



دکتر اسماعیل شیعه
دانشیار دانشکده معماری و شهرسازی
دانشگاه علم و صنعت ایران

مسکونی جایی است که در آن خانواده اجتماعی بزرگی زندگی می‌کند، و ارتباط و صمیمیت و وجوه اشتراک فرهنگی، ستون فقرات و اساس آن را به وجود می‌آورند. در محله مسکونی از سروصدا و جار و جنجال و آلودگی‌های محیطی - آن گونه که در مراکز اصلی شهرها دیده می‌شود - خبری نیست و در عوض، محله مسکونی آغوش خود را به سوی زندگی‌ای توأم با آرامش و به دور از آلودگی‌های محیطی (صدا، هوا، و جز آن) و کنش‌های نامناسب اجتماعی می‌گشاید.

عمده‌ترین نظریه‌های شهرسازی، در همین مفاهیم معنا می‌یابند. هنگامی که ابنزهری هاورد طرح باغشهر خود را ارائه داد، آن را به عنوان یادزهری در مقابل آثار منفی صنعت برشمرد. وی معتقد بود که باید به حیات اجتماعی محله و شهر توجه اساسی می‌ذول داشت. طرح پاتریک گدس و تعبیر لوئیس مامفورد و فرانک لویید رایت (شهر پهن‌دستی)، کلرنس آشتاین (واحد‌های خودیار)، کلرنس پری (واحد همسایگی) نیز چنین مفاهیمی را به منظور ایجاد زندگی سالم برای ساکنان محله‌ها و کوی‌های شهری دنبال می‌کرد. در شهرسازی سنتی ما نیز محله به عنوان فضایی همگام و همراه با و داد اجتماعی و فرهنگی جمعیت کارکرد داشته است. ساکنان چنین محله‌هایی همدیگر را

راه‌آهن از زیرساخت‌های اساسی اقتصادی و ارتباطی شهرها به شمار می‌آید. نقشی که راه‌آهن در تبادل کالا و مسافر ایفا می‌کند، در شکوفایی اقتصادی شهر و ایجاد تسهیلات شهری بس پراهمیت است.

این مقاله تلاش دارد که با جستاری مختصر، شرایط شهرسازی و معیارهای کاربری زمین در محله‌های شهری را مورد بحث قرار دهد و آن را با کیفیت زیست در بافت‌های اطراف خطوط آهن تهران مقایسه کند. مقاله به تحلیل شرایط زیست‌بافت‌های حاشیه‌ای ساخته شده در کنار خطوط آهن می‌پردازد و تأثیرات متقابل راه‌آهن و این بافت‌ها را بیان می‌دارد. سپس در انتها، پیشنهادهایی درباره شرایط موجود خطوط آهن و اقدامات شهرسازی مربوط به آن مطرح می‌گردد.

۱-۱. ویژگی‌های محله‌های مسکونی

معنای واژگانی مسکن همانا محل سکون و آرامش است و مقصود از منزل جای نزول است، که می‌توان معنای فضای استراحت و جایی را که با محل فعالیت و سروصدا فرق می‌کند از آن اراده کرد. بنابراین، مفهوم مسکن بیش از هر چیز دیگر، در برگزیده دامنه‌های روانی و آسایش و آرامش مردم است. محله

می‌شناسند و با هم در شرایط اجتماعی مشترک، به نحو سالمی زیست می‌کنند. در مفاهیم شهرسازی امروز و در انواع طرح‌ها و برنامه‌های محله‌ای، بر این نکته تأکید می‌شود که می‌بایست فضای اجتماعی سالم و همراه با امنیت اجتماعی مناسب برای ساکنان به وجود آید. در بعضی از مفاهیم حتی از عبور و مرور اتومبیل در داخل محله‌ها پرهیز می‌شود. در صورت نیاز، راه‌های اتومبیل‌رو در حاشیه محله قرار می‌گیرند. ممنوعیت عبور و مرور وسایط نقلیه مخاطره‌برانگیز و مسیر اتوبان‌ها و بزرگراه‌ها، خطوط آهن و پرواز هواپیماها نیز نباید محله‌ها را با نگرانی‌ها یا مخاطره‌های از این دست مواجه گردانند. محله‌ها، جایگاه عبور و مرور و معاشرت ساکنان و افراد پیاده‌اند. هرگونه برنامه‌ریزی اجتماعی، تأسیسات عمومی و زیربنایی باید با در نظر گرفتن شرایط اجتماعی، محله‌ها و عبور رهگذران پیاده به انجام برسد.

