

طرح جامع فرمانفرمائیان

می گوید



اشاره:

اولین طرح جامع تهران در سال ۱۳۴۵ از سوی سازمان برنامه و بودجه آن روزگار به شرط داشتن همکار خارجی به شرکت مهندسان مشاور " عبدالعزیز فرمانفرمائیان و همکاران " ارجاع شد و در سال ۱۳۴۷ با داشتن افق ۲۵ ساله تصویب و در سال ۱۳۴۹ ابلاغ شد.

هر چند که بعد از انقلاب، پایبندی به این طرح سستی گرفت ولی بدلیل عدم مقبولیت نسبی طرح جایگزین آن (طرح حفظ و ساماندهی تهران- آتک) از سوی دستگاه اجرایی شهرداری، طرح جامع فرمانفرمائیان اهمیت نسبی خود را چه از لحاظ راهکارها و پیشنهادهای ارائه شده برای رشد و توسعه شهر و چه از لحاظ رویکرد به مسئله برنامه ریزی و جایگاه آن در اسناد مصوب شهری از دست نداد.

این طرح در مقاطع مختلف و از سوی نهادها و دست اندرکاران گوناگون مسائل شهری نقد و بررسی شده است ولی تا به حال نظرتیبه کنندگان خود طرح را شاهد نبوده ایم. فرصتی پیش آمد تا با آقای فرمانفرمائیان در پاریس و از طریق ایشان با آقای غفاری (مدیر عامل کنسرسیوم فرمانفرمایان- گروئن) در لوس آنجلس تماس داشته باشیم و نظرات آنان را جویا شویم. نظراتی که خواندنی و در بعضی موارد روشنگر است و البته می تواند خود مورد نقد و بررسی قرار گیرد.

!

شدم، که از طرف مؤسسه آمریکایی ویکتور گروئن به تهران اعزام شده بود.

جالب اینجاست که ماموریت آقای مهندس غفاری در ایران دقیقاً همین بود که تلاش کند در یکی از طرح های جامع این کشور، بخشی از کارها را برای مؤسسه خود بدست بیاورد.

از آنجا که سازمان برنامه و بودجه، مسئولیت تعیین یک مؤسسه خارجی تخصصی برای همکاری در تهیه طرح جامع تهران را به خود من واگذار کرده بود، و من هم آقای مهندس غفاری را در پی چندین جلسه دیدار و تبادل نظر، بسیار آگاه و با صلاحیت تشخیص داده بودم، مؤسسه ویکتور گروئن را از اینرو، برای همکاری با خود در تهیه و تدوین طرح جامع تهران برگزیدم. بعد، خود ویکتور گروئن به تهران آمد و با یکدیگر قرارداد بستیم. سپس با هم؛ شرح کامل خدمات را بصورت مفصل در کتابچه ای متوسط، تدوین؛ و همراه با پیشنهاد قیمت، ومدت زمانی بین ۲ تا ۳ سال ارائه نمودیم. اگر درست یادم باشد، کل حق الزحمه پروژه طرح جامع تهران؛ چیزی در حدود دو میلیون تومان بود که بر مبنای تعداد ساعات کاری که برای مهندسی ما می برد، محاسبه کرده بودیم.

□ جناب آقای مهندس فرمانفرمائیان، ضمن ابراز تشکر از این که در این مصاحبه درباره طرح جامع تهران شرکت می کنید ممکن است پیش از هر چیزی بفرمایید انتخاب مؤسسه آقای ویکتور گروئن به عنوان همکار شما برای تهیه طرح جامع تهران چگونه صورت گرفت؟

قبل از آغاز مصاحبه، میل دارم که اگر اجازه بدهید از مسئولین مرکز اطلاعات جغرافیایی شهر تهران، بخصوص از آقای شهريار زرین که این گفتگو را ترتیب داده اند، تشکر نمایم. و اما درباره ی چگونگی انتخاب مؤسسه ویکتور گروئن بعنوان همکار دفتر من برای تهیه طرح جامع تهران، تا آنجا که حافظه ام اجازه می دهد، این حسن انتخاب، کاملاً برحسب اتفاق روزگار صورت گرفت. بدین معنا که در سال ۱۹۶۶، درست در زمانی که جناب آقای مهندس اصفیا، مدیر حقیقتاً " برجسته سازمان برنامه و بودجه، برای تدوین طرح جامع ۲۵ ساله پایتخت به من رجوع کرد، وی تأکید نمود که شرط این کار؛ همکاری با یک مؤسسه تخصصی و با تجربه خارجی است، من تصادفاً با یک مهندس متین و شایسته ایرانی مقیم آمریکا، به نام فریدون غفاری آشنا

دولت را ماهانه، برحسب موجودی، تصویب می‌کرد. اما بعد از سقوط دولت دکتر مصدق، و تغییر تدریجی اوضاع سیاسی و اقتصادی ایران بر اثر تشکیل کنسرسیوم و از سرگیری درآمدهای نفتی، سازمان برنامه و بودجه نیز رفته رفته شروع به فعالیت کرد.

