

استان کرمان: قطب ترانزیت و معادن، اما محروم از بزرگراه‌های استاندارد!

استان کرمان در شرایطی دارای بزرگ‌ترین شبکه ارتباطی راه در کشور است که وضعیت بزرگراهی آن و کیفیت بزرگراه‌های آن باوجود حلقه وصل استان‌های مختلف کشور، ترانزیت بالا و نیز فعالیت گسترده معادن، مناسب و زینده نام و شان این دیار نیست.

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی معدن پیشرو؛ بزرگراه‌های در حال بهره‌برداری نسبت به کل راه‌های استان کمتر از ۱۰ درصد است درحالی که بازگرداندن سهم حقوق دولتی معادن به استان می‌تواند به تقویت زیرساخت‌ها به‌ویژه دوبانده سازی جاده‌ها کمک شایانی کند؛ سهمی که حق مردم است و تاکنون بسیار کمتر از آنچه قانون گفته، پرداخت شده است.

و این درحالی است که راه‌های ارتباطی مهم به عنوان شریان‌های حیاتی کشور، مانند راه‌های اتصال استان‌های جنوبی به خراسان‌ها وضعیت بسیار اسفناکی دارد و باوجود داشتن ردیف بودجه ملی، اما اعتبار لازم تخصیص نمی‌یابد و این باور را زنده کرده که عزمی برای آن وجود ندارد.

کافیست در گرمای تابستان در اوج هوای سوزان کویر، کرمان را به مقصد خراسان جنوبی ترک کنید؛ اگر خودرو شما خراب یا مساله ای پیدا شد، معلوم نیست چطور باید رهایی یابید؛ صرف‌نظر از کیفیت جاده و راه‌هایی که دوبانده نیست، مساله خطوط ارتباطی، مجتمع‌های بین‌راهی و دیگر مسائل آن، در حد اسفناک است.

بنا بر آمار رسمی موجود، کل راه‌های پهناورترین استان ایران ۲۳ هزار و ۱۸۷ کیلومتر است که از این میزان هزار و ۷۲۵ کیلومتر بزرگراه و ۱۰۲ درصد را راه‌های بزرگراهی کشور در استان کرمان تشکیل می‌دهد و از این نظر رتبه اول یا دوم کشوری را از آن خود می‌کند.

همچنین هزار و ۱۶۷ کیلومتر راه اصلی که هشت درصد راه‌های کشور است، ۲ هزار و ۱۵۷ کیلومتر راه فرعی معادل ۹ درصد راه‌های فرعی کشور و ۱۸ هزار و ۸۲ کیلومتر راه روستایی که حدود ۱۹ درصد کل راه‌های روستایی کشور در استان کرمان است.

کرمان به عنوان پهناورترین استان کشور با مساحت ۱۸۳ هزار و ۱۹۳ کیلومتر مربع ۱۱ درصد سطح کشور را به خود اختصاص داده و با موقعیت جغرافیایی خاص خود در جنوب شرق ایران، یکی از استان‌های پرتردد در فصول مختلف سال است که تردد گسترده وسایل نقلیه سبک و سنگین در جاده‌های حادثه‌خیز آن چه مسافرانی که کرمان مقصد آنهاست، چه هموطنانی که به مقصد سایر استان‌ها از این خطه کویری عبور می‌کنند، لزوم توجه به مثلث خودرو، جاده و عامل انسانی را مضاعف می‌کند.

باوجود اقدامات و هم‌افزایی دستگاه‌های مختلف برای کنترل و کاهش حوادث جاده‌ای اما طی ماه‌های اخیر شاهد تصادفات متعدد در راه‌های استان نیز بوده‌ایم که منجر به کشته و مصدوم شدن شماری از هم‌استانی‌ها و هموطنان شده؛ به‌ویژه ۲ سانحه واژگونی اتوبوس دانش‌آموزان و زائران مشهد مقدس بار دیگر توجه‌ها را به جاده‌های کرمان جلب کرد، هرچند در گزارش کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی درباره این سوانح، کنترل عامل انسانی حوادث رانندگی نسبت به ۲ عامل خودرویی و جاده‌ای، کم‌هزینه‌تر، موثرتر و زودبازده‌تر عنوان شده است.

