

ارایه راهکار ایمن سازی جاده‌ها با رویکرد ایجاد انجمن خیرین با ساختار منطقه‌ای

مهدی مصطفیان^۱، مرضیه مظفری^۲

^۱ کارشناس مهندسی صنایع؛ سازمان حمل و نقل و پایانه‌های استان تهران؛ mostafian@yahoo.com

^۲ کارشناس ارشد برنامه ریزی حمل و نقل؛ سازمان حمل و نقل و پایانه‌های استان تهران؛ m_mozafary@hotmail.com

این آمارهای تکان دهنده، جامعه جهانی را با این سوال مشخص مواجه کرده است که آیا دولت‌ها همه اقدامات لازم برای مهار این فاجعه انسانی را به انجام می‌رسانند؟ دولت‌ها حتی اگر نهایت کوشش خود را به عمل آورند، باز قادر نخواهند بود این چالش‌ها را به تنهایی مدیریت کنند. آنها در این زمینه نیازمند کمک و حمایت جامعه‌اند. سازمان بهداشت جهانی در همین راستا، گروه‌ها و عناصر کلیدی موثر در سیاستگذاری‌های ایمنی ترافیک را چنین برمی‌شمارد: دولت و نهادهای قانونگذاری، نیروهای حرفه‌ای حمل و نقل، پلیس، صنعت، رسانه‌ها، کاربران (شهروندان) و نهایتاً سازمان‌های مردم‌نهاد^۱ و گروه‌های داوطلب و علاقه‌مند [۱].

امروزه در کشورهای مختلف جهان، اعم از توسعه یافته و یا در حال توسعه، مطابق با این تعریف، گروه‌ها و سازمان‌های متعددی را می‌توان یافت که داوطلبانه به عرصه مقابله با فجایع ترافیکی گام نهاده‌اند.

در کشور ما نیز طی سالهای اخیر با تلاش مدیران و محققین کوشا و پرتلاش به پیشرفت‌های رضایت‌بخشی از جمله در زمینه کاهش سوانح و تلفات جاده‌ای دسترسی حاصل شده است. آنچه احساس می‌شود که همراه با این پیشرفت باید مورد توجه قرار گیرد؛ فراهم نمودن منابع برای توسعه و ایمن سازی جاده‌ها و همچنین تحول در زیرساختها، امکانات و تجهیزات جاده‌های هر منطقه، متناسب با نیازهای آن منطقه و دخالت دادن و مشارکت دیگر بخش‌ها از جمله سازمانهای مردم‌نهاد در تصمیم‌سازی و مدیریت و تامین این منابع است. از آنجا که توسعه و ایمن سازی جاده‌ها هزینه بر بوده و بعثت وجود مشکلات اقتصادی، دولت به تنهایی قادر به تامین تمامی هزینه‌ها نیست، در این تحقیق راهکاری برای تامین منابع مالی مورد نیاز توسعه و ایمن سازی جاده‌ها در قالب یک سازمان مردم‌نهاد پیشنهاد گردیده است.

در این مقاله پس از اشاره به ضرورت توجه ویژه به اصلاح و توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای و نیز تبیین نقش سازمانهای مردم‌نهاد در ایمنی جاده‌ها، راهکار پیشنهادی برای حصول به این نتیجه‌ارایه شده است. این راهکار در قالب طرح انجمن خیرین توسعه و ایمن سازی جاده‌ها، با ارائه ساختار و سایر اجزای این انجمن تشریح شده