اما در عین حال، با آغاز ریاست ابوالحسن خان ابتهاج بود که سازمان برنامه و بودجه، ایفای رسالت واقعی خود را، که طرح ریزی و نظارت بر توسعه و عمران مملکت بود، به تدریج آغاز کرد. و انصافاً باید که شیوه کار، قاطعیت و صلاحیت ابوالحسن ابتهاج را باید بعنوان یک پدیده نادر تلقی نمود.

هم او، و هم معاون او در رأس سازمان برنامه و بودجه، یعنی آقای مهندس اصفیا؛ دو مدیر استثنایی بودند و من متأسفم که قدر این دوشخصیت برجسته در ساختن ایران، آن طور که باید، شناخته نشده است.

□ یعنی زمانی که سازمان برنامه به شما مراجعه کرد برای طرح جامع تهران، یک سازمانی بود که هم از خودش بودجه داشت و هم اختیارات؟

بله، سازمان برنامه از بودجه و اختیارات نسبتاً وسیعی برخوردار بود. آقای ابوالحسن خان ابتهاج، که خودش کارشناس بانکی بود، و پیش از آن، ریاست بانک رهنی و بعد بانک ملی ایران، و سپس پست بسیار مهمی را در آمریکا در بانک جهانی برعهده داشت، به امور مالی و بانکی سازمان برنامه و بودجه سرو سامان داد. مثلاً برای لوله کشی و آسفالت شهرها، بخصوص اگر شهرداری‌های متوسط و کوچکی در میان بودند، نصف هزینه‌ها را بوسیله سازمان برنامه تأمین می‌کرد و نیمه دیگر را برعهده خود این شهرداری‌ها واگذار می‌نمود.

ابتهاج، در آغاز امر؛ به منظور پیشبرد کار و استفاده از تجربه غربی‌ها؛ شماری از برجسته‌ترین مهندسين آمريكايي را به ايران آورد تا هرچه سريع‌تر مهندسين داخلي، از متد كار و تخصص و تجربه كاري آنان بهره مند گردند و تدریجاً کلیه کارها را در دست خود بگیرند.

از جمله نمونه‌های کار این مهندسين خارجي، مي‌توان از طرح عظيم كارون و توسعه جنوب ياد نمود. اين اقدام هوشمندانه ابوالحسن ابتهاج باعث شد که کیفیت کارها هم فوق العاده پیشرفت کند و به سبک آمريكايي‌ها کارها را انجام دهيم. زیرا گفتنی است که برخلاف اروپايي‌ها، که یک آرشیتکت فقط کار طراحی و قسمت معماری را انجام می‌دهد؛ مؤسسات معماری آمريكايي، مسئولیت تمامی پروژه را برعهده می‌گیرند.

به نوبه خود، این تجربیات به من اجازه داد که ارزش و کیفیتی، برخوردار شوم و به همین دلیل هم کم کم کارهای بزرگتری به من



حال ممکن است این سؤال هم مطرح بشود که براساس چه ضابطه‌ای طرح جامع تهران را اصولاً به دفتر من محول کردند. پاسخ این است که سازمان برنامه و بودجه، فهرست درجه بندی شده‌ای بر مبنای توانایی‌های فنی و تجربه و کیفیت، از دفاتر مهندسين مشاور در اختیار داشت، برای انجام هرکار خاصی، رأساً یکی از این مؤسسات را انتخاب می‌نمود و کار را به آنها واگذار می‌کرد. طبعاً در مقابل نیز، از آنها پاسخگویی و مسئولیت می‌خواست.

برای صرفاً اطلاع، یادآوری می‌کنم که دفتر من، یعنی «عبدالعزیز فرمانفرمائی و همکاران» به سبب تجربه و گسترده گی کارش، در راس این فهرست قرار داشت. توضیحا عرض می‌کنم که دفتر ما، بیش از چهارصد مهندس ایرانی و خارجی در استخدام خود داشت، که حدود ۱۵۰ نفر از آنان در شعبه ما در آتن (پایتخت یونان) مشغول به کار بودند. این که چرا مجبور شدیم بخشی از کار خود را به خارج از ایران انتقال دهیم، داستان دیگری است که انشاءالله در فرصتی دیگر توضیح خواهم داد.

