

نظام ساخت و ساز شهری در تهران و پیامدهای آن بر حوزه ترافیک

سید کمال الدین شهریاری

۱- مقدمه

شهر تهران که اهمیت و آبادانی خود را از زمان سلسله صفویه آغاز نمود تاکنون شاهد دگرگونیهای وسیعی بوده، به خصوص از سالهای ۱۳۰۰ به بعد تحولات و تغییرات بنیادینی چهره شهر را به صورتی که امروز شاهد آن هستیم درآورده است. اگرچه در دوره‌های مختلف قبل و بعد از انقلاب اسلامی تلاشهای گسترده‌ای برای ساماندهی شهر و تبدیل آن به یک پایتخت مدرن و زیبا به عمل آمده، لیکن به دلیل فقدان سیاستهای دوراندیشانه و عدم پرداختن به مسائل مهم و زیربنایی یک کلان شهر و توجه بیشتر به اقدامات روبنایی و عامه پسند - آن هم از طریق اعمال سلیقه‌های شخصی و اغالب نادیده گرفتن طرحها و برنامه‌ها و قوانین و مقررات مصوب - و اجرای پروژه‌های زودبازده با هدف بهره‌برداری سیاسی و اجتماعی مدیران، شهر تهران را به صورت یکی از پردردسرت‌ترین شهرها برای مدیران و ساکنان آن درآورده است. گسترش تهران در دودهه اخیر به عوامل چندی از جمله جنگ تحمیلی و مسئله جنگ‌زدگان، تمرکز اغلب امکانات آموزشی، بهداشتی، درمانی و رفاهی در تهران و تمرکز امور سیاسی و اداری کشور و نیز تجمع بیشترین واحدهای صنعتی و کارخانجات در اطراف تهران و حوزه نفوذ این شهر موجبات گسترش بی‌رویه جمعیت در این شهر گردیده است؛ دقیقاً همین امر، سبب ایجاد معضلات



۸۴

اجتماعی و اقتصادی بیشماری برای شهروندان تهرانی شده است که از آن جمله می‌توان آلودگی محیط زیست، ترافیک و مشکلات حمل و نقل شهری، مشکل مسکن، پدیده ناهنجار حاشیه‌نشینی، مشاغل کاذب و بسیاری مسائل اقتصادی و زیستی را برشمرد.

نه تنها چهره شهر روز به روز خراب‌تر و سیاه‌تر شده، بلکه نظام اجتماعی و روابط بین مردم و نهادهای حکومتی نیز در معرض آسیب شدیدتری است. آسیب ناشی از سست شدن پایه‌های اعتماد و امنیت جامعه، آن هم به دست نهادهایی که فلسفه وجودیشان، در درجه اول، ایجاد اعتماد و امنیت است جبران‌ناپذیر است. از اواخر دهه ۱۳۶۰ تا اوایل دهه ۱۳۸۰ شهر تهران به صورت یک شرکت سهامی خاص درآمد که سهامدارانش خود را مستقل از هر قانون و مقررات و ضابطه و طرح و برنامه‌ای دانسته و با اتکاء به بعضی نهادهای حکومتی و بدون تشخیص ضرورت تعیین تکلیف طرح جامع تهران و تهیه طرح تفصیلی که مبنای قانونی هر نوع ساخت و ساز و اقدام عمرانی در شهر است و یازده سال در حد صحبت باقیمانده بود، تصمیمات یک‌طرفه و بی‌ضابطه و صدور بخشنامه‌های کتبی و شفاهی به صورت روزمره درباره تهران دست به اقدامات خودسرانه بزنند و با فروش منابع حیاتی شهری و حقوق شهروندی و قانون‌فروشی تحت عنوان «فروش تراکم» درآمدهای نجومی کسب کنند که معلوم نیست چنین پول بی‌حسابی در دست شهرداری وقت

تهران به چه مصرفی رسیده است. امروزه بیش‌تر از ۹۰ درصد از درآمد شهرداری تهران از محل ساخت و ساز تأمین می‌گردد و بیش از ۶۰ درصد از این میزان نیز بابت فروش تراکم حاصل می‌گردد و این رویه غلط روز به روز رایج‌تر شده به طوری که بیش‌ترین میزان فروش تراکم در شهر تهران در سال ۱۳۸۱ اتفاق افتاده است. در دأور اینکه وزارت مسکن و شهرسازی که خود مسئول نظارت بر اجرای صحیح طرحهای جامع و تفصیلی و مقررات گوناگون شهرسازی و ساختمانی بوده است، درست در زمانی که عملکرد چندساله شهرداری تهران توسط مراجع قانونی زیر سؤال رفته بود، به جای استفاده از فرصت برای خشکاندن ریشه قانون‌شکنی و پیشقدم شدن برای حل و فصل مسئله اساسی تهیه طرح تفصیلی تهران، با کمک به تصویب مصوبه معروف به ۲۶۹ کمیسیون ماده پنج در سال ۱۳۷۶، راه را برای دور جدیدی از تراکم‌فروشی باز کرد.

مسائل و مشکلاتی که در بالا ذکر شد نه تنها مبتلا به تهران بوده و نه لاینحل، بلکه شهرهای بسیار زیادی در دنیا وجود دارند که چنین تجربیات تلخی را پشت سر گذاشته و مسائل خود را حل نموده‌اند. در شهر ۸ میلیون نفری لندن در سال ۱۹۵۲، به خاطر آلودگی هوا ناشی از ترافیک و کارخانجات و تقلیل شرایط زیستی و کیفیت زندگی در مدت ۵ روز حدود ۴۰۰۰ نفر پیر و جوان را قربانی داد. توکیو نیز تا همین سالهای اخیر در زمره آلوده‌ترین شهرهای



جدول یک- جمعیت کشور در سرشماریهای مختلف

زمان سرشماری	تعداد جمعیت
آبان ۱۳۳۵	۱۸۹۵۴۷۰۴
آبان ۱۳۴۵	۲۵۷۸۸۷۲۲
آبان ۱۳۵۵	۳۳۷۰۸۷۴۴
مهر ۱۳۶۵	۴۹۴۴۵۰۱۰
مهر ۱۳۷۰	۵۵۸۳۷۱۶۳
آبان ۱۳۷۵	۶۰۰۵۵۴۸۸

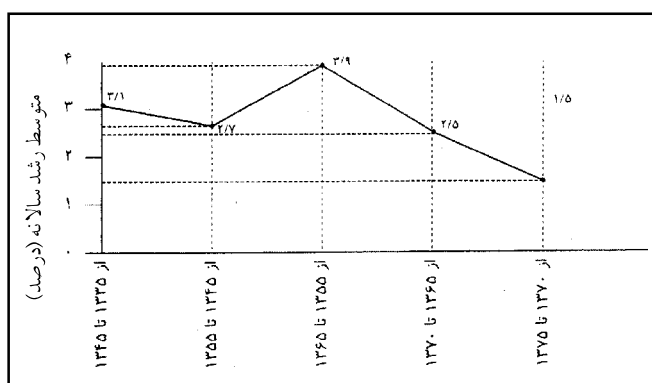
گزارش شده است.

همان گونه که در نمودار یک نشان داده شده است، متوسط رشد سالانه جمعیت از سال ۱۳۶۵ به بعد کاهش چشمگیری داشته که این امر می تواند ناشی از رفع نگرانیهای جامعه پس از خاتمه جنگ تحمیلی و اتخاذ سیاستهای

صحیح دولت در قبال جمعیت باشد.