چکیده

با توجه به ابعاد سوانح و تلفات تصادفات جاده‌ای در ایران، فراهم نمودن منابع برای توسعه و ایمن سازی جاده‌ها و همچنین تحول در زیرساختها، امکانات و تجهیزات جاده‌های هر منطقه، متناسب با نیازهای آن منطقه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد. این موضوع به خصوص برای نقاط حادثه‌خیزی که هر ساله تلفات جانی و مالی قابل ملاحظه‌ای را به جامعه تحمیل می‌نمایند قابل ذکر می‌باشد. از طرفی بعثت وجود مشکلات اقتصادی، کافی نبودن منابع (مالی و انسانی) و شفاف نبودن ساختارهای منطقه‌ای، دولت به تنهایی قادر به تامین تمامی هزینه‌ها و ارایه خدمات کافی نیست. در این تحقیق برای پوشش کمبودهای ذکر شده، طرح ایجاد انجمن خیرین توسعه و ایمن سازی جاده‌ها که به صورت منطقه‌ای فعالیت می‌نماید، ارایه شده که در آن با برشمردن ضرورت‌های تشکیل انجمن مذکور، ساختار و دیگر اجزای لازم برای آن مشخص شده است. بر اساس مطالعات انجام شده در این تحقیق، انجمن پیشنهادی علاوه بر تحول در سرعت و کیفیت توسعه و ایمن سازی جاده‌ها، سالانه سهم قابل ملاحظه‌ای از منابع مورد نیاز در این بخش را تامین می‌نماید. برای پیش‌بینی تحقق نتایج مورد انتظار از الگو قراردادن انجمن مشابه (انجمن خیرین مدرسه‌ساز) استفاده شده است.

کلمات کلیدی: انجمن خیرین، ایمن سازی، ساختار منطقه‌ای

مقدمه

بنا بر آمارهای سازمان بهداشت جهانی، سالانه حدود یک میلیون و دویست هزار نفر (روزانه ۳۲۰۰ نفر) در جهان، بر اثر تصادفات ترافیکی کشته و در حدود پنجاه میلیون نفر مصدوم می‌شوند. حوادث ترافیکی علاوه بر تلفات انسانی غیرقابل جبران، هزینه‌های مالی سنگینی به کشورها تحمیل می‌کنند که مقدار تقریبی آن بالغ بر ۵۱۸ میلیارد دلار برآورد شده است. پیش‌بینی می‌شود که در میان عوامل مرگ و میر در جهان، عامل تصادفات جاده‌ای که در سال ۱۹۹۰ نهمین عامل تلفات انسانی بوده است؛ در سال ۲۰۲۰ به سومین عامل تبدیل خواهد شد [۱].

^۱ NGO: Non-Governmental Organizations

است. همچنین نقش تعاملی دولت در ایجاد و حمایت از انجمن تشریح گردیده و با بیان شباهتهای آن از لحاظ کارکردی با انجمن الگو، میزان تاثیرگذاری طرح در صورت اجرا تخمین زده شده است. میزان موفقیت انجمن الگو در جلب کمکهای خیرین و تخصیص و مدیریت منابع به عنوان برآوردی مناسب برای کارکردهای این انجمن در نظر گرفته شده است.

ضرورت توسعه و ایمن سازی جاده ها با بکارگیری منابع جدید

صدمات جانی و مالی تصادفات در قالب هزینه های اقتصادی و اجتماعی چنان گسترده است که در تمام جهان در جهت بهبود وضعیت ایمنی راهها و کاهش این تصادفات تلاشهای گسترده ای در حال انجام است. به طوریکه برنامه های بهسازی و ایمن کردن راه ها در اولویت برنامه های توسعه قرار گرفته است. این امر در کشور ما که مقام اول حوادث رانندگی را در جهان داراست و هر ساله تلفات انسانی و خسارات مالی فراوانی را موجب می شود از اهمیت بسیار بیشتری برخوردار است. نگاهی به گزارشات نهاد های مسئول ذیربط در هر یک از بخشهای مرتبط با تأمین ایمنی راهها، حکایت از نوعی سردرگمی و قرار گرفتن آنان در زنجیره ای از مشکلات پیچیده دارد. گزارشات مذکور ضمن بحرانی خواندن وضعیت ایمنی راهها و حتی دادن هشدار نسبت به بروز فاجعه ملی در آینده نزدیک، در ذکر عوامل اصلی بروز تصادفات کوتاهی ها را متوجه سایر دستگاههای ذیربط می نمایند و در اکثر موارد اصلی ترین علل تصادفات را به عوامل انسانی و ریشه های فرهنگی آن مرتبط می نمایند [۲]. در صورتیکه عوامل انسانی نیز تا حدود زیادی تابعی از سایر پارامترها وضعیت جاده ها می باشد. جاده های فعلی به دلیل رشد تکنولوژی و به تبع آن پیشرفت وسایل نقلیه (هم از بعد کمی و هم از بعد کیفی) به هیچ وجه پاسخگوی نیازهای اکنون جامعه نیستند و گریزی از آن نیست که جاده ها بهسازی و توسعه داده شده و نقاط حادثه خیز ایمن سازی شود.

