



جمهوری اسلامی افغانستان
وزارت امور داخله
معینیت پالیسی و استراتیژی
ریاست عمومی استراتیژی



مسئله امنیتی و جنایی استفاده از موتورسایکل در بزرگ شهرها
(چالشها و راه حلها)

سرطان 1399

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
1	مقدمه
1	واژگان کلیدی
2	ضرورت موضوع
2	روش جمع آوری معلومات
3	وضعیت موجود جرایم
3	الف: وضعیت جرایم براساس اطلاعات ریاست ع مبارزه با جرایم
6	ب: وضعیت جرایم براساس اطلاعات اداره 119
7	مبنی تجویز محدودیت بر گشت و گذار موتر سایکل ها
8	نگرانی های امنیتی و جنایی از بابت موترسایکل
10	پیامد این محدودیت
13	راه حل های پیشنهادی
16	خلاصه پیشنهادات

مقدمه

تأمین امنیت و مدیریت امنیت عمومی، مبارزه با جرایم (پیشگیری، کشف و پیگیری) و تنفیذ قانون بعنوان اصلی ترین مسئولیت پولیس ملی افغانستان بوده که طی سالهای متمادی با توجه به این مهم، و امکانات بشری، تخصصی و تخنیکی خویش بمظنون رسیدن به اهداف فوق تلاشهای مستمر و مثمر را نموده و قربانی های زیادی را متحمل شده اند.

رهبری وزارت امورداخله بعنوان مسئولین رده اول مدیریت و رهبری پولیس ملی همواره سعی نموده تا ضمن سوق و اداره لازم و مسلکی، امکانات موثر را برای پولیس ملی فراهم تا بتوانند به اهداف تعیین شده و توقع که از این نیرو از طرف شهروندان متصور است برسند.

جرم بعنوان پدیده اجتماعی و جز لاینفک از رفتار بشری بوده و مبارزه با جرایم که بخش مهم از مدیریت امنیت عمومی می باشد، ابعاد گسترده و پیچیده خود را نظر به زمینه های جرم زا در هر جامعه دارد. تلاشهای که تاکنون صورت گرفته در زمان و مکان متفاوت نتیجه متفاوت دارد، در بعضی محلات و در بعضی موارد جرمی موثریت خود را داشته و در بعضی موارد و محلات دیگر پیامد آنچنانی را نداشته است.

تلاشهای پولیس ملی افغانستان نیز بیرون از دایره نبوده و نخواهد بود. موثریت صد فیصدی و یا به اصطلاح دیگر صفر سازی رفتاری جرمی در یک جامعه نه از لحاظ علمی ممکن است و نه در عمل امکان پذیر، اما مدیریت وضعیت و رفتارهای جرمی با برنامه های پیشگیرانه و کشفی کاهش در این پدیده بوجود می آید. که پولیس ملی افغانستان در زمان ها متفاوت با توجه به پدیده های حاد جرمی در کشور یا هم یک نقاط مشخص تدابیر پیگیرانه را تجویز نموده است. آخرین مورد برنامه پیشگیرانه پولیس در مورد ممانعت استفاده از موترسایکل در بزرگ شهرهای کشور اعلام نموده و اساسی ترین منطق این برنامه، واکنش به افزایش رفتار جرمی توسط موترسایکل سواران می باشد. اما این برنامه نارضایتی اجتماعی و نارضایتی را از جانب شهروندان به ادرس وزارت امورداخله و پولیس ملی متوجه نموده است. این در حالیکه که وزارت امورداخله طی یک برنامه بزرگ تحت عنوان پولیس مردمی در تلاش نزدیکی روابط مردم و پولیس بوده و همچنان در میثاق امنیتی اخیر تقاضا همکاری مردم در تأمین امنیت و مبارزه با جرایم را دارند.

در این تحقیق با توجه به اطلاعات موجود نزد پولیس (ریاست مبارزه با جرایم و مرکز پاسخ دهی سریع پولیس 119) تحلیل صورت گرفته که این برنامه چقدر براساس واقعیت موضوع در نظر گرفته شده و واقعا چقدر تعداد از جرایم توسط افراد موترسایکل سوار در بزرگ شهرها صورت گرفته است؟ موثریت این برنامه چگونه بوده است؟ راه حل اساسی در زمینه چیست؟ ریاست عمومی استراتیژی با درک مسئولیت استقامت کاری خویش مبنی بر ارائه دیدگاه یا استراتیژی به رهبری وزارت امورداخله در پیوند به این مسئله، تیم تحقیقاتی خود را با عضویت محترم روح الامین اسحاق، مجتبی پوپلزی¹ تحت رهنمود و رهبری سمونوال بسم الله تابان رئیس ع استراتیژی توظیف نموده تا در زمینه مطالعات لازم را اجرا و راه حل مناسب ارائه بدارند، که در گزارش تحقیق کنونی پاسخ فشرده به سوالات مطرح شده ارائه گردیده است.

واژگان کلیدی: امنیت، آرامش اجتماعی، مبارزه با جرایم، موترسایکل

¹ آقای اسحاق سند لیسانس در رشته روابط بین الملل داشته و فعلا کارمند رسمی ریاست ع استراتیژی می باشد و آقای پوپلزی دارای تحصیلات عالی لیسانس اقتصاد ملی بوده و فعلا کارمند قراردادی در بخش تحقیق این ریاست می باشد.

ضرورت موضوع:

براساس اطلاعات رسمی از منابع امنیتی منبى بر استفاده تروريستان از موترسايكل ها بخاطر ترور انفرادى و و همچنان استفاده مجرمين براى اجرا رفتار جرمى شان در سطح شهرها، كه چندين بار از طريق بخشهاى مختلف وزارت امورداخلة و رسانه ها منعكس گرديد، رهبرى وزارت امورداخلة بمنظور پيشگيرى از وقوع واقعات جرايم جنايى و تروريستى در بزرگ شهرها بر چگونگى استفاده از موترسايكل را بطور مرحله وار و در مقاطع مختلف محدوديت وضع نمودند.

