



مشخصات طرح

دوره هشتم - سال دوم

شماره ثبت:

۳۳۲

شماره چاپ:

۷۷۲

تاریخ چاپ:

۱۳۸۸/۵/۱۲

نام دفاتر:

مطالعات زیربنایی
مطالعات برنامه و بودجه

مشخصات گزارش

شماره مسلسل:

۲۵۰۹۸۶۲

تاریخ انتشار:

۱۳۸۸/۶/۲۱

به نام خدا

اظهار نظر کارشناسی درباره:

«طرح اصلاح قانون احداث تونل مشترک شهری - مصوب ۱۳۷۲»

مقدمه

قانون احداث تونل مشترک شهری در بهمن ماه سال ۱۳۷۲ در مجلس شورای اسلامی تصویب و در اسفندماه همان سال به تأیید شورای نگهبان رسیده است. براساس این قانون دولت مکلف است در شهرهای جدید تونل مشترک ایجاد کند و در شهرهای موجود به خاطر بار نکردن هزینه آن بر شهرداریها، وظیفه ایجاد تونلهای مشترک را برعهده دفاتر فنی استانداریها گذاشته است.

آییننامه اجرایی این قانون ۱۲ سال پس از تصویب آن در مجلس در سال ۱۳۸۴ به تصویب هیئت وزیران رسیده و توسط معاون اول رئیس جمهور به وزارتخانههای مسکن و شهرسازی و کشور ابلاغ شده است. همین تأخیر در تدوین آییننامه اجرایی قانون نشان می دهد تا چه حد برای دولت که مکلف به اجرای قانون بوده، این تکلیف سنگین و مالایطاق بوده است. اکنون طرحی توسط نمایندگان محترم به مجلس شورای اسلامی ارائه شده است که به موجب آن شهرداریها جایگزین دولت می شوند و تغییراتی هم در حوزه شمول قانون ایجاد می شود.

بررسی مفاد طرح

۱. در ماده (۱) طرح پیشنهادی سه تغییر اساسی در قانون ملاحظه می شود، نخست آنکه «مکلف بودن» به «اجازه یافتن» تنزل پیدا کرده است. دوم آنکه شهرداریها جایگزین وزارت مسکن و شهرسازی و دفاتر فنی استانداریها شده اند و سوم آنکه حوزه شمول قانون که شامل شهرهای جدید و توسعه شهرها می شده است به شهرهای موجود که دارای شهرداری هستند تغییر یافته است. هر سه تغییر در قانون به جای تقویت آن موجب تضعیف قانون موجود خواهد شد.

اولاً مکلف بودن دولت بسیار قوی تر از اجازه دادن به شهرداریهاست. چنانچه نظر نمایندگان محترم بر اجرایی شدن قانون موجود باشد، باید به ریشه های عدم اجرای قانون توجه شود. هرچند طرح تونل شهری به ظاهر طرح ساده ای است، ولی در باطن دارای مشکلات متعدد است. از جمله آنکه این طرح یک کار پرهزینه است و نیاز به هماهنگی تنگاتنگ دستگاههای اجرایی دارد.

ثانیاً در قانون موجود، احداث تونل مشترک به شهرهای جدید و توسعه شهرهای موجود محدود شده است طرح پیشنهادی اساساً توجهی به شهرهای جدید و به جای توسعه شهرها کل شهرها را هدف قرار داده است. به نظر می رسد که نگاه قانونگذار در قانون موجود بسیار واقع بینانه تر از نگاه طرح موجود است چرا که برای اجرای قانون در شهرهای موجود، هر یک از سازمانها مجبور خواهند بود که علاوه بر پرداخت هزینه تونل مشترک یکبار دیگر شبکه جدیدی را برای شهر در داخل تونل مشترک ایجاد کنند. سازمان آب شبکه جدید آب ایجاد کند، مخابرات شبکه جدید مخابرات و الی آخر.

۲. ماده (۲) طرح ناظر بر تغییر در تبصره ماده (۱) است و آن را به درستی اصلاح کرده است. حق آن است که همجواری تأسیسات مختلف شهری در تونل مشترک تا حدودی متأثر از شرایط اقلیمی شهرهاست و لذا بیش از سیاستگذاری، یک بررسی کارشناسی می‌طلبد. بنابراین واگذاری آن به تصمیم شورای عالی شهرسازی و معماری صحیح‌تر از هیئت وزیران است.

۳. ماده (۳) توضیح واضح است و پیشنهاد می‌شود حذف شود زیرا در جایی که تونل مشترک شهری وجود دارد دلیلی برای حفاری سطح معابر وجود ندارد و هیچ عقل سلیمی چنین تقاضایی را مطرح نمی‌کند. چه برسد به آنکه شهرداری مجبور باشد با آن تقاضا موافقت نکند.

۴. ماده (۴) پیشنهاد حذف ماده (۵) قانون موجود را داده است درحالی که این ماده ناظر بر تأمین اعتبار برای اجرای تونل مشترک شهری است و نه تنها باید حذف نشود بلکه باید تقویت نیز بشود.

۵. ماده (۵) ناظر بر تغییر در ماده (۶) قانون موجود است. از حیث آنکه تاریخ مقرر در ماده (۶) قانون فعلی منقضی شده است، باید تغییراتی در ماده (۵) ایجاد شود. برای آنکه واقع‌بینانه به مسئله نگریسته شود پیشنهاد می‌شود متن ماده پیشنهادی در طرح آورده شود ولی ظرف زمانی ۳ ماه، به ۶ ماه افزایش یابد.

۶. ماده (۶) طرح پیشنهادی فی‌الواقع می‌خواهد جایگزین ماده (۵) قانون فعلی بشود. به نظر می‌رسد ماده (۵) قانون فعلی بسیار محکم‌تر از ماده (۶) پیشنهادی است و مشکلات مغایرت با اصل هفتادوپنجم (۷۵) قانون اساسی را ندارد. درحالی‌که استفاده از تسهیلات بانکی و فروش اوراق مشارکت و دریافت هزینه احداث تونل‌ها از دستگاه‌های بهره‌بردار به معنی پرداخت این هزینه‌ها از محل بودجه مصوب دستگاه‌ها یا منابع داخلی آنهاست و با اصل هفتادوپنجم ۷۵ قانون اساسی مغایر است. لذا پیشنهاد می‌شود این ماده از طرح حذف شود و همان ماده (۵) قانون فعلی برقرار باشد.

۷. اشکالات دیگری نیز در طرح موجود است. از جمله آنکه:

الف) در بند «۷» طرح، به شورای فنی استان جهت تعیین هزینه احداث و نگهداری تونل مشترک اشاره شده است، درحالی‌که این شورا مرجع قانونی برای تصویب نیست و این امر باید به تصویب قانونگذار یا هیئت وزیران برسد.

ب) در انتهای بند «۷» نیز گفته شده است: «هزینه قابل پرداخت دستگاه‌ها به نرخ روز محاسبه و وصول خواهد شد» با توجه به این که هزینه تونل‌های احداث شده در سنوات قبل از محل وجوه عمومی و طرح‌های عمرانی دستگاه‌های اجرایی و یا منابع داخلی شرکت‌ها پرداخت شده است و شهرداری‌ها در هزینه احداث دخالتی نداشته‌اند، هم دستگاه وصول‌کننده با ابهام مواجه است و هم ضرورتی به این کار نیست.