علاوه بر رشد جمعیت کشور و تغییرات

جمعیت کشور براساس سرشماری سال ۱۳۳۵ نرخ رشد متوسط آن در سالهای مختلف، نمودار یک- منحنی تغییرات نرخ متوسط رشد سالانه جمعیت در چهل سال اخیر



جهان به حساب می آمد، اما اکنون شهرهای یادشده و بسیاری از شهرهای دیگر جهان که روزی شرایط سخت و مرگباری را می گذراندند، موفق شده اند خود را از بحران رهایی بخشیده و به محیطهای مناسبی برای زیست انسانها تبدیل شوند.

حل معضلات و بحران شهر تهران نیز از طریق اتخاذ اراده ملی، اعمال مدیریتی دلسوزانه همراه با تخصص و تعهد و بهره گیری از نیروهای کیفی و با تجربه و با سابقه اجرایی موفق در ارائه طرحهای صحیح و عملی و جلب حمایت مسئولین رده بالای نظام و هماهنگی و همکاری کلیه دستگاهها و نهادهای دولتی و عمومی که هر کدام به نوعی در امور تهران مداخله دارند، امکان پذیر می باشد.

۲- رشد جمعیت کشور و ساختار جمعیت شهری و روستایی

قریب به ۱۹ میلیون نفر بوده که در سال ۱۳۷۵ به

۶۰ میلیون نفر بالغ گردیده است. متوسط رشد سالانه در چهل سال گذشته یکسان نبوده و دارای نوسانات نسبتاً شدیدی بوده است، به طوری که بالاترین نرخ رشد ۳/۹ و کمترین آن ۱/۵ درصد

شهرداری ایران نمی‌باشد از زمان سلسله صفوی مورد توجه قرار گرفت و پس از آنکه در دوران سلسله قاجار به پایتختی برگزیده شد، رشد و توسعه روزافزون خود را آغاز نمود و جمعیت آن به سرعت افزایش یافت. براساس اسناد و مدارک تاریخی شهر تهران در سال ۱۲۷۵ هجری قمری حدود ۱۵۰ هزار نفر و در سال ۱۳۰۵ هجری قمری حدود ۲۵۰ هزار نفر جمعیت داشته است.

بدون تردید تحولات و تغییرات اساسی در تهران از سال ۱۳۰۰ شمسی به بعد ایجاد شده است که به چهار دوره کاملاً متمایز تقسیم می‌شود. سال ۱۳۰۰ تا ۱۳۲۰ که در طی آن خندقها و دروازه‌های قدیمی شهر از بین رفت و شهر از چهار جهت رو به گسترش نهاد و اندکی شکل منظم و هندسی یافت. همچنین ساختمانها و تأسیسات بانک ملی، وزارت امور خارجه، شهربانی کل کشور، ایستگاه راه آهن، دانشگاه تهران، ایستگاه فرستنده رادیو تهران، باشگاه افسران و چند بیمارستان مربوط به این دوره می‌باشد.

سالهای ۱۳۲۰ تا ۱۳۳۲ که مصادف با جنگ جهانی دوم بوده و به دلیل پیامدهای ناشی از جنگ جهانی و مسائل و مشکلات سیاسی ناشی از آن تغییرات چشمگیری در کشور حاصل نشد. دوره سوم مربوط به سالهای ۱۳۳۲ تا ۱۳۵۷ که طی آن شهر تهران به سرعت توسعه یافت و ساختمانها و شهرکها و شبکه راههای جدیدی احداث شد و جمعیت شهر به شدت افزایش

جمعیت کشور از نظر ترکیب شهری و روستایی نیز تحولات عمده‌ای را شاهد بوده است. از ۱۹ میلیون جمعیت کشور در سال ۱۳۳۵ سهم جمعیت روستایی و عشایری حدود ۱۳ میلیون (حدود ۶۸٪) و ۶ میلیون (حدود ۳۲٪) به جمعیت شهری اختصاص یافته است. در صورتی که در سال ۱۳۷۵ جمعیت ۶۰ میلیونی کشور به نسبت ۳۷ میلیون (۶۱٪) شهری و ۲۳ میلیون (حدود ۳۹٪) روستایی تقسیم شده است. مقایسه نتایج سرشماریها نشان می‌دهد که طی چهار دهه گذشته (۱۳۳۵ تا ۱۳۷۵) به جمعیت نقاط روستایی ۱۰ میلیون نفر و به جمعیت شهری ۳۱ میلیون نفر افزوده شده است. به بیان دیگر در این مدت جمعیت شهری ۶/۱ برابر و جمعیت روستایی ۷/۸ برابر شده است.

افزایش سریع جمعیت شهری نسبت به جمعیت روستایی معلول سه عامل می‌باشد. عامل اول رشد طبیعی جمعیت شهرها، عامل دوم مهاجرت روستاییان به شهرها و عامل سوم تبدیل روستاها به شهر براساس تعاریف شهر و انطباق روستاها از نظر جمعیت و مدیریت با شاخصه‌های شهری می‌باشد به طوری که تعداد شهرهای کشور از ۱۹۹ شهر در سال ۱۳۳۵ به ۶۱۲ شهر در سال ۱۳۷۵ افزایش یافته است.

۳- رشد جمعیت در تهران و بررسی علل آن

شهر تهران که دارای سابقه طولانی در تاریخ



جدول دو- جمعیت شهر تهران براساس

سرشماریهای رسمی

زمان سرشماری	تعداد جمعیت
آبان ۱۳۳۵	۱۵۱۲۰۸۲
آبان ۱۳۴۵	۲۷۱۹۷۳۰
آبان ۱۳۵۵	۴۵۳۰۲۲۳
مهر ۱۳۶۵	۶۰۴۲۵۸۴
آبان ۱۳۷۵	۶۷۵۸۸۴۵*

* براساس طرح جامع تهران مصوب سال ۱۳۴۹ جمعیت پیش‌بینی شده برای ۲۵ سال آینده شهر ۵/۵ میلیون نفر در نظر گرفته شده بود ولی از آنجا که جمعیت تهران از میزان پیش‌بینی شده در طرح جامع فراتر رفت، در سالهای ۶۹ و ۷۰ جلسات متعددی در شورای عالی معماری و شهرسازی در خصوص جمعیت تهران تشکیل گردید و با توجه به اینکه در آن سالها وزارت نیرو منابع آب شرب تهران را محدود اعلام نمود لذا طرحی به نام طرح ساماندهی جمعیت تهران تهیه گردید که سقف جمعیت تهران را ۷/۶۵۰ میلیون نفر تعیین کرد لیکن در حال حاضر حدود ۸/۵ میلیون نفر در تهران ساکن هستند که این رقم در روز بیشتر نیز می‌گردد. وسعت تهران در سال ۱۳۷۵ حدود ۸۶۴ کیلومتر مربع می‌باشد.

جمعیت و توسعه آتی آن در کوتاه مدت و دراز مدت تدوین گردد. تمرکززدایی از تهران نیاز به عزم واراده و اقدام ملی دارد. از اولین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی فرهنگی ایران بعد از انقلاب همواره صحبت از تمرکززدایی به میان آمده و حتی به صدور مصوبات و بخشنامه‌های هیئت وزیران نیز منجر گردیده ولی کمترین اقدام عملی صورت نگرفته است. حدود نیمی از صنایع کشور در حوزه نفوذ تهران مستقر شده که نه تنها باعث

یافت.