در آخرين مورد كه بعلاوه واقعات جرايم جنايى، تروريستان طالب نيست سعى بر استفاده از موترسايكل براى انجام قتل هاى هدفمند مسئولين امنيتى، رجال برجسته، شخصيت هاى علمى و سياسى را در استراتيژى خود قرار داده بودند، براى زمان طولانى تر محدوديت را در زمينه چگونگى استفاده از موترسايكل در بزرگ شهرها تجويز نموده اند. اين برنامه مزايا و نواقص خود را نيز داشته به همين منظور ضرورت احساس گرديده تا در زمينه موشكافى بيشتر شده يك راه حل بنيادى براى اين مسئله شناسايى گردد.

روش جمع آورى معلومات

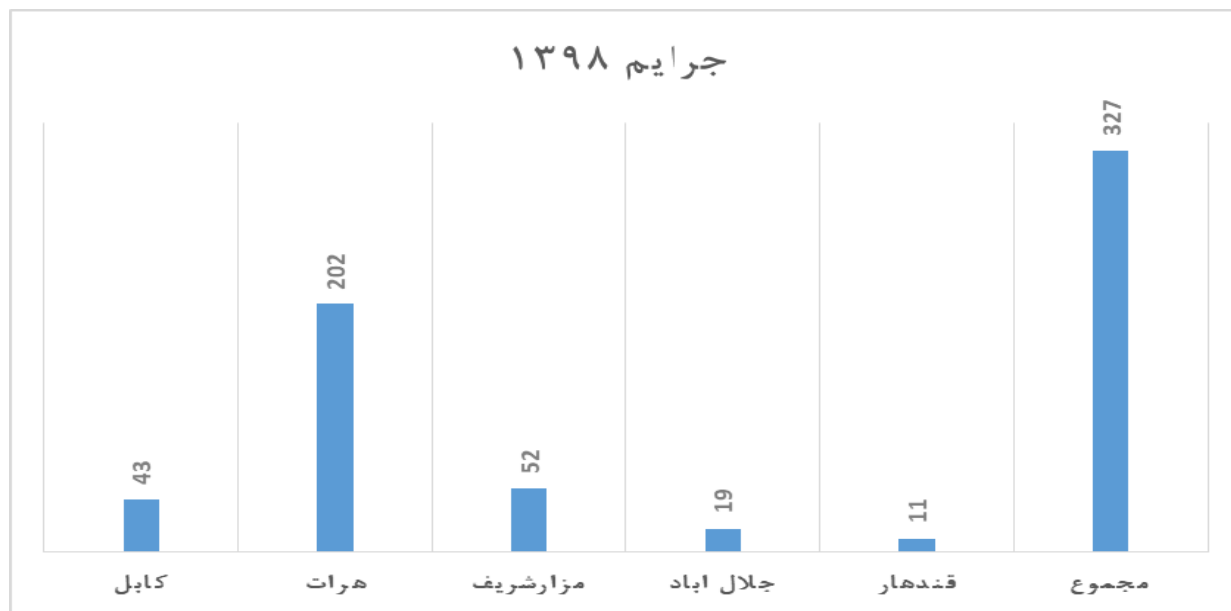
بعد از مطرح شدن شكايات زياد شهروندان نسبت به اين تصميم وزارت امورداخلة، بمنظور دريافت واقعيت امر از روش مصاحبه و بكارگيرى از اطلاعات وزارت داخلة استفاده صورت گرفته است.

وضعیت موجود

برای فعلا براساس دستور رهبری وزارت امورداخله استفاده از موتورسایکل ها به ویژه در شهر کابل بعلاوه بزرگ شهرهای دیگر، محدودیت برای استفاده از موتورسایکل با استثنای بخشهای که فروش آنلاین یا خدمات رسانی را در سطح شهر دارند وضع گردیده است. که میتواند وضعیت موجود را بطور ذیل مورد بررسی قرار داد:

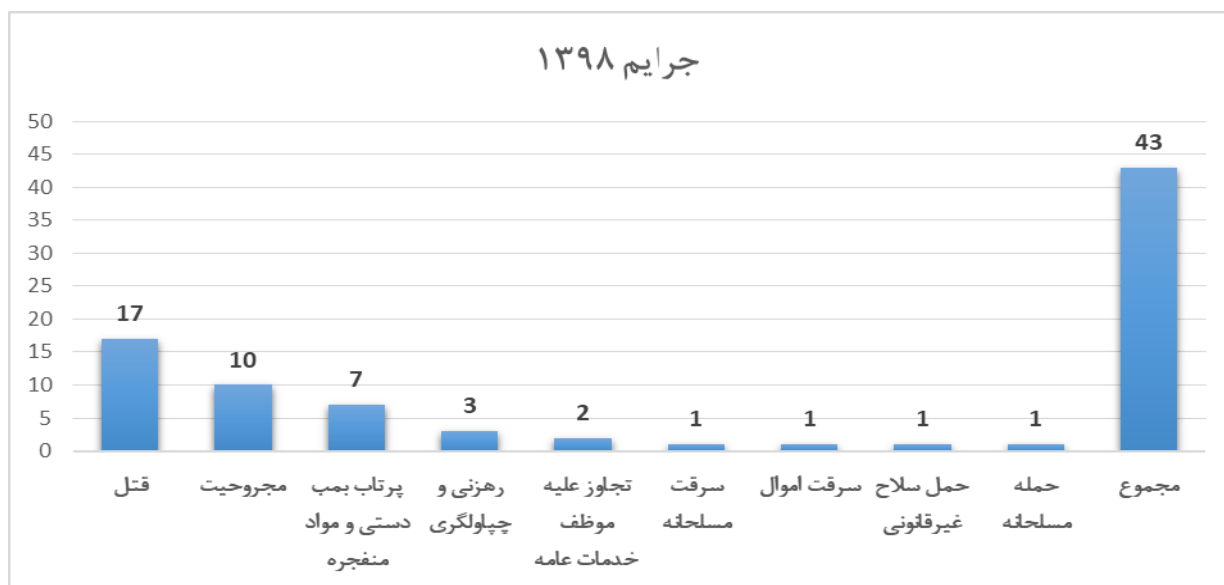
الف: وضعیت جرایم براساس اطلاعات ریاست جرایم