نیاز به ۳۵ همت برای ساخت و نگهداری راه‌های کرمان

اما پیش از انتشار این گزارش، استاندار کرمان در جلسه مشترک کمیسیون عمران مجلس برای بررسی ابعاد مختلف حادثه واژگونی اتوبوس در محور کرمان - راور با دعوت از اعضای کمیسیون عمران برای بازدید از راه‌های ارتباطی استان کرمان و آشنایی با مشکلات و چالش‌های مرتبط گفت: برای روکش آسفالت راه‌های استان به ۱۰ همت، نگهداری راه‌ها چهار همت و احداث راه‌های جدید ۲۱ همت اعتبار نیاز است که امیدواریم در قانون بودجه اختصاص یابد.

بنابراین در شرایطی که هنوز برخی جاده‌های اصلی استان کرمان دوطرفه است و خطر برخورد رخ به رخ خودروها را به‌ویژه در زمان افزایش سفرها و تردها افزایش می‌دهد، کیفیت نامناسب برخی راه‌ها از نظر آسفالت، شانه خاکی، علائم ایمنی و سایر الزامات، یکی از عوامل وقوع حوادث ناگوار رانندگی است، هرچند بررسی اجمالی آمار تصادفات نوروز امسال نشان می‌دهد تعداد قابل توجهی از آنها واژگونی خودرو حتی در راه‌های دوبانده بوده است و باید سراغ عوامل دیگر نیز رفت.

از طرفی حجم نیازهای موجود برای ارتقای زیرساخت‌های جاده‌ای متناسب با منابع مالی دولتی نیست از این رو مسئولان استانی همواره به دنبال جذب اعتبار از راه‌های مختلف برای ساخت و بهسازی جاده‌ها بوده‌اند؛ تلاشی که در برخی موارد به تحقق اهداف مدنظر منجر نشده و مصداق بارز آن محور راور - دیهوک از محورهای اصلی و پرتردد کشور که دارای نقاط حادثه‌خیز فراوانی است و بعد از نزدیک ۲ دهه هنوز پروژه دوبانده شدن آن تکمیل نشده که ایرنا در گزارش‌های متعدد به این موضوع پرداخته است.

جاده راهبردی «کرمان - راور - دیهوک» بخشی از کریدور ارتباطی ترانزیتی بنادر جنوبی به پایانه‌های مرزی شمال شرق کشور است و راه ارتباطی زمینی زائران حرم امام رضا (ع) نیز محسوب می‌شود که بنا به اعلام اداره کل راه و شهرسازی استان تاکنون ۸۵ کیلومتر از طول کلی ۱۸۸ کیلومتر این محور

اتمام رسیده و ۶۳ کیلومتر نیز در دست ساخت است که ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.

مسئولان راه و شهرسازی اعلام کردند که برای تکمیل این محور بیش از هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز است و باید از ظرفیت‌های قانونی دیگری نیز برای تقویت ردیف‌های اعتباری طرح استفاده تا روند اجرای آن تسریع شود.

این در حالی است که محدوده همین محور پرتردد و مسیر زائران چند استان کشور به سمت مشهد مقدس که تصادفات مرگبار را به ثبت رسانده و از مجتمع‌های بین راهی مناسب نیز محروم است، منطقه‌ای وسیع شامل شهرستان‌های زرنده، راور و کوهبنان یکی از قطب‌های معدنی کشور و استان به شمار می‌رود.

سهم ۱۵ درصدی و جذب یک تا سه درصدی

اما صرف‌نظر از کم توجهی منابع ملی برای تزریق بودجه، سهم استان کرمان از حقوق دولتی معادن نیز از آنچه قانون تعیین کرده، پایین‌تر است و طی سال‌های گذشته جذب حقوق دولتی معادن این استان به طور معمول از یک تا سه درصد بوده که به گفته بازرسان کل قضایی استان کرمان، در سال‌های گذشته شاهد اجرا نشدن صحیح بندهای پنج و ۶ ماده ۱۴ قانون معادن بوده‌ایم و این مساله موجب تضییع حقوق مردم و کندی روند توسعه استان شده است.

یعنی درحالی که فعالیت گسترده معادن سبب تخریب و استهلاک جاده‌ها می‌شود، اما از محل درآمدهای همین معادن هم آنطور که باید برای ترمیم و اصلاح یا توسعه راه‌های استان هزینه نمی‌شود که این خود، دردی دیگر است.

نماینده مردم زرنده و کوهبنان در مجلس شورای اسلامی هم در این زمینه به خبرنگار ایرنا گفت: استان کرمان ظرفیت‌های معدنی فراوانی دارد که اگر به حقوق قانونی خود برسد و نمی‌گویم دولت چیزی اضافه کند- همان که قانون گفته-، برای مثال طبق تبصره ۶ ماده ۱۴ قانون معادن، ۱۵ درصد حقوق دولتی واریز شده را به استان برگردانند خیلی می‌تواند به زیرساخت‌ها کمک کند و دستکم اکثر جاده‌های اصلی دوبانده شوند.