۲-۱. معیارهای کاربردی اراضی مسیر خطوط آهن

همان‌طور که بیان شد، باید از ایجاد تأسیساتی که سلامت روانی و آرامش جمعیت را بر هم می‌زنند، خودداری کرد. از جمله این تأسیسات مسیر خطوط آهن و ایستگاه‌های راه‌آهن‌اند. مسیرهای عبور قطارها، علاوه بر آنکه باید دارای حریم و موقعیت ویژه‌ای نسبت به مکان‌های مسکونی باشند، اراضی اطراف‌شان نیز باید با روش‌های مطالعه‌شده‌ای تحت کاربری قرار گیرد. خطوط آهن، نباید در مسیر استقرار واحدهای مسکونی، بافت‌های با ارزش تاریخی، تأسیسات اشتغال‌زا در نقاط متراکم شهری - که محل رفت و آمد جمعیت است - و نظایر اینها پای گیرد. در عین حال باید به منظور تعیین موقعیت ایستگاه‌های راه‌آهن و خطوط آن برنامه نحوه استفاده از اراضی ویژه‌ای را در محدوده‌ها و حریم آنها تدارک دید. با توجه به آنکه خطوط آهن رشد کالبدی شهرها را محدود می‌سازند، حتی‌الامکان باید برای آینده کالبدی شهرها به پیش‌بینی‌های سنجیده پرداخت. چنانچه برحسب ضرورت به کاربری ویژه‌ای برای اطراف این گونه مسیرها نیاز باشد، باید اولویت حرکت پیاده، سپس سواره و آن‌گاه مسیر راه‌آهن را در زمره خصوصیات کالبدی در نظر گرفت. به عنوان مثال، در تقاطع خطوط آهن با راه‌های شهری باید از پل‌های ایمن (حتی‌الامکان زیرزمینی برای راه‌آهن و هم‌سطح با زمین برای راه‌های سواره و پیاده) استفاده شود. در چنین صورتی اراضی اطراف به نحو مناسب‌تری با یکدیگر پیوند خواهند خورد. از نکات مهم در کاربری اراضی اطراف خطوط آهن، همانا ایستایی ساختمان‌ها، تراکم جمعیتی و ساختمانی اطراف و برقراری حریم‌های مناسب، نه تنها برای راه‌آهن بلکه مراکز زیستی اطراف آن است. بنابراین، علاوه بر رعایت معیارهای مربوط به حریم راه‌آهن، باید حریم‌های دیگری را با در نظر گرفتن نقاط زیستی اطراف مورد توجه قرار داد. این حریم‌ها بهتر است با فضای سبز و درخت و با محوطه‌سازی‌ها، زیباسازی‌ها و کاربری‌های مناسب همراه گردند. از نظر زیست‌محیطی نیز این مسیرها نباید آلوده‌کننده محیط اطراف‌شان (از لحاظ هوا و صدا، لرزش و دید و منظر و شرایط بهداشتی محیط و نظایر

اینها) باشند.

خطوط آهن با توجه به محدودیت دسترسی بین نواحی اطراف‌شان و دلایل دیگری که به آنها اشاره شد، باعث کاهش یا رکود قیمت زمین در محدوده‌های اطراف می‌گردند. از دیگر محدودیت‌هایی که نیاز به اشاره دارد، آن است که اراضی تحت اشغال خطوط آهن در اراضی ساخته‌شده شهری، مساحت عمده‌ای را به وجود می‌آورند که ضمن آنکه می‌توان از آنها به عنوان راه و فضای سبز استفاده کرد، خود باعث اسراف در زمین می‌گردند. در مجموع می‌توان به این نتیجه رسید که خطوط آهن ضمن آنکه نباید از میان بافت‌های مسکونی گذر کنند، باید نسبت به کلیه مستحذات اطراف دارای حریم باشند و موقعیت‌شان از نظر اجتماعی، اقتصادی، زیست‌محیطی و زیبایی‌شناسی و آینده‌نگری مورد توجه قرار بگیرد. خطوط آهن علاوه بر حریم مورد نیازشان باید دارای حریم دیگری نیز باشند که به ایمنی مردم شهرها و بافت‌های شهری بینجامند.

