

شهرسازی ریل پایه

استفاده از **فرصت** و جلوگیری از تبدیل این فرصت
طلایی به یک **تهدید** جدی

فرصت پیش رو

با توجه به دستور مقام عالی وزارت راه و شهرسازی مبنی بر استقرار و جانمائی محل احداث ایستگاه های مسافری راه آهن در محدوده شهرها به منظور تحقق سیاست های کلان دولت محترم در بخش حمل و نقل در کشور و تامین دسترسی آسان و سریع مسافران به ایستگاههای راه آهن

پیوندشهرسازی و حمل و نقل

ضرورت یافت

تجارب جهانی

تجارب خوب جهانی در زمینه حمل و نقل ریلی حاکی از آنست که:

- برقراری سامانه ریلی منطقه ای کار آمد می تواند به خوبی ارتباط نواحی و مراکز جمعیتی مناطق شهری را با یکدیگر و با شهر مرکزی تامین نماید .
- حجم بالایی از سفرهای منطقه ای را جذب می نماید .
- یکپارچه سازی کلیه شقوق حمل و نقلی را انجام می دهد .
- با تمرکز بر مراکز سکونت و کار پیرامون ایستگاهها به ساماندهی کاربریها کمک می کند .

گام اول – قدم برداشتن در مسیر اهداف ۱۷ گانه توسعه پایدار

- هدف کلان ۱. پایان دادن به فقر در تمام حالات و اشکال آن در همه جا
- هدف کلان ۲. پایان دادن به گرسنگی، دستیابی به امنیت غذایی و بهبود تغذیه و ترویج کشاورزی پایدار
- هدف کلان ۳. حصول اطمینان از زندگی سالم و ارتقای رفاه برای همه و در همه سنین
- هدف کلان ۴. حصول اطمینان از آموزش جامع و باکیفیت مساوی و ترویج فرصت های یادگیری مادام العمر برای همه
- هدف کلان ۵. دستیابی به برابری جنسیتی و توانمند سازی همه زنان و دختران
- هدف کلان ۶. حصول اطمینان از در دسترس بودن آب و فاضلاب برای همه و مدیریت پایدار آنها
- هدف کلان ۷. حصول اطمینان از دسترسی به انرژی مقرون به صرفه، قابل اعتماد، پایدار و مدرن برای همه.
- هدف کلان ۸. ترویج رشد اقتصادی پایدار و فراگیر، اشتغال کامل و سازنده و کار شایسته برای همه
- هدف کلان ۹. ایجاد زیرساخت های تاب آور، ارتقاء صنعتی فراگیر و پایدار و پرورش نوآوری
- هدف کلان ۱۰. کاهش نابرابری در داخل و در میان کشورها

هدف کلان ۱۱. ایجاد شهرها و شهرک‌هایی فراگیر، ایمن، تاب آور و پایدار

- هدف کلان ۱۲. حصول اطمینان از الگوهای تولید و مصرف پایدار
- هدف کلان ۱۳. انجام اقدامات فوری برای مبارزه با تغییر اقلیم و اثرات آن .
- هدف کلان ۱۴. حفاظت و استفاده پایدار از اقیانوس‌ها، دریاها و منابع دریایی برای توسعه پایدار
- هدف کلان ۱۵. حفاظت، بازسازی و ارتقای استفاده پایدار از اکوسیستم‌های خشکی، مدیریت پایدار جنگل‌ها، مبارزه با بیابان زایی، و متوقف و معکوس ساختن تخریب زمین و توقف از بین رفتن تنوع زیستی.
- هدف کلان ۱۶. ترویج جوامع صلح آمیز و فراگیر برای توسعه پایدار، فراهم کردن دسترسی به عدالت برای همه و ایجاد نهادهای اثربخش، پاسخگو و فراگیر در تمام سطوح
- هدف کلان ۱۷. تقویت ابزار پیاده سازی و احیای مشارکت جهانی برای توسعه پایدار

