

از ۲۵۰ میلیارد تومان درآمد جرایم راهنمایی و رانندگی استان در سال ۹۹، اعتبار تخصیصی به مشهد حدود یک در صد بوده‌است

فقط ۳ میلیارد تومان!

گزارش نادینلوی-حمیدی

سال گذشته خراسان رضوی ۲۵۰ میلیارد تومان در حوزه جرایم راهنمایی و رانندگی برای خزانه دولت درآمذزایی کرده‌ولی تنها هفت میلیارد یعنی ۲۴ درصد اعتبارات ابلاغی(۳۰ میلیارد تومان) تخصیص یافته که سهم شهر مشهد از این اعتبارات فقط سه میلیارد تومان بوده است. به گزارش خراسان رضوی، پرداخت سهم شهرها برای توسعه زیرساخت‌های آن از محل جرایم راهنمایی و رانندگی از جمله موضوعاتی است که طی سال‌های مختلف با چالش‌هایی روبه‌رو بوده‌است و دولت‌ها همواره به‌نوعی با بدحسابی سهم شهر را از این محل پرداخت نمی‌کردند و چه‌بسا سالیانه میزان این بدهی‌ها انباشته می‌شد و اداره شهر را با مشکلاتی روبه‌رو می‌کرد، بر اساس ماده ۲۳ قانون رسیدگی به تخلفات راهنمایی و رانندگی وجوه حاصل از جرایم باید به شهرها و دهیاری‌های ذی‌ربط، وزارت راه و ترابری و پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی تخصیص داده شود، تا ۶۰ درصد از کل وجوه به دست آمده به تفکیک درآمد‌های ناشی از تخلفات رانندگی خارج از شهرها و داخل محدوده شهرها و روستاها حسب مورد به وزارت راه و ترابری (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور) به‌صورت متمرکز و در شهرها به شهرهای محل و دهیاری‌ها از طریق استانداری همان استان به تناسب ۷۰ درصد و ۳۰ درصد اختصاص یابد. به این ترتیب بر حسب مورد این مبلغ صرف‌استانداردسازی و سایل و تجهیزات ایمنی راه‌ها، خط‌کشی و نگهداری آن، تهیه و نصب و نگهداری علائم راهنمایی و رانندگی و تجهیزات ایمنی، احداث پل‌های عابر پیاده، احداث توقفگاه‌های عمومی و اصلاح راه‌های روستایی، معابر و نقاط حادثه‌خیز در شهرها و روستاها می‌شود. با شیوع کرونا و اعمال

محدودیت‌های تردد به تبع آن اعمال قانون نیز در خراسان رضوی صورت گرفت، آن‌طور که جانشین پلیس راه خراسان رضوی اعلام کرده بیش از شش هزار خودرو در مبادی ورودی شهرستان‌های با وضعیت نارنجی و قرمز استان تنها از ۱۸ فروردین اعمال قانون شده‌است و اگر جریمه‌های کل سال را در نظر بگیریم عدد بالایی خواهد شد و به گفته سرهنگ قانع‌ی نژاد از ۱۸ فروردین که وضعیت کرونایی شهرستان مشهد از رنگ نارنجی به قرمز تغییر کرده، ۱۸ هزار و ۵۹۰ تذکر به خودروهای غیربومی در مبادی ورودی شهرستان‌های نارنجی و قرمز داده‌شده‌است، همچنین به گفته وی، از این میزان ۱۵ هزار و ۳۳۰ خودرو نیز برگردانده شده‌اند، هزار و ۸۵۸ خودرو مبلغ ۵۰۰ هزار تومان و چهار هزار و ۱۵۰ خودرو در سراسر خراسان رضوی یک میلیون تومان اعمال قانون شده‌اند.

● درآمدزایی ۲۵۰ میلیاردی استان برای دولت در سال ۹۹

بنا بر اذعان مدیر کل اقتصاد و دارایی استان درآمد‌های مصوب استان خراسان رضوی از حوزه جرایم راهنمایی و رانندگی در قانون بودجه ۹۹ معادل ۲۷۲/۸ میلیارد تومان تعیین شده که عملکرد استان تا پایان سال معادل ۲۵۰/۸ درصد بوده که ۸ درصد کمتر از درآمد مصوب بوده دلیل اصلی آن هم کاهش تردهای جاده‌ای به دلیل شیوع ویروس کروناست.امیر حبیبی در گفت‌وگو با خراسان رضوی اظهار می‌کند: اگر چه این میزان عملکرد داستان نسبت به درآمد‌های پیش‌بینی شده بودجه ۹۹ کاهش ۲۳ میلیارد تومانی داشته اما نسبت به سال ۹۸ که درآمد مصوب ۲۳۴ میلیارد تومان بوده است بیش از ۷ درصد افزایش رانشان می‌دهد.