دوره چهارم از سال ۱۳۵۷ که مصادف با انقلاب اسلامی، تغییر رژیم سیاسی کشور و پیامدهای حاصل از آن گسترش تهران را وارد مرحله جدیدی ساخت و موجب گسترش بی‌رویه جمعیت در این شهر گردیده و دقیقاً همین امر سبب ایجاد معضلات اجتماعی و اقتصادی بیشماری را برای شهروندان تهرانی در پی داشته است که از آن جمله به اختصار می‌توان آلودگی محیط زیست، ترافیک و مشکلات حمل و نقل شهری، مشاغل کاذب و بسیاری مسائل اقتصادی و زیستی را برشمرد. مهاجرت بی‌رویه به تهران باعث رشد سریع جمعیت این شهر شده است به گونه‌ای که جمعیت تهران در حدود ۴۰ سال تقریباً ۶ برابر شده است. البته ناگفته نماند که مهاجرت نیز خود معلول عملکرد سیاستهای کلان برنامه‌ریزان و مجریان و مسئولین نظام می‌باشد. سیاستهای تمرکزگرایی، عدم توجه به سایر شهرهای میانی و کوچک کشور و کمبود امکانات رفاهی و تأسیسات زیربنایی و فرصت‌های شغلی در این گونه شهرها و از طرف دیگر تجمع خدمات و صنایع و امکانات آموزشی، بهداشتی، رفاهی در تهران باعث مهاجرت اهالی سایر شهرها و روستاها به پایتخت شده است. این موضوع باید در برنامه‌ریزیهای ملی و منطقه‌ای مورد توجه قرار گیرد و در آمایش سرزمین مقیاس و اندازه تهران تعریف شود و متناسب با سایر مناطق و شهرهای کشور برنامه‌های رشد



افزایش جمعیت شهر تهران شده، بلکه شهرها و شهرکهای بسیار زیادی در حوزه تهران ایجاد شده که ساکنین آنها بخشی از جمعیت شناور تهران را تشکیل می‌دهند.

۴- آغاز ساخت و سازهای انبوه در تهران قبل از انقلاب

اولین پروژه‌های ساخت ساز به صورت انبوه در تهران از حدود سالهای ۱۳۲۰ آغاز گردید. بعد از جنگ جهانی دوم و شروع مهاجرت به شهرها به خصوص تهران ضرورت ساخت و ساز به صورت انبوه برای اسکان جمعیت احساس گردید. اولین پروژه در سال ۱۳۲۳ در زمینی به مساحت حدود ۱۲۰ هزار متر مربع از اراضی دوشان تپه در شرق تهران برای ایجاد ۴۰۰ دستگاه واحد مسکونی یک طبقه و دو طبقه جهت کارمندان دولت در نظر گرفته شد. این پروژه که با سرمایه دولت و توسط بانک رهنی ایران که تازه تأسیس شده بود اجرا شد و به گونه‌ای برنامه ریزی شده بود که در مدت ۲۰ سال به اقساط پول آن از کارمندان گرفته شود. در سال ۱۳۲۸ در منطقه نازی آباد ۱۰۰۰ واحد مسکونی توسط دولت جهت کارمندان و فرهنگیان ساخته شد. بانک رهنی در سال ۱۳۴۲ پروژه مشابهی را در شرق تهران در کوی فرح آباد سابق ایجاد نمود. این گونه پروژه‌ها براساس طرحهای اصولی و منطقی که در آن همه جوانب فنی و شهرسازی رعایت می‌شد اجرایی گردید.

برای مثال در پروژه کوی فرح آباد سابق که در زمینی به مساحت حدود ۲۲۸ هزار متر مربع اجرا گردید سطوح لازم برای کاربریهای مختلف مانند شبکه عبور و مرور، تأسیسات زیربنایی و عمومی، واحدهای مسکونی به صورتی مناسب در نظر گرفته شده بود. در طول سالهای ۱۳۴۱ تا ۱۳۵۱ سازمان مسکن پروژه‌های متعددی را برای استفاده کارکنان دولت و طبقات کم درآمد ایجاد نمود که در بعضی از آنها دولت با بخش خصوصی مشارکت داشتند. مجتمع مسکونی ستارخان، آپارتمانهای روبروی پارک ساعی، آپارتمانهای لویزان، آپارتمانهای بهجت آباد، کوی کارکنان شرکت اتوبوسرانی آپارتمانهای وحیدیه نظام آباد، مجتمعهای مسکونی کوی نهم آبان، مجتمع کوی کن، نارمک و چندین پروژه دیگر از جمله ساخت و سازهای انبوه در تهران بودند که با منابع دولتی و مشارکت بخش خصوصی ایجاد گردید. از سال ۱۳۵۳ به بعد بخش خصوصی نیز مستقیماً اقدام به آپارتمان سازی واحداث واحدهای مسکونی نمود. این آپارتمانها غالباً در مناطق ۱، ۲، ۳، ۵، ۶ تهران ایجاد شد. تعداد این آپارتمانها که از سال ۱۳۵۳ تا ۱۳۵۵ ادامه داشت در مناطق ۳ و ۴ به تعداد ۱۱۰۰ آپارتمان رسید. بخش خصوصی اقدامات دیگری نیز در همین سالها آغاز نمود که از جمله آنها پروژه شهرک اکباتان بود، دیگری واحدهای آپارتمانی در شهرک غرب و همچنین در منطقه فرحزاد و نیز پروژههای گرانقیمت زیادی مانند آپارتمانهای

اسکان ایران، آپارتمانهای سامان، آپارتمانهای ونک پارک و آپارتمانهای شرکت آ-اس-پ را می‌توان ذکر کرد.

آنچه در غالب پروژه‌های ساخت‌وساز انبوه‌سازی در قبل از انقلاب قابل ذکر است این است که بسیاری از این پروژه‌ها در قالب طرحهای مصوب و در چارچوب طرح جامع اجرا شده‌اند و ضوابط معماری و شهرسازی در آنها رعایت شده و سطوح مورد نیاز جهت شبکه‌های عبور و مرور، فضای سبز، فضاهای خدماتی تأسیسات زیربنایی و سایر کاربریها مورد توجه قرار گرفته است. به همین دلیل این گونه ساخت‌وسازها علی‌رغم حجم وسیع خود عوارض منفی کمتری را بر شاخصهای کیفیت زندگی مانند عوامل زیست محیطی و ترافیک و ناهنجاریهای اجتماعی در شهر تهران تحمیل می‌کنند.

۵- نظام تصمیم‌گیری و تأثیرات آن بر تراکم ساخت و ساز در تهران پس از انقلاب

با وقوع انقلاب اسلامی و بی‌اعتبار شدن غالب سیاستهای رژیم گذشته در زمینه‌های مختلف، شهر تهران شاهد دو تحول عمده در زمینه شهرسازی گردید. تحول اول عبارت بود از فروریختن حصارها و محدوده‌های قانونی شهر تهران به طوری که غالب مناطق خارج از محدوده شهر تهران که قبل از انقلاب ساخت‌وساز در آنها ممنوع اعلام شده بود و شهرداری به شدت

با هر گونه احداث بنا برخورد می‌کرد یکباره از این قیدرها شده و ساخت‌وسازهای شتاب‌زده و بی‌ضابطه و فاقد کیفیتهای معماری و مهندسی در آنها آغاز شد. از آنجا که غالب مالکان قطعات کوچک زمین در این مناطق را اقشار کم‌درآمد (مستضعف) تشکیل می‌دادند و افکار عمومی در حمایت از آنها تجهیز شده بود بنابراین در سالهای اول انقلاب موج عظیمی از ساخت‌وسازهای بی‌ضابطه یا کم‌ضابطه که ظرفیت جمعیت‌پذیری تهران را از بعد سرپناه افزایش می‌داد به راه افتاد.