□ به سازمان برنامه اشاره فرمودید؛ ممکن است بپرسم تشکيلات و جایگاه سازمان برنامه در آن زمان چگونه بود؟ چگونه تصمیم گیری می‌شد؟ نقش سازمان برنامه چه بود؟

اگر درست خاطر م باشد، سازمان برنامه و بودجه برای اولین بار در سال ۱۳۲۶ تأسیس شد. گمان می‌کنم که اولین رئیس این سازمان، مشرف الدوله نفیسی بود. سپس دکتر نخعی و بعد از او مهندس خان احمد زنگنه ریاست سازمان برنامه را برعهده داشتند. اما واقعیت امر این است که تا اواخر دهه‌ی پنجاه میلادی، چون پول و بودجه‌ی قابل توجهی در مملکت وجود نداشت، این سازمان هم کار زیادی انجام نداد. باید در نظر داشت که در آن دوران، خزانه کشور آنقدر تهی بود که مجلس شورای ملی، بودجه



نقشه کاربری های اراضی در طرح جامع تهران

تراکم جمعیت، تفاوت شمار جمعیت در روز و در شب، یا فرضاً جزئیات و کمیت حرکت جمعیت از برخی حومه‌ها به طرف مرکز شهر، و از مرکز به طرف حومه‌ها و غیره ! البته همکار ما، یعنی مؤسسه آمریکایی ویکتور گروئن، درمقر خود؛ لس آنجلس، دارای شعبه‌ی ویژه‌ای بود که تخصصش در سیستم حمل و نقل و ترافیک بود و ما از مطالعات این شعبه نیز در ازای پرداخت مبالغی بعنوان خرید ساعات وقت کاری کارشناسان استفاده می‌کردیم .

□ فرایند نظارت و تصویب این طرح چگونه بود و چگونه تصویب می‌شد؟

سازمان برنامه و بودجه، "وزارت آبادانی و مسکن" را بعنوان مجری طرح جامع تهران برای ما معین نمود. اصولاً تعیین یک مجری برای هر طرح خاص را؛ آقای ابوالحسن ابتهج در سازمان برنامه مقرر کرده بود. مجری طرح، مسئول بود که از آغاز تا پایان کار، روند پیشرفت طرح مهندسین مشاور را همراهی کند و چنانچه مشکلاتی بوجود آمد، آن را برطرف سازد و خلاصه طرح را به نتیجه نهایی و اجرا برساند. ولی وزارت آبادانی و مسکن در این بین تنها نبود. نتایج طرح، به تدریج و در کمیسیون‌های مختلف با حضور وزرای مختلف بررسی و تصویب می‌شد.

ارجاع شد، که احداث رآکتور اتمی دانشگاه تهران، آزمایشگاه‌های دانشکده کشاورزی و ساختمان شرکت نفت از آن جمله بود .

□ مؤسسات خارجی تدریجاً رفتند؟

بله، اکثرشان رفتند. اما برای بعضی کارهای خیلی تخصصی، برخی از مؤسسات خارجی، مثل مؤسسه کامساکس، که از دوران رضا شاه در ایران سابقه داشتند، باقی ماندند، منتهی به شرط داشتن شریک ایرانی .

□ آقای مهندس، آیا سازمان برنامه؛ پیش شرط‌ها، پیش نرخ‌ها و رئوس کارهایی را برای شما در تهیه طرح جامع تعیین کرد، یا همه چیز را در اختیار شما قرارداد؟

در آن کتابچه‌ای که اشاره کردم، شرح کامل وظائف ما مشخص شده بود . ضمن آن که معین نموده بودیم که نهادهای مختلف دولتی چه کمک هایی را باید به ما برای تهیه طرح جامع ارائه دهند . مثلاً، ما که خودمان نمی‌توانستیم در پایتخت، سرشماری انجام دهیم . یا این که آمار بدست آمده از نتایج سرشماری را تعبیر و بررسی کنیم. پس لازم بود که برای تهیه طرح جامع ۲۵ ساله تهران، دولت، پاره‌ای آمار و خدماتی از این دست را در اختیار مان قرار می‌داد . از جمله، در مورد منشاء و مقصد رفت و آمد جمعیت،



