش جرایم منجر شود، تاکید کرد: چون بسترهای لازم برای اجرای این قانون در کشور فراهم نیست، این مجموعه قوانین نمی تواند کارآمد و موثر باشد. هنوز فرهنگ سازی گسترده ای برای انجام رانندگی صحیح در جامعه انجام نشده است و با توجه به وضعیت جاده ها هم می توان گفت که در کل این قانون نمی تواند دردی را از مشکلات ترافیکی کشور حل کند.

"بعید نیست که دولت برای تامین بخشی از هزینه های خود، اقدام به اخذ این جرایم کرده باشد اما در کل گمان می کنم که شاید در يك بازه کوتاه مدت، وجود این قوانین موجب شود که تخلفات رانندگی در کشور تعدیل شود اما این قانون به هیچ وجه نمی تواند اثری ماندگار و طولانی از خود بر جای بگذارد."

قوانین جدید، زیرساخت های کهنه

"قانون فعلی اخذ جرایم راهنمایی و رانندگی مربوط به 50 سال گذشته است که با وجود انجام چند مرحله اصلاحیه هنوز نیز بازدارنده نیست. زیرا این قانون زمانی به تصویب رسید که تعداد خودروها در کشور 50 هزار دستگاه بود بر همین اساس نمی توان با این قانون، وضعیت آمد و شد را کنترل کرد."

این دلایل و اظهار نظرها برای نگارش قانون جدید در حالی از سوی رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی کشور ایراد شد که متأسفانه کهنگی قوانین رانندگی در کشور با کهنگی زیرساخت های معابر شهری و برون شهری گره خورده است.

به بیان دیگر، باید از قانونگذاران و مجریان قانون جدید پرسید که اگر افزایش خودروها انگیزه لازم را برای نگارش قانون جدید ایجاد کرده است، تا چند هزار کشته در جاده های ایران، این انگیزه را در مسوولان ایجاد می کند که در مراحل تصویب قوانین راهنمایی و رانندگی، به وضع راه ها و خودروها رسیدگی کنند؟

امین جلالوند خبرنگار جام جم آنلاین