۳-۱. قوانین و ضوابط راه‌آهن و بهداشت محیط در

ایران

راه‌آهن ایران از اوایل تأسیس در سال ۱۳۱۷، دارای قوانین، مقررات و ضوابط مربوط به بهره‌برداری از خطوط آهن در زمینه موضوع مورد بحث بوده که به مرور زمان تکمیل گردیده است. براساس ماده ۱۳۵ مصوبه کفیری سال ۱۳۲۰، حریم راه‌آهن از هر طرف ۱۷ متر در نظر گرفته شده است و طبق ماده ۱۵ همین مصوبه، تا مسافت پنجاه متر از خط آهن، ساختن بناهایی با سقف پوشالی و خرمن کردن کاه و علف و انبار کردن مواد احتراقی ممنوع است. تبصره ۳۰ قانون بودجه سال ۱۳۲۸ نیز ایجاد تأسیسات و کارگاه‌هایی که منافی بهداشت و موجب سلب آسایش مجاورین باشد، در شهرها و حومه آن را ممنوع می‌داند. ماده ۸ قانون مصوب تیرماه سال ۱۳۴۹، راه‌آهن را مکلف می‌کند که در طول خطوط راه‌آهن، معابر و گذرگاه‌های مجاز برای افراد و وسایل نقلیه را با نصب علامت مشخص کند. ماده ۹ نیز عبور از خطوط آهن را ممنوع می‌کند. طبق ماده ۱۰، عبور هر گونه وسایل نقلیه موتوری یا غیرموتوری از یک طرف خط به طرف دیگر آن ممنوع است.

ماده ۱۳ این قانون چنین می‌گوید که هر گاه برای عبور انسان یا دام یا وسیله نقلیه که حرکت آنها به راه‌آهن بستگی ندارد، روی خط آهن اتفاقی روی دهد، راننده مقصر نخواهد بود. ماده ۱۴ نیز اشاره به آن دارد که وزارت راه موظف است هنگام ایجاد راه‌های جدید و راه‌آهن، گذرگاه‌های ضروری و مجاز لازم را به وجود آورد و ارتباط تلفنی و وسایل ارتباطی را در طول مسیر تعیین کند.

براساس ماده واحده مصوب بهمن ماه ۱۳۵۱، احداث دیوار به ارتفاع بیش از یک متر در اراضی و مستحذاتی که فاصله آنها هفتاد متر از انتهای حریم راه‌آهن واقع شده است بجز در اراضی مسیر طوفان‌شن ممنوع است. ماده ۶ مصوبه خردادماه سال ۱۳۶۸ شورای عالی شهرسازی نیز اظهار می‌دارد که در حریم راه‌ها و راه‌آهن، درختکاری و کشاورزی بلامانع است و ماده ۷ مصوبه قانون ایمنی راه‌ها در سال ۱۳۷۹ ریختن زباله، نخاله،

امروز بود و نه فضای تحت تأثیر راه آهن، به حالت امروزی از جمعیت و ساختمان اشباع گردیده بود.

۳. مشکلات و مخاطره‌های مناطق زیستی اطراف خطوط آهن در تهران

در شرایط حاضر، جمعیت تهران ظاهراً از ۷ میلیون نفر فراتر رفته و با نواحی حومه‌ای اطراف، جمعیتی بیش از ده میلیون نفر را در خود جای داده است. مناطق ۱۶، ۱۷، ۱۸ و ۲۰ تهران، محدوده‌هایی هستند که در میان آنها خطوط آهن متصل به ایستگاه تهران قرار گرفته است. در این مناطق، با مساحتی حدود ۷۰ کیلومتر مربع، ۱/۵ میلیون نفر جمعیت سکونت یافته است.

مطالعات حکایت از آن دارند که کاربری مسکونی عمده‌ترین نوع استفاده از اراضی در مناطق پیش گفته است؛ اگرچه بعضی از کاربری‌های شهری تهران همچون پادگان قلعه مرغی، بعضی از کارخانجات صنعتی و انبارداری و نظایر اینها در این مناطق استقرار یافته‌اند، ولی حواشی خطوط آهن، به طور عمده به انواع سکونتگاه‌های انسانی و با کاربری مسکونی اختصاص پیدا کرده است.

بافت‌های مسکونی ایجاد شده در اطراف خطوط آهن، به طور عمده رشد بی‌قاعده‌ای داشته‌اند. نوع قطعه‌بندی زمین و نحوه شهرسازی این مناطق نشان از فقدان برنامه کاربری زمین و سرعت در اثر روند رشد جمعیت و در نتیجه ایجاد بافت‌های مسکونی نامتوازن دارد.

اولین طرح جامع تهران که در سال ۱۳۴۵-۱۳۴۶ برای دوره‌ای ۲۵ ساله (۱۳۷۰) تهیه شد، در برنامه پیشنهادی اش محدوده پادگان قلعه مرغی را در حاشیه جنوب شهر مشخص ساخته است. در چنین صورتی، خطوط آهن حتی برای سال ۱۳۷۰ در قسمت‌های عمده‌ای در نقاط بیرونی شهر قرار گرفته‌اند، حال آنکه در سال ۱۳۷۰ مرز و محدوده جنوبی تهران بسیار فراتر از پادگان قلعه مرغی بود. امروزه لبه‌های جنوبی شهر رفته رفته به بهشت زهرا متصل شده و قسمت‌هایی از جاده ساوه تا اسلام‌شهر را در بر گرفته است. چنین حالتی با توجه به شکل‌گیری نقاط رشد کالبدی شهر در سمت جنوب دو ویژگی را تداعی می‌کند.