خسارات های اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و زیست محیطی فراوانی در کشور به علت کمبود جاده ها و نامطلوب بودن وضع بعضی از آنها به کشور وارد گردیده و تهدیدات زیادی در این رابطه وجود دارد که مهمترین آنها عبارتند از [۳]:

1- تهدید منابع انسانی: از نظر سلامت و ایمنی سفر در حمل و نقل، متأسفانه آمار کشته و مصدومان راههای کشور (درون شهری و برون شهری) در سال 1385 نیز همانند سالهای پیشین، رقم قابل توجهی را نشان می دهد. بطوریکه بر اساس گزارش سازمان پزشکی قانونی کشور طی چهار سال اول برنامه سوم توسعه کشور، تعداد کشته شدگان سوانح رانندگی در جاده های کشور از 15482 نفر در سال پایه برنامه (سال 1378) به 25722 نفر در پایان سال 1382 افزایش یافته است. یعنی از میانگین رشد 13.5% برخوردار بوده است. همچنین در سال 1383، بیش تر از 600 هزار تصادف، 26 هزار کشته و 245 هزار نفر زخمی حدود 5 هزار میلیارد تومان

خسارت مالی، علاوه بر خسارت های روحی و روانی به کشور وارد شد.

2- تهدید منابع مالی: هزینه هایی که در اثر کیفیت نامطلوب بزرگراه ها باعث ایجاد استهلاک بیشتر وسایل نقلیه شده و بر کاربران تحمیل می گردد.

3- تهدید منابع زیست محیطی: حدود 70% آلودگی هوا ناشی از حمل و نقل است که میلیاردها تومان هزینه به شهروندان وارد می سازد.

4- تهدید منابع انرژی: مصرف 23 میلیارد لیتر بنزین در سال 83 که ارزش این فرآورده بالغ بر حدود 6 میلیارد دلار است.

5- تهدید زمانی: بیلיוنها ساعت وقت ارزشمند مردم در بهترین ساعات روز در ترافیک سنگین شهرهای بزرگ هدر می شود و همچنین ناراحتی های روحی و روانی ناشی از تأخیر در تراکم ترافیک بخش دیگری از این خسارات می باشد.

اما جالب اینجاست که بدانیم میانگین اعتبارات بخش حمل و نقل در پیش از پیروزی انقلاب 23.5% بودجه کل کشور را تشکیل میداد که این رقم در سال 1380 به 9.4% رسیده است و این در حالیست که افزایش رشد اقتصادی کشور موجب افزایش تقاضای حمل و نقل در کشور شده است [۴].

برای برنامه ریزی به منظور ساخت، بهسازی جاده ها توجه به دو موضوع ذیل لازم است: اول اینکه باید در نظر داشت که توسعه و ایمن سازی جاده ها از جمله فعالیتهای هزینه بر است که دولت نمی تواند به تنهایی مخارج سنگین آن را عهده دار شود و دوم اینکه هیچ کس و هیچ نهادی نمی تواند بیش از مردمی که در یک منطقه زندگی و کار می کنند، نیازها، مشکلات و ظرفیت های آن منطقه را درک کند. بنابراین دخالت و تعهد مردم در راستای شناسایی و به کارگیری منابع موجود در جهت مقابله موثر و همه جانبه با صدمات وارده به منطقه (از جمله صدمات ترافیکی) از اهمیت و ضرورت بالایی برخوردار است. امروزه در جهان، این دخالت و تعهد مسوولانه و داوطلبانه در شاخه سازمان های مردم نهاد، به جریان افتاده است. بنابراین برای غلبه بر بحران ایمنی در جاده ها، یافتن منابع مالی جدید و همچنین دخالت دادن نیروها و منابع انسانی داوطلب در هر منطقه (که آشنا با نیازها و خصوصیات منطقه محل زندگیشان باشند) ضروری می نماید. در کشور ما سابقه استفاده از این ظرفیتهای در نهضت مدرسه سازی با مشارکت افراد داوطلب و خیر اتفاق افتاده است و در حال حاضر نیز با موفقیت ادامه دارد. اما شواهد نشان می دهد که امروزه شاخص هایی مانند ساخت مدرسه در کشور از وضعیتی مطلوب برخوردار است و از آنجا که عرصه ایمنی و سلامت در جاده ها یکی از عرصه هایی است که در کشور ما در شرایط بحرانی قرار دارد، باید نهضت راه سازی و ایمن سازی جاده ها جایگزین آن شود.