براساس اطلاعات موجود در ریاست ع مبارزه با جرایم بطور مجموعی 327 واقعه جرمی در پنج شهر بزرگ کشور (کابل، مزارشریف، جلال آباد، هرات و قندهار) توسط افراد موتورسایکل سوار صورت گرفته است. که شایع ترین آن سرقت با جبر وسایل شخصی مثل موبایل، دستکول و بیک ها دستی می باشد که به تعقیب آن ترور انفرادی افراد نیز توسط افراد موتورسایکل سوار صورت گرفته است. با توجه به تحلیل اطلاعات موجود بیشتر عمل جرمی توسط افراد موتورسایکل سوار در شهر هرات با ثبت 202 واقعه و به تعقیب آن 52 واقعه در شهر مزارشریف و در مرحله سوم در شهر کابل با 43 واقعه اتفاق افتاده است. با توجه شکایات موجود از جانب شهروندان در رسانه ها ممکن این آمار، وضعیت واقعی جرایم توسط موتورسایکل سواران در این بزرگ شهرها کشور نباشد.



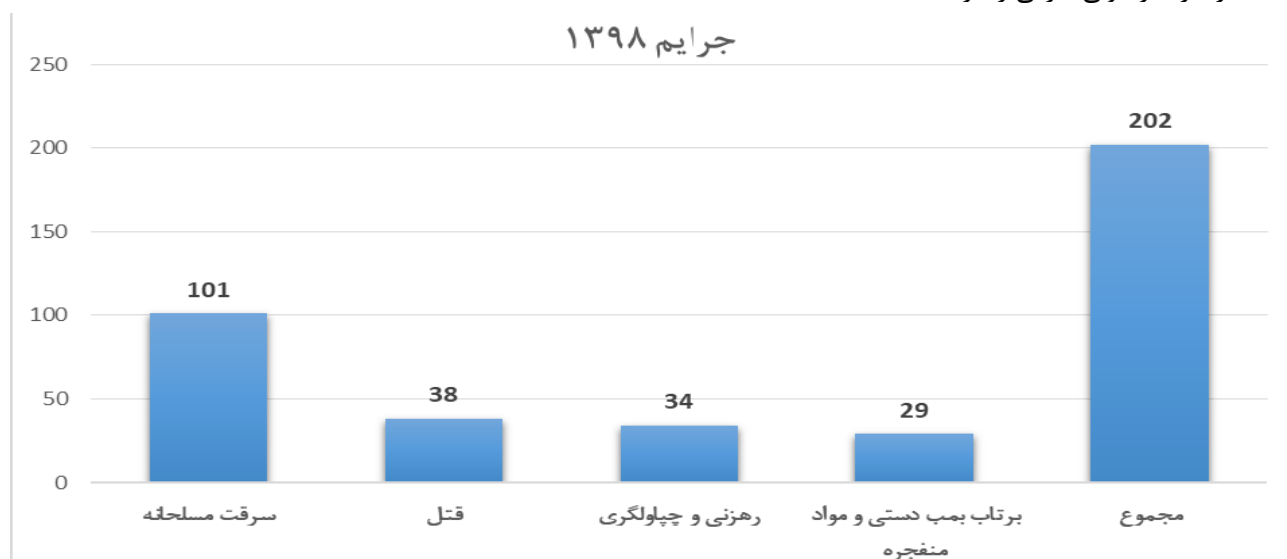
1- شهر کابل

طوری‌که در گراف فوق بطور مجموعی مطالعه نمودید، در شهر کابل بتعداد 43 واقعه جرمی توسط افراد موتورسایکل سوار صورت گرفته که بیشتر آن شامل قتل می باشد. همچنان براساس معلومات مدیریت ع ترافیک کابل در این شهر برای تعداد 54649 موتورسایکل نمبر پلیت و جواز سیر توزیع گردیده و براین اساس از هر 1270 موتورسایکل سوار حداوسط یک تن آن طی یکسال اقدام انجام یک مورد رفتار جرمی نموده است.



