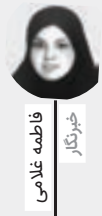




قانون از سهم ۶۰ درصدی جرائم رانندگی در ایمنی راه‌ها می‌گوید اما آمار هزینه کرد آن در استان مشخص نیست

سهم مبهم جریمه‌ها در ایمنی جاده‌ها

گزارش روز



داده‌های رسمی می‌گویند که ۸۰ درصد زائران حضرت رضا (ع) با وسیله نقلیه شخصی و از دل جاده‌ها خود را به مشهد می‌رسانند. همین مسئله نشان از اهمیت ایمنی جاده‌ها دارد. یعنی ایمنی جاده اینجا فقط یک شاخص ترافیکی نیست و گزارش نگفته ایم اگر آن را بخشی از مفهوم «تسهیل زیارت» بدانیم. قانون هم این را دیده و گفته که ۶۰ درصد جریمه‌های رانندگی باید به همان راه‌ها برگردد و صرف ایمنی سازی شود. آمارهای سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که نرخ فوتی‌های تصادفات در مشهد ۲۰ درصد در کل استان ۱۳ درصد نسبت به سال ۱۴۰۳ کاهش یافته است. اما پرسش اصلی این است که در خراسان رضوی در سال ۱۴۰۴ واقعا چقدر از جریمه‌های رانندگی صرف ایمنی راه‌ها شده است؟ پرسشی که با وجود پیگیری‌های ما از اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان رضوی بی پاسخ ماند و همین نبود آمار و شفافیت در خور تأمل است.

جریمه، سرمایه‌ای برای پیشگیری

امید یآوری، کارشناس ترافیک، بر این باور است که هزینه یک تصادف مرگ بار (شامل هزینه‌های پزشکی، غرامت‌های حقوقی، از دست رفتن نیروی کار و عواقب روانی خانواده‌ها) ده‌ها برابر هزینه‌ای است که صرف نصب یک گاردریل یا اصلاح یک پیچ خطرناک می‌شود. وی می‌گوید: بنابراین، وقتی ۶۰ درصد از جرائم رانندگی صرف ایمنی سازی می‌شود، در واقع پولی که از جیب رانندگان به عنوان جریمه گرفته می‌شود، دقیقا همان مسیری را طی می‌کند که برای جلوگیری از فاجعه‌ای بزرگ تر به کار می‌رود. این یک چرخه جبرانی هوشمندانه است؛ جرم، جبران می‌شود توسط ایمنی. به گفته این کارشناس، ایمن سازی نه یک هزینه، بلکه یک سرمایه‌گذاری است، چراکه هر ربالی که امروز صرف گاردریل، روشنایی، علائم و اصلاح پیچ‌ها شود، فرد را از پرداخت ده‌ها برابر آن در قالب هزینه‌های درمانی، غرامت و از دست رفتن نیروی کار نجات می‌دهد.

مسیر جریمه، از جیب راننده تا جاده

بسیاری تصور می‌کنند ایمن سازی راه‌ها هزینه‌ای است که بودجه‌ای از پیش تعیین شده دارد، اما در نظام مدیریت راه‌های کشور، بخشی از منبع تأمین این بودجه، خود «جرائم رانندگی» است. احمدرضا بخشی، رئیس اداره ایمنی راه‌های اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان رضوی، با شفاف سازی فرایند گردش پول، نقشه‌ای دقیق از نحوه توزیع منابع ارائه می‌دهد. به گفته او، مسیر این پول بسیار شفاف است:

منبع هر جریمه‌ای که بابت تخلفات رانندگی از رانندگان گرفته می‌شود، ابتدا به حساب «درآمد عمومی کشور» نزد خزانه داری کل واریز می‌شود.

قانونمندی سپس، طبق ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، این منابع میان دستگاه‌های ذی ربط تقسیم می‌شوند.

هدف سهم اصلی این بودجه، مستقیما برای نگهداری، ایمن سازی و مدیریت راه‌ها در نظر گرفته شده است.