تحول دوم تملک زمینهای درون شهری توسط دولت و بعضی نهادها و خردکردن قطعات بزرگ به قطعات کوچک و واگذاری به متقاضیان مسکن در تهران بود. این امر نیز که بسیار شتابزده و تقریباً بدون برنامه صورت گرفت اگرچه بعدها با تصویب قانون زمین شهری تا اندازه‌ای تعدیل و کنترل شد، لیکن در سالهای اولیه انقلاب تأثیر زیادی بر تراکم ساخت و ساز و رشد جمعیت تهران گذاشت، به خصوص زمانی که واگذاری به خانوارهای پرجمعیت‌تر از اولویت بیشتری برخوردار شد، پدیده رشد بی‌سابقه نرخ رشد جمعیت در کل کشور نیز به وقوع پیوست که از شاخصهای کلان اقتصادی، اجتماعی کشور در دهه اول انقلاب می‌باشد.

از شاخصه‌های این گونه تحولات در دهه اول انقلاب در شهر تهران نادیده گرفتن ضوابط حاکم بر طرح جامع و طرحهای تفصیلی بود به

۹۰

عبارت دیگر در این گونه ساخت وسازها سایر عوامل شهرسازی مانند تأسیسات زیربنایی، شبکه‌های عبور و مرور حمل و نقل درون شهری، فضاهای خدماتی، پارکها و فضای سبز و سایر شاخصهای زیست محیطی مورد توجه قرار نمی گرفت.

نظام تصمیم‌گیری در خصوص ساخت و سازهای شهر تهران در دهه دوم انقلاب دچار دگرگونی جدیدی شد. این دگرگونی نه تنها ساخت وسازهای تهران را در مسیر قانونی و ضابطه‌مند و در چارچوب طرحهای مصوب جامع و تفصیلی قرار نداد، بلکه موج جدیدی از هرج و مرج و قانون‌گریزی را بر ساخت و سازها حاکم نمود.

حدود ۲۰ سال (از سال ۱۳۴۶ تا سال ۱۳۶۵) شهر تهران براساس ضوابط و مقررات، شبکه‌های عبور و مرور و کاربریهای اولین طرح جامع مصوب شهر تهران و طرح تفصیلی مربوط به آن که توسط شهرداری تهران تهیه و تصویب می شد و پس از آن با تشکیل کمیسیون ماده پنج شهر تهران با همان طرح تفصیلی و تغییرات بعدی آن مدیریت می شد و ساخت وساز در آن صورت می گرفت (بجز مواردی که در بالا به آن اشاره شد). بارو به اتمام بودن سقف زمانی طرح جامع فوق الذکر و در آستانه پر شدن ۲۰ منطقه شهر تهران، وزارت مسکن و شهرسازی بنا به وظیفه قانونی خود در اواخر دهه ۶۰، تهیه طرح جامع جدید تهران را در دستور کار خود قرار داد و طرح مذکور را پس از تهیه در اواخر

سال ۱۳۷۰ به تصویب شورای عالی معماری و شهرسازی رسانیده و در سال ۱۳۷۱ به شهرداری تهران ابلاغ نمود و مقرر داشت طرحهای تفصیلی جدید برای کلیه مناطق شهر تهران و منطبق با آن بلافاصله توسط شهرداری تهران تهیه و پس از تصویب در کمیسیون ماده ۵ شهر تهران به مورد اجرا گذاشته شود.

اصول و شاخصهای کلی طرح جامع مصوب شهر تهران به شرح زیر قابل ذکر است:

الف- وسعت کل محدوده شهر تهران شامل ۲۲ منطقه ۷۰۷/۵ کیلومتر مربع.

ب- مساحت کل کاربریهای مسکونی (به جز افزایش ناشی از تغییر کاربریهای کمیسیون ماده ۵ ظرف کمتر از ۱۰ سال گذشته) ۱۶۰/۱۲۱ کیلومتر مربع.

ج- تراکم متوسط کاربریهای مسکونی در کل شهر با توجه به محدودیت سقف جمعیت‌پذیری ناشی از مشکلات متعدد از جمله عدم امکان تأمین آب آشامیدنی به میزان کافی و مسائل زیست محیطی و آلودگی و ترافیک و وسعت زیاد مناطق مسکونی موجود ناشی از رشد بی‌رویه تهران در سالهای گذشته، ۱۳۱ درصد.

د- حدنهایی جمعیت برای کل شهر تهران شامل ۲۲ منطقه، ۷۶۵۰۰۰۰ نفر.

ه- میانگین تراکم ۱۳۱ درصد، با استفاده از وسعت کاربریهای مسکونی، حدنهایی جمعیت با بعد خانوار ۴/۴ و سرانه زیربنایی مسکونی به ازای هر نفر ۲۷/۳۹ متر مربع با

راستا آسان‌ترین روش برای شهرداری تهران با توجه به وجود زمینه‌های اقتصادی و ظرفیتهای سرمایه‌گذاری و هم‌زمان با آغاز دوره سازندگی، کسب درآمد از طریق عوارض و ساخت و ساز و به دنبال آن فروش تراکم (در واقع فروش ضوابط و مقررات) و افزایش طبقات ساختمانی، به هر طریق و در هر نقطه و مکان از شهر و صرفاً بنا به تقاضای مالکان و سرمایه‌گذاران و در ظاهر در جهت تأمین مسکن شهروندان بود. بدین ترتیب در این دوره آنچه بر شهر و شهرسازی و توسعه و عمران شهر تهران (البته در کنار سایر فعالیتهای عمرانی و قابل توجه برای ساماندهی تهران) رفت، نادیده گرفتن ضوابط و مقررات مصوب ساختمان‌سازی و فروش ضوابط شهرسازی و به عبارت دیگر قانون فروشی برای کسب درآمد جهت اداره شهر و حاکم شدن نظر، خواست و سلیقه مالکین و زمین‌داران و چند نفر در شهرداری تهران به جای تمامی ضوابط و مقررات شهرسازی مصوب شورای عالی معماری و شهرسازی ایران بود.

نتیجه این اقدام سر بر آوردن برجهای بلند و کوتاه به تعداد حدود یک هزار ساختمان در نقاط مختلف تهران به خصوص در مناطق شمالی شهر در هر کوی و برزن و معبر با هر عرض و در هر قطعه‌ای و پلاکی با هر ابعاد، در هر زمین و ملکی حتی در باغات و پس از قطع انبوهی از درختان و خارج از توان و ظرفیت شبکه‌های عبور و مرور و تأسیسات به‌ویژه آب

متوسط زیربنای ۱۲۰ متر مربع برای هر واحد به دست آمده است. (توضیح اینکه در زمان تهیه طرح جامع سرانه زیربنای مسکونی حدود ۳۵ متر مربع به ازای هر نفر یا متوسط زیربنایی ۱۵۰ متر مربع برای هر واحد بوده است. در حال حاضر رقم سرانه ۲۳ متر و میانگین زیربنای واحد مسکونی به ۱۰۰ متر مربع کاهش یافته است، این اتفاق به معنای این است که با فرض اجرای دقیق طرح جامع تهران با همان تراکم متوسط، حد نهایی جمعیت رابه بیش از ۹ میلیون نفر بالغ می‌کند). و- تأمین صد درصد پارکینگ طبق ضوابط در کلیه مناطق و در تمامی کاربریها.