2- شهر هرات

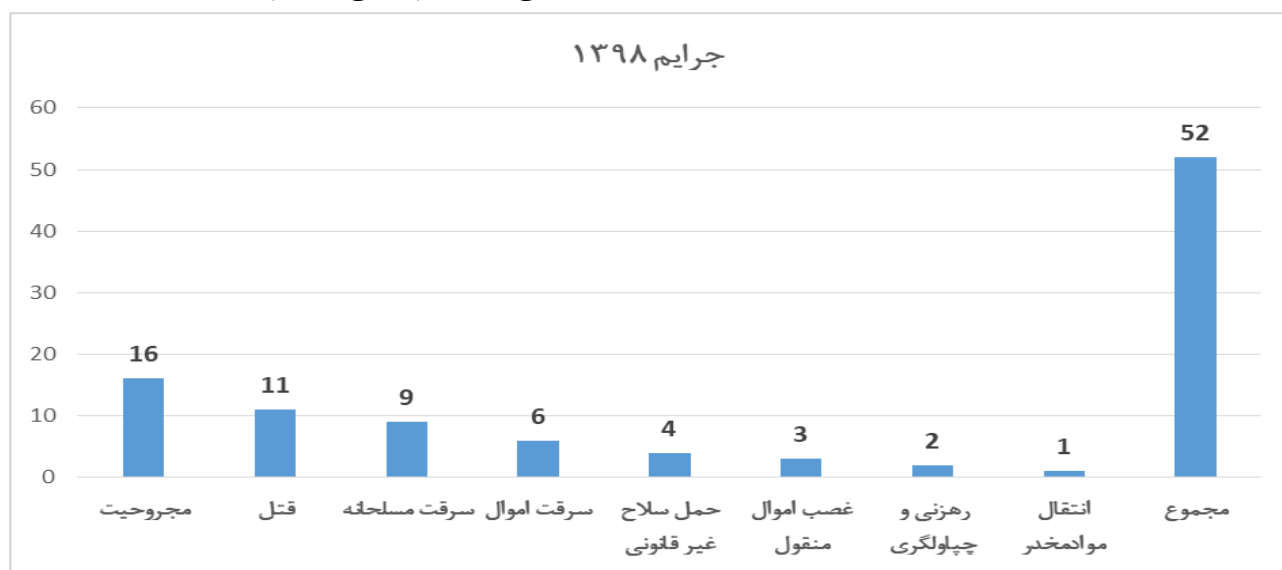
براساس اطلاعات که در فوق تذکر یافت بطور مجموعی در شهر هرات بتعداد 202 واقعه جرمی توسط موتورسایکل سواران صورت گرفته که نسبت به چهار بزرگ شهر دیگر کشور در این شهر بیشترین آمار گزارش شده که حداوسط در هر 1.8 روز یک مورد ثبت شده است. براساس معلومات مدیریت ترافیک ولایت هرات در این ولایت که اکثریت آن در شهر می باشد برای 69715 عراده موتورسایکل جوازسیر و حرکت و نمبر پلیت توزیع گردیده که براین اساس حداوسط از هر 345 موتورسایکل سوار یک تن طی سال 1398 رفتار غیرقانونی جرمی را مرتکب شده اند.



3- شهر مزار شریف

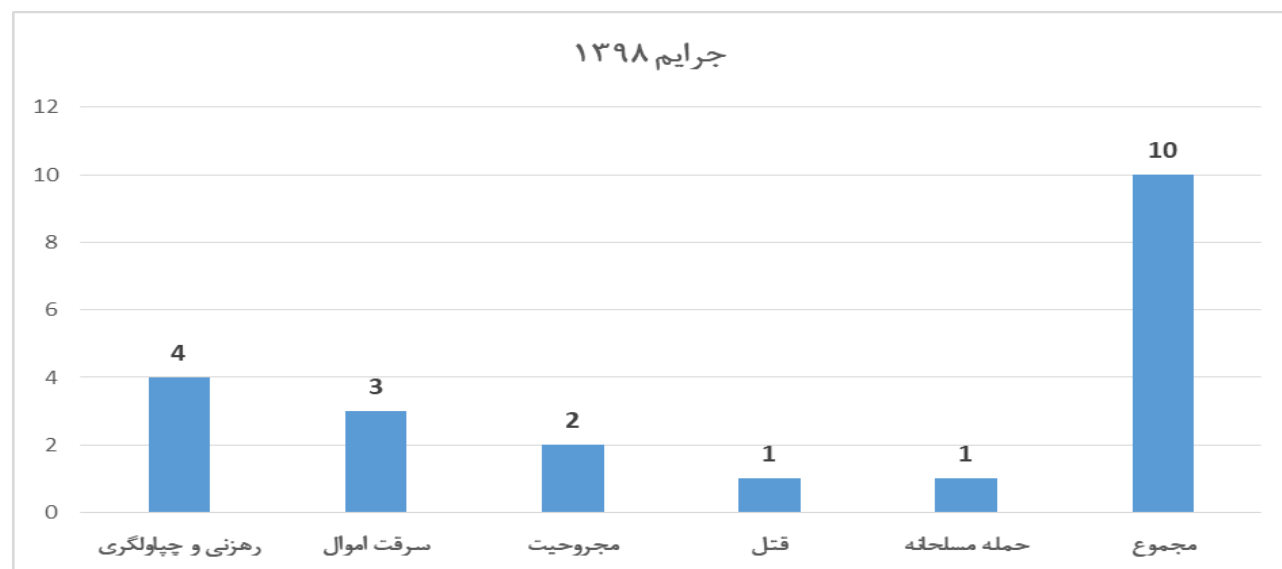
در شهر مزار شریف طی سال 1398 بطور مجموعی 52 واقعه جرمی توسط افراد متوسکلیت سوار به ثبت رسیده که بیشترین آنرا مجروحیت تشکیل میدهد. براساس آمار متذکره واقعات جرمی توسط موتورسایکل بعد از هرات در این ولایت بیشتر به ثبت رسیده است.

متکی به معلومات مدیریت ترافیک در این ولایت برای 25600 عراده موتورسایکل جواز سیر و حرکت و نمبر پلیت توزیع گردیده که براین اساس از هر 492 عراده موتورسایکل حداوسط یک فرد موتورسایکل سوار طی سال اقدام جرمی را انجام داده اند.



