



## عوارضی‌ها سرپره‌ها می‌شوند؟

دریافت عوارض در آزادراه قزوین - زنجان ممنوع شد؛ این مصداقی برای احیای حقوق عامه است که به دستور دادستان قزوین اجرایی شده است، زیرا عوارضی که از شهروندان در این بزرگراه گرفته می‌شد، آن‌طور که باید برای بهبود شرایط راه و نگهداری از آن هزینه نمی‌شد.

دریافت عوارض ZWNJ در آزادراه قزوین - زنجان ممنوع شد؛ این مصداقی برای احیای حقوق عامه است که به دستور دادستان قزوین اجرایی شده است، زیرا عوارضی که از شهروندان در این بزرگراه گرفته می‌شد، آن‌طور که باید برای بهبود شرایط راه و نگهداری از آن هزینه نمی‌شد.

آن‌طور که ZWNJ در حجت‌الاسلام والمسلمین اسماعیل صادقی نیارکی، دادستان عمومی و انقلاب قزوین می‌گوید، افزایش 24 درصدی آمار جان‌باختگان در آزادراه قزوین - زنجان و 24 نفری که امسال در این مسیر کشته شده‌اند، بهترین انگیزه برای این دستور بوده است.

رتبه بالای ایران در آمار کشته‌ها و تصادفات جاده‌های ZWNJ، ای همواره دغدغه بزرگ بسیاری از نهادهای مرتبط با این موضوع بوده است، هرچند سیاست‌های اجرا شده توسط پلیس راهور تا حد قابل قبولی توانسته از این آمار حداقل در طول یک دهه اخیر بکاهد اما بسیاری از موارد دیگر باعث شده است تا تعداد کشته‌ها همچنان در مقایسه با استانداردهای جهانی به چشم بیاید.

نقاط حادثه‌خیز زیادی در جاده‌های ZWNJ، کشورهای وجود دارد و تکرار دستور دادستان قزوین در استان‌های دیگر به طور حتم می‌تواند به کاهش آمار قربانیان حوادث ترافیکی منجر شود.

نقاط حادثه‌خیز و درآمد‌های میلیاردری

براساس اطلاعاتی که سازمان راهداری در اختیار جام‌ZWNJ، جم گذاشته، 3392 نقطه حادثه‌ساز در جاده‌های کشورهای وجود دارد که برای رفع آنها به اعتباری در حد 2000 میلیارد تومان نیاز است.

این درحالی است که شرکت‌های دریافت عوارض درآمد مناسبی دارند و مدیریت درست آنها می‌تواند به رفع نقاط حادثه‌خیز جاده‌ها منجر شود.

برای نمونه تحقیق و پیگیری دادستانی قزوین از وضعیت بزرگراه قزوین به زنجان نتایج قابل توجهی به همراه داشته است. آن‌طور که ZWNJ، حجت‌الاسلام صادقی به مهر می‌گوید: شرکت عهده‌دار این بزرگراه در روز 170 میلیون تومان درآمد کسب می‌کند؛ رقمی که به درآمد پانزده ماهانه پنج میلیاردی این شرکت ختم می‌شده است، در حالی که هیچ‌گونه هزینه‌ای در ارتباط با ایمن‌سازی این جاده صورت نگرفته است.

اما براساس قانون باید پس از سوددهی، 15 درصد هزینه‌ها در نگهداری و تعمیر راه هزینه شود؛ هزینه‌هایی که اگر انجام می‌شد شاید بسیاری از خانواده‌ها اکنون داغدار عزیزانشان نبودند.

دادستان قزوین ادامه می‌دهد: این جاده پرتردد، روکش آسفالت ندارد و باید شاهد افزایش سوانح در آن بود.

او با اشاره به این که در مورد جان مردم که بزرگ‌ترین سرمایه ملی است با کسی شوخی نداریم، تاکید می‌کند: اگر شرکت آزادراه‌ها به قانون عمل نکند پیشنهاد می‌کنیم خود وزارت راه و شهرسازی وارد کار شود و با خلع ید، خودش عوارض بگیرد و هزینه کند.

قدم بعدی، خودروسازان

هرچند به نظر می‌رسد واکنش‌های مثبت این تصمیم به بهبود وضعیت این جاده از سوی شرکت دولتی

خواهد انجامید، اما محمدعلی پورمختار، عضو کمیسیون حقوقی و قضایی مجلس بر این باور است که این اتفاق کافی نیست. او به جام&zwjz;جم می&zwjz;گوید: معتقدم قوه قضاییه نباید در همین حد بسنده کند و فقط&zwjz; دخالت را محدود به ممنوعیت اخذ عوارض بداند، وضعیت نامناسب جاده و کمبود علائم و تابلوها در این جاده موجب خطر جانی برای رانندگان است و این موضوع باید توسط قوه قضاییه پیگیری شود و ادامه داشته باشد.