نخست آنکه در اراضی محدوده‌های خطوط آهن، دست کم تا سال ۱۳۷۰ برنامه شهرسازی مدونی وجود نداشته است، و دوم آنکه حتی با توجه به نیاز به رشد کالبدی تهران که مناطق ۱۶، ۱۷، ۱۸ و ۲۰ را در اثر افزایش مهاجرت‌های تهران درنوردیده، بر برنامه رشد کالبدی و توسعه شهری این مناطق نظارتی معمول نگشته است. نتیجه آن شده است که بافت‌های مسکونی به طور عمومی در تمام این مناطق و به نحو اختصاصی تری در کنار خطوط آهن به حالتی خودرو و با رشدی بی‌قاعده پای گیرند. ایجاد قطعات مسکونی کوچک و فاقد استحکام، با شبکه معابر ناموزون و به دور از هر گونه تسهیلات مناسب و کافی شهری در این مناطق، از جمله پیامدهای چنین رشدی بوده است.

در چنین مناطقی علاوه بر کیفیت نامطلوب مسکونی، با استیلا خطوط آهن کمبودهایی از لحاظ تأسیسات اجتماعی مانند مراکز آموزشی و فرهنگی، فضای سبز و مراکز تفریحی به وجود آمده‌اند و از نظر عمومی نیز این مناطق از لحاظ تأسیسات زیربنایی مانند شبکه فاضلاب و بهداشت محیط در مضیقه‌اند. راه‌های ارتباطی موجود در این مناطق، ضمن آنکه کارایی لازم را ندارند، فاقد هرگونه سلسله‌مراتبی از نظر کاربری زمین‌اند. علاوه بر خطوط آهن، شاهراه‌های تهران به قم، مشهد، ساوه و شاهراه قدیم تهران به کرج و قزوین با حمل و نقل سنگینی که به انواع وسایط نقلیه و حتی اتوبوس و کامیون و تریلی نیز اختصاص دارد، از این مناطق می‌گذرد. نشست و برخاست هواپیماها در فرودگاه مهرآباد نیز این مناطق را در مسیر پروازی قرار داده است.

در طول سال‌های اخیر، تعداد افرادی که در تقاطع راه‌ها با قطار و یا در مسیر خطوط آهن دچار سانحه شده‌اند، بسیار زیاد بوده است. فقدان تأسیسات تفریحی و انگیزه‌های مختلف ناشی از کمبود فضاهای فرهنگی و آموزشی و تفریحی در کنار خطوط آهن، به ویژه برای کودکان، خطوط آهن را به نوعی به عرصه سرگرمی قسمتی از جمعیت بدل کرده است. ضعف اقتصادی و ناچیز بودن درآمد بسیاری از خانواده‌ها برای تفریحات دیگر، این موارد را تشدید ساخته است. با این همه، تنها اقدامی که صورت گرفته نرده‌کشی اطراف خطوط آهن بوده است، که همان‌ها هم به مرور زمان در بسیاری از قسمت‌ها شکسته شده‌اند و محدوده داخلی خطوط آهن را به فضای مطمئن‌تر و اختصاصی تری برای بازی بچه‌ها - و یا متأسفانه حتی اقامت معتادان، و انجام اموری که به فضای مخفی تری نیاز دارد - تبدیل ساخته است.

در مجموع بافت‌های به وجود آمده در جوار راه آهن را می‌توان دارای مشخصات زیر دانست:

- رشد خودروی مناطق حاشیه‌های راه آهن و بدون برنامه مدون شهرسازی.

- تراکم جمعیتی بالا و سکونت خانوارهای پرجمعیت در آنها.

- کوچک بودن قطعات مسکونی (به طور عمده بین ۵۰ تا ۷۰ مترمربع که گاهی به بیش از یک خانوار اختصاص دارد).

- نامستحکم بودن اغلب ساختمان‌های همجوار و وجود ساختمان‌های فرسوده و نیازمند نوسازی و بازسازی.

- رکود یا کاهش ارزش اقتصادی زمین و ساختمان، به ویژه برای ساختمان‌های همجوار با راه آهن.

- کمبود تأسیسات عمومی و در رأس آنها مراکز آموزشی و فرهنگی، بهداشتی و درمانی و تفریحی و فضای سبز.

- وجود مشکل در شبکه تأسیسات زیربنایی مانند شبکه‌های آب و فاضلاب.