4- قندهار

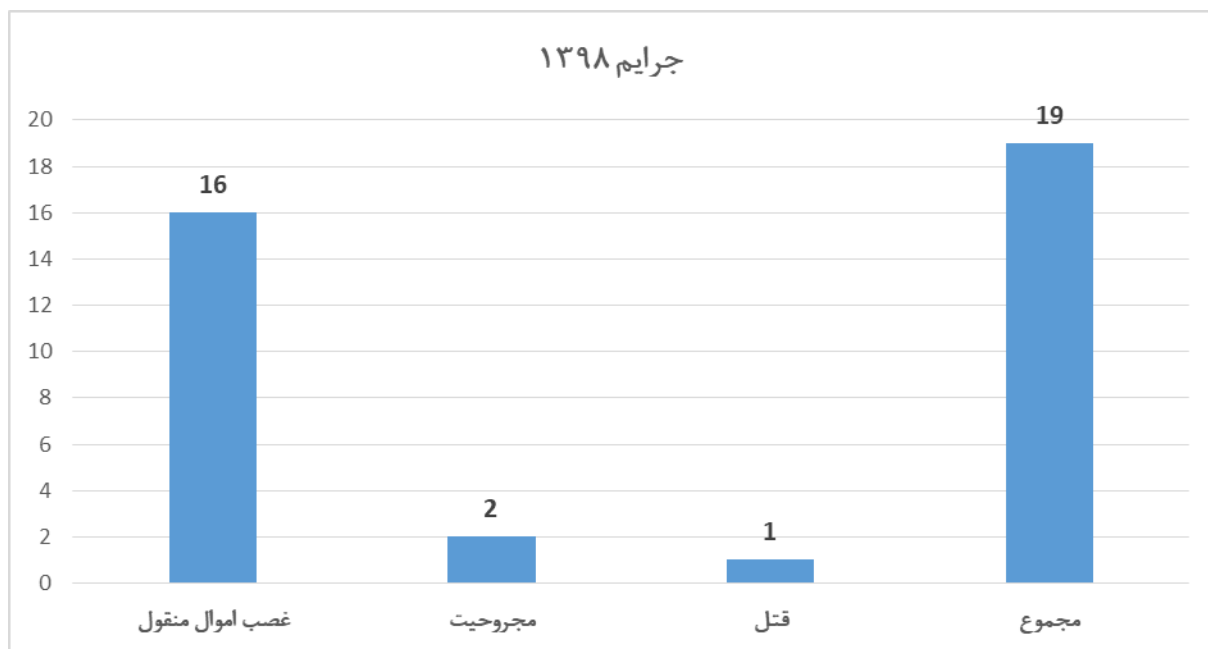
براساس اطلاعات ریاست ع مبارزه با جرایم که در گراف اولی نیز منعکس گردیده در این ولایت طی سال 1398 بطور مجموعی 10 مورد واقعه جرمی توسط افراد موتورسایکل سوار صورت گرفته که بیشترین آن شامل 4 مورد رهزنی و چپاولگری می باشد. متکی به اطلاعات مدیریت ترافیک این ولایت برای 19022 عراده موتورسایکل نمبر پلیت و جواز سیر توزیع گردیده که براین اساس حداوسط از هر 1902 عراده موتورسایکل یک فرد موتورسایکل سوار عمل جرمی را مرتکب گردیده است.



5- ننگرهار

بطور مجموعی در ولایت ننگرهار به ویژه شهر جلال اباد بتعداد 19 واقعه جرمی توسط افراد موتورسایکل سوار طی سال 1398 بوقوع پیوسته که بیشترین آن شامل غصب اموال منقول می باشد.

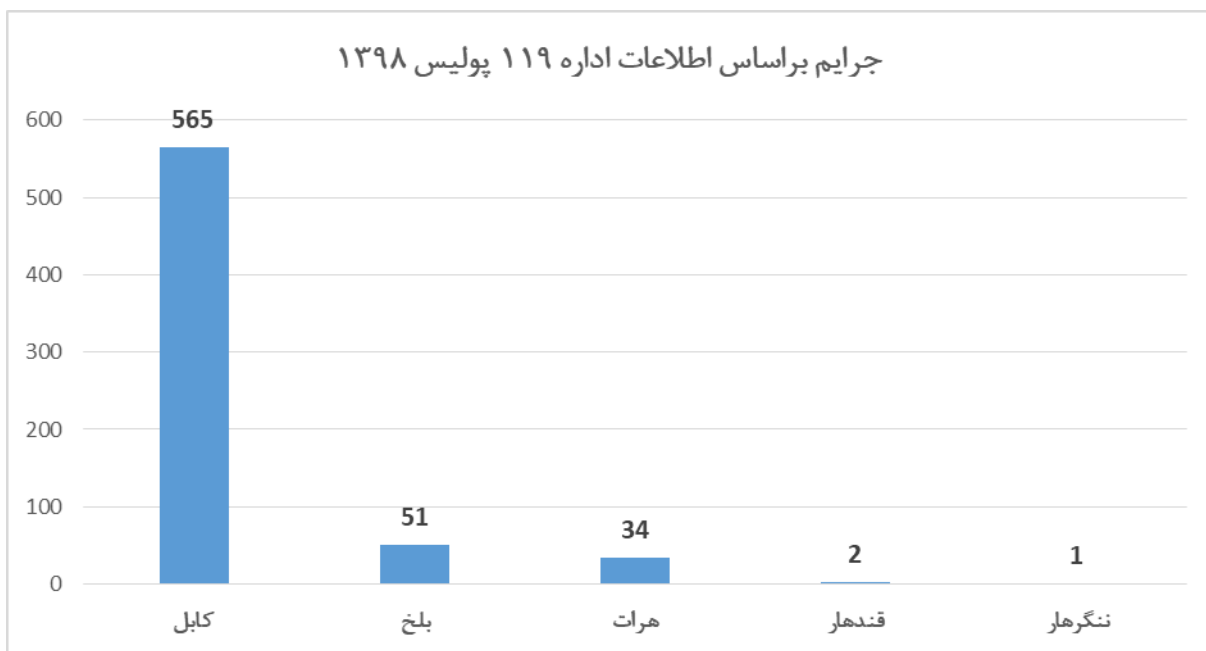
براساس اطلاعات مدیریت ترافیک این ولایت برای 6000 عراده موتورسایکل جواز سیر و نمبر پلیت توزیع گردیده و متکی به آن حدوسط از هر 315 موتورسایکل سوار یک تن آن مرتکب رفتار جرمی گردیده اند.