گام دوم - تلاش برای تحقق اهداف خرد مجموعه اهداف

- **هدف خرد ۱.۱۱.** اطمینان از دسترسی برای همه به مسکن مناسب، ایمن و مقرون به صرفه و خدمات پایه و بهبود محله های فقیرنشین تا سال ۲۰۳۰.
- **هدف خرد ۲.۱۱.** فراهم کردن دسترسی به سیستم حمل و نقل ایمن، مقرون به صرفه، در دسترس و پایدار برای همه، بهبود ایمنی جاده ها به ویژه با گسترش حمل و نقل عمومی، با توجه ویژه به نیازهای کسانی که در موقعیت های آسیب پذیر قرار دارند، از جمله زنان، کودکان، افراد معلول و افراد مسن تا سال ۲۰۳۰.
- **هدف خرد ۳.۱۱.** افزایش شهرنشینی جامع و پایدار، و ظرفیت سازی برای برنامه ریزی، مدیریت یکپارچه و پایدار و مشارکتی سکونتگاه های انسان ها در تمامی کشورها تا سال ۲۰۳۰.
- **هدف خرد ۴.۱۱.** تقویت تلاش ها برای حمایت و حفاظت از میراث فرهنگی و طبیعی جهان.
- **هدف خرد ۵.۱۱.** کاهش قابل توجه تعداد مرگ و افراد تحت تاثیر این مرگ و میرها و کاهش پایدار خسارات اقتصادی مستقیم بلایای طبیعی مربوط به تولید ناخالص داخلی مانند بلایای مرتبط با آب، با تمرکز بر حمایت از افراد فقیر و اقشار آسیب پذیر تا سال ۲۰۳۰.
- **هدف خرد ۶.۱۱.** کاهش سرانه اثرات نامطلوب محیط زیستی در شهرها، از جمله از طریق توجه ویژه به کیفیت هوا، مدیریت زباله های شهری و سایر موارد مشابه تا سال ۲۰۳۰.
- **هدف خرد ۷.۱۱.** فراهم کردن دسترسی همگان به فضاهای ایمن، جامع و قابل دسترس، سبز و عمومی، به ویژه برای زنان و کودکان، افراد مسن و افراد ناتوان تا سال ۲۰۳۰.
- **هدف خرد a.۱۱.** حمایت از پیوندهای مثبت اقتصادی، اجتماعی و محیط زیستی بین مناطق شهری، نیمه شهری و روستایی از طریق تقویت برنامه ریزی توسعه ملی و منطقه ای.
- **هدف خرد b.۱۱.** افزایش قابل توجه تعداد شهرها و سکونتگاه های انسان ها با به کارگیری و پیاده سازی سیاست ها و برنامه ریزی در جهت فراگیر شدن، کارایی منابع، کاهش اثرات و سازگاری با تغییرات اقلیمی، توان تاب آوری در برابر بلایای طبیعی، توسعه و اجرای همسو با چارچوب Sendai برای کاهش خطرات بحران ۲۰۳۰-۲۰۱۵، مدیریت کل نگر خطرات بلایای طبیعی در تمام سطوح تا سال ۲۰۲۰.
- **هدف خرد c.۱۱.** حمایت از کشورهای کمتر توسعه یافته، از جمله از طریق کمک های مالی و فنی، برای ساختمان های پایدار و تاب آور با استفاده از مصالح ساختمانی محلی.

گام سوم - یکپارچگی تصمیمات در قالب اندیشیدن تدابیری در راستای حل توامان مسائل شهرسازی و حمل و نقل

۱- لزوم ایجاد یکپارچگی در چهار حوزه حمل نقل

- ریلی
- جاده ای
- دریایی
- هوایی

۲- هماهنگی تمامی طرحهای در دست تهیه در هر یک از حوزه ها با طرحهای توسعه و عمران از مقیاس کلان تا خرد

سطح ملی : طرح جامع سرزمین (طرح آمایش سرزمین و طرح کالبدی ملی) طرح ویژه .

سطح منطقه ای : طرح کالبدی منطقه ای، طرح ناحیه، طرح مجموعه شهری ، طرح شهرهای جدید، طرح شهرک های مسکونی، طرح های ویژه .

سطح محلی: طرح جامع شهری، طرح هادی شهری ، طرح تفصیلی شهر، طرح تفصیلی بهسازی و نوسازی و بازسازی و مرمت بافت ها ، طرح تفصیلی آماده سازی ، طرح ویژه .

گام چهارم - رعایت قوانین ، ضوابط و مقررات ، حرایم خطوط قرمز ، باید ها و نبایدها برای حفظ محیط زیست سالم

رعایت اصول و سیاستهای نظام در حوزه ی محیط زیست برای صیانت از طبیعت ، باغات ، اراضی کشاورزی ، جنگلها ، مراتع ، دریاها ، تالابها و دیگر مواهب طبیعی و واگذاری آنها به نسلهای آتی