بخشی با تشریح دقیق درصد‌های قانونی، نشان می‌دهد که چگونه بودجه جرائم به یک «سرمایه ملی برای ایمنی» تبدیل می‌شود:

۶۰ درصد این بزرگ‌ترین سهم، مستقیما به وزارت راه و شهرسازی، شهرداری‌ها و دهیاری‌ها اختصاص می‌یابد. در داخل استان خراسان رضوی، از این ۶۰ درصد، ۷۰ درصد به اداره راهداری می‌رسد و ۳۰ درصد به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها. به گفته بخشی، این بودجه صرفا برای لکه گیری نیست، بلکه برای اجرای طرح‌های ایمن سازی جامع، نصب گاردریل‌های فولادی، اصلاح هندسی پیچ‌ها و ایجاد کمربندهای ایمنی در جاده‌های پرتردد استان هزینه می‌شود.

۲۰ درصد این سهم به «صندوق تأمین خسارت‌های بدنی» اختصاص می‌یابد که پناهگاهی مالی برای خانواده‌های جان باختگان و مجروحان است.

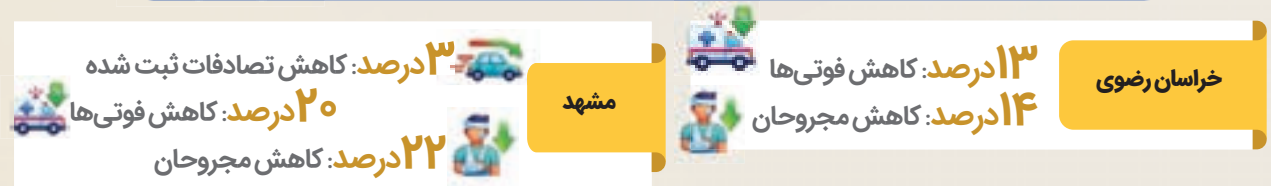
۱۵ درصد این اعتبار مستقیما برای تجهیز پلیس راهور به منظور انجام مأموریت‌های فوق برنامه ترافیکی و بهبود عملیاتی بازگشت داده می‌شود.

۵ درصد این بخش کوچک اما حیاتی، صرف فعالیت‌های فرهنگی، آموزشی و فرهنگ سازی ترافیکی می‌شود. چرا که ایمنی راه، بیش از آنکه نیازمند مهندسی باشد، نیازمند «تغییر نگرش رانندگان» است.

ابهام آمار؛ نقطه کور قانون روشن

ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، یک طراحی هوشمندانه دارد، تخلف، جریمه می‌شود و بخش عمده آن (۶۰ درصد) به خود ایمنی راه‌ها بازمی‌گردد. بخشی، رئیس اداره ایمنی راه‌های اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای خراسان رضوی، این فرایند را «بسیار شفاف» توصیف می‌کند و امید یآوری، کارشناس ترافیک، آن را چرخه‌ای جبرانی می‌نامد که جرم را با ایمنی جبران می‌کند. اما در همین مسیر به ظاهر شفاف، یک نقطه کور وجود دارد، اینکه هیچ رقم مشخصی از کل جریمه‌های وصول شده در خراسان رضوی در سال ۱۴۰۴ و سهم بازگشته به راه‌های استان وجود ندارد. با اینکه متولیان، نه پلیس راهور و نه راهداری استان این آمار را در اختیار ما قرار نداده‌اند. نکته مهم این است که بدون این آمار و ارقام، نمی‌توان به این پرسش‌های مهم پاسخ داد که آیا واقعا ۶۰ درصد جریمه‌ها به ایمنی راه‌ها رسیده‌اند؟ آیا پول جریمه‌ها در خزانه مرکزی باقی می‌ماند؟ آیا تخصیص به موقع انجام می‌شود؟ آیا میان بودجه مصوب و هزینه‌های شکافی آمارهای پلیس راهور نشان می‌دهد که در سال ۱۴۰۴ نسبت به ۱۴۰۳، نرخ فوتی‌ها در مشهد ۲۰ درصد و در استان ۱۳ درصد کاهش یافته است. اما این آمارها، هر چند امیدبخش، به طور مستقیم به میزان هزینه‌های محلی جریمه‌ها گره نخورده‌اند. نکته قابل تأمل این است تا زمانی که پاسخ عددی به پرسش «چقدر از جریمه‌ها صرف ایمنی راه‌ها شده است» داده نشود، نمی‌توان با اطمینان گفت که این کاهش تصادفات نتیجه مستقیم همین چرخه جبرانی است یا عوامل دیگری مانند تغییر رفتار رانندگان، کاهش سفرها، یا بهبود خودروه‌ها نقش داشته‌اند.