علی‌رغم ابلاغ طرح جامع جدید شهر تهران به شهردای تهران در ۱۳۷۷/۱۲/۱۲، شهردار وقت تهران طرح جامع مصوب شورای عالی را غیرقابل اجرا تشخیص و دستور بایگانی نمودن آن را صادر می‌نماید.

در اواخر دهه ۶۰ و به ویژه بعد از پایان جنگ تحمیلی و آغاز دوره سازندگی و اعلام سیاست خودکفایی و خودگردانی شهرداریها و قطع کمک دولت به شهرداری تهران از یک طرف و اعلام سیاست توسعه و عمران و آبادانی شهر تهران و قابل زندگی نمودن آن به عنوان مرکز سیاسی جمهوری اسلامی از طرف دیگر، برای مدیریت شهری تهران و در جهت تحقق سیاستهای فوق، مسئله و هدف اصلی کسب درآمد به هر شکل و از هر طریق گردید. در همین



۹۲

و گاز و دربسیاری از مواقع بدون تأمین پارکینگ مورد نیاز برای واحدهای احداثی، بی توجهی به نور و مسئله اشراف ساختمانها برهم، ساخت و ساز روی گسل و مناطق خطرناک و بالاخره نادیده گرفتن سقف جمعیت پذیری هر منطقه و کل تهران که در طرح جامع شهر تهران تصریح شده بود.

از ابتدای ابلاغ طرح جامع شهر تهران، وزارت مسکن و شهرسازی که با اقدامات خودسرانه و خارج از ضابطه شهرداری تهران مخالف بود، با توجه به وظایف قانونی خود اقداماتی را برای هدایت ساختمان سازی در تهران به سمت مقررات قانونی مصوب به انجام رسانید و از سال ۷۴ به بعد و هم زمان با اوج گیری اقدامات خلاف مقررات فوق الذکر در شهر تهران به ویژه در اجرای موادی از قانون نظام مهندسی از طرق گوناگون شهرداری تهران را متوجه عواقب سو، این نوع اقدامات نموده و خواستار توقف این عملیات از طریق مکاتبه به مسئولین عالیرتبه نظام و توجه به طرح جامع مصوب شهر تهران و تهیه و به مورد اجرا گذاشتن فوری طرحهای تفصیلی شهر تهران براساس آن نمود. این اقدامات در نهایت منجر به دستور صریح مقام معظم رهبری به دستگاه قضایی برای رسیدگی به این وضع و جلوگیری از ساخت و سازهای غیرمنطقی و مشکل ساز و برخورد با متخلفان در شهرداری و غیره گردید که اوج این اقدامات نیمه دوم سال ۷۵ و نیمه اول سال ۷۶ بود.

هم زمان با ادامه ساخت و سازهای بلند و بی ضابطه در شهر تهران و به خصوص صدور احکام و توقف ساخت و سازهای مذکور توسط دادگاهها و مصادف با تغییر دولت و بعد از خرداد ۷۶ شهرداری تهران با امید به تغییر وزیر مسکن و شهرسازی به منظور به اصطلاح قانونمند نمودن اقدامات خود به طور ضربتی ضابطه ای معروف به مصوبه ۲۶۹ تدوین و صورت جلسه ای را بدون بررسی همه جانبه و کارشناسانه و کاملاً مغایر با طرح جامع تهران و سایر مصوبات شورای عالی و از طریق کمیسیون ماده ۵ تنظیم نمود. این مصوبه که با سرپوش نهادن و توجیه قانونی ساخت و سازهای خلاف شهرداری تهران تهیه شده بود یکباره تمام اصول و شاخصهای کلی طرح جامع مصوب تهران را از هم پاشید به طوری که ساخت و ساز تا ۷ طبقه در تمامی شهر تهران مجاز شناخته شد و افزایش سطح اشغال بنا در همکف و طبقات تا ۷۰ درصد و در نتیجه افزایش تراکم از ۲۸۰ درصد تا ۴۹۰ درصد و با میانگین ۳۸۵ درصد در حالت ۷ طبقه و افزایش تراکم متوسط تا ۳۱۵ درصد در حالت ۵ طبقه روشی معمول تلقی گردید. تأمین پارکینگ حداکثر به میزان ۸۰ درصد مورد نیاز واحداث طبقات اضافی با تصویب کمیسیون ماده ۵، امکان تغییر کاربری از مسکونی به اداری یا تجاری توسط شهرداریهای مناطق در تمامی نقاط در هر گذر و بر روی هر قطعه مجاز شمرده شد. از نتایج مصوبه ۲۶۹ می توان به ایجاد

کالبدی برای شهر جهت استقرار جمعیتی تا بیش از سه برابر جمعیت پیش‌بینی شده در طرح جامع برای تهران، یعنی حدود ۲۳ میلیون نفر در حالت صدور مجوز احداث تا ۷ طبقه و افزایش جمعیت تا حدود ۱۸ میلیون نفر در حالت صدور مجوز ۵ طبقه و همچنین به هم ریختن تمامی ضوابط و مقررات شهرسازی و اساس طرح جامع تهران از نظر کاربریها، تراکم، سطح اشغال و فضای باز، تعداد طبقات و نادیده گرفتن ظرفیتهای مجاز معابر و شبکه‌ها و تأسیسات زیربنایی شهر اشاره نمود.

آثار مخرب مصوبه معروف به ۲۶۹ به قدری سریع نمایان گشت که مراتب توسط دبیرخانه شورای عالی معماری و شهرسازی به مراجع ذیربط اعلام گردید و بعضی از اعضای شورای مذکور نتایج خطرناک مصوبه را گوشزد نمودند. بدین ترتیب تا پایان دهه ۷۰ بارها تلاش شد تا با وضع مقررات و مصوبات جدید نسبت به بلااثر کردن مصوبه ۲۶۹ اقدام شود و با تدوین ضوابط بلندمرتبه‌سازی در سال ۱۳۷۷ و مصوبه ۳۲۹ که این مصوبه اخیر در مقایسه با مصوبه ۲۶۹ دارای شاخصها و سیاستهای کلی

تعدیل یافته‌تری بود تا اندازه‌ای از بحران به وجود آمده جلوگیری شود. لیکن در اواخر دهه ۷۰ که شورای اسلامی شهر تهران نیز دوره اول خود را تجربه می‌کرد و علاوه بر شهرداری و وزارت مسکن و شهرسازی و شورای عالی معماری و شهرسازی کمیسیون ماده ۵ به جمع مدیریت کلان شهر تهران اضافه شده بود، با

بعضی موضع‌گیریهای مبهم و غیرکارشناسانه و با تحلیلهای سیاسی و بدون توجه به اختیارات قانونی خود در ایجاد هرج و مرج بیشتر و رد و اصلاح و تصویب بعضی ضوابط غیرمسئولانه و غیرمنطقی نقش خود را بازی می‌کرد.