نقش سازمان های مردم نهاد در ایمنی جاده ها

سازمانهای مردم نهاد صرفاً مختص به گروه و قشر خاصی نمی باشند و امکان حضور تمامی افراد در عرصه های رشد و توسعه کشور میسر شده است، به گونه ای که برخی از آنها بدون وابستگی به دولت و به صورت غیر انتفاعی، عام المنفعه با تشکیلات سازمان یافته و در جهت اهداف و موضوعات متنوع فرهنگی، اجتماعی و خیریه ای، تخصصی و صنفی در حال فعالیت هستند و تعدادی از آنها نیز در زمینه هایی مانند توسعه، محیط زیست، امور حمایتی، آموزش زنان و جوانان و آسیب های اجتماعی فعالیت می نمایند. [5].

سازمانهای مردم نهاد، مفهومی وسیع از یک مبنای مشترکند؛ نهادهایی غیر انتفاعی، مستقل از دولت، مبتنی بر ارزش های خاص، متکی بر کمک های مردمی و داوطلبانه و نهایتاً ملهم از احساس همدردی و مسوولیت انسانی. این گروه های مردم نهاد، به عنوان رهاورد گسترش دموکراسی و جامعه مدنی در جهان، دارای کارکردی بی بدیلند. هم اکنون سازمانهای مردم نهاد بازوی مقاوم دولت ها در حوزه های وسیعی از معضلات پیچیده و در هم تنیده جوامع انسانی هستند [۱]. مقوله ایمنی در جاده ها نیز از موضوعاتی است که به سبب اهمیت فوق العاده آن مورد توجه اینگونه سازمانها بوده است به گونه ای که عمیقاً مسایل ایمنی را از ابعاد مختلف موضوع کنکاش و فعالیت خود قرار داده اند. علت تاثیرگذاری عمیق گروه های مردم نهاد در حیطه ایمنی ترافیک ناشی از دلایل متعددی است. شاید مهم ترین دلیل در میان گزینه های موجود، درگیری فزاینده مساله ترافیک با کیفیت زندگی انسانی و اجتماعی باشد.

تحقیقی که در سال ۱۹۹۳ توسط فدراسیون اروپایی قربانیان حوادث جاده ای انجام شد، بیانگر آن است که ۹۰ درصد از خانواده هایی که عضوی از آنها در تصادف جان خود را از دست داده است و نیز ۸۵ درصد از خانواده های افرادی که دچار معلولیت شده اند، کیفیت زندگی خود را از دست داده اند [۱]. به همه اینها باید اضافه کرد که بسیاری از بازماندگان، عوارضی از قبیل سردرد، مشکلات خواب، مشکلات سلامت عمومی، کابوس های شبانه و امثال آن که تا مدت ها پس از حادثه باقی می ماندند را تحمل می کنند و حتی تا سالها پس از تصادف، بهبودی کامل پیدا نمی کنند.

سازمان بهداشت جهانی در گزارش جهانی پیشگیری از صدمات ناشی از تصادفات جاده ای بر نقش سازمانهای مردم نهاد چنین تاکید می کند: سازمان های مردم نهاد در ایمنی راه نقش موثری ایفا می نمایند. وظیفه آنها اطلاع رسانی عمومی در مورد صدمات و خسارات ناشی از تصادفات ترافیکی، ارائه راه حل های موثر و همچنین تشکیل ائتلاف ها و گروه هایی جهت حل و فصل مسائل مربوط به ایمنی راه می باشد. این گزارش جهانی مصرانه بر این نکته تاکید دارد که مواجهه با چالش ایمنی ترافیک، یک مسوولیت مشترک است و ایفای این مسوولیت تنها از طریق مشارکت نزدیک تمامی بخش های موثر در حیطه ایمنی ترافیک، هم در ساختار حکومت و هم در میان جامعه، امکان پذیر خواهد شد [۱].

