

به نام خدا

اظهار نظر کارشناسی درباره:

«طرح الحاق یک تبصره به قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و
ترابری از طریق مشارکت بانکها و سایر منابع مالی و پولی کشور
مصوب ۱۳۶۶/۸/۲۴ و اصلاحات بعدی آن»

در ارتباط با ماده واحده

۱. در ماده واحده پیشنهادی عنوان گردیده که یک تبصره به عنوان تبصره «۶» به قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانکها و سایر منابع مالی و پولی کشور مصوب ۱۳۶۶/۸/۲۴ و اصلاحات بعدی آن اضافه گردد.

۲. در تبصره «۶» مذکور آمده است: «در صورتی که وزارت راه و شهرسازی اقدام به احداث آزادراه در مسیرهای فاقد جایگزین نماید...» به طوری که ملاحظه می‌شود پیام تبصره «۶»، احداث آزادراه در مسیرهای فاقد جایگزین است. این پیشنهاد با مفاد تبصره «۴» قانون موجود (احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانکها و سایر منابع مالی و پولی) که هم‌اکنون در دست اجراست مغایرت دارد، زیرا تبصره «۴» تأکید دارد که «... مفاد این قانون در مواردی قابل اجراست که محور دیگری به موازات وجود داشته یا ساخته شود که استفاده‌کنندگان برای استفاده و پرداخت عوارض، حق انتخاب داشته باشند». در واقع تبصره «۴» بر وجود و یا ساخت محور دیگری به موازات آزادراه به منظور حفظ حق انتخاب استفاده‌کننده تأکید دارد. در صورتی که تبصره «۶» احداث آزادراه در مسیرهای فاقد جایگزین را پیشنهاد می‌کند که این امر حق انتخابی را که تبصره «۴» برای استفاده‌کنندگان قائل شده است از بین می‌برد و با این تبصره مغایرت دارد، لازم به یادآوری است که کمیسیون عمران به عنوان کمیسیون اصلی در جلسه مورخ ۱۳۹۱/۷/۲۵ با اصلاح طرح پیشنهادی، بر احداث آزادراه یا تبدیل بزرگراه به آزادراه در مسیرهای و فاقد جایگزین رأی داده است.

۳. در تبصره «۶» پیشنهادی همچنین آمده «... تا زمان احداث مسیر جایگزین، فقط مجاز به دریافت هزینه‌های تبدیل بزرگراه به آزادراه در قالب عوارض عبوری خواهد بود». به طوری که ملاحظه می‌شود تبصره «۶» طرح پیشنهادی، بر تبدیل بزرگراه موجود و در حال بهره‌برداری به آزادراه تأکید دارد که این امر می‌تواند بهم ریختگی اصول فنی و نازل شدن ضوابط در احداث آزادراه را به همراه داشته باشد. در این رابطه باید گفت:

اولاً مشخصات فنی آزادراه‌ها بالاتر از مشخصات فنی بزرگراه‌هاست و در آن سرعت بالاتر و نیز کوتاه‌تر شدن مسافت حرف اول را می‌زند. ضمن اینکه بزرگراه‌ها راه اصلی چهار خطه نیز خوانده می‌شوند که این امر دلالت دارد بر اینکه بزرگراه‌ها با مشخصات فنی راه اصلی که بسیار پایین‌تر از آزادراه‌هاست ساخته می‌شوند. همچنین به خاطر کوتاه‌تر شدن مسافت، آزادراه‌ها از مبدأ تا مقصد معمولاً از اطراف

شهرهای واقع در مسیر عبور می‌کنند و ضمن رعایت اصول و ضوابط ورود یا خروج از آزادراه‌ها، با یک آنتن به شهرها وصل می‌شوند در صورتی‌که بزرگراه‌ها در مسیر خود اکثراً از شهرها یا کمربندی آنها عبور می‌کنند و در ورود یا خروج از ضوابط خاصی پیروی نمی‌کنند.

ثانیاً بزرگراه‌ها از جمله شریان‌های اساسی در حمل‌ونقل جاده‌ای و حمل کالا و مسافر است. با تبدیل بزرگراه به آزادراه، حمل‌ونقل عمومی کالا و مسافر از یکی از محورهای مواصلاتی مهم و اساسی خود محروم می‌گردد که این امر اختلال در حمل‌ونقل و ترافیک بیشتر و به‌وجود آمدن گره‌های حمل‌ونقلی در راه‌های اصلی را به‌دنبال دارد.

ثالثاً در صورت نبود مسیر جایگزین و استفاده اجباری از آزادراه در حمل‌ونقل عمومی و پرداخت عوارض عبور، هزینه تمام شده حمل‌ونقل و در نتیجه هزینه تمام شده کالا افزایش می‌یابد که این امر خود به افزایش تورم کمک می‌کند.

رابعاً رعایت اصول فنی احداث آزادراه‌ها طلب می‌کند در صورتی‌که یک بزرگراه به آزادراه تبدیل می‌شود تمام محور بزرگراه از ابتدا تا انتها با اصول و موازین فنی مورد قبول در احداث آزادراه‌ها، مورد بازنگری قرار گیرد که تخریب و اصلاح بخش بزرگی از بزرگراه موجود و ساخت مجدد آن مطابق با موازین و اصول فنی آزادراه‌ها، هزینه زیادی را به‌همراه خواهد داشت. ضمن اینکه در فضای موجود که بخش راه و ترابری از کمبود منابع مالی رنج می‌برد به‌نظر نمی‌رسد سرمایه‌گذاران غیردولتی رغبتی به ورود در تبدیل بزرگراه به آزادراه از خود نشان دهند.

۴. با توجه به مراتب بالا و به‌منظور رعایت و حفظ اصول و ضوابط فنی مورد قبول در راه‌سازی و استفاده از جایگاه هریک از انواع راه‌ها در حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای، تصویب طرح الحاق یک تبصره به قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری، پیشنهاد نمی‌شود.