اعمال مصوبات ۲۶۹ و ۳۲۹ به صدور مجوز ساختمانی بیش از ۲۰ میلیون متر مربع زیربنای مازاد بر تراکم طرحهای مصوب در تهران منجر شده است. این به معنی ایجاد ظرفیت جمعیت‌پذیری بالای ۸۰۰ هزار نفر مازاد بر جمعیت پیش‌بینی شده در طرح جامع تهران است. از سوی دیگر مجموع درآمد حاصل از فروش تراکم در دهه ۷۰ حدود ۵۴/۳ درصد درآمد شهرداری از محل عوارض صدور پروانه بوده است. به عبارت دیگر صدور ۲۰۰۰۰ پروانه ساختمانی در سال ۱۳۸۰ بدان معنی است که بالغ بر نیمی از درآمد شهرداری محصول کمتر از ۵۰ درصد املاک شهری می‌باشد. پدیده بحران‌زای این درآمد اثر بی‌سابقه‌ای در بودجه شهرداری تهران داشته و آن را از ۷۷۳ میلیارد ریال در سال ۱۳۶۸ به ۴۶۰۰ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۰ افزایش داده است.

تصویب مصوبه‌های ۲۶۹ و ۳۲۹ به قانونی شدن اقدامات خلاف چند سال پیش از آن و اشاعه فروش تراکم به صورت بخشنامه‌ای در کل محدوده تهران بزرگ منجر شد. مجموع زیربنای احداثی مازاد بر تراکم مناطق ۲۰ گانه شهرداری از مهر ۷۶ تا پایان اسفند ۱۳۷۹ (ناشی از مصوبه ۲۶۹) نزدیک به ۹/۲ میلیون متر مربع



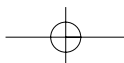
۹۴

(۳۸٪ کل زیربنای احداثی) و تنها در سال ۱۳۸۰ (ناشی از مصوبه ۳۲۹) بالغ بر ۵/۷ میلیون مترمربع (۴۷٪ کل زیربنای احداثی) بود. افزایش اضافه تراکم مذکور در مناطق مختلف کلان شهر، نشان از اثرات بحران زای تصمیمات مقطعی (بدون اتکا به طرحها و برنامه‌های توسعه شهری) و بارگذاری پیش بینی نشده و تصادفی بر بخشهایی از مناطق تهران بزرگ و رکود و فرسودگی در مناطق دیگر می باشد.

آثار ساخت وسازهای بی رویه در تهران باعث افزایش سریع جمعیت در این شهر شده است. البته رشد و توسعه یک شهر به لحاظ کمی به خودی خود پدیده نامطلوبی نیست. زیرا امروزه شهرسازان بر این عقیده اند که نمی توان اندازه دقیقی را برای یک شهر تعریف کرد، بلکه اعتقاد بر این است که یک شهر تا آن اندازه باید بزرگ شود که بتوان آن را اداره کرد (AS BIG AS YOU MANAGE IT) به عبارت دیگر یک شهر هر قدر بزرگ باشد چنانچه بتوان متناسب با وسعت و جمعیت شهر سایر امکانات مورد نیاز یک شهر برای زندگی ساکنان آن شهر تأمین کرد، شهر بدون مشکل به زندگی خود ادامه خواهد داد. توسعه شهر و رشد جمعیت آن باید بارشد امکانات رفاهی، تأسیسات زیربنایی، شبکه های حمل و نقل، فضای سبز و پارکها و جنگلهای مصنوعی و طبیعی، فضاهای خدماتی، آب و برق و گاز و تلفن و سایر امکانات همراه باشد، لیکن آنچه که در شهرهای کوچک و بزرگ باعث ایجاد مشکلات زندگی و بحران و

کاهش کیفیت زندگی می گردد این است که اگر نرخ رشد جمعیت به قدری بالا باشد که اداره کنندگان یک شهر نتوانند با همان سرعت امکانات زندگی را برای ساکنان آن تأمین نمایند، کیفیت زندگی به تدریج کاهش خواهد یافت، زیرا بسیاری از امکانات شهری به سرعت تأمین نیستند. تأمین آب شرب مورد نیاز یک شهر و توسعه آن امری نیست که به سرعت امکان پذیر باشد. منابع تأمین آب برای یک شهر ممکن است محدود و به قدر معینی باشد. در بعضی موارد انتقال آب از منابع دوردست برای یک شهر ممکن است مستلزم هزینه های گزافی باشد که تأمین منابع مالی آن برای مدیران و شهروندان مقرون به صرفه و صلاح نباشد. همچنین توسعه معابر و شبکه های حمل و نقل درون شهری در بافتهای قدیمی و افزایش طول شبکه راههای جدید و اتوبانها و احداث تقاطعهای غیر هم سطح نیاز به زمان معقول و منطقی دارد، بنابراین اگر بزرگی و کوچکی یک شهر تأثیری در کیفیت زندگی مردم نداشته باشد ولی با قاطعیت می توان گفت که رشد سریع جمعیت یک شهر باعث کاهش کیفیت زندگی در آن می گردد.

بر اساس مطالعاتی که چند سال پیش کمیته بحران جمعیت (POPULATION CRISIS COMMITTEE) که یک مؤسسه پژوهش مستقل می باشد و محل استقرار آن در واشنگتن است با همکاری ۲۰۰ نفر کارشناس در ۱۰۰ شهر بزرگ جهان که بیش از ۲ میلیون نفر جمعیت داشته



شهر مورد مطالعه در ردیف ۸۲ قبل از مکزیکوسیتی واقع شده است. البته مطالعات انجام شده مربوط به حدود ده سال قبل بوده و ممکن است در حال حاضر وضعیت کمی بهتر شده باشد.

۶- حمل و نقل و ترافیک به عنوان یکی از شاخصهای عمده کیفیت زندگی در شهر

تهران

در طول تاریخ شهرنشینی، شهرها همواره تحت تأثیر روشهای رایج جابه جایی عصر خود بوده اند. تا قبل از انقلاب صنعتی الگوهای شهری انعکاسی از مشکلات جابه جایی انسان و کالا است. شهرهای آن دوره کوچک و در عین حال فشرده و متراکم بودند. یکی از دلایل فشرده گی و تراکم شهرها عامل «پیاده روی» به عنوان الگوی جابجایی بوده است. با وجود اینکه در طول قرنهای بر وسعت این شهرها به میزان زیادی افزوده شد، تراکم جمعیتی جز در شرایط بحران در محدوده معینی ثابت ماند، به طوری که در شهرهای اروپایی تراکم جمعیتی بخشهای ساخته شده از دوران روم باستان تا اوایل قرن نوزدهم ۸۰۰۰ تا ۱۶۰۰۰ نفر در کیلومتر مربع باقی ماند و تا اواخر قرن نوزدهم «پیاده روی» حتی در شهرهای صنعتی و غرب، گونه غالب جابه جایی شهری بوده است. ظهور نیروی مکانیکی در حمل و نقل و به تدریج همراه با تولید گونه های مختلف وسایل حمل و نقل اعم از ریلی و غیره و با بالا رفتن سرعت

در ۴۵ کشور جهان انجام داده است، برای سنجش کیفیت زندگی در آنها ده شاخص کلیدی تعریف کرده و براساس آن شهرهای مورد مطالعه را به چهار دسته تقسیم نموده است. یکی از شاخصهای کلیدی ترافیک و حمل و نقل درون شهری است. چهار گروه شهرهایی که از لحاظ سطح زندگی دسته بندی شده اند عبارت اند از:

الف- شهرهای عالی که امتیازهایی بین ۱۰۰ تا ۷۵ داشتند؛

ب- شهرهای خوب که امتیازهایی بین ۷۴ تا ۶۰ داشتند؛

ج- شهرهای متوسط که امتیازهایی بین ۵۹ تا ۴۵ داشتند؛

د- شهرهای پایین که امتیازهایی کمتر از ۴۴ داشتند.

