

تمرکززدائی از بافت مرکزی تهران

نوشته از: مهندس اسماعیل شهبه
دانشگاه علم و صنعت ایران

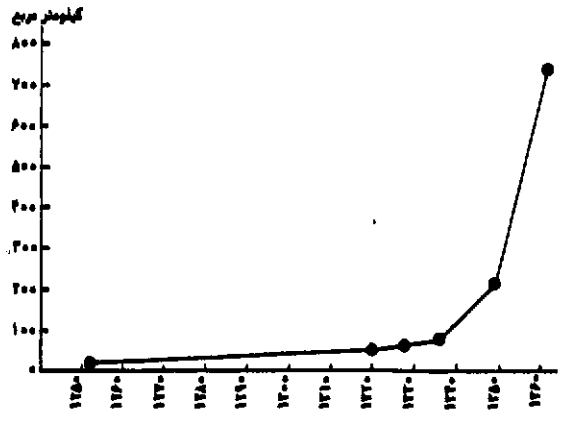
و در سال ۱۳۲۷ (یعنی در فاصله ۷ سال) به ۴۰ کیلومتر مربع رسید . این مساحت در سال ۱۳۳۵ تقریباً به ۵۰ کیلومتر مربع افزایش یافت و در سال ۱۳۴۵ به ۱۰۰ کیلومتر مربع رسید . در سال ۱۳۴۹ و زمان طرح محدوده تهران ، فضای داخل محدوده ۲۱۳ کیلومتر مربع بود که با فضای خارج آن (حرم) به ۳۸۰ کیلومتر مربع می رسید . و طبق برآوردهای انجام شده در سالهای ۶۱ - ۱۳۶۰ مساحت تهران بالغ بر ۷۵۶ کیلومتر مربع بوده است . در این رابطه فضای شهری تهران از جانب جنوب شهری و از شمال شمیران را در بر گرفته است . از جانب غرب نیز توسعه فیزیکی تهران با احتساب تأسیسات صنعتی - مسکونی حاشیه جاده های متصل به کرج خط سیری به سوی اتصال به این شهر را پیش دارد .

در رابطه با روال توسعه فیزیکی تهران در طول بیش از یک قرن ، توسعه جمعیتی این شهر ، به عنوان مرکز کشوری به پای رشد فیزیکی ، توسعه های تصاعدی داشته است . بدین عنوان که این شهر که در حدود سالهای ۲۰ - ۱۲۱۰ دارای ۵۰۰۰۰۰ نفر جمعیت بود ، در حدود سال ۱۲۸۰ به ۱۶۰۰۰۰۰ نفر و در سال ۱۳۰۲ به ۱۹۶۰۰۰۰۰ نفر جمعیت رسید . در سال ۱۳۱۹ این جمعیت به ۵۴۰۰۰۰۰ و در سال ۱۳۲۵ به ۸۸۰۰۰۰۰ و در سال ۱۳۳۵ به ۱۰۵۰۰۰۰۰۰ و در سال ۱۳۴۵ به ۲۰۷۲۰۰۰۰۰ و در سال ۱۳۵۵ به ۴۰۵۰۰۰۰۰۰ نفر افزایش یافته است .

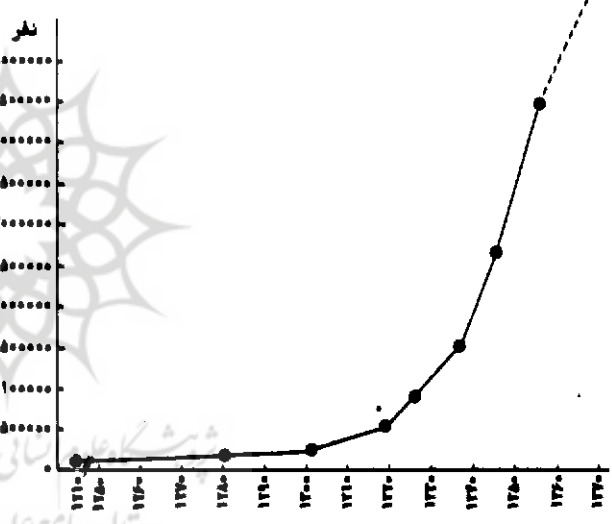
آمار و ارقام مربوط به رشد فیزیکی و افزایش جمعیت تهران ، بیابگر رشد نامتعادلی و غیر طبیعی شهر خاصه در اطراف بافت مرکزی است ، نکته قابل ذکر آنکه خیابانهای اصلی تهران در دوران گذشته با همان عرضهایی ایجاد شده که در زمان حاضر نیز وجود دارند . به عنوان مثال خیابانهای سعدی ، فردوسی ، ناصر خسرو ، پانزده خرداد ، خیام ، مصطفی خمینی ، جمهوری اسلامی ، ری ، شوش ، امیریه و امام خمینی و سی تری کارگر که در دوران بعد از ۱۳۰۰ احداث شده و با تنگنایی گردیده اند ، در زمان حاضر نیز با همان کیفیت وجود دارند . در حالی که در طول ۶۰ تا ۷۰ سال گذشته تعداد جمعیت تهران چندین برابر شده و رشد فیزیکی آن ، بافت اصلی و قدیمی را در میان گرفته است .