- زشتی و فرسوده بودن چهره محیط.

- شبکه‌های معابر ناموزون، تنگ، پریچ و خم و بدون سلسله‌مراتب شهری.

- حضور گسترده اقشار کم‌درآمد.

مسیر این خط سرتاسری، در حاشیه شهر به وجود آمد. در آن زمان سرتاسر اراضی اطراف راه آهن بایر بود و برای سازندگان، گذشته از مقوله های فنی و حقوقی، فرقی نمی کرد که از کدام اراضی خطوط آهن را به ایستگاه راه آهن متصل سازند. بجز گودهای جنوبی شهر (کوره های آجریزی)، پادگان قلعه مرغی و کشتارگاه و بعضی از اراضی زراعی و باغی یا کارخانه ریسندگی و بافندگی که در بیرون شهر قرار داشتند، تأسیسات عمده دیگری در اطراف مسیر راه آهن مشاهده نمی شد.

در دهه ۱۳۳۰، راه آهن تهران به تبریز افتتاح شد. از ایستگاه راه آهن فعلی تهران خط جدیدی که بخش عمده آن در خارج از شهر قرار داشت، به سوی کرج و سپس زنجان و تبریز

مصالح ساختمانی، روغن موتور، نصب یا استقرار تابلودر حریم راه ها و راه آهن را ممنوع دانسته است. در مورد این مصوبات که گوشه ای از آنها در زمینه موضوع مورد بحث ذکر گردید، قوانین مربوط به محیط زیست نیز وجود دارد. اصل پنجاهم قانون اساسی ایران به حفاظت محیط زیست تأکید دارد و آن را وظیفه ای عمومی تلقی می کند. ماده یک قانون حفاظت بهسازی محیط زیست پیشگیری و ممانعت از هر نوع آلودگی و هر اقدام مخربی را که موجب برهم خوردن تعادل و تناسب محیط زیست گردد، از وظایف سازمان حفاظت محیط زیست می داند. ماده نهم همین قانون به این اشاره دارد که هر عملی که موجبات آلودگی محیط زیست را فراهم آورد، ممنوع است.



رهسپار گردید. در همین دهه نیز با استفاده از خط آهن تهران به مازندران (بندر ترکمن) و از ناحیه گرمسار، خط آهن تهران به مشهد مورد بهره برداری قرار گرفت. از دهه ۱۳۵۰ نیز مقدمات اتصال راه آهن تهران (از طریق قم و کاشان) به اصفهان فراهم آمد. که به مرور تا کرمان و بندرعباس امتداد یافته است. اگرچه خط آهن سرتاسری ۱۳۱۷ در تهران با تراکم جمعیتی کم و تردد قطارهای محدودتری همراه بود، ولی روز به روز با توجه به اتصالات جدید راه آهن، تردد قطارهای مسافری یا باری بر همان خطوط شدت بیشتری یافت و فضای تحت اشغال خطوط آهن را با سروصدا و رفت و آمد بیشتری همراه ساخت؛ با این تفاوت که در اوایل افتتاح راه آهن نه جمعیت تهران به اندازه

آیین نامه اجرایی جلوگیری از آلودگی صوتی مصوبه ۱۹ خرداد ۱۳۷۸ نیز یکی از منابع آلودگی صوتی را پایانه های حمل و نقل، راه ها و توقفگاه های دائمی می داند و مواد ۲ و ۸ این آیین نامه به نظارت بر آلودگی صوتی تأکید دارد.

۲. راه آهن و شهر تهران

در ۲۳ مهر ماه سال ۱۳۰۶، طی تشریفات مفصل، اولین کلنگ ایجاد راه آهن سرتاسری ایران، در محل فعلی ایستگاه راه آهن تهران بر زمین زده شد و پس از ۱۱ سال، در چهارم شهریور ماه ۱۳۱۷، این شبکه افتتاح گردید. ساختمان و تأسیسات فعلی راه آهن تهران، به رسم تمام شهرهای مستقر در

- غیربهداشتی بودن محیط از نظر آلودگی‌های محیطی، صدا، هوا و سیمای شهری.

- وجود بعضی از مشکلات اجتماعی، که فقدان تأسیسات فرهنگی و تفریحی بر آنها دامن می‌زند.

- فقدان برنامه کاربری زمین و نبودن طرح‌های تفصیلی مناسب که بتواند راهنمای توسعه کالبدی شهری در مناطق موردنظر باشد.

عدم استحکام واحدهای ساختمانی همجوار با خطوط آهن، سکونت متراکم جمعیت در این واحدها، لرزش ناشی از حرکت قطارها، هر لحظه امکان بروز سوانحی را برای ساکنان اطراف به همراه دارد.