نکته مهمی که نایب رئیس کمیسیون برنامه‌بودجه شورای شهر مشهد در گفت‌وگو با خراسان رضوی اعلام کرده این است که دولت هیچ سالی سهم مشهد را به‌صورت کامل پرداخت نکرده، آن‌طور



متعهد می‌داند و نه برگه‌های جریمه صادر شده و آن چه به‌صورت نقدی پرداخت می‌شود ملاک تخصیص است.

● تأمین هزینه‌های اداره شهر فقط بر عهده شهروندان نیست

وی خاطر نشان می‌کند: تأمین هزینه‌های اداره شهر فقط بر عهده شهروندان نیست و لازم است برای اداره مناسب و مؤثر شهر بدون گران کردن، همه‌ذی‌نفعان به اجرای قانون تن دهند تا منابع مورد نیاز برای اداره شهر مشهد فراهم شود، یکی از منابع مالی اداره مشهد و خدمت‌رسانی در امر ترافیک وجوه حاصل از جریمه‌های تخلفات رانندگی است.

● ماسعی می‌کنیم آمار را اعلام نکنیم

موضوع سهم مشهد از محل جرایم راهنمایی و رانندگی را از سرهنگ حمیدرضا دهنوی رئیس پلیس راهور خراسان رضوی جویا می‌شویم. وی اعلام می‌کند: ماسعی می‌کنیم آمار را اعلام نکنیم، ارائه کردن آمار از یک طرف بازدارندگی دارد و زمانی که در جامعه اعمال قانون اعلام می‌شود مشکلاتی را در جامعه ایجاد می‌کند و مردم

احساس می‌کنند که ما فقط می‌خواهیم جریمه کنیم این در صورتی است که خیلی از اوقات سعی ما بیشتر راهنمایی و ارشاد است، واقعیت این است که ما ملاحظه و سعی می‌کنیم چه در فضای مجازی و چه در دیگر رسانه‌ها اعلام نکنیم. وی ادامه می‌دهد: اعمال قانون به‌صورت روزانه انجام می‌شود و در این شرایط خاص سعی می‌کنیم کمتر اطلاعات بدهیم وقتی اطلاعات می‌دهیم بعضی وقت‌ها نتوان نتیجه‌بخش نیست بلکه نتیجه عکس می‌دهد. رئیس پلیس راهور خراسان رضوی بابیان این که برای اختصاص سهم استان از محل جرایم راهنمایی و رانندگی با استاندار پیگیری می‌کنیم، می‌افزاید: مکاتبات هر سال انجام می‌شود، ضمن این که در این خصوص خراسان رضوی جزو استان‌های پیشرو است و در حوزه زیرساخت‌ها اتفاقات خوبی صورت گرفته‌است.

● سهم مشهد ۳ میلیارد تومان!

وی می‌افزاید: سهم مشهد نیز ۵۰ درصد اعتبارات سهم شهرهای استان است. بنابر این از ۷/۴ میلیارد تومان اعتبار تخصیص یافته در سال ۹۹ حدود ۵/۲ میلیارد تومان سهم شهرهای استان بوده و از این مبلغ کمتر از سه میلیارد سهم شهر مشهد شده که این اعتبارات برای کلان‌شهر مشهد بسیار ناچیز است. دبیر شورای همتای استان می‌گوید: سال ۹۸ این اعتبارات بیش از ۱۶ میلیارد تومان بوده که ۵۸ درصد آن تخصیص یافته

و سال ۹۹ اگر چه میزان اعتبارات بیشتر شده اما میزان تخصیص‌ها خیلی کم بوده است. این میزان تخصیص برای استان خراسان رضوی و شهر مشهد بسیار ناچیز است و ما هم از طریق مجمع نمایندگان و هم دستگاه قضایی پیگیر هستیم که میزان تخصیص‌ها افزایش یابد. علاوه بر این به استناد گزارش‌های پلیس راهنمایی و رانندگی میزان سهم استان از این اعتبارات کم است و باید درباره آن بازنگری شود. حسینی می‌افزاید: به‌طور قانونی این اعتبارات باید برای برطرف کردن و سامان‌دهی نقاط پر تصادف در شهرها و روستاها هزینه شود و تنها منبعی است که شهرهای ضعیف استان می‌توانند برای اصلاح معابر، احداث پل‌های عابر پیاده و دوربین‌های کنترل ترافیک از آن استفاده کنند و این اعتبارات به هیچ‌عنوان پاسخ‌گوی نیاز نیست و پروژه‌ها نیمه‌تمام می‌ماند و خروجی این رویه تحقق نیافتن اجرای قانون کاهش تلفات تصادفات خواهد بود.