روند کاهش تصادفات در سال ۱۴۰۴ در مقایسه با ۱۴۰۳



چرخه جریمه تا ایمنی به روایت ماده ۲۳

- این بودجه صرف استانداردسازی تجهیزات ایمنی راه‌ها، خط کشی، نصب علائم، احداث پل عابر پیاده، احداث توقفگاه‌های عمومی و اصلاح نقاط حادثه خیز می‌شود.
- وجوه حاصل از جریمه‌های تخلفات رانندگی در سراسر کشور به حساب درآمد عمومی کشور نزد خزانه داری کل واریز می‌شود.
- ۲۰ درصد از کل وجوه به صندوق تأمین خسارت‌های بدنی واریز می‌شود.
- ۱۵ درصد سهم پلیس راهور و ۵ درصد سهم فرهنگ سازی طبق قانون منسوخ شده است (سال ۱۳۹۵)
- ۶۰ درصد از کل وجوه حاصله به وزارت راه و شهرسازی، شهرداری‌ها و دهیاری‌ها اختصاص می‌یابد.
- وزارت راه و شهرسازی مجاز به استفاده از سرمایه بخش غیردولتی برای تجهیزات هوشمند ثبت تخلف هستند.
- برگشت سرمایه این بخش‌ها از محل بخشی از جریمه‌های ثبت شده توسط همان تجهیزات تأمین می‌شود.
- اولویت سرمایه گذاری با سرمایه گذاران داخلی و با استفاده از دانش فنی بومی است.

ترکش جنگ بر تن اشتغال

آن خانواده‌ها ایشان نیز منتقل می‌شود. بیکاری در این مقطع، فقط هشدار درباره اشتغال و یک میحث اقتصادی نیست، بلکه به واقع هشدار درباره فرسایش اجتماعی است. جامعه‌ای که در آن کار کم شود و تعداد بیکارها زیاد، به تدریج با آسیب‌هایی روبه‌رو می‌شود که در جدول‌های آماری دیده نمی‌شوند اما در زندگی مردم کاملا حس می‌شوند: اضطراب، خشم، ناامیدی، تنش خانوادگی و حتی افزایش بزهکاری. موج بیکاری‌ای که در پی جنگ تحمیلی اخیر راه افتاده، بدون اقدام سریع، می‌تواند به فقر گسترده‌تر و تشدید آسیب‌های اجتماعی منجر شود. برای مقابله با این بحران، نیاز به پدافند سیاسی جامع است، از جمله تقویت بیمه بیکاری و حمایت از بیکاران، اجرای به موقع تسهیلات ویژه به بنگاه‌های کوچک و متوسط، تسریع در بازسازی صنایع آسیب دیده و هم‌زمان سرعت بخشیدن به برنامه‌های آموزش و بازآموزی نیروی کار، تا بیکاری فقط به یک شکاف آماری خلاصه نشود، بلکه به فرصت‌های جدید اشتغال و بازسازی اجتماعی تبدیل شود. اگر امروز این پدافند سیاسی در بازار کار جدی گرفته نشود، فردا هزینه‌اش فقط در حساب و کتاب‌های اقتصادی نخواهد بود؛ در کیفیت زندگی مردم و آرامش عمومی جامعه هم خودش را نشان می‌دهد.

باتورم جمع‌شود، می‌تواند زمینه‌ساز افزایش برخی آسیب‌های اجتماعی باشد. در این وضعیت، فرصت‌های قانونی برای تأمین زندگی کمتر می‌شود و احتمال گسترش جرائم خرد، تنش‌های خانوادگی و رفتارهای پرخطر بالا می‌رود. پژوهش‌های انجام شده هم بر ارتباط مستقیم رشد نرخ بیکاری و تورم بر افزایش جرم و جنایت مهر تأیید می‌زنند. (ارتباط میان نرخ جرم و جنایت با تورم و بیکاری در ایران، نشریه پژوهش‌های راهبردی مسائل اجتماعی)