سازمانهای مردم نهاد متعددی نیز در ایران در راستای افزایش ایمنی در جاده ها فعالیت می نمایند. عمده فعالیتهای این نهادهای مردم

نهاد در راستای فرهنگ سازی، آگاهی بخشی و ایجاد حساسیت برای جلب توجه همگان به وضعیت ایمنی در جاده های کشور است. در این میان هیچ سازمانی غیر دولتی که از طریق تجهیز منابع مالی و انسانی به مقوله توسعه و ایمن سازی در جاده ها بپردازد، در کشور تعریف نشده و فعالیت نمی کند.

طرح تشکیل انجمن خیرین توسعه و ایمن سازی جاده ها در کشور

با توجه به ضرورت های اشاره شده در بکار گیری منابع جدید در توسعه و ایمن سازی جاده ها و نقشی که سازمانهای غیر دولتی بالقوه قادرند در این زمینه ایفا نمایند، در این تحقیق طرح تشکیل انجمن خیرین ایمن سازی جاده ها در کشور پیشنهاد شده است. بر اساس این طرح با توجه به محدودیت اعتبارات عمرانی ملی و استانی، خیرین باید در جهت توسعه و ایمن سازی جاده ها و رفع نقاط حادثه خیزی که سالانه جمع کثیری از مردم را قربانی می نماید، پیشگام شوند و به اعتبارات موجود در این زمینه کمک کنند. خوشبختانه در جامعه اسلامی ما روی آوری مردم به طرف کارهای خدایندانه و خیرخواهانه بسیار خوب است و باید از این پتانسیل در جهت تشکیل انجمن و مجامع قوی خیرین توسعه راهها در سطح کشور تلاش نمود. انجمن خیرین توسعه و ایمن سازی جاده ها می تواند در جهت شتاب دهی به روند توسعه بخش حمل و نقل ایمن و روان نقش موثری داشته باشد. در این طرح بر ضرورت منطقه ای عمل کردن این سازمان مردم نهاد تاکید شده است.

در این راستا دخالت دادن نیروهای داوطلب و خیرین در هر منطقه در مراحل تصمیم سازی و تصمیم گیری، لزوم تمرکز زدایی و ضرورت برنامه ریزی غیر متمرکز در توسعه و ایمن سازی جاده های هر منطقه، لزوم افزایش ارتباطات و اطلاعات از طریق رسانه های هر استان و منطقه در خصوص خدمات انجمن خیرین منطقه به منظور شناساندن و جذب بیشتر کمکها، ضرورت و اهمیت ویژه دارند [۵].

ساختار پیشنهادی برای فعالیت این انجمن عبارتست از:

الف) انجمن خیرین توسعه و ایمن سازی جاده ها: یک نهاد غیردولتی در ایران خواهد بود که با هدف ساختن راه های جدید و نیز بازسازی، بهسازی، ایمن سازی و تجهیز جاده های موجود در این کشور بنا نهاده می شود. اعضای این انجمن از خیرین مناطق مختلف ایران هستند. این انجمن به عنوان بازوی مردمی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای ایران، فعالیت می نماید.

انجمن یا جامعه خیرین توسعه و ایمن سازی جاده ها، بعنوان یکی از سازمانهای مردم نهاد فعال در ایران خواهد بود.

ب) مجامع خیرین توسعه و ایمن سازی جاده ها: در هر یک از شهرستانهای ایران مجمعی با حضور نمایندگان انجمن خیرین توسعه و ایمن سازی جاده ها و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای تشکیل می شود که کار هماهنگی ساخت و ساز و توسعه و تجهیز و ایمن سازی جاده ها را در سطح منطقه به عهده دارد.

نحوه فعالیت مجامع بیشتر بر اساس تشکیل نشستهای محلی در سطح شهرها و استانها و یا برپایی جشنواره در داخل و خارج کشور

برای تامین امکانات و هزینه ساخت راه جدید یا ایمن سازی جاده های موجود است. فعالیت های انجمن بر اساس تعهداتی است که اعضا متقبل می شوند.

ایرانیان ساکن در کشورهای دیگر نیز ضمن ارتباط با انجمن خیرین توسعه و ایمن سازی جاده ها ، می توانند مشارکت و فعالیت داشته باشند .

