

## اظهار نظر کارشناسی درباره:

«طرح الحاق یک تبصره به قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش  
راه‌وترابری از طریق مشارکت بانکها و سایر منابع مالی و پولی کشور

در ارتباط با طرح الحاق یک تبصره (به‌عنوان تبصره «۶») به قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه‌وترابری از طریق مشارکت بانکها و سایر منابع مالی و پولی کشور مصوب ۱۳۶۶/۸/۲۴ و اصلاحات بعدی آن به موارد زیر اشاره می‌گردد:

۱. شبکه راه‌های کشور متشکل از راه‌های روستایی، فرعی، اصلی، بزرگراه (راه اصلی چهار خطه) و آزادراه است. این شبکه براساس نیازها و به‌منظور پاسخگویی به تقاضای حمل‌ونقل کشور در افق‌های ۵، ۱۰ و ۲۰ ساله طراحی و در دستور کار اجرایی قرار می‌گیرد.

۲. در این شبکه هر یک از انواع راه‌های مذکور بر حسب نقش و جایگاه در برآوردن تقاضای حمل‌ونقل، متناسب با رشد فعالیت‌های تولیدی (کشاورزی، صنعتی)، خدماتی، تجاری، گردشگری و مواصلاتی دارای سهمی هستند. عدم توجه به این سهم آن هم از طریق تبدیل یک‌نوع راه به راه دیگر، می‌تواند نارسایی، ناهنجاری و عدم جوابگویی به تقاضای حمل‌ونقل و ایجاد تنگنا و بحران در شبکه حمل‌ونقل کشور (حمل‌ونقل جاده‌ای) به‌وجود آورد.

۳. در ارتباط با انواع راه‌های مذکور، راه‌های اصلی استخوان‌بندی شبکه حمل‌ونقل کشور را تشکیل می‌دهند و بخش عمده شریان‌های اصلی حمل‌ونقل کشور (که در تقسیم‌بندی وزارت راه و شهرسازی از راه‌ها قرار دارد) را راه‌های اصلی تشکیل می‌دهند.

۴. در همین رابطه آزادراه شکل تکامل‌یافته انواع راه‌هاست. در صورتی‌که با وجود انواع دیگر راه‌ها، حتی بزرگراه موجود، نیازهای حمل‌ونقلی با مشکل گره‌های ترافیکی مواجه گردند برای رفع مشکل و جوابگویی به نیازهای حمل‌ونقل، در کنار انواع راه‌های موجود، به احداث آزادراه اقدام می‌گردد تا بخشی از سنگینی ترافیکی به این آزادراه منتقل گردد.

۵. هر یک از انواع راه‌ها، مشخصات فنی خاص خود را دارند و در تبدیل یک‌نوع راه به راه با مشخصات بالاتر، معمولاً راه موجود دستخوش تغییرات عدیده‌ای می‌گردد تا مشخصات فنی لازم، منطبق با شرایط راه در حال ارتقا به‌وجود آید. این امر راه ساخته شده در حال استفاده را از حیز انتفاع خارج می‌کند؛ ضمن اینکه سرمایه‌گذاری انجام شده برای این راه هم تلف می‌شود.

۶. از آنجا که یکی از اصول در احداث آزادراه، کوتاه کردن مسیر است لزوماً مسیر بزرگراه موجود (راه اصلی ۴ خطه) جهت تبدیل به آزادراه نمی‌تواند مسیر قابل قبول باشد. این محدودیت در تبدیل بزرگراه به آزادراه باید مدنظر باشد.

۷. در تبصره «۴» قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه‌وترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع مالی و پولی کشور تأکید شده است «... مفاد این قانون در مواردی قابل اجرا است که محور دیگری به موازات، وجود داشته یا ساخته شود که استفاده‌کنندگان برای استفاده و پرداخت عوارض، حق انتخاب داشته باشند». به طوری که ملاحظه می‌شود مفاد تبصره «۶» پیشنهادی که «... تبدیل بزرگراه به آزادراه در مسیرهای ..... فاقد جایگزین .....» را هدف قرار داده با مفاد تبصره «۴» قانون موجود که بر وجود جایگزین برای استفاده‌کنندگان از آزادراه و حق انتخاب عبور از آزادراه یا نوع دیگر راه تأکید دارد، مغایر است.

۸. چنانچه لازم باشد آزادراهی ساخته شود اصلح آن است که آزادراه مذکور با مطالعات کارشناسی و طی مراحل مطالعاتی و تصویب آن در دستگاه اجرایی، احداث گردد. این امر موجب می‌شود تا نقش حمل‌ونقلی بزرگراه موجود، حفظ گردد و از هدر رفتن سرمایه‌گذاری انجام شده در احداث بزرگراه قابل تخریب به‌منظور احداث آزادراه، جلوگیری به عمل آید و بالاخره از نازل شدن احتمالی مشخصات فنی در تبدیل بزرگراه به آزادراه جلوگیری شود.

۹. از آنجا که در قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه‌وترابری، مصوب ۱۳۶۶/۸/۲۴، احداث آزادراه با مشارکت بانک‌ها و سایر منابع مالی و پولی کشور انجام می‌شود، موضوع جذب سرمایه، موضوع مهمی است و تبدیل بزرگراه به آزادراه با وجود اما و اگرها در برآورد هزینه احداث و تعیین نرخ عوارض عبور، همچنین برگشت سرمایه، چندان جذابیتی برای سرمایه‌گذاری به وجود نمی‌آورد.

۱۰. با توجه به موارد مطروحه، تصویب این طرح پیشنهاد نمی‌شود.