آنچه از نتیجه مطالعات مذکور و گروه بندیهای انجام شده در بین ۱۰۰ شهر مورد مطالعه جالب توجه است این که متوسط نرخ رشد سالانه جمعیت در گروه شهرهای عالی کمتر از یک درصد برای شهرهای خوب ۷۲۷ درصد، برای شهرهای متوسط ۲/۶۲ درصد و برای گروه شهرهای پایین ۳/۲۴ درصد می باشد، هر چند که نرخ رشد سالانه جمعیت به عنوان یکی از شاخصهای ده گانه انتخاب نشده بلکه به عنوان وجه مشترک کشورهای هر گروه کشف شده است. متأسفانه شهر تهران با نرخ رشد متوسط سالانه جمعیت ۴/۶۷ درصد جز گروه کشورهای پایین قرار گرفته و در بین ۱۰۰



۹۶

آنها در اثر بهبود تکنولوژی ساخت و تولید شهرها به سرعت توسعه فیزیکی یافتند. امروزه در شهرهای بزرگ شبکه راهها مانند شریانهای حیاتی شهر در تمام نقاط آن گسترش یافته و روزانه هزارها بلکه چند میلیون وسیله نقلیه اعم از سواری، مینی بوس، اتوبوس، تراموا، قطار شهری و غیره رابر روی خود حرکت می دهد.

آنچه در این مبحث در خصوص ترافیک مورد نظر است روش متداول محاسبه سیستم حمل و نقل یعنی نسبت جمعیت به خودرو نیست بلکه عاملی که ترافیک را به عنوان یکی از شاخصهای عمده کیفیت زندگی در شهر قلمداد می کند، سرعت متوسط حرکت خودرو در سطح شهر می باشد که رابطه نزدیک با امکانات ترافیکی شهر و فرهنگ عمومی و فرهنگ رانندگی دارد. خدمات حمل و نقل درون شهری شهرهای کوچک را می توان با سیستمهای ساده تأمین کرد اما هر چه شهر بزرگ تر و پرجمعیت تر باشد، فاصله ها دورتر و نیاز به جابه جایی مفصل تر و پیچیده تر می گردد.

همچنین در شهرهای بزرگ فاصله با طول متوسط سفرها نیز اجباراً افزایش می یابد و در نتیجه عملاً سرعت متوسط حرکت کاهش می یابد. معمولاً یکی از روشهای سنجش سرعت متوسط خودروها برای فاصله بین فرودگاه و مرکز تجاری شهر می باشد. کارشناسان با تعداد زیادی اندازه گیری، زمان سفرها در این فاصله را در مواقع ازدحام، غالباً در ساعات

صبح (قبل از ظهر) سرعت متوسط یا (کنش) خودروها در شهرها را می سنجند. بدین ترتیب شهرهایی که سرعت متوسط حرکت خودروها در ساعات ازدحام ۳۹ مایل (۶۲ کیلومتر) یا بیشتر بوده بالاترین شاخص و در شهرهایی که این سرعت کمتر از ۱۱ مایل (۱۷ کیلومتر) در ساعت بوده پایین ترین شاخص را دریافت می نمایند. براساس بررسیهای کمیته بحران جمعیت (COMMITTEE POPULATION CRISIS) که در حدود ده سال پیش به عمل آمده شهر تهران با سرعت متوسط ۱۲ کیلومتر (۷/۵ مایل) در ساعت جزء پرتراکم ترین شهرها که دارای ترافیک بسیار پیچیده ای می باشد به شمار می رود.

۷- عوامل شهری مرتبط با شهرداری مؤثر در مشکل ترافیک شهر تهران

عوامل مؤثر در مشکل ترافیک شهر تهران را از یک جهت می توان به شرح زیر دسته بندی کرد:

الف- دسته اول، عوامل غیر مرتبط با شهرداری

شامل:

- ۱- افزایش سریع تعداد اتومبیلهای سواری شخصی؛
- ۲- ضعف فرهنگ رانندگی و حرمت قانون و مقررات؛
- ۳- عدم کنترل و نظارت کافی بر رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی.

دسته اول عواملی هستند که به طور مستقیم ارتباط چندانی با عملکرد شهرداری ندارد و در



این بحث به آن پرداخته نمی‌شود، اگرچه بعضی از همین عوامل به سایر عوامل دسته دوم بی‌ارتباط نیستند؛ برای مثال می‌توان افزایش تعداد اتومبیل‌های سواری شخصی را تا اندازه‌ای نتیجه کمبود و عدم کارایی سیستم حمل و نقل عمومی به حساب آورد، یا کمبود پارکینگ‌های عمومی و محل پارک مناسب در اطراف مراکز اداری، تجاری و خدماتی باعث می‌شود که مراجعه‌کنندگان به این مراکز در محلهای غیر مجاز اتومبیل خود را پارک نمایند.

ب- دسته دوم، عوامل مرتبط با شهرداری؛ شامل:

۱- کمبود و عدم کارایی سیستم حمل و نقل عمومی

سیستم حمل و نقل عمومی در تهران شامل ناوگان اتوبوسرانی، قطار شهری، تاکسی و مینی‌بوس می‌باشد. هم‌زمان با رشد سریع جمعیت در تهران سیستم مذکور رشد و توسعه مناسب پیدا نکرده به طوری که دسترسی عموم به وسایل حمل و نقل عمومی روز بروز مشکل‌تر می‌گردد. تعداد ناوگان اتوبوسرانی برابر ۴۶۲۴ دستگاه بوده که در مجموع طول خطوط اتوبوسرانی بالغ بر ۲۴۱۸ کیلومتر می‌باشد و متوسط طول هر خط برابر با ۹ کیلومتر است. با توجه به اینکه قطار شهری به علت عدم تکمیل شبکه خطوط و محدودیت تجهیزات حمل مسافر نقش عمده‌ای را در جابجایی مسافر نسبت به ناوگان اتوبوسرانی

۲- نارسایی شبکه معابر اصلی

براساس آمار سال ۱۳۸۲ طول تقریبی شبکه معابر اصلی شهر تهران شامل تندراها و بزرگ راههای شهری ۳۳۰ کیلومتر، معابر شریانی درجه یک ۴۰۰ کیلومتر، معابر شریانی درجه دو ۴۰۰ کیلومتر و معابر جمع‌کننده و محلی ۱۲۰۰ کیلومتر می‌باشد. با توجه به وسعت شهر تهران به ازای هر کیلومتر مربع حدود کمتر از ۴۰۰ متر طول تندرا و بزرگراه وجود دارد و این میزان در مقایسه با شهرهای بزرگ دنیا (متروپولیتن) نسبت بسیار پایینی است و این در حالی است که اغلب بزرگراههای درون شهری به صورت ناتمام در دست بهره‌برداری بوده و به علت عدم اجرای کامل طرح هر بزرگراه و عدم اتصال به سایر بزرگراهها هر کدام به صورت منفک از دیگری عمل می‌کند و برای انتقال از یک بزرگراه به بزرگراه دیگر معابر شریانی درجه یک و درجه دو مورد استفاده قرار می‌گیرند که همین امر باعث ایجاد گره‌های ترافیکی حاد در ابتدا یا انتهای بزرگراهها می‌گردد. معابر

شیرانی درجه یک و درجه دو نیز به نسبت

وسعت شهر تهران بسیار کمتر از میزان استاندارد می باشد.