عبدالحسین همتی افزود: خودرو که بحث ملی است ولی در استان می‌توان با دوبانده کردن راه‌ها، فرهنگ‌سازی و نظارت دقیق‌تر و بیشتر بر جاده‌ها آمار تصادفات و تلفات جاده‌ای را کاهش داد.

تلفات انسانی در راه‌های دوطرفه

وی با بیان اینکه در راه‌های استان هنوز نقص داریم گفت: برخی جاده‌های اصلی مثل تهران به کرمان دوبانده است ولی خیلی از جاده‌ها هنوز دوبانده نشده برای مثال در شهرستان زرنده پنج جاده اصلی داریم و فقط یکی دوبانده است و خیلی اوقات در آن جاده‌ها تلفات انسانی داریم.

براساس تبصره چهار ماده ۱۴ قانون اصلاح قانون معادن، دولت مکلف است درآمد حاصل از اجرای این ماده را هر سال در بودجه سالانه منظور کند تا حداقل ۶۵ درصد آن در چارچوب قوانین و مقررات مالی کشور و در راستای اجرای بهینه تکالیف و مأموریت‌های توسعه بخش معدن و صنایع معدنی کشور توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت هزینه شود.

همچنین بر مبنای تبصره ۶ همین ماده، دولت مکلف است ۱۵ درصد از حقوق دولتی وصولی را به اعتبارات همان استان اضافه کند، به طوری که تمامی اعتبار یادشده برای ایجاد زیرساخت و رفاه و توسعه شهرستان با اولویت بخشی که معدن در آن واقع شده، اختصاص یابد.

اما متأسفانه هر سال، باوجود قوانین متقن بالادستی، قوانین بودجه طوری نگاشته می‌شود که این سهم قانونی را از آن برمی‌دارند و دست استان خالی می‌ماند و تنها هزینه‌ها و استهلاک فعالیت‌های معدنی نصیب استان می‌شود.

پیگیری سهم یک درصد از درآمد فروش معادن

علاوه بر حقوق دولتی موضوع ماده ۱۴ قانون معادن، مقرر شده که یک درصد از درآمد فروش معادن نیز اخذ و صرفاً در احداث و نگهداری راه‌های استان با اولویت شهرستان مربوطه هزینه شود؛ موضوعی که استاندار کرمان دوم خرداد امسال در سفر به شهربابک و دیدار با رئیس سازمان امور عشایر کشور و نمایندگان جامعه عشایری استان با اشاره به سهم استان‌ها از یک درصد فروش معادن اظهار داشت: متأسفانه به دلایلی این میزان درصد به استان تخصیص پیدا نکرده و چنانچه پیگیری مناسبی صورت گیرد بخشی از خسارت‌های وارده به عشایر قابل جبران خواهد بود.

گویا موضوع کم بودن میزان برگشتی حقوق دولتی معادن مختص استان کرمان نیست و ساز و کار آن به نحوی است که سهم همه استان‌ها از آن ناچیز است از این جهت همواره مورد توجه نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی بوده؛ از جمله نماینده کرمان و راور اردیبهشت امسال با بیان اینکه حقوق ۱۵ درصدی معادن به کرمان بازگشت، گفت: برای این کار ۱۷۰ رای از نمایندگان مجلس جمع شد و کار به جریان افتاد. ۸۲ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال به شهرهای معدن‌دار اختصاص یافت که ۶۰ درصد این عدد در کرمان خواهد بود.

بودجه عمرانی استان معادل بودجه شهر کرمان

خوب است بدانیم اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای و به اصطلاح عمرانی استان در سال جاری به مبلغ ۱۲ هزار و ۱۲۹ میلیارد تومان تاکنون به استان ابلاغ شده که معادل کل بودجه امسال شهرداری کرمان است، هرچند در مقایسه با سال قبل ۵۴.۱ درصد رشد داشته است.

آنطور که محمدرضا وحیدی رییس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کرمان در سومین جلسه شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان در سال جاری گزارش داد، در قانون بودجه امسال حقوق دولتی در کل کشور ۵۵ هزار میلیارد تومان دیده شده که با پیگیری استاندار و نمایندگان استان ۱۵ درصد آن در اعتبارات استان‌ها لحاظ شده است که به تناسب وصول "بهره مالکانه" به استان‌های ذیربط ابلاغ می‌شود.