به طور کلی عبور قطارها در مسیر واحدهای مسکونی تهران، دربردارنده مخاطره‌هایی از این دست است:

- آلودگی صدا (با توجه به سرعت قطارها و نوع لکوموتیو‌هایی که به‌رغم پیشرفت دانش فنی روز، صدای زیادی به هنگام حرکت دارند، و بوق قطارها).

- امکان فروریختن ساختمان‌های غیرمقاوم همجوار در اثر لرزش ناشی از حرکت قطارها.

- برخورد عابران پیاده و سواره با قطار در تقاطع‌ها یا مسیر خطوط آهن.

- مخاطرات ناشی از خروج قطار از ریل در نقاط مختلف.

- امکان وقوع آتش‌سوزی که تأثیرات دامنه آن اماکن مسکونی اطراف را نیز در برخواهد گرفت.

- تشدید آلودگی هوا در اثر دود ناشی از سوخت قطارهای در حال حرکت.

- آسیب‌های اجتماعی و اقتصادی در اثر بازی کودکان، آسیب به قطارها و نظایر آنها.

- چهره و سیمای زشت محیط و به حالت برج و بارو جلوه کردن مسیر قطارها که ضمن پدیدار ساختن محیطی بس نامناسب، به بروز افسردگی‌های روحی و روانی ساکنان منجر می‌شود.

- زمینه‌ساز برای بروز جرم و بزهکاری و اعتیاد، با توجه به شرایطی که چنین فضایی به دست داده است.

مشکل از کجاست؟

در بسیاری از شهرهای دنیا، مانند لندن و پاریس، کلن و دوسلدورف، فرانکفورت و برلین، مونیخ و منچستر، بیرمنگام و آمستردام، ایستگاه‌های راه‌آهن در مرکز شهر قرار دارند.

قطارها با استفاده از خطوط تعبیه شده برای آنها و با استفاده از لکوموتیو کم‌صدا در طیفی بسیار گسترده‌تر از تهران بین این مراکز و دیگر نواحی شهری در حال تردد و رفت و آمدند. حتی علاوه بر فرودگاه، در بسیاری از این شهرها خطوط کشتیرانی نیز وجود دارد. اما چگونه است که برای شهرهای ذکر شده از وجود مشکلاتی ناشی از وجود خطوط آهن، آن گونه که در

مناطق جنوبی تهران وجود دارد، خبری نیست؟ علت آن را جز در اثر ضعف در برنامه‌ریزی، مدیریت و اجرای مقررات شهرسازی نمی‌توان جست‌وجو کرد.

اگرچه در طول دو دهه گذشته کشور شاهد گسترش خطوط

آهن در بعضی از نقاط بوده است، ولی تا پوشش سراسری آن فاصله بسیار است. اگر چه برنامه‌های به اجرا درآمده راه‌آهن بسیار درست بوده و توجیه اقتصادی مناسبی را نیز در پی داشته است، ولی نیمه غربی ایران را که بخش عمده جمعیت کشور را در خود جای می‌دهد، جز با راه‌آهن سرتاسری‌ای که تهران را به خرمشهر و بندر امام خمینی (ره) مربوط می‌کند، پوشش نداده است. شهرهای شیراز، بوشهر، کرمانشاه، همدان، ارومیه، سنندج، رشت و اردبیل که دارای جمعیت انبوهی هستند، هنوز فاقد تأسیسات راه‌آهن‌اند. در این شهرها، به پرهیز از تکرار مشکلاتی مانند آنچه در تهران و راه‌آهن آن به چشم می‌خورد، باید آینده‌نگری کرد و به برنامه‌های جامع‌تر و گسترده‌تر اندیشید.

مهم‌ترین تحولی که در عرصه راه‌آهن تهران در طول یکی دو دهه اخیر روی داده، تعویض قطارها و تکمیل برنامه‌های حمل‌ونقل، مسافر و بهسازی ایستگاه راه‌آهن، نرده‌کشی حریم

راه‌آهن، برقراری شعبه‌های فروش رایانه‌ای بلیت در شهر و برنامه‌های ایجاد تقاطع‌های غیرهم سطح در گذرگاه‌های

راه‌آهن بوده، که هنوز هم ایجاد تقاطع‌های غیر هم‌سطح به طور کامل به مرحله اجرا در نیامده است. حتی میدان راه‌آهن تهران

که خود دارای مشکلات فراوانی است، از نظر توقف وسایط حمل‌ونقل عمومی و توقفگاه‌های اتومبیل با مشکل جدی

روبه‌روست. فضای میدان راه‌آهن همان فضایی است که راه‌آهن در بدو تأسیس در اختیار داشت؛ حال آنکه امروزه این میدان از

نقاط رفت و آمدی عمده و پراهمیت مناطق جنوبی تهران به شمار می‌آید. تعداد وسایط حمل‌ونقل انگشت شمار شصت سال

پیش، اکنون به چندصد برابر رسیده است. بنابراین می‌توان به این نتیجه رسید که ضعف در مدیریت گسترش شهری در سطح

خرد و کلان و عدم تحول اساسی در راه‌آهن تهران، همان حاصلی را به دست داده است که امروزه در حواشی ایستگاه و

خطوط راه‌آهن تهران می‌توان مشاهده کرد.