ب: وضعیت جرائم براساس اطلاعات اداره 119 پولیس

براساس اطلاعات اداره 119 پولیس طی سال 1398 بطور مجموعی در پنج بزرگ شهر مورد مطالعه کشور 653 مورد گزارش از ارتکاب عمل جرمی توسط افراد موتورسایکل سوار به ثبت رسیده که بیشترین آن در کابل (565 مورد) می باشد. به تعقیب آن در بلخ بیشترین مورد ثبت شده است.

با بررسی اطلاعات نزد اداره 119 و ریاست مبارزه با جرائم تفاوت زیاد در تعداد واقعات جرمی دیده می شود که ممکن در اداره 119 به ویژه در شهر کابل این گزارش ها بطور تکراری نیز گزارش شده باشد. اما باانهم تفاوت میان این دو اطلاعات زیاد می باشد. تنها در ولایت بلخ صرف یک مورد تفاوت میان اطلاعات دو اداره دیده می شود.



ممنی تجویز محدودیت بر گشت و گذار موتر سائکل ها

الف: قانون

ماده نوزدهم قانون پولیس

- 1- پولیس برای تامین مقاصد آتی به حفظ اشیا اقدام مینماید:
- به منظور دفع خطر قریب الوقوع که منظمو امن عامه را تهدید نماید.
- به منظور جلوگیری از اعمال محل نظم وامن عامه، مشروط براینکه جلوگیری چنین اعمال به طریقه دیگر ممکن نباشد.
- اشیاى شخصى که مطابق احکام ماده پانزدهم این قانون تحت نظارت قرار گرفته باشد به منظور کشف حقیقت.
- به منظور تعمیم احکام قانون.
- (2) پولیس در مورد حفظ اشیاى مندرج فقره (1) این ماده مکلف به رعایت مراتب ذیل میباشد:
- ابلاغ علت حفظ اشیا به مالک یا متصرف، مگر اینکه جریان تحقیق از اثر آن متاثر گردد. در اینصورت نقل مصداق اشیاى حفظ شده به مالک یا متصرف آن سپرده میشود.
- (3) هرگاه اشیاى حفظ شده سریع الفساد بود، نگهداشت آن موجب فساد یا از بین رفتن شی گردد، در مورد طبق احکام قانون مربوط اجراءات صورت میگیرد.
- متکی بر مفاد ماده متذکره قانون، پولیس از صلاحیت قانونی خود بمنظور پیشگیری وقوع جرایم، به جمع آوری موتورسایکل ها فاقد اسناد و وضع محدودیت در چگونگی استفاده از وسایط موتورسایکل دارای اسناد در سراسر کشور به ویژه بزرگ شهرهای کشور اقدام نموده است. این وزارت ابتدا طی اعلامیه های رسمی از طریق فیسبوک و وب سایت رسمی از شهروندان تقاضا نمود تا از وسایط موتورسایکل در شهرها به ویژه شهر کابل استفاده ننمایند^۲.

2 - اطلاعیه وزارت امورداخله در پیوند به استفاده از وسایط موتورسایکل

ب: افزایش جرایم

در اعلامیه وزارت امورداخله افزایش در سه مورد از رفتارهای جرمی و استفاده مجرمین از موتورسایکل در

- طراحی و اجرا حملات تروریستی

- قتل های هدفمند

- جرایم جنایی

این شیوه بعنوان اقدام پیشگرانه در نظر گرفته شده است.

اما بررسی های ما از اطلاعات موجود در ریاست ع مبارزه با جرایم و اداره 119 نشان میدهد که رفتار جرمی محدود توسط موتورسایکل نسبت به موجودیت این واسطه در بزرگ شهرها بوقوع پیوسته است.

نگرانی های امنیتی و جنایی از بابت موتورسایکل

در مصاحبه های تلفنی که با مسئولین پولیس ملی در این پنج شهر بزرگ کشور صورت گرفته اکثرا موارد ذیل را بعنوان نگرانی اصلی شان مطرح می نمایند.

الف: قدرت

موتورسایکل های رایج در افغانستان که معمولا به آن موتورسایکل کوهستانی اطلاق میگردد، دارای قدرت انتقال بیشتر از یکتن بوده که این ظرفیت برای مجرمین امکانات سو استفاده و اجرا عمل جرمی را فراهم می سازد.



ب: سرعت

براساس ارزیابی های که صورت گرفته موتورسایکل های معمول در افغانستان دارای سرعت زیاد الی 110 مایل در ساعت می باشد. که این موضوع برای مجرمین فرصت فرار از محل واقعه را فراهم نموده و در بسیار موارد حتی تعقیب آنها غیرممکن می باشد.



ج: محلات مسکونی بدون نقشه شهری

اکثر محلات شهری خصوصا حاشیه های شهری بزرگ شهرهای افغانستان فاقد معیارهای شهری بوده و کوچه و جاده های آن برای تعقیب افراد موتورسایکل سوار توسط موتور دشوار و حتی غیرممکن می باشد. این موضوع به افراد موتورسایکل سوار فرصت اینرا میدهد که با خیال اسوده و دور از تعقیب پولیس بعد از ارتکاب عمل جرمی وارد محلات غیرپلانی شده با استفاده از ظرفیت قدرت و سرعت واسطه نقلیه خود از دید و تعقیب پولیس دور شوند.

د: فاقد اسناد

بسیاری از این موتورسایکل ها متاسفانه فاقد اسناد ترافیکی بوده که حتی در حین گرفتاری نیز در زمینه کشف جرم و دریافت مالکین آن پولیس را به مشکل دچار می نماید.

پیامد این محدودیت

الف: آمار جرایم

طوریکه بررسی های این ریاست از گزارشات جرایم جنایی در ربع اول سال 1398 و ربع اول 1399 در این بزرگ شهرها به ویژه شهر کابل نشان میدهد هیچ تفاوت بین زمان که برای تمامی موترسایکل ها اجازه گشت و گذار وجود داشته و در زمان مشابه که محدودیت به گشت و گذار بالای موترسکایل ها وضع شده دیده نمی شود. ممکن مجرمین بعلاوه استفاده از موترسکایل تکتیک دیگر را در اسلوب جرمی شان استفاده نموده باشند.