مطالعه نحوه استفاده از اراضی در شهران مرکزی نشان می دهد که در وضع حاضر بازار تهران ، به عنوان مرکز تجاری اصلی شهر (و از طرفی کشور) ، غالب وزارتخانه ها ، ادارات ، بانکها ، مراکز تفریحی ، صنایع سبک و حتی فعالیتهای علمی ، آموزشی ، دانشگاهی و درمانی در بافت مرکزی و خاصه محدوده فعلی طرح تراستیک تکیه زده اند . در طول چند دهه گذشته بافتهای شهری ساخته شده بدون کمترین تغییری در تفریحی و توسعه راهها ، روز بروز بر تراکم ساختمانی و مراکز فعالیتی اطراف خود افزوده اند . مرتفع ترین ساختمانهای غیر مسکونی مثل ساختمان آلومینیوم ، پلاسکو ، وزارت نفت ، بانک تجارت ، برج سپهر ، بزرگترین مراکز تجاری و خرید ، سفارتخانه ها ، بانکها و ادارات در متن و حاشیه همین بافت قرار

حدود سال ۱۲۴۸ هجری شمسی ، تهران پنج محله به اساسی مودلجان ، چاله میدان ، سنگلج ، بازار و ارک داشت که این محلات ، طبق سرشماری شخصی به نام " عبدالغفار " جمعا ۱۲۷۰۲۵۶ نفر جمعیت داشتند . در این هنگام تهران دارای ۹۰۰۰۰ خانه ، ۲۷ مسجد ، ۳۵ مدرسه ، ۳۴ تکیه ، ۱۷۵ نانوا ، ۱۹۰ گرمابه عمومی ، ۱۳۰ کاروانسرا ، ۲۰ بهچال ، ۷۰ کوره پزخانه و ۲۷۷ اصطبل بود . در خلال سالهای ۵۳ - ۱۲۴۸ محدوده تهران تغییر بافت دروازه های شهری در داخل فرار گرفت ، به همین خاطر تهران دارای دوازده دروازه شد که مبارت بودند از دروازه های شمیران ، دولت ، بوسف - آباد ، باغشاه ، گمرک ، خانی آباد ، فار ، حضرت عبدالعظیم (ع) ، نروین ، خراسان ، دولاب و دوخان تپه . مساحت این محدوده جمعا ۲۰ کیلومتر مربع می رسید . در حدود همین زمانها ، میدان توپخانه (امام خمینی) به طول ۲۴۷ متر و عرض ۱۱۰ متر احداث شد و در شمال غربی آن میدان مشق به طول ۵۰۳ و عرض ۳۲۰ متر ایجاد شد . در خلال سالهای ۷۲ - ۱۲۶۷ هجری شمسی میان تهران و ری (حضرت عبدالعظیم " ع ") خطوط راه آهن به نام ماشین دودی احداث شد . در حالی که در سال ۱۲۵۴ کارخانه گاز تهران و در سال ۱۲۸۲ نیز کارخانه برقی تهران به راه افتاد . در همین سالها مدرسه دارالفنون در سال ۱۲۴۸ و نخستین خط تلگراف میان تهران و سلطانیه در سال ۱۲۳۸ و ارتباط پستی بین تهران و تبریز در سال ۱۲۵۶ و نخستین بانک در سال ۱۲۶۷ آغاز به کار کرد . در سال ۱۲۶۸ نیز خطوط واگن اسی در تهران به راه افتاد . به طور کلی در سال ۱۲۲۸ شمسی سطح زیربنای تهران ، مطابق نقشه دارالخلافه اول حدود پنج کیلومتر مربع بود . این مساحت در سال ۱۲۵۲ به ده کیلومتر مربع بالغ شد . تهران در سال ۱۳۲۰ برابر ۳۰ کیلومتر مربع



نمودار افزایش جمعیت تهران در طول سده اخیر



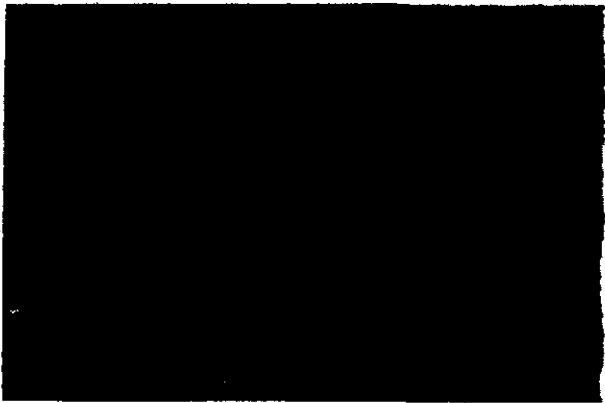
سواره و پیاده دست‌اندرکار برنامه‌ریزی در جهت کاهش بحران ترافیک می‌باشند. که از جمله اقدام موثر و اخیر آنها تقسیم شبکه راه‌های اصلی برای رفت و آمد اختصاصی اتوبوس و عمومی سایر وسایل نقلیه است. انجام چنین برنامه‌هایی هرچند که می‌تواند تا حد قابل توجهی مشکل ترافیک را کاهش دهد ولی تا حل‌نشدن ریشه‌های مسائل مربوط به عوامل بحران‌