۳- معایب هندسی معابر تقاطعها و گره ها

علاوه بر نارسایی شبکه اصلی هر یک از معابر نیز به تنهایی در بعضی موارد دارای معایب هندسی هستند. بعضی از بزرگراهها و یا معابر شیرانی درجه یک و دو در طول مسیر خود با موانعی روبرو می شوند که باعث می گردد عرض مسیر تنگ شود و این امر باعث ایجاد تراکم در بعضی از قسمتهای مسیر می گردد. همچنین و رودیها و خروجیهای بزرگراهها به دلیل اشکالات هندسی در اغلب موارد تبدیل به گره های پیچیده ترافیکی می گردند. در معابر شیرانی درجه یک و درجه دو نیز به علت تعدد تقاطعها و کوتاه بودن فاصله بین دو تقاطع غالباً به تشدید ترافیکی می انجامد. در بسیاری از موارد راه بندان در یک تقاطع باعث بروز راه بندان در تقاطعهای دیگر نیز که در فاصله کمی قرار دارند می گردد.

در این خصوص شهرداری تهران در یک سال گذشته با استفاده از معاونت حمل و نقل و ترافیک اقدام به حذف تعداد زیادی از این تقاطعها و ایجاد دوربرگردانها نموده که در تسهیل ترافیک کاملاً مؤثر بوده است. به طور مثال می توان به حذف تقاطعهای بزرگراه رسالت و سهولت عبور و مرور در این بزرگراه یا حذف تقاطع خیابان باقرخان با بزرگراه چمران و رفع مشکل ترافیکی در این تقاطع

اشاره کرد.

۴- کمبود پارکینگهای عمومی

یکی از مشکلات عمده ترافیکی شهر تهران که تقریباً شهرداری تهران در تمام ادوار نسبت به آن بی توجه بوده کمبود پارکینگهای عمومی به خصوص در مرکز شهر و در اطراف واحدهای اداری و تجاری مستقر در مناطق مرکزی شهر می باشد. در حال حاضر در مناطق مختلف شهر تهران ۳۴۲ پارکینگ کوچک و بزرگ وجود دارد که مجموع ظرفیت پارکینگها ۲۲۳۳۰ خودرو بوده در حالی که تقاضای پارک برای وسایط نقلیه به تعداد ۶۱۶۰۰۰ خودرو می باشد. ضمناً تعداد ۱۷ پارکینگ تحت مالکیت سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران بوده که در حال حاضر ۱۰ پارکینگ آن فعال و بقیه غیرفعال یا در حال احداث به صورت طبقاتی می باشد که ظرفیت کل آنها حدود ۲۲۳۰ وسیله نقلیه است. با توجه به آمار فوق بازای هر ۲۷ تقاضا برای پارک فقط یک ظرفیت پارکینگ وجود دارد. به عبارت دیگر از هر ۲۷ خودرو، یک خودرو موفق به پارک اتومبیل در پارکینگ شده و ۲۶ خودرو دیگر در خیابانها و در محلهای مجاز و غیرمجاز پارک می نمایند و همین امر موجب کُندی ترافیک و عدم کشش معابر شیرانی می گردد.

۵- فقدان تجهیزات مدرن اطلاع رسانی و کنترل

ترافیکی

افزایش تعداد سفرهای درون شهری در اثر عوامل متعدد نظیر رشد سریع جمعیت، افزایش

تعداد خودروها، گسترش شهر و بسیاری از مسائل دیگر سبب به وجود آمدن مشکلات حمل و نقل شده که در شهرهای بزرگ تنها از طریق روشهای سنتی و قدیمی قابل حل نمی‌باشد. امروزه نقش ارتباطات و فناوری اطلاعات در کلیه فعالیتهای فردی و اجتماعی بسیار مهم و ضروری است. امکانات سریع مخابراتی قادر است با جایگزین کردن ارتباطات به جای تردد و جابجایی بسیاری از سفرهای درون شهری را حذف کند و از بسیاری اتلاف وقتها، هزینه های اقتصادی، اجتماعی و روانی جلوگیری کند و کاهش معضل ترافیک را به همراه داشته باشد. تحقیقات نشان داده است که استفاده از ارتباطات می تواند حداقل جایگزین ده تا بیست درصد از سفرهای شهری شامل سفرهای شغلی، مراجعه به ادارات و سفرهای آموزشی گردد. سیستمهای کنترل هوشمند در بهبود ترافیک شهر امروزه مورد تردید هیچ کس نیست. هم اکنون در سراسر دنیا استفاده از سیستم کنترل هوشمند چراغهای راهنمایی به عنوان ابزاری جهت کاهش میزان تأخیر در شبکه راههای شهری مطرح است و اکنون در بیش از ۶۵ کلان شهر مهم جهان حدود ۱۲۱۰۰ تقاطع را تحت پوشش دارد. تابلوهای متغیر خبری نیز از دیگر امکانات و تجهیزات مدرن کنترل ترافیکی هستند که امکان نمایش پیغامهای مختلف در زمانهای متعدد و نیز با توجه به شرایط مختلف را دارا هستند و می توان پیغامهای

خاص مثلاً بسته بودن مسیر، سنگین بودن ترافیک، مسیرهای جایگزین را از طریق مرکز ارسال کرد تا در نقاط مختلف شهر در معرض دید قرار گیرند. امروزه سیستمهای دیگری نظیر سیستم نظارت تلویزیونی زنده ترافیک، ارتباط سیستماتیک بین دستگاهها و نهادهای مختلف خدمت رسانی توسط شبکه های متعدد بی سیم و تلفنهای HOT LINE، چراغهای راهنمایی هوشمند در تقاطعها و بالاخره استفاده از سیستم بانکهای اطلاعات جغرافیایی (GIS) نیز می توانند به شهرداری تهران در رفع مشکل ترافیک کمک نمایند. البته شهرداری تهران در سالهای اخیر اقدام به به کارگیری بعضی از این سیستمها نموده که توسعه آنها می تواند مؤثر باشد.

منابع

- ۱- مرکز آمار ایران، سالنامه آماری کشور، ۱۳۸۰.
- ۲- وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت امور مسکن، دفتر برنامه ریزی امور مسکن.
- ۳- اطلس تهران ۷۷، گیتاشناسی.
- ۴- طرح جامع شهر تهران مصوب سال ۱۳۴۹.
- ۵- طرح جامع جدید شهر تهران مصوب سال ۱۳۷۰.
- ۶- کمیسیون ماده ۵ شهرداری تهران، مصوبه شماره ۲۶۹ و مصوبه شماره ۳۲۹.
- ۷- فصلنامه مسکن و انقلاب، شماره های ۷۵ و ۷۶، بنیاد مسکن انقلاب اسلامی.
- ۸- شهرداری تهران، معاونت حمل و نقل و ترافیک.
- ۹- فصلنامه فنی، اجتماعی شهر، شماره ۲۴، زمستان ۱۳۸۱.
- ۱۰- ماهنامه صنعت حمل و نقل، شماره ۲۳۶، تیر ۱۳۸۳.