بزرگراه‌های تهران تقریباً در مرحله تکاملی‌شان نیز ایستگاه راه‌آهن تهران را فراموش کرده‌اند، و تا این زمان متروی تهران

نیز با ایستگاه راه‌آهن تلاقی ندارد. از همه مهم‌تر آنکه، بافت‌های ساخته شده در جوار خطوط آهن ضمن عدم استحکام

و غیربهداشتی بودن، روز به روز از لحاظ جمعیتی و ساختمانی متراکم‌تر شده‌اند. در این مرحله باید به پیشنهاد تدوین

برنامه‌های شهری اجراشدنی و تنظیم برنامه برای راه‌آهن و خطوط منتهی به آن پرداخت.

۴. پیشنهاد

۴-۱. قوانین موجود

در مورد راه‌آهن با توجه به قوانین و مقرراتی که پاره‌ای از آنها ذکر گردید، مهم‌ترین اقدام همانا تجدیدنظر در قوانین،

آیین‌نامه‌ها و مقررات عبور خطوط آهن در مناطق ساخته شده شهری و در حریم و محدوده شهرهاست. قوانین موجود راه‌آهن،

به حالت یک‌جانبه‌ای منافع خطوط آهن را حفظ می‌کند. قوانین موجود برای راه‌آهن کافی به نظر می‌رسد؛ ولی برای مقررات

شهرسازی عبور راه‌آهن از میان بافت‌های مسکونی، به وضع



تقاطع‌ها، استفاده از لکوموتیوهای کم‌صدا و حسن همجواری و همسایگی راه‌آهن با ساکنان اطراف خود (که در فرهنگ دیرینه ما حرمت‌والایی داشته‌است) چنین می‌گوید که باید از راه تفاهم، مسائل موجود را سامان بخشید.

۳-۴. شهرداری

شهرداری‌ها بهتر از هر نهاد دیگری با مسائل به وجود آمده در مورد خطوط آهن، بافت‌های همجوار با آن و خصوصیات کالبدی، اجتماعی و اقتصادی جمعیت در حاشیه خطوط آهن آشنا هستند. در مورد مسائل شهری به وجود آمده در نواحی حاشیه‌ای خطوط آهن، پیشنهادهای زیر مطرح می‌گردد:

- علاوه بر آنکه تمام مناطق جنوبی تهران نیاز به طرح تفصیلی و برنامه‌های راهگشای شهری دارد، باید با تلاش ویژه‌ای به تهیه طرح تفصیلی برای بافت حاشیه‌ای خطوط آهن همت گماشت.

- حفظ حرایم ایمنی از دیدگاه شهرسازی، مانند گسترش فضای سبز حایل بین بافت‌های ساخته شده و خطوط آهن همراه با محوطه‌سازی آنها بسیار ضروری خواهد بود.
- مهم‌ترین اقدام، به تهیه و اجرای برنامه بازسازی و بهسازی ساختمان‌های همجوار با خطوط آهن باز می‌گردد. برنامه بازسازی این مناطق در کنار مقاوم‌سازی تمام ساختمان‌ها در برابر لرزش ناشی از حرکت قطار در مقیاس کوچک و احتمالات ناشی از وقوع زلزله در مقیاس بزرگ از جمله اقدامات اساسی به شمار می‌آید.

- برقراری راه‌های ارتباطی (متر و بزرگراه) تا حد دسترسی به ایستگاه راه‌آهن (در هر دو حالت حفظ ایستگاه موجود یا تغییر مکان آن) ضروری است.

- برنامه‌های کاربری زمین براساس الگوهای مناسب شهرسازی و همراه با تأمین انواع نیازمندی‌های عمومی کافی (آموزشی، درمانی، تفریحی، خدماتی، و جز اینها) نقش مهمی در رفاه زیستی ساکنان اطراف خود خواهد داشت.

- برقراری فضاهای باز و ورزشی به نسبت جمعیت و در نقاط مختلف و به منظور گذراندن اوقات جمعیت و به ویژه کودکان و نوجوانان ضرورت دارد.