این مجامع به منظور برنامه ریزی و جهت دهی فعالیتهای خیرین توسعه راهها ، و تشویق آنان به این امر خدایندانه تشکیل می شود. در واقع مجمع خیرین در هر منطقه به عنوان نمایندگان مردم آن ناحیه در جهت توسعه و ایمن سازی جاده ها عمل می کنند و مردم یک شهر به عنوان اهل یک شهر به اعضای انجمن کمک مالی ، طرح، پیشنهاد، فکر و ایده داده و انتقاد خواهند نمود. در راستای تشریح بیشتر ماموریت، سیاستها، اهداف و وظایف این انجمن در ادامه به تفکیک به این موضوعات پرداخته می شود. ماموریت های پیشنهادی برای فعالیت این انجمن عبارتست از:

- این انجمن ها به منظور هدفمند کردن فعالیت های خیرین راه اندازی می شود تا سرمایه گذاری در این بخش هرچه بیشتر ثمربخش باشد.
- ساختن راه های جدید و نیز بازسازی ، بهسازی، ایمن سازی و تجهیز جاده های موجود در کشور مطابق استانداردهای موجود.
- انجمن برای تامین منابع دولتی و غیردولتی و مشارکت های مردمی اقدام و برای حفظ و گسترش حمایت های ایشان تلاش می نماید.

خط مشی و سیاستهای پیشنهادی برای فعالیت این انجمن عبارتست از:

- اهداف و برنامه های انجمن باید به گونه ای برنامه ریزی شود که به سمت و سوی اجرای پروژه های مشترک با خیرین گام برداشته شود.
- برنامه ریزی و جهت دهی فعالیتهای خیرین توسعه راهها به فعالیت و ارائه کمک در جهت نیازهای واقعی منطقه باشد
- استانداردها، ضوابط و معیارهای ساخت در عملیات رعایت شود.

اهداف پیشنهادی برای فعالیت این انجمن عبارتست از:

- انجمن با نگاه یکسان به تمام نقاط کشور و شهرها و یاری خواستن از مراجع مسئول ، در یک پروسه ی ۴ تا ۵ ساله ، توسعه مناسب راهها را محقق نماید .

- تجمیع سرمایه گذاری های پراکنده خیرین از اهداف مهم طرح ایجاد این انجمن می باشد .

وظایف پیشنهادی برای فعالیت این انجمن عبارتست از:

- انجام فعالیتهای کارشناسی جهت نیازسنجی تعیین اولویت های بخش توسعه راهها با هماهنگی و بهره گیری از نظریات پژوهشی و دیگر سازمانهای دست اندرکار امور راه، نظر سنجی از مردم و ارائه سالیانه به مجمع عمومی و اطلاع رسانی از طریق انتشار نشریه، کتاب و سایر موارد.
- تلاش و تبلیغ در جهت جذب و هدایت کمکهای مردمی ، کمکهای سایر ارگانها و دستگاهها و سایر درآمدها جهت رفع نیازهای مصوب.
- افزایش ارتباطات و اطلاعات از طریق رسانه های هر استان و منطقه در خصوص خدمات انجمن خیرین منطقه به منظور شناساندن و جذب بیشتر کمکها.
- با وجود آمار بالای خیرخواهان در کشور، مجمع های استانی خیرین توسعه راهها باید در جهت شناسایی خیرین تلاش کنند آنان را برای عضویت در این مجمع هدایت نمایند و خدمات و دستاوردهای ایشان معرفی گردد.
- بستر سازی ، ارائه مشاوره و راهنمایی خیرین جهت بهینه سازی و هدفمند نمودن توسعه راهها
- انجام اقدامات لازم برای رفع نیازهای شناسایی شده و مصوب با بهره گیری از حمایت های مردمی و کمک های خیرین.
- جهت تسهیل در فعالیت های خیرین بستر تعامل مناسب با مسئولین سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و سایر مسئولین فراهم شده تا موانع و مشکلات اداری ایشان مرتفع گردد.