استاندار کرمان پارسال و چند هفته بعد از معارفه اش نیز از ارسال نامه به رییس جمهور برای بازگشت سهم حقوق دولتی معادن استان خبر داده و گفته بود: این مبلغ (۱۵ درصد حقوق دولتی معادن) می‌تواند استان را به حرکت درآورد و ما پیگیری جدی را شروع کرده‌ایم، نامه‌ای امضا و به رییس جمهور ارسال کردم که جداول بودجه را به نحوی اصلاح کنیم که حداکثر سود به استان برسد.

امیدها برای بازگشت سهم کرمان از ۵۵ همت امسال

بنا به اعلام مدیرکل صنعت، معدن و تجارت کرمان، این استان در سال ۱۴۰۳ مبلغ ۲۰ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان، سال ۱۴۰۲ حدود ۱۹ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان، سال ۱۴۰۱ حدود ۱۴ هزار میلیارد تومان و سال ۱۴۰۰ حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان حقوق دولتی را وصول و به خزانه واریز کرد که این آمار سالانه افزایش را نشان می‌دهد اما برگشت کامل سهم استان اتفاق نمی‌افتاد.

مهدی حسینی‌نژاد گفت: امسال در قانون بودجه، ۵۵ همت وصولی حقوق دولتی کشور تعیین شده و پیش بینی کردیم که این اعتبار در استان بالای ۲۰ همت تا پایان سال وصول شود و در چارچوب ضوابط قانونی باید نهایت استفاده را از این ظرفیت‌ها ببریم.

معضلی دیگری به نام کمبود بین‌راهی

علاوه بر ساخت و نگهداری راه‌ها، کمبود و نبود مجتمع‌های بین‌راهی در اغلب محورهای استان نیز معضل دیگری است که سال‌ها مطرح بوده و رفع این کمبود نقش اساسی در سفرهای ایمن دارد.

نماینده مردم زرد و کوهبنان در مجلس شورای اسلامی در این باره گفت: بعضی جاده‌ها شرایط خوب است اما در خیلی جاها مجتمع بین‌راهی کمبود داریم و به تعداد کافی نیست، به ویژه با جاده‌های طولانی که در استان کرمان وجود دارد.

همتی افزود: برای مثال کرمان به سمت یزد و جنوب جا دارد که بیشتر از این مجتمع بین راهی و استراحتگاه ایجاد شود.

وی اظهار داشت: احداث مجتمع‌های بین راهی برای بخش خصوصی جذاب است، قبلاً ضابطه بود که فاصله ۲ استراحتگاه نباید کمتر از ۳۰ کیلومتر باشد در حالی که می‌توان بیشتر از اینها در این حوزه فعالیت کرد و مردم راغب هستند البته فکر می‌کنم این محدودیت در حال برداشته شدن است.

وضعیت افتضاح محور راور - دیهوک

این نماینده مجلس گفت: دولت کمک کند و تسهیلات بدهد به خصوص جاهایی که مجتمع‌های بین راهی کمتر است برای مثال محور انار به یزد مسیر طولانی ۸۰ تا ۱۰۰ کیلومتر بین راهی نیست یا محور راور - دیهوک که افتضاح است و اگر خودرویی خراب شود کسی نیست کمک کند.

براساس تبصره ۶ ماده ۱۴ قانون معادن، ۱۵ درصد حقوق دولتی باید به استان‌های معدنی برگردد و طبق توضیحات مسئولان، برگشت کم اعتبارات به این علت بوده که در جداول قانون بودجه عموماً مشکل بوده و سهم استان در این بخش دیده نمی‌شد ولی با پیگیری‌های صورت گرفته، این اعتبار در جداول بودجه ۱۴۰۴ دیده شده و قرار است بخش قابل ملاحظه‌ای از این اعتبارات به استان برگردد.

با توجه به فعالیت گسترده ماشین آلات معدنی همچنین تردد خودروهای سنگین حمل بار در جاده‌های استان و اینکه فعالیت معادن در هر استان بر زیرساخت‌ها و محیط زیست اثر تخریبی دارد، نگاه قانونگذار هم این بوده که درصدی از درآمدهای این حوزه برای ترمیم و بهسازی زیرساخت‌ها و منابع طبیعی به همان استان بازگردد که بدیهی است هرچه این مبلغ بیشتر باشد، اقداماتی بیشتری در راستای رفع کمبودها می‌توان انجام داد.