- در هیچ نقطه‌ای از تلاقی راه‌آهن با راه‌های سواره، هم‌سطح بودن تقاطع‌ها به صلاح نخواهد بود.

- زیباسازی منطقه و آرایش فضایی آن، حذف بناها، و کاربری‌های نامناسب در آسایش و آرامش جمعیت مؤثر است.

قوانین جدید نیاز است. اگر چه خطوط راه‌آهن تهران قبل از گسترش بافت‌های مسکونی شکل گرفته‌اند، ولی با توجه به این واقعیت که تأسیسات عمومی باید در خدمت تمام ساکنان شهرها باشد، برقراری تمهیدات لازم و برنامه‌های مدون شهری ضروری است.

۲-۴. راه‌آهن تهران

برای خطوط آهن تهران دو پیشنهاد مطرح است، که هر دو نیز به هسته اصلی آن یعنی ایستگاه راه‌آهن تهران مربوط می‌شود؛ زیرا این ایستگاه به منظور اتصال به دیگر نقاط کشور، نیازمند خطوطی است که این امکان را میسر سازد.

در راه حل نخست پیشنهاد می‌شود که خطوط آهن در محدوده‌های ساخته شده تهران از معابر زیرزمینی عبور کند و به ایستگاه راه‌آهن موجود برسد. در این زمینه، اتصال با بزرگراه‌ها و شبکه مترو گریزناپذیر خواهد بود. در چنین صورتی از آلودگی حواشی خطوط کاسته می‌شود و فضای هم‌سطح به وجود آمده می‌تواند به تأمین نیازمندی‌های مختلف از جمله فضاهای سبز و پارک و راه‌ارتباطی مناسب - که مناطق حاشیه‌ای فاقد آن‌اند - اختصاص یابد. این راه‌حل دارای مشکلات مختلفی نیز خواهد بود؛ بدان معنی که حرکت زیرزمینی قطارها از لرزش ساختمان‌های اطراف نخواهد کاست. از سوی دیگر دسترسی به ایستگاه راه‌آهن با توجه به اختلاف سطح راه‌آهن با ایستگاه تهران با مشکل مواجه خواهد بود و میدان مرکزی راه‌آهن و راه‌های تحت تأثیر نیز در صورتی که برنامه‌ای برای آن وجود نداشته باشد، همچنان مشکل‌آفرین خواهد بود. یادآور می‌شود که در شهرهای فرانکفورت، لندن، پاریس و مونیخ نیز قسمتی از خطوط آهن تا رسیدن به ناحیه مرکز شهر به صورت زیرزمینی تعبیه شده است.

راه‌حل دوم، انتقال ایستگاه راه‌آهن موجود به نقاط جدید است. در این راه حل پیشنهاد می‌شود که با آینده‌نگری در برنامه‌های توسعه‌ای شهر تهران، ایستگاه‌های جدید راه‌آهن در نواحی شرقی، جنوبی و غربی تهران مکان‌یابی شود و ایستگاه‌های مترو و آنها را با یکدیگر و نقاط مختلف تهران پیوند دهد. در این صورت از بار رفت‌وآمدی متمرکز سواره در حوزه راه‌آهن تهران کاسته خواهد شد و بافت‌های حاشیه‌ای اطراف خطوط آهن از صدمات آن رهایی خواهد یافت. با تدوین برنامه شهرسازی می‌توان در جای خطوط آهن موجود، کاربری‌های مناسب دیگری را تدارک دید. در این صورت ایستگاه راه‌آهن موجود و اراضی متعلق به آن می‌تواند به یک پارک بزرگ شهری - که منطقه نیازمند آن است - تبدیل شود و موزه راه‌آهن نیز در محل ایستگاه فعلی پای گیرد. در این صورت گره از کار فروبیسته میدان راه‌آهن و بافت‌های حاشیه‌ای خطوط آهن گشاده خواهد شد. با توجه به نحوه کاربری زمین و شرایط بافت‌های موجود، این راه‌حل دارای نکات مثبت بیشتری است. تهران همان‌طور که به فرودگاه جدید نیازمند بوده است، به ایستگاه راه‌آهن جدید نیز نیاز دارد.

چنانچه در شرایط فعلی، ابقای خطوط آهن مورد نظر باشد، بهسازی مسیر خطوط، محوطه‌سازی اطراف آنها، ایمن‌سازی

منابع:

- معین، ۱۳۶۲، ۴۴۹۰.

- دفتر حقوقی و امور مجلس، ۱۳۷۶.

- همان.

- مصوب ۲۸ خرداد ۱۳۵۳ و اصلاحیه ۲۴ آبان ۱۳۷۱، حفاظت

و بهبود و بهسازی محیط‌زیست.

- همان.