ب: افزایش شکایت از فساد اداری در پولیس

متکی به شکایت های مطرح شده در رسانه های اجتماعی و رسانه های جمعی به ویژه در برنامه زنده صبحانه رادیو آرمان (صفایی شهر) تعداد زیاد از شهروندان شاکی اند که منسوبین پولیس با سو استفاده از این دستور وزارت امورداخله اقدام به اخذ رشوت از موترسایکل سواران در سطح شهر می نمایند. اگر چند بعد از هدایت رهبری وزارت امورداخله تعداد قابل توجه از موترسایکل های فاقد اسناد توسط پولیس در سطح کشور جمع آوری و قید گردیده اما باانهم این هدایت زمینه فساد را برای تعداد از منسوبین فاسد پولیس فراهم ساخته است.



Hadi Daryabi

1 hr •



پولیس زرنگ

من پولیسی را دیدم که موترسایکل بی پلیت را متوقف کرد. بعدش در بدل صد افغانی رها کرد. من جرئت نکردم از او بپرسم چرا این کار را کرد، اما می توانم حدس بزنم. او صلاحیت توقیف موترسایکل های بی پلیت را دارد، برای همین آن موترسایکل را متوقف کرد. بعد اگر در بدل صد افغانی رها نمی کرد، احتمالاً همکارانش در حوزه این کار را می کردند. اگر موترسایکل از حوزه رها می شد، به این سرباز پولیس هیچ چیزی نمی رسید. برای همین او صد افغانی دم دست را ترجیح داد، چون مطمئن بود که موترسایکل در هر صورتش رها می شود.



Arif Kohi and 86 others

11 Comments 1 Share

ج: خسارت مالی به مردم

در پی جمع آوری موتورسایکل های فاقد اسناد و حتی در بعضی موارد دارای اسناد ترافیکی توسط پولیس، سرمایه زیاد افراد فقیر جامعه نیز ضایع شده یا در حال ضایع شدن می باشد. این موضوع بطور جدی باعث نارضایتی شهروندان به ویژه طبقه پایین اقتصادی جامعه از پولیس گردیده است. براساس مطالعه ما قیمت موتورسایکل های مثل هوندا، پامیر، لمر و... که در افغانستان معمول است از 40 هزار الی 150 هزار افغانی می باشد، که برای افراد کم درآمد هزینه زیاد محسوب می گردد.



استفاده از موتورسایکل ها به منظور انجام جرم و جنایت از سوی مجرمین در همه ی کشور ها وجود داشته و دارد، از آنجائیکه دولت جمهوری اسلامی افغانستان یک کشور کوهستانی بوده، بنأ استفاده از این وسیله نسبت به سایرکشور های غیر کوهستانی بیشتر به نظر میرسد، کوهستانی بودن، موجودیت تروریستان بین المللی، فقر اقتصادی، ضعف مدیریت نهاد های تعلیمی و تحصیلی، فقر سواد... و شاید هم عوامل دیگر در این سرزمین وجود داشته باشند که بصورت زنجیره ی باعث افزایش جرم و جنایت در این کشور گردیده است که این همه یک مشکل کلان امنیتی برای شهروندان کشور و مدیران ارشد و تصمیم گیرنده وزارت امورداخله کشور پنداشته میشود، تحقیقات، شکایات مردم، راپور های ریاست مبارزه با جرایم جنائی و راپور پولیس 119 نشان میدهد که در این اواخر بیشترین جرم توسط موتورسایکل سواران صورت گرفته است. بنأ با درنظر داشت درک این حقیقت هئیت رهبری وزارت امورداخله و مقامات ذیصلاح به منظور جمع آوری موتورسایکل ها در شهر های بزرگ کشور هدایات لازم را صادر نمودند که این اقدام پولیس در کنار اینکه در کاهش جرم و جنایت در شهرهای بزرگ کشور موثر بوده در همین حال نیز تاثیرات ناگوار را در این زمینه بر زندگی شهروندان کشور داشته است. بطور مثال بخوبی قابل درک است که شش هزار موتورسایکل متعلق به شش هزار نفر بوده و شش هزار نفر مربوط به شش هزار خانواده میباشد و اگر هر خانواده بطور اوسط پنج نفر محاسبه گردد در این صورت 30000 هزارتن از شهروندان به لحاظ ذهنی این عملکرد پولیس را نکوهش کرده و پولیس ملی کشور را بیش از آنکه یار و خدمت گار خویش دانند این نیروی ملی و مردمی را وسیله سرکوب خود میخوانند اگر قرار باشد که هراقدام پولیس ملی کشور به این میزان از شهروندان کشور را از خویش دور کند با گذشت چندین سال پولیس ملی حمایت مردم را از دست داده وعدم حمایت مردم میتواند پولیس را در انجام وظایف محوله شان ناکام و یا با مشکلات متعدد دیگر مواجه سازد. برعلاوه ی این همه موارد که تذکر آن در فوق داده شد، یکی از پیامد های منفی دیگر جمع آوری موتورسایکل ها این است که این اقدام و تصمیم وزارت امورداخله تاثیرات منفی بر اقتصاد خانوادگی مالکین موتورسایکل ها داشته است، چون مصافه ی را که قبلاً مالکین موتورسایکل ها با هزینه کم می پیمودند، اکنون پیمودن و به مقصد رسیدن آن مصافه، هزینه های شان را تقریباً چهار برابر ساخته است. از این دیدگاه اقدام پولیس ملی ما را به این نتیجه میرساند که در کنار اینکه جمع آوری موتورسایکل ها در کاهش جرم موثر واقع شده و پیامدهای دیگرش نیز تاثیرات منفی بر اقتصادی خانوادگی و نارضایتی شش هزار شهروند کشور از پولیس داشته است.