دولت اما چه کرده؟ یکی از کارها، ابلاغ دستورالعمل اجرایی «حمایت از حفظ اشتغال بنگاه‌های اقتصادی در شرایط اضطرار» ۲۵ اسفندماه سال گذشته بود. اما در خراسان رضوی، به گفته مهدی تقوایی، مدیرکل اشتغال و سرمایه‌گذاری استان، دست‌کم تا پایان فروردین ماه امسال خبری از اجرای این دستورالعمل نبوده است. اگر این حمایت‌ها دیر برسد یا به درستی اجرا نشود، از اثر می‌افتد. بنگاه کوچک، پیش از هر چیز دیگری، اولین ضربه را احساس می‌کند؛ نیروها را کم می‌کند، ظرفیتش پایین می‌آید و گاهی هم از ادامه کار بازمی‌ماند و هر بار که این چرخه تکرار می‌شود، فشار آن فقط به آن واحد اقتصادی محدود نمی‌ماند، بلکه به کارگرهای

کارفرما با این جمله ساده عذرشان را خواست: «دیگر از پس حقوقتان بر نمی‌آیم». روایت دیگر، قصه آن روزنامه نگاری است که از همان اسفندماه که آتش دشمن از آسمان بر سر کشور می‌بارید، بدون دریافت حقوق و عیدی از کار بیکار شد. این روزها این قبیل روایت‌ها زیادند؛ از کارفرمایی که ناچار شده بخشی از نیروهایش را کنار بگذارد، از کارگری که قراردادش تمدید نشده، از فروشنده‌ای که دخلش دیگر با خرچش نمی‌خواند، از صنعتگری که خواسته است در کارگاه کوچکش پای کار تولید ملی بماند اما تورم و افزایش قیمت مواد اولیه و قطعی اینترنت و هزار و یک دلیل دیگر شده اند چوب لای چرخ تولیدش و...

مسئله زمانی پیچیده‌تر می‌شود که بیکاری با تورم و فشار مداوم معیشتی همراه شود. در چنین وضعی، درآمد کم می‌شود اما هزینه‌ها نه؛ یا دست‌کم آن قدر کم نمی‌شوند که خانواده بتواند نفس راحتی بکشد. به همین دلیل است که بیکاری در این شرایط فقط یک مشکل اقتصادی نیست، بلکه کم‌کم به بحران اجتماعی تبدیل می‌شود. بر اثر فشار روانی بیشتر، تحمل آدم‌ها کمتر می‌شود و بیم‌فردار خانه‌ها جامعه شناسان سال‌هاست هشدار می‌دهند که بیکاری، وقتی

به گمان من، گاهی یک عدد، از هزاران کلمه بیشتر درد دارد. «یک میلیون شغل از دست رفته در اثر جنگ» را غلامحسین محمدی، معاون وزیر کار، همین چند روز پیش خبر داد. نه هیاهویی برپا شد و نه تیرتیری ماندگار. اما این عدد برای من یعنی هزاران خانواده‌ای که سفره‌شان این روزها حسابی کوچک شده است. البته آمارهای رسمی از زاویه دیگری هم به ما چراغ‌نما می‌کنند. احمد میدری، وزیر کار، اول اردیبهشت اعلام کرد در اسفند ۱۴۰۴ و فروردین امسال ۱۴۷ هزار نفر برای دریافت بیمه بیکاری ثبت نام کرده‌اند؛ رشدی ۵۰ هزار نفری نسبت به میانگین ماهانه سال قبل. این را بگذارید کنار آن یک میلیون. می‌شود تصویری از یک اقتصادی که ترکش جنگ حالا به سفره‌ها، خانه‌ها و زندگی‌هایی رسیده و امنیت شغلی مردم را نشانه گرفته است.

از عدد‌ها فاصله می‌گیرم و روایت‌ها را مرور کنم؛ کم نیستند؛ کدام را بگویم؟ روایت آن دختر جوانی که تا اسفندماه پارسل شغلی داشت که هر چند در آن خبری از بیمه نبود، اما درآمدش بخشی از هزینه‌های زندگی جمع‌وجور و آبرومندانانه‌شان را در کنار حقوق همسرش تأمین می‌کرد. بعد از تعطیلات نوروز، اما، کارفرما به بهانه قطعی اینترنت، چند روزی به او چند همکارش را مخصی اجباری داد. کمی بعد هم همچنان نه اینترنتی بود و نه خبری از بازگشت به کار.

یادداشت



فاطمه عیاری