پورمختار می&zwjz;افزاید: از ورود قوه قضاییه به موضوع احقاق حقوق عامه باید حمایت شود و اطلاع&zwjz;رسانی مناسبی از این سیاست صورت بگیرد تا تاثیرگذاری چنین مداخلاتی بیشتر شود.

به گفته او، قوه قضاییه باید در مسائل دیگری همچون تصمیم وزارت صنعت، معدن و تجارت برای خودروسازان داخلی که موجب درآمد چند صد میلیاردی عده&zwjz;ای خاص شده است هم ورود پیدا کند. هر چند مجلس هم در این راستا اقداماتی صورت داده، اما اقدامات مجلس برای به نتیجه رسیدن زمانبر است در حالی که قوه قضاییه می&zwjz;تواند در این موارد بسرعت به نتیجه برسد و مانع ظلم به مردم شود.

رد پای جاده&zwjz;ها در تصادفات

در میان عوامل متعدد تصادفات جاده&zwjz;ای، راه&zwjz;ها نقش پر رنگی دارند. هرچند شاید با رصد آمارهای ارائه شده درصد کمتری از مقصران تصادف را به پای نا&zwjz;ایمنی جاده&zwjz;ها می&zwjz;نویسند. علیرضا اسماعیلی، عضو هیات علمی دانشگاه علوم انتظامی در این رابطه به جام&zwjz;جم می&zwjz;گوید: بسیاری از راه&zwjz;های ایران حتی خالی از محتوای اسم خود هستند، به این مفهوم که اسم آن آزادراه است اما معیارهای یک آزادراه را ندارد&zwjz;.

به گفته رئیس پیشین پلیس راه کشور، یک آزادراه نیاز به فنس دارد، جایی برای عبور عابر پیاده در آن نیست و روشنایی و شیب آن استاندارد است که با توجه به این تعاریف بسیاری از آزادراه&zwjz;های ایران با استانداردهای علمی همخوانی ندارد.

اسماعیلی نقش راه&zwjz;ها را در تصادفات جاده&zwjz;ای حدود 20 درصد عنوان می&zwjz;کند؛ رقمی که با توضیح خود او محل تشکیک بسیاری است. او می&zwjz;افزاید:&zwjz; در گزارش تصادفات کمتر به مهندسی راه دقت می&zwjz;شود. به عنوان مثال در حادثه واژگونی یک خودرو ممکن است خواب&zwjz;آلودگی راننده به عنوان دلیل اصلی حادثه گزارش شود، اما با دقت می&zwjz;توان متوجه شد که مهندسی جاده و نوع پیچ آن راه باعث تصادف شده است. هر چند این تفکیک دلایل سخت است، اما می&zwjz;توان دقت آن را بیشتر کرد.

به گفته او در بسیاری از نقاط جهان در تصادفات جاده&zwjz;ای یک مهندس ترافیک،&zwjz; روان&zwjz;شناس و مکانیک هم حضور دارند. گزارش استخراج شده توسط این سه نفر با سه دیدگاه قطعا درصد خطای کمتری نسبت به گزارش&zwjz;های حوادث داخلی دارد.

رئیس پیشین پلیس راه کشور می&zwjz;گوید: عامل راه و محیطی که رفتار راننده را تغییر می&zwjz;دهد مثل تاریکی بزرگراه&zwjz;ها در تصادفات نقشی موثر دارد. هرچند ممکن است در گزارش&zwjz;ها خطای دید راننده ذکر شود، اما آنچه مشخص است این که دلیل خطای دید نبود روشنایی بوده که از عوامل ناایمنی راه&zwjz;ها محسوب می&zwjz;شود.

پرداخت نکردن عوارض&zwjz; تاثیر در وضعیت اقتصادی مردم ندارد و حتی&zwjz;شاید به شرکت متولی عوارضی نیز چندان آسیبی نرساند، اما نکته&zwjz;ای که در این میان به چشم می&zwjz;آید دلگرمی مردمی است که حالا می&zwjz;دانند حتی اگر دستگاه&zwjz;های اجرایی هم در مورد حقوق آنها کوتاهی کنند پشتوانه&zwjz;ای دلگرم&zwjz;کننده&zwjz; دارند که با توجه به تاکیدات رهبر معظم انقلاب قرار است در احقاق حقوق آنها وارد عمل شود. بنابراین باید مسئولان قوه قضاییه را به ادامه این رویکرد تشویق کرد؛ اتفاقی که از ورود دادستانی مشهد به موضوع تاخیر پروازها که حتی بازداشت مدیر یک شرکت هواپیمایی را در پی داشت، آغاز شد و با ورود دادستانی اراک به موضوع احقاق حق کارگران اعتصاب&zwjz;کرده شرکت آذربایجان به ادامه پیدا کرد و اکنون با تعطیل شدن عوارضی آزادراه قزوین - زنجان وارد مرحله تازه&zwjz;ای شده است.

میثم اسماعیلی

جامعه