مجری ما، یعنی وزارت آبادانی و مسکن؛ به دلایلی که خارج از حیطه‌ی قدرت و اختیارات او بود، نتوانست هیچ کدام از موانع عظیمی را که در راستای طرح جامع ۲۵ ساله تهران با آن برخورد نمودیم، برطرف کند. درحقیقت؛ نه تنها وزارت آبادانی و مسکن، بلکه هیچ دستگاه دولتی و نهاد دیگری نیز از قدرت و اختیارات لازم برای رفع موانع عظیمی که بر سر راه تحقق طرح‌های جامع وجود داشت برخوردار نبوده است و علت این ناتوانی هم ناشی از مغایرت کامل واقعیت‌های حاکم و نفس چنین برنامه ریزی‌های علمی و متدیک بود. به کلام دیگر، میان شرایط واقعی و قوانین و سنت‌های جا افتاده، و هرگونه طرح شهرسازی مدرن، تضاد ریشه‌ای عمیق وجود داشت که به هیچ وجه قابل همزیستی با یکدیگر نبود.

تسهیلات رفت و آمد، مراکز تجاری و غیره پیش بینی شده بود. خب، لازمی تحقق یافتن چنین برنامه ریزی این است که وزارت آبادانی و مسکن بعنوان مجری "طرح جامع تهران" اختیارات قانونی داشته باشد که در ازای پرداخت بهای زمین‌ها، ازمالکین خصوصی خلع ید نماید، ضمن آنکه از بنیه‌ی مالی کافی برای پرداخت مبالغ لازم، برخوردار باشد.

متأسفانه، چنین بودجه و اختیاراتی را وزارت آبادانی و مسکن که هیچ، خود سازمان برنامه و حتی خود دولت هم نداشتند. بنابراین، در روی کاغذ، بله؛ اطراف جاده کرج تماماً به شیوه‌ی مدرن و علمی طرح ریزی گردید. اما چه فایده که واقعیت در عمل کاملاً چیز دیگری بود، و هیچ ارتباطی به طرح جامع نداشت.

□ مالکین مقاومت می‌کردند؟

بله، طبیعی هم هست شما حساب کنید، درست در هفته‌ها و ماه‌هایی که ما داشتیم «در روی کاغذ» طرح اطراف جاده کرج را تنظیم می‌کردیم، اربابان صنایع، درمحل، یکی پس از دیگری، برای خود کارخانه و انبار و تأسیسات می‌ساختند.

در کشورهای غربی، وقتی مسئولین تصمیم به تهیه طرح‌های شهرسازی می‌گیرند، بعنوان نخستین گام، کلیه عملیات سازندگی در منطقه مورد نظر را به حالت تعلیق درمی‌آورند و تا زمان تکمیل

□ ممکن است درباره این «تضاد» و مشکلات مذکور، بیشتر توضیح بدهید؟

بله، چشم! به نظرم، با آوردن یکی دو مثال واقعی، بطن این تضاد و مشکلات روشن بشود. مثلاً در طرح جامع تهران، ما برای زمین‌های دو طرف جاده کرج، برنامه ریزی مبسوط و طرح‌های خاصی را تدوین نمودیم که از جمله در آن، قسمت‌های مسکونی، مدارس مختلف، مراکز فرهنگی و ورزشی، نهادهای پژوهشی،

مسئولین پایتخت‌های بزرگی چون لندن و پاریس و دیگر شهرهای مهم جهان، یک نهاد فراگیر و تصمیم‌گیرنده، با اختیارات و خزانه مالی مستقل، بوجود بیاورند، و این نهاد یا سازمان را، مسئول عالی امورتهران بزرگ نمایند. درلندن، این نهاد، تحت عنوان به اصطلاح:

GREAT LONDON AUTHORITY، کلیه امور عالی طرح ریزی و شهرسازی پایتخت انگلستان را با اختیارات لازم و بودجه کافی، در دست دارد.

ما هم پیشنهاد کردیم که نهاد عالی و قدرتمندی، برخوردار از اختیارات قانونی لازم و بودجه‌ای کافی و مستقل، برای اجرای طرح جامع ۲۵ ساله تهران؛ تأسیس گردد که همی

و تصویب طرح جامع خود، و روشن شدن تکلیف نهایی آن منطقه، هیچ‌گونه اجازه ساختمان سازی صادر نمی‌کنند. از آن پس نیز، فقط براساس برنامه ریزی و معیارهای طرح جامع، اجازه ساختمان می‌دهند و لا غیر.