- جلوگیری از آلودگی آب ، خاک ، هوا و تنوع زیستی

- پرداختن به اقتصاد محیط زیست

- مشارکت مردم به عنوان یک عامل کلیدی

- چاره اندیشی برای کاهش بحران آلودگی هوا به ویژه در کلانشهرهای کشور

تبعات ناشی از استفاده بی رویه از خودروهای شخصی و عدم شکل گیری حمل و نقل عمومی

- بیش از ۹۵٪ CO2 توسط بخش حمل و نقل ایجاد می شود .
- انرژی جابجایی هر فرد با خودروی شخصی ۲۳ برابر مترواست
- آلودگی محیط زیست و مصرف انرژی
- خسارات اقتصادی ۸ میلیارد دلار در سال در ایران
- مرگ ۶۰۰۰ نفر در تهران در سال بواسطه فقط آلاینده PM2.5
- آلودگی صدای بالاتر از حد استاندارد در اکثر معابر
- بیش از ۱۵۰ روز شرایط ناسالم در تهران
- وجود بنزن در هوا بواسطه نشت بخارات بنزین از جایگاهها و خودروها
- وجود آلایندههایی که هنوز اندازه گیری نشده است

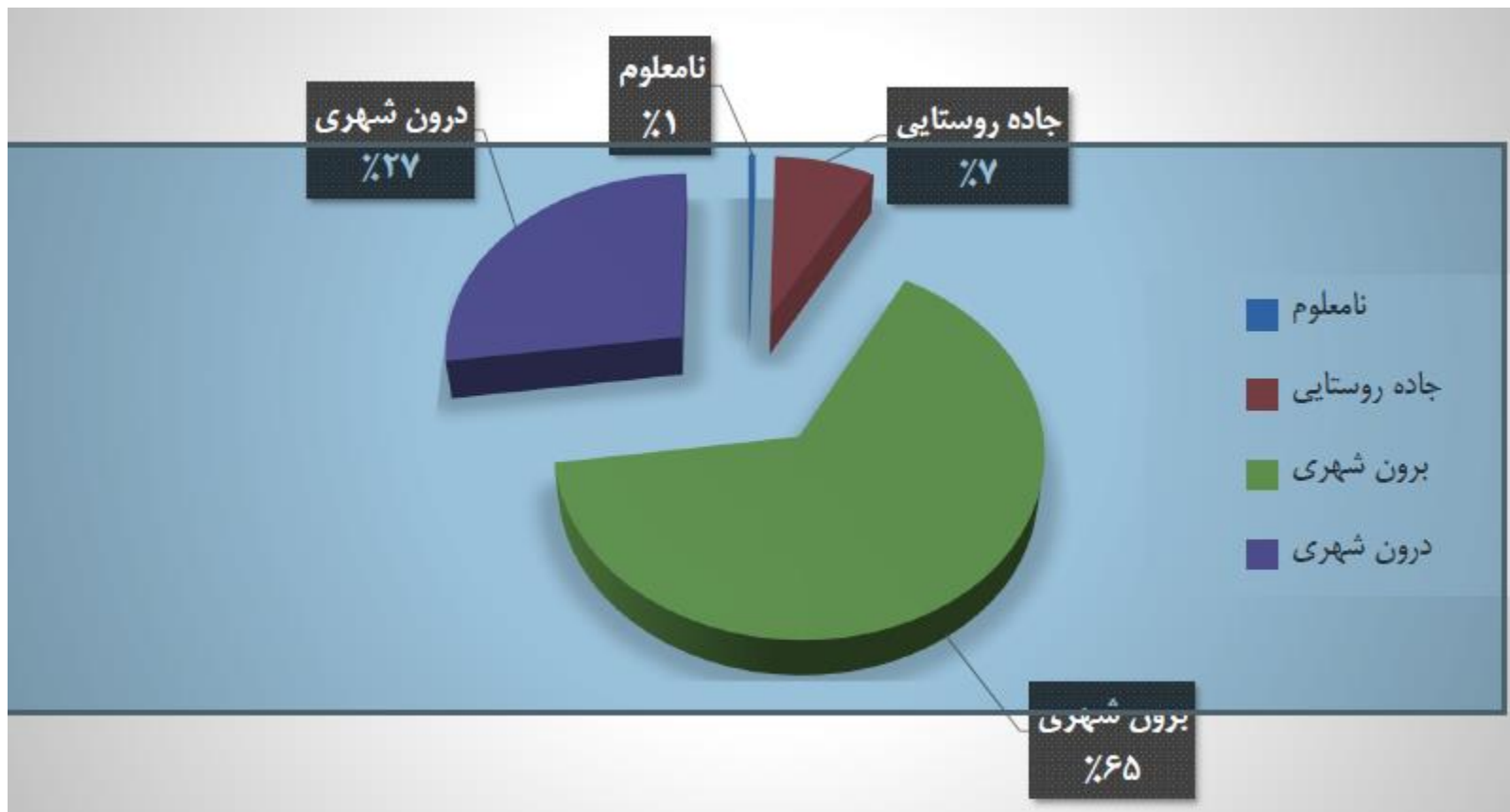
گام پنجم - حرکت به سمت توسعه حمل و نقل ریلی در پیوند با مسائل شهرسازی

- برتری حمل و نقل ریلی در مقایسه با دیگر شقوق حمل و نقلی
- علاوه بر امکان استفاده از حمل و نقل ریلی در حوزه های برون شهری - درون شهری - بار و مسافر حمل و نقل ریلی در بخش حومه ای نیز می تواند بسیار کارا باشد .
- مقرون به صرفه بودن حمل و نقل ریلی
- پایدار و دوستدار محیط زیست (در صورت مکانیابی درست)
- ایمنی بالا نسبت به دیگر مدهای حمل و نقل به ویژه حمل و نقل جاده ای

تعداد متوفیات و مصدومین حوادث رانندگی در سال ۹۳ و مقایسه با سال ۹۲

مجموع متوفیات برون شهری و روستایی	مصدومین	متوفیات					زمان
		مجموع	نامعلوم	روستایی	برون شهری	درون شهری	
۱۲۸۶۲	۳۱۵۷۱۹	۱۷۹۹۴	۶۹	۱۲۹۶	۱۱۵۶۶	۵۰۶۳	سال ۹۲
۱۲۲۰۳	۳۰۴۴۸۵	۱۶۸۷۲	۸۵	۱۲۵۲	۱۰۹۵۱	۴۵۸۴	سال ۹۳
-۶۵۹	-۱۱۲۳۴	-۱۱۲۲	۱۶	-۴۴	-۶۱۵	-۴۷۹	مقایسه
-۵,۱	-۳,۶	-۶,۲	۲۳,۲	-۳,۴	-۵,۳	-۹,۵	درصد تغییرات

تلفات ناشی از سوانح رانندگی در سال ۱۳۹۳ بر حسب محل وقوع تصادف



گام ششم - مکانیابی و معماری ایستگاه راه آهن

- انتخاب مسیرهای مناسب به گونه ای که کمترین تخریب محیط زیست (باغات ، اراضی کشاورزی ، مراتع و جنگلها) را در پی داشته باشد.
- انتخاب مکان ایستگاه به ترتیبی که ضمن برقراری یکپارچگی با دیگر مدهای حمل و نقل ، با یافته های طرحهای توسعه و عمران مربوطه هماهنگی و همخوانی داشته باشد .
- معماری ایستگاه می بایست ضمن برآورده ساختن نیازهای استفاده کنندگان ، با فرهنگ معماری ایران همخوان باشد .
- در انتخاب مکان ایستگاه و مسیر ریل می بایست تمامی حرائم و الزامات رعایت شود .

گام هفتم - ایجاد خدمات ایستگاهی

- ایجاد خدمات ایستگاهی (TOD) در ایستگاههای اصلی و یا ایستگاههای مهم درون و یا برون شهری گام نهایی است که میبایست ضمن ایجاد جذابیت برای استفاده کنندگان ، بسیار حساب شده و در هماهنگی کامل با یافته های طرحهای فرادست و نیز نیازهای شهر برداشته شود .الزامات طراحی این فضاها به شرح زیر است .
- بارگذاری مذکور باید بر اساس ضوابط و مقررات طرحهای فرا دست بوده و در هماهنگی تمام با الزامات شهرسازی (تراکم و تعداد طبقات باید بر اساس ضوابط طرح) باشد .
- مشارکت مردم در شکل گیری این فضاها نقش موثری در میزان کارائی آنها دارد .بنابر این باید از مشارکت مردم بهره گیری کند .
- ایجاد جذابیت در اینگونه فضاها باید بر حسب نیاز و با میزان استفاده کنندگان از آن هماهنگ باشد .
- ایجاد اینگونه فضاها نباید با انگیزه ایجاد ارزش افزوده زمین در شهرها باشد .
- در پیشنهاد و طراحی این فضاها باید فرهنگ عمومی لحاظ شود .
- معماری این ساختمانها باید معماری فاخر بوده و نمایانگر معماری ایرانی باشد .
- کلیه اقدامات در خصوص مکانیابی مسیر ، ایستگاه ، نوع معماری ساختمان ایستگاه و خدمات ایستگاهی باید با هماهنگی و اعلام نظر معاونت شهرسازی و معماری صورت پذیرد .