راه حل های پیشنهادی

براساس یافته این ریاست، بطور کلی موتورسایکل ها به سه دسته ذیل تقسیم می شود که برای هر کدام شاه راه حل لازم پیشنهاد می گردد:

الف: ورزشی

موتورسایکل های دارای قدرت، وزن و سرعت زیاد می باشد که معمولاً در مسابقات ورزشی بطور رسمی از آن استفاده می شود و استفاده آن بشکل عادی در شهرها غیرمعمول می باشد. پیشنهاد می گردد بمنظور رسیدن به اهداف تعیین شده در زمینه پیشگیری جرایم و ناامنی ها برای این نوع موتورسایکل صرف براساس مکتوب رسمی فدراسیون موتورسایکل سواری کمیته ملی المپیک نمبر پلیت و جواز سیر داده شود. و مالکین آن صرف می توانند در جریان مسابقات ورزشی رسمی از آن استفاده نمایند.



ب: کوهستانی

این نوع موتورسایکل که بیشترین در افغانستان معمول بوده و دارای قدرت، سرعت زیاد و وزن متوسط می باشد. این موتورسایکل ها معمولا باید صرف در اراضی ناهموار و کوهستانی و ریگزار مورد استفاده قرار گیرد. براساس بررسی های صورت گرفته نگرانی های امنیتی و جنایی از این دست موتورسایکل ها زیاد می باشد. چون بدلیل کاربرد موثر علاقمندی مجرمین و تروریستان را بخود جلب می نماید. همچنان با توجه به ساخت و اسکلیت بندی این موتورسایکل امکان جابجایی مواد انفجاری، موادمخدر و انتقال مجرمین در آن زیاد می باشد.

پیشنهاد میگردد که به هیچ عنوان برای این نوع موتورسایکل ها با توجه به نگرانی های که در فوق تذکر یافت جواز سیر و نمبر پلیت شهری توزیع گردد. این نوع موتورسایکل صرف میتواند در ولایات با اراضی کوهستانی و ریگزار آنهم بیرون از شهر ها فعالیت نماید.



ج : شهری

نوع از موتورسایکل های می باشد که بنام اسکوتر نیز معرفی است که دارای قدرت و سرعت کم بوده و کمتر قادر است تا دو فرد را همزمان انتقال دهد. این نوع موتورسایکل ها که از لحاظ اقتصادی ارزان است و هم میتواند بعلاوه رفع نگرانی های امنیتی و جنایی در بخش حفاظت از محیط زیست بدلیل مصرف گاز و یا مقدار کم تیل نیز موثر واقع شود. این نوع موتورسایکل در اکثر کشورهای دنیا به ویژه در شهر ها قابل استفاده می باشد.

براساس ارزیابی انجام یافته توسط تیم تحقیق کنونی قیمت این واسطه از 15 الی 35 هزار افغانی می باشد که میتواند از لحاظ اقتصادی نیز برای شهروندان مفیدتر واقع شود.

پیشنهاد می‌گردد صرف برای این نوع موتورسایکل که با ظرفیت 50cc- 75cc می باشد اجازه سیر و حرکت و با توزیع نمبر پلیت شامل شدن در جریان ترافیک شهری داده شود. سرعت این نوع موتورسایکل الی 60 مایل در ساعت بوده و توانایی فرار در اراضی ناهموار و پیچیده را ندارد.



تفاوت بین موتورسیکلت شهری و کوهستانی

هنگامی که صحبت از تفاوت بین موتور سیکلت و اسکوتر می شود، باید فهمیده شود که معمولاً راندن موتورسیکلت ها نسبت به اسکوتر ها سخت تر بوده و موتورسکلت های هوندا دارای موتور های بزرگتر بوده و دارائی سرعت بیشتری نیز میباشند. در حالیکه موتور های اسکوتر دارای سرعت کمتر و قیمت شان نیز پائین است، پس در این صورت گزینه و بدیل مناسب تر در برابر موتورسایکل های هوندا و سایر موتورسایکل های تیز رفتار استفاده از اسکوتر ها مناسب و انجام جرم و جنایت توسط اسکوتر ها یا ناممکن است و یا اینکه در صورت مرتکب شدن جرم قابل پیگرد و دست گیری می‌باشند.

خلاصه پیشنهادات

1. ارائه راه حل بدیل برای شهروندان که در این گزارش پیشنهاد گردیده، از طریق رسانه ها و اعلامیه های رسمی و تعیین زمان مشخص الی اول سنبله 1399 برای تبدیل وسایط شان.
2. بعد از اول سنبله به هیچ عنوان برای موتورسایکل های کوهستانی در بزرگ شهرها اجازه گشت و گذار داده نشود.
3. تسریع روند توزیع اسناد قانونی و نمبر پلیت برای موتورسایکل های شهری در بزرگ شهرها
4. ممنوعیت حتمی استفاده دونفر بطور همزمان از یک موتورسایکل در تمامی شهرها
5. به موتورسایکل های ورزشی صرف بنا به درخواست رسمی کمیته ملی المپیک نمبر پلیت داده شود.
6. توزیع دوباره موتورسایکل های جمع شده توسط پولیس در بدل اسناد به مالکین اصلی اش و اخذ تعهد از آنها مبنی بر عدم استفاده از آن در شهرها، در صورت تکرار استفاده بطور دایمی جمع آوری و جز ملکیت دولت گردد.
7. وزارت امورداخله میتواند موتورسایکل های جمع آوری شده را به قیمت مناسب خریداری کرده و از آن در دهات و ولسوالی های دور دست افغانستان در خدمت پولیس قرار داده و از آن استفاده درست صورت گیرد.
8. در طولانی مدت با وزارت مالیه صحبت گردد تا قمیت تعرفه گمرکی موتورسایکل های کوهستانی و ورزشی را بیشتر ساخته و برعکس در تعرفه گمرکی موتورسایکل های شهری کاهش داده شود.