این حالت تعلیق در صدور جواز ساختمان را، به اصطلاح انگلیسی FREEZE می‌نامند. به عبارت دیگر، کلیه عملیات ساختمانی را برای مدتی متوقف می‌کنند تا طرح جامع به پایان برسد. ولی ما، درست در شرایطی که سرگرم تدوین طرح ریزی جاده کرج بودیم، خود مردم در آنجا به میل و سلیقه خود، صدها بنا احداث نمودند. توجه داشته باشید که آن بناها و کارخانجات، خلاف قوانین حاکم نبوده؛ بلکه تماما، با مجوز قانونی ساخته می‌شده است. اشکال کارهم ناشی از همین بود که قوانین حاکم، بکلی با قوانین و ضوابط مورد نیاز طرح‌های جامع، بیگانه بود.



البته شاید بهتر می‌بود که مقررات دقیق ساختمانی و معیارهای هماهنگی شهر در طرح جامع تهران پیش‌بینی می‌شد، ولی راستش، اکثر قریب باتفاق مردم، هرکاری که دلشان می‌خواست در ساختمانهایشان انجام می‌دادند و کاری با بقیه شهر نداشتند.

تصمیماتش در مورد تهران بزرگ (تهران - کرج - شمیرانات و شهری) بدون چون و چرا، لازم الاجرا تلقی شود. نهادی که از منابع پولی مستقل خود به منظور خرید زمین ازمالکین خصوصی، و از قدرت قانونی لازم برای اجرای طرح، درچارچوب صلاحیت‌هایش، کاملاً برخوردار باشد.

□ به غیر از مطالعات جمعیتی و ترافیک که فرمودید در خلال طرح جامع انجام شده بود آیا درباره‌ی زلزله یا مطالعات زیست محیطی هم درطرح جامع اقداماتی شده بود؟

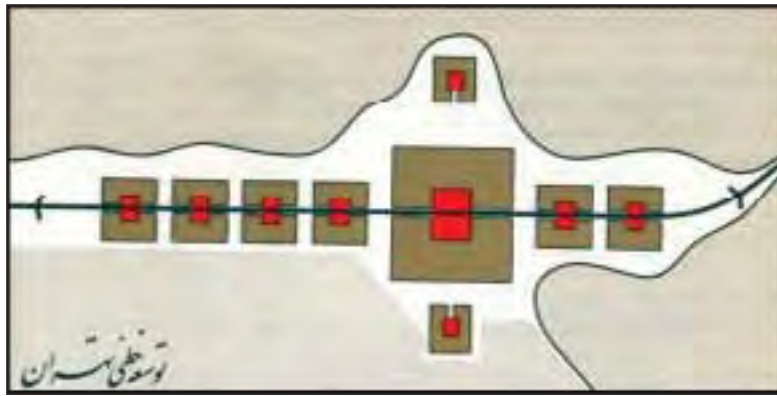
نه، ما درطرح جامع، به موضوع زلزله نپرداختیم. البته در فعالیت‌های ساختمانی خودم، همواره مسئول زلزله را پیش‌بینی می‌کردم و اتفاقاً شاخص‌های بالایی را هم در نظر می‌گرفتم،

همانگونه که قبلاً گفتم، بطور کلی، قوانین و واقعیت‌های حاکم، مغایر مقررات و معیارهای پیش‌بینی شده درطرح‌های جامع بود.

به همین دلیل هم، طرح جامع ۲۵ ساله تهران را اگر چه ما با همکاری مؤسسه ویکتور گروئن، به پایان رساندیم، اما طبیعی است که به جز پاره‌ای از بخش‌های آن که قابل پیاده کردن به شمار می‌رفت، مثل جاده‌ها و بزرگ‌راه‌های اصلی، که در دوران جمهوری اسلامی عیناً به اجرا گذاشته شد، بقیه برنامه ریزی‌های پیش‌بینی شده درطرح جامع تهران هرگز تحقق نیافت و مادام که درقوانین تجدید نظر نشود، هیچگاه نیز قابل اجرا نخواهد بود.

□ آیا خود شما، راه‌حل‌های خاصی را هم برای چگونگی برخورد با این معضل پیشنهاد نمودید؟

بله، ما به مقامات دولت وقت ایران توصیه نمودیم که همانند



شاخص شهر سان فرانسیسکو، یعنی ۵/۸ درجه ریشتر و در تمام ساختمان هایم، همین شاخص را بکار بردم. اما در طرح جامع، کاری به زلزله نداشتیم. البته کارشناسان گسل‌های تهران را شناسایی کرده‌اند. مثلاً می‌دانیم که در قلب عباس آباد یک گسل بزرگ وجود دارد.

□ درباره مطالعات منابع آب و محدوده‌ها می‌شود توضیح بدهید؟

ما محدوده‌ای معین نکردیم.

□ ولی اگر اشتباه نکنم محدوده‌هایی بود که می‌گفتند به آن آب و برق و تلفن خواهند رساند، ولی در بیرون از این محدوده‌ها، خیر!؟

نه، این طور نیست! بدین صورت بود که مثلاً وزارت آب و برق می‌گفت ما فعلاً از این محدوده فراتر نمی‌توانیم آب و برق مردم را تامین کنیم. یادتان باشد که هنوز سد لار ساخته نشده بود. سد لتیان ساخته نشده بود، فقط آب سد کرج بود و بس! یاد آوری می‌کنم که طرح جامع تهران، یک طرح ۲۵ ساله بود، و پیش بینی چگونگی تامین آب و برق مورد نیاز آینده شهروندان تهران، با ما

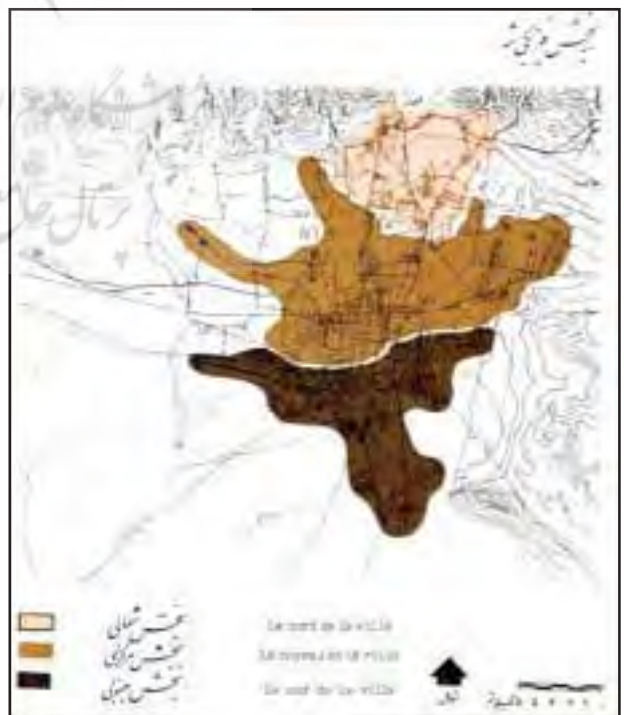
نبود، با وزارت آب و برق بود. و انصافاً باید بگویم که کارشناسان این وزارت خانه خیلی خوب و درست هم پیش بینی نموده بودند. در مورد حریم شهر تهران هم ما اعتقادی به این خط فرضی نداشتیم و اصولاً آن را همراه با جزئیات، جزو نتایج طرح ارائه نداده بودیم. ولی وزارت کشور ما را مجبور می‌کرد که خط حریم شهر تهران را روی نقشه‌ها بکشیم و در آخر ما را یعنی من و فریدون غفاری و وزیر آب و برق و چند نفر دیگر را در وزارت کشور زندانی کردند و گفتند تا وقتی که خط حریم را تعیین نکنید حق خروج ندارید، ما هم شبانه یک خطی کشیدیم و شد حریم شهر تهران. چیزی که برعکس، هیچ پیش بینی برای آن نشده بود و هیچ کس هم ظاهراً مسئول نبود، معضل فاضلاب بود.

مسئله فاضلاب در تهران، مشکل فوق العاده بغرنج و پیچیده‌ای است که نمی‌دانم امروز چه راه حل‌هایی برای آن پیش بینی کرده‌اند. اطلاع دارم که مطالعاتی انجام گرفته است، اما از نتایج آن بی‌خبرم. آنچه مسلم است، روزی خواهد رسید که اجباراً تمام شهر تهران را باید کند و تاسیسات فاضلاب در زیر آن ساخت. حال، آن روز کی فرا خواهد رسید نمی‌دانم. اما مطمئن هستم که به آنجا منجر خواهد شد.

□ کار احداث تونل‌های فاضلاب و تأسیسات آن بدنبال انجام مطالعات گسترده و طولانی مدت، چند سالی است که در حال انجام است و اقدامات اجرایی بسیار وسیعی در سطح تهران بزرگ صورت گرفته است.

لطفاً در مورد مقررات معماری و شهرسازی طرح جامع توضیح دهید.

مقرراتی که ما نوشتیم، فقط یک راهنمای کلی بود. درحقیقت مقررات ساختمانی تعیین نکردیم، فقط گفتیم تراکم این قدر باشد، یا حتی المقدور ساختمان روبه جنوب قرار بگیرد یا اگر خیابان در شمال قطعه زمین واقع باشد، برضلع شمالی بیشتر تأکید شود. ما آن طور که در کشورهای غربی و مثلاً در شهرهایی چون پاریس، مقررات ساختمانی هست، برنامه ریزی نکردیم. ما





بود از وجود کارشناسان مختلفی برخوردار بوده ایم . البته همانطور که قبلا اشاره کردم، برخی نهادها به ما سرویس می‌داده‌اند . مثلا ما نمی‌توانستیم راسا" در تهران سرشماری انجام دهیم، یا آمار بدست آمده و نتیجه آن را بررسی و تعبیر نماییم. لذا این اطلاعات را مرکز مطالعات اقتصادی دانشگاه تهران که ریاستش با آقای احسان نراقی بود، در اختیارمان می‌گذاشت. این مرکز، به ما از نظر تعداد جمعیت و تراکم آن، و اینکه شهروندان تهران بزرگ به چه شکلی تقسیم و توزیع شده‌اند و یا مثلا دردهات اطراف نزدیک تهران چه جمعیت‌هایی زندگی می‌کنند، سرویس می‌داده است. دستگاه دیگری هم وجود داشت، به نام انسیتیوی اقتصادی هلند که وابسته به دولت بود و از نظر آمار اقتصادی به ما اطلاعات مفیدی می‌داد . گاه خودمان نیز برای بعضی امور، مستقیما به موسسات تخصصی که می‌شناختیم مراجعه می‌کردیم، مثل موسسه OMEN STRUCTURE که در ارتباط با جاده کشی، تجربه زیادی داشت .

□ این طرح در آن زمان چقدر واقع بینانه بود ؟

طرح، همیشه واقع بینانه است، منتهی باید آمادگی اجرای آن وجود داشته باشد. اگر شما به من سفارش بدهید که برایتان خانه بسازم، شما باید قبلا بدانید که چقدر پول در اختیار دارید. آیا خانه ۵۰۰

فقط طرحی را که از ما خواسته بودند تهیه نمودیم و براساس خواست کارفرما نیز، به این مقررات کلی، بسنده کردیم که بگوییم اینجا جای سکونت است، اینجا جای تجارت، اینجا تأسیسات صنعتی و غیره .

البته شاید بهتر می‌بود که مقررات دقیق ساختمانی و معیارهای هماهنگی شهر در طرح جامع تهران پیش بینی می‌شد، ولی راستش، اکثر قریب باتفاق مردم، هرکاری که دلشان می‌خواست در ساختمانهایشان انجام می‌دادند و کاری با بقیه شهر نداشتند .

□ آیا در طرح خود، نگاهی به معماری سنتی ایران هم داشتید ؟

باید با صداقت بگویم که خیر، چیزی که در طرح جامع تهران دیده نمی‌شود، سنت است .

□ آیا برای تدوین این طرح، از روشنفکران و متفکران ایرانی که متخصص شهر و شهرسازی بودند، استفاده کردید ؟

کدام متفکران و متخصصین ؟ آن کسی که می‌توانست اظهار نظری بنماید، احتمالا مثل خود من بود، نه کم‌تر و نه بیشتر. ضمن آن که درون مؤسسه خود ما، و درمؤسسه شریکمان، ویکتور گروئن، که تخصصش در طرح‌های جامع و شهرسازی

من کلا" شهرساز نیستم. و بیشتر کار معماری کرده‌ام و در این موارد هم در صورت لزوم بیشتر با آمریکائی‌ها و انگلیسی‌ها کار کرده‌ام هیچوقت با فرانسوی‌ها کار نکرده‌ام. ولی حسن انتخاب شما در گزینش Apur این است که آنها عمومی هستند و مثل یک شرکت خصوصی احتمال حذف شدن و از بین رفتن را کمتر دارند. دیگر نشانی از مؤسسه و ویکتور گروئن وجود ندارد و پس از فوت او مدتی هم یکی از شرکایش شرکت را اداره کرد ولی بتدریج شرکت از بین رفت.

□ به عنوان سؤال آخر، جناب مهندس، چه صحبتی برای آرشیتکت‌های جوان امروز، و دست اندرکاران شهر تهران دارید؟

توصیه خاصی ندارم، جزاین که مجدداً تأکید کنم که تهران بزرگ، شدیداً نیاز به یک نهاد تصمیم‌گیرنده و دارای "پول" و "اختیار" دارد.

ببینید؛ هر مسئولیتی، باید الزاماً همراه با قدرت اجرایی باشد وگرنه، "مسئولیت" به تنهایی معنایی ندارد. باید برای تهران، یک نهاد، یک سازمان، یا یک شورا، یا تحت هر اسم و عنوان دیگری، بوجود آورد که قانوناً مسئولیت عالییه پایتخت و آینده این شهر را به دست گیرد و همزمان با مسئولیت‌های خود، از قدرت قانونی و اختیارات کامل برای اجرای طرح‌ها و تصمیمات اتخاذ شده، برخوردار باشد.

و در پایان اگر توصیه‌ای برای همکاران جوانم داشته باشم، این است که برخلاف آرشیتکت‌های نسل ما که نه تنها در ایران بلکه در سراسر جهان این طور آموختند که باید از گذشته به کلی برید و در همه جا فقط سبک بین‌المللی، یا به اصطلاح مکتب باهوس (BAHAUS) را الگو قرارداد، حداکثر استفاده از هنر و معماری سنتی ایران را در کارهای خود بکار برند، و از میراث فرهنگی غنی خودمان هرگز غافل نمانند.

افسوس من، شخصاً همین است که چرا هرچه بیشتر از جنبه‌های معماری و هنری و رنگ‌های سنتی ایران الهام نگرفتم. ■

متری می‌خواهید یا هزارمتری؟ خود طرح آنقدر واقع‌بینانه است که بتوان آنرا به اجرا گذاشت، ولی می‌بایست برای اجرای آن، بعضی قوانین قدیمی را تغییر می‌دادند؛ و بطور کلی قوانین ارضی و مالکیت را اصلاح می‌کردند. این اراده و قدرت لازمه آن، چون وجود نداشت، بخش مهمی از طرح هم به اجرا گذاشته نشد. فقط آن قسمت‌هایی را انجام دادند که موانع قانونی در مقابلش وجود نداشت.

جاده‌هایی که ما روی طرح داشتیم همه احداث شده است ولی به نظر من باید تلاش شود که بقیه طرح هم به اجرا درآید. طرح جامع تهران، طرح قابل اجرا و واقع‌بینانه ایست. ولیکن پیاده کردن آن، نیاز به یک نهاد مقتدر، تصمیم‌گیرنده، قاطع و دارای خزانه مالی مستقل دارد. بالاخره، باید یک روزی به وضع تهران سروسامان داد. امروز، آقایان مسئولین آمده‌اند و اجازه داده‌اند که ساختمان‌های سی طبقه در کوچه‌های ۵ متری و ۱۰ متری احداث شود. این اقدام شاید از نظر مالی، برای شهرداری تهران کارگشا بوده، ولی در نهایت به وضع شهر و مشکل ترافیک و رفت و آمد، کمکی نکرده است و مشکلات تازه‌ای را به وجود آورده است.

من معتقدم که سرانجام در آینده، مجبور خواهند شد که تصمیمات اساسی برای تهران اتخاذ کنند. در عین حال باید دانست که فقط تهران نیست که مشکل دارد. اغلب شهرهای بزرگ جهان، دائماً در حال دست و پنجه نرم کردن با انواع مشکلات هستند. منتهی در شهرهایی چون پاریس و لندن، مسئولین امور از یکی دو قرن پیش، به فکر حل مشکلات برآمدند و به موقع پیش‌بینی‌های لازم را انجام دادند. ولی ما خیر، ما تازه به فکر افتاده ایم.

در لندن، برای حل مشکل ترافیک، سیاست عوارض و جریمه‌های نقدی سنگین را به اجرا گذاشته‌اند. هراتومبیلی که می‌خواهد وارد مرکز لندن بشود، باید فلان قدر پول، گمان می‌کنم ۷ پوند، عوارض روزانه پرداخت نماید و اگر کسی به مرکز آمد و پول نداد، چند صد پوند هم اضافه بر اصل عوارض جریمه می‌شود. حقیقتاً، در لندن مثل ریگ از مردم پول می‌گیرند. و این راه حل «پولی» مقامات لندن برای کاهش حجم ترافیک در مرکز شهر، ظاهراً مؤثر واقع شده است. بی شک در تهران هم مسئولین یک روز ناچار خواهند شد که روی هراتومبیل، عوارض تازه‌ای ببندند، و برای مصرف بنزین و سوخت آن، مالیات و عوارض به مراتب سنگین‌تری تحمیل نمایند. چون درغیراین صورت، هوای تهران تا ده سال دیگر قابل تحمل نخواهد بود.

□ آقای مهندس، باید به اطلاع شما برسانم که به موازات تهیه طرح جامع جدید تهران از خدمات یک مشاور شهرسازی فرانسوی وابسته به شهرداری پاریس که مسئول شهرسازی پاریس می‌باشد به نام Apur هم استفاده شده است. نظر شما در این باره چیست؟