جاده خطرآفرین در انتظار ردیف بودجه

پروژه دوبانده شدن محور بردسکن – خلیل آباد مجوز ماده ۲۳ ندارد!

ماده ۲۳ یا همان ماده ۲۱۵ نداشته باشد هیچ اعتباری به آن تخصیص نخواهد یافت.

● زیرسازی ۱۲ کیلومتر

خبرنگار ماطلی تماس تلفنی با ابراهیم قاسم پور فرماندار خلیل آباد از وضعیت باند دوم محور خلیل آباد به سمت بردسکن جویا می‌شود. وی می‌افزاید: عملیات زیرسازی ۱۲ کیلومتر از این محور در حال انجام است و یکی از مصوبات سفر استاندار خراسان رضوی در بهمن سال گذشته آسفالت هزار و ۵۰۰ متر از این مسیر بود که تاکنون اداره کل راه و شهرسازی به تعهدات خود عمل نکرده‌است. قاسم‌پور خاطر نشان می‌کند: متأسفانه باید اعلام کنم پروژه باند دوم محور خلیل آباد به سمت بردسکن مجوز ماده ۲۳ ندارد و تاکنون اگر اعتباری اختصاص داده می‌شده از سرفصل‌های دیگر بوده که با گذشت ۱۵ سال از اجرای این پروژه هنوز باند دوم این محور حیاتی ویر ترافیک آسفالت نشده‌است.

● ۱۰۰ تصادف در سال

در همین خصوص سرهنگ محمد چرمگی فرمانده پلیس راه بردسکن می‌گوید: محور بردسکن به خلیل آباد یکی از پر تردد ترین محورهای شهرستان بردسکن است و بیشتر کارمندان ادارات شهرستان بردسکن، کاشمر و خلیل آباد هر روز در این مسیر تردد می‌کنند. وی تصریح می‌کند: وجود روستاهای زیاد در حاشیه این محور و شهر کندر و تقاطع‌های ورودی به این روستاها آن را به یکی از نقاط حادثه‌خیز و از آن طرف وجود شهرک صنعتی بردسکن و چندین واحد تولیدی مصالح ساختمانی و باغ‌ها و اراضی کشاورزی و تردد ادوات کشاورزی و موتورسیکلت‌ها این جاده را از هر لحاظ به یک جاده پر تردد تبدیل کرده‌است. فرمانده پلیس راه بردسکن دوبانده کردن این محور ا ضروری می‌داند و می‌گوید: به‌طور متوسط هر سال حدود ۱۰۰ فقره تصادف فوتی، جرحی و همراه با خسارت در این محور رخ می‌دهد و علاوه بر خسارت‌های مالی جاز عزیزانی را می‌گیرد که می‌طلبد متولیان امر



آسفالت شده که آن هم زیر بار ترافیکی نرفته‌است و درواقع می‌توان گفت از مجموع هزار کیلومتر راه در حوزه استحفاظی بردسکن حتی یک کیلومتر راه دوبانده وجود ندارد و این یک نوع بی‌عدالتی در توزیع اعتبارات طی ۱۵ سال گذشته تاکنون بوده‌است.

● فقط ۱۸۰۰ متر از پروژه از سمت بردسکن اجرا شده‌است

در این باره مجتبی شاکری فرماندار بردسکن می‌گوید: محور بردسکن به خلیل آباد و بردسکن به انابد یکی از پرتراфик ترین محورهای منتهی به حوزه استحفاظی بردسکن است و تاکنون حوادث ناگواری در این محور رخ داده‌است و جان‌عزیزانی را از دست داده‌ایم. فرماندار بردسکن تصریح می‌کند: تکمیل این پروژه مطالبه جدی مردم منطقه است و متأسفانه وزارت راه و شهرسازی و اداره کل راه و شهرسازی استان در توزیع اعتبارات به این پروژه عدالت را رعایت نکرده‌اند و نباید این پروژه با گذشت ۱۵ سال پیشرفت فیزیکی در حد صفر داشته باشد. شاکری ادامه می‌دهد: در جلسه‌ای که سال گذشته با حضور نماینده مردم در مجلس و مدیر کل راه و شهرسازی در محل فرمانداری بردسکن برگزار شد مقرر شد بخشی از اجرای این پروژه از سمت بردسکن تا شفیع آباد آسفالت شود که متأسفانه تنها هزار و ۸۰۰ متر آن

● عملیات اجرایی این پروژه متوقف شده‌است

وی اظهار می‌کند: به رغم این که مسیر باقی مانده باند دوم محور بردسکن به شفیع آباد به پیمانکار و اگذار شده بود ولی به دلیل نداشتن مجوز ماده ۲۳ هم اکنون عملیات اجرایی این پروژه متوقف شده‌است و تا وقتی که این پروژه

محور بردسکن به خلیل آباد پیشرفت فیزیکی فقط در زیرسازی بوده و عملاً هیچ قسمت از آن زیر بار ترافیکی نرفته‌است. صحرارگر دراننده این که هر روز مسیر خلیل آباد به بردسکن و بالعکس را تردد می‌کند، می‌گوید: به دلیل وجود چندین روستا و قرار گرفتن شهر کندر و شهرک صنعتی بردسکن و چند واحد تولیدی شن و ماسه و تردد موتورسیکلت‌ها این محور به یکی از محورهای پر حادثه تبدیل شده‌است و باید گفت متأسفانه هر وقت که زمان انتخابات می‌شود کاندیداها از آن بهره‌برداری تبلیغاتی می‌کنند و همین که انتخابات تمام می‌شود فعالیت عمرانی در این محور هم تعطیل می‌شود. محزون یکی از اهالی بردسکن نیز می‌گوید: بسیار جای تعجب است که با گذشت ۱۵ سال از عملیات اجرایی این پروژه، باند دوم قطعه بردسکن به خلیل آباد که پرتراфик ترین محور است اجرا نشده‌است و فقط با پیگیری مسئولان شهرستان، اداره کل راه و شهرسازی استان ماشین‌آلات خودرآمدتی فعال و پس از این که آب از آسیاب می‌افتد پروژه را تعطیل می‌کنند. وی ادامه می‌دهد: در این محور تاکنون ده‌ه‌ها نفر اعم از حافظ قرآن، پزشک جراح مغز و اعصاب و... جان خود را از دست داده‌اند و حوادث خونباری را در این محور شاهد بوده‌ایم.

● پروژه دوبانده کردن محور بردسکن به خلیل آباد مجوز ماده ۲۳ ندارد

نماینده مردم بردسکن در مجلس شورای اسلامی نیز اظهار می‌کند: متأسفانه تاکنون پروژه باند دوم محور بردسکن به خلیل آباد مجوز ماده ۲۳ نداشته و هر گونه کار اجرایی در این پروژه تاکنون غیر قانونی و تخلف بوده است. حجت الاسلام جوادنیک بین تصریح می‌کند: به‌تازگی به دنبال مجوز ماده ۲۳ از طریق سازمان برنامه و بودجه هستم که طبق قول دکتر نوبخت تا پایان امسال این پروژه دارای مجوز ماده ۲۳ خواهد شد و در ردیف اعتبارات این قرار خواهد گرفت. وی تخصیص هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان اعتبار از طریق ماده ۵۶ را از مهم‌ترین دستاوردهای کمیسیون تلفیق برای

علی‌نوری /دوبانده شدن محور بردسکن – خلیل آباد (جاده خطرآفرین) که طبق اظهارات فرمانده پلیس راه بردسکن یکی از پرتردترین محورهای بردسکن است و سالیانه حدود ۱۰۰ فقره تصادف فوتی و جرحی در این محور رخ می‌دهد یکی از مطالبات قدیمی مردم این منطقه است و بر همین اساس پروژه احداث باند دوم این محور یکی از مصوبات سفر دولت نهم بود اما حالا بعد از گذشت حدود ۱۵ سال از آغاز این پروژه نماینده مردم بردسکن در مجلس و فرمانداران شهرهای بردسکن و خلیل آباد از نداشتن مجوز ماده ۲۳ (مجوزی که بر اساس آن پروژه هاداری ردیف اعتباری می‌شوند) خبر داد. به گزارش خراسان رضوی، یکی از مصوبات سفر دولت نهم به خراسان رضوی پروژه باند دوم محور بردسکن به شادمهر و بردسکن به انابد به طول ۱۱۰ کیلومتر بود که متأسفانه با گذشت ۱۵ سال قطعه خلیل آباد به بردسکن و بردسکن به انابد طی این مدت پیشرفت اندکی داشته و تنها بخشی از عملیات زیرسازی انجام شده و هزار و ۸۰۰ متر از باند دوم بردسکن به سمت شفیع آباد آسفالت شده که این مقدار نیز زیر بار ترافیکی نرفته‌است. در محور بردسکن به سمت انابد نیز طی این مدت هیچ عملیات اجرایی صورت نگرفته و متأسفانه در این محور مهم و حیاتی که از بار ترافیکی بالایی برخوردار است ده‌ها نفر از هم وطنان مان طی سال‌های گذشته جان خود را از دست داده‌اند و یکی از مطالبات مردم بردسکن و خلیل آباد تکمیل این پروژه است.

● درخواست اهالی برای احداث باند دوم

مردان یان یکی از فرهنگیان بردسکن می‌گوید: ماهی نیست که پلیس از وقوع تصادفات در این محور در رسانه‌ها و فضای مجازی خبر ندهد و این حکایت تلخی است که سلامت روانی تعداد زیادی از هم‌وطنان را به خطر می‌اندازد. قربانی یکی از رانندگان اتوبوس می‌گوید: از سال ۸۵ بحث دوبانده کردن این محور مطرح است و تاکنون تنها قسمتی از این مسیر ۱۰۰ کیلومتری آسفالت و دوبانده شده و در حوزه

هرچه سریع‌تر وضعیت باند دوم این محور را تعیین تکلیف کنند. برای اطلاع بیشتر در خصوص این پروژه با "محمدپارسا معاون مهندسی و ساخت اداره کل راه و شهرسازی خراسان رضوی تماس گرفتیم، همچنین پیامک نیز به‌وی ارسال کردیم اما تماس‌های مکرر ما منجر به مصاحبه نشد.

● توضیحات معاون امور عمرانی استانداری درباره پروژه

معاون امور عمرانی استانداری در گفت‌وگو با خراسان رضوی در این باره اظهار می‌کند: زمانی که قرار باشد یک طرح در قانون بودجه کشور دارای یک ردیف اعتباری شود باید مجوز ماده ۲۳ دریافت کند. این مجوز بر پایه مطالعات امکان‌سنجی در خصوص سرمایه‌گذاری برای پروژه‌ها هم از نظر فنی و هم از نظر اقتصادی، صادر می‌شود. یعنی جاده‌ای که هم اکنون دو خطه است مطالعه شود که ظرفیت اش اشباع شده و نیاز است تبدیل به جاده چهار خطه شود. میرجعربان می‌افزاید: بعد از انجام مطالعات پروژه با طرح به دبیرخانه کمیته ماده ۲۳ سازمان برنامه و بودجه کشور ارسال می‌شود تا مجوز لازم صادر شود، با صدور مجوز ماده ۲۳ طرح با پروژه در لوابخ بودجه دارای یک ردیف اعتباری اختصاصی خواهد شد. راه اصلی خلیل آباد– بردسکن دارای مجوز ماده ۲۳ و ردیف بودجه است و برای تبدیل شدن این مسیر به دوبانده باید مجوز ماده ۲۳ دیگری دریافت کند و هم اکنون هیچ تخلفی در این پروژه نشده‌است. وی می‌گوید: امکان‌سنجی دوبانده شدن مسیر خلیل آباد بردسکن انجام شده و در اختیار کمیته ماده ۲۳ قرار گرفته‌است تا مجوز لازم صادر و در مراحل بعدی ردیف اختصاصی برای این پروژه در نظر گرفته شود. معاون استاندار تأکید می‌کند: اجرای باند دوم جاده خلیل آباد بردسکن باید با دریافت مجوز ماده ۲۳ انجام شود و آن چه اجرایی شده‌است مربوط به به‌سازی جاده اصلی است که با جاده اصلی تعریض می‌شود یا مسیر فعلی به‌عنوان مسیر دسترسی باقی می‌ماند و یک باند جدید احداث می‌شود و تخلفی انجام نشده‌است.