بررسی نقش دولت در ایجاد، توسعه و حمایت از انجمن خیرین

دولت باید براساس اصل ۴۴ قانون اساسی ، توسعه و ایمن سازی جاده ها را از کانال بخش خصوصی و با تقویت جایگاه قانونگذاری و نظارتی دنبال کند. از همین رو انجمن خیرین توسعه و ایمن سازی جاده ها باید از سوی دولت مورد حمایت همه جانبه قرار گیرد، فرهنگ سازی و شناساندن این انجمن به مردم و تأمین تسهیلات و امکانات برای آن ها باید توأمان انجام شود وزارت راه و ترابری در این روش باید به صورت ویژه از مناطق محروم برای برخورداری از یک انجمن خیرین قوی و کارآمد حمایت کند . افراد حقیقی و حقوقی بسیار زیادی در سراسر کشور از گذشته دور با همیاری خیرین محلات به ساخت راههای مورد نیاز مناطق محروم مشغول بوده اند

ولی به نظر می رسد با همفکری و همکاری دولت و سازماندهی اصولی از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای بتوان از حمایت های مادی و معنوی خیرین بهتر از این استفاده کرد. از جمله اقدامات مناسبی که می تواند به حرکت این انجمن رونق و سرعت ببخشد تصویب قانونی از سوی دولت و مجلس است که معادل کمک های تحقق یافته از سوی خیران هر منطقه در هر سال، دولت نیز در بودجه سنواتی خود معادل تعهد خیران برای توسعه و ایمن سازی جاده های آن منطقه، اعتبار اختصاص دهد. (این اعتبار باید علاوه بر میزان اعتباری باشد که دولت طبق برنامه و بودجه سنواتی هزینه می کند) و برای تشویق هرچه بیشتر باید معافیتهای مالیاتی را شامل افراد خیری که سرمایه خود را صرف پروژه های توسعه راهها می کنند، بنماید.

همچنین دولت می تواند زمینه حضور هرچه بیشتر خیرین را از طریق تهمیداتی همچون:

الف) استفاده از محل کاهش یارانه های سوختی، جهت کمک به خیرین در جهت بالا بردن میزان خدمات آنان.

ب) ایجاد تسهیلاتی برای خیرین در استفاده از ماشین آلات و تجهیزات راهسلی مانند کاهش عوارض گمرکی ورود این ماشین آلات.

ج) کمک دولت به خیرین از راه تأمین زمین و تأسیسات زیربنایی مثل آب و برق

نگاهی به نتایج مورد انتظار با الگو قرار دادن انجمن خیرین مدرسه ساز

در ارزیابی میزان موفقیت و نتایج آتی عملکرد انجمن خیرین توسعه و ایمن سازی جاده ها می توان از بررسی فعالیت و نتایج عملکرد انجمن مشابه (انجمن خیرین مدرسه ساز) سود جست. شاید در نگاه اولیه به نظر رسد که این دو بخش ارتباط چندانی به یکدیگر ندارند ولی با نگاهی دقیق تر درمی یابیم که ماموریت اصلی هردو، جلب مشارکت خیرین در تأمین منابع مالی و هدفمند کردن سرمایه گذاری آنان در دو حوزه حساس در کشور (توسعه مدارس و جاده ها) می باشد. در هر دو بخش وجود یک عقب ماندگی در کشور، عامل و انگیزه مشارکت خیرین را موجب گشته است، عقب ماندگی که خود منشاء خسارتهای فراوان انسانی و اقتصادی دیگر می شود و توسعه و پیشرفت کشور را با تهدید جدی روبرو می سازد. کاستی در مدرسه سازی، نقصان در آموزش و تربیت کودکان و نوجوانان را بدنبال خواهد داشت و این به معنای کند شدن روند توسعه کشور و بروز ناهنجاریها در جامعه می باشد و از سوی دیگر عدم توسعه و اصلاح جاده ها در کشور به معنای به مخاطره انداختن جان و مال مردم و هدر دادن و اتلاف میلیاردها تومان سرمایه که صرف تربیت و رشد منابع انسانی در جامعه گردیده، می باشد. با نگاهی به آمار فعالیتهای انجمن خیرین مدرسه ساز، موفقیت این انجمن را در حرکت در جهت ماموریت ذکر شده، مشاهده می نمایم:

رشد ۴۰ برابری کمک های مالی خیران مدرسه ساز به توسعه فضاهای آموزشی کشور (از ۱۷ میلیارد تومان در سال ۷۸ به ۷۳۳ میلیارد تومان در سال ۸۸، رسیده است). مجمع خیران مدرسه ساز در ۴۳۰ شهرستان کشور راه اندازی شده و برنامه ریزی شده است که شمار مجامع خیران مدرسه ساز سطح کشور به ۷۰۰ مجموعه افزایش یابد. حدود ۸۰ هزار نفر به صورت حقیقی و حقوقی به عنوان خیرین مدرسه ساز فعالیت می نمایند و تاکنون ۱۴ هزار و ۵۰۰ فضای آموزشی و ۸۲ هزار کلاس درس در کشور با کمک های خیرین ساخته شده است [۶]. اگر فرض کنیم میزان مشارکت خیرین در امر توسعه و ایمن سازی جاده ها معادل میزان کمک آنها در مدرسه سازی باشد، از آنجا که اعتبار سالانه دولت در سال ۱۳۸۶ در جهت توسعه و اصلاح جاده ها برابر با ۷۵۵۰ میلیارد ریال بوده است [۷]، بنابراین انجمن خیرین سالانه در حدود یک دهم اعتبار دولت، در این بخش سرمایه گذاری خواهد کرد که تحقق این امر تاثیر با اهمیتی در ایجاد تحول در ایمنی جاده ها را بر جای خواهد گذارد. این مطلب در کنار جهت دادن فعالیت ایمن سازی راهها با توجه به ساختار منطقه ای انجمن پیشنهادی کمک شایانی در زمینه ایمن سازی محور ها خواهد داشت.

نتیجه گیری

نتایج عمده حاصله عبارتست از:

- با توجه به شرایط حال حاضر و وضعیت آمار روبه رشد تصادفات موجود در کشور راهی جز برداشتن یک گام بلند در راه ایمن سازی جاده ها وجود نخواهد داشت. و این امر تنها با حمایت و پشتیبانی همه سازمانهای مرتبط با این مقوله عملی خواهد بود که در این میان نقش سازمانهای مردم نهاد که کمک خیرین را برنامه ریزی و سازماندهی می نمایند، مهم و کلیدی است.
- مشارکت خیرین در توسعه و ایمن سازی جاده ها سهم قابل قبولی از منابع لازم (مالی و انسانی) برای این امر را تحقق می بخشد و به دولت یاری می رساند.
- انجمن خیرین بدلیل اینکه در قالب منطقه ای فعالیت می نماید، بهتر می تواند نیازهای منطقه را شناسایی نموده و در جلب کمک های مردمی و تعامل با بخش های دولتی عمل نماید.
- دولت در ایجاد، توسعه و حمایت از این گونه سازمانهای مردم نهاد نقش اساسی دارد.
- ساختار منطقه ای انجمن پیشنهادی در جهت رفع نقاط حادثه خیز با توجه به مشخصات جغرافیایی و فرهنگی خاص منطقه مفید خواهد بود.

مراجع

- [۱] - بهرنگ طاهری، "نگاهی به تلاش های مردمی برای کاهش تصادفات در دنیا"، روزنامه اعتماد ملی، شماره ۴۸۳، ۱۳۸۶
- [۲] - ندایی، سید محمد امین، ازهر، حدیث السادات، "روشها و مدیریت بهسازی و ایمن کردن راه ها"، سیزدهمین کنفرانس دانشجویان عمران سراسر کشور، دانشگاه شهید باهنر کرمان، ۱۳۸۵
- [۳] - سبط، محمد حسن، اسلامی، یحیی، "خصوصی سازی، راهکاری در جهت تامین مالی و مدیریت بزرگراهها"، سومین کنفرانس بین المللی مدیریت پروژه، تهران، ۱۳۸۶
- [۴] - خرم احمد، "مصاحبه وزیر اسبق راه و ترابری"، عصر اقتصاد، شماره 201، ص 14، ۱۳۸۳
- [۵] - شاهرزایی، عبدالرضا، گازرپور، فرشته، "نقش و جایگاه سازمانهای غیر دولتی در ارائه خدمات عام المنفعه و بشر دوستانه در دنیای امروز"، اولین همایش علمی تحقیقی مدیریت امداد و نجات، تهران، ۱۳۸۱
- [۶] - "دولت از خیران مدرسه ساز عقب افتاده است"، روزنامه مردم سالاری، شماره ۲۱۵۰، ۱۳۸۸
- [۷] - "اجرای ۱۰۰ درصد عملیات ساخت و توسعه راههای کشور توسط بخش خصوصی"، روزنامه ابرار اقتصادی، شماره ۲۷۰۷، ۱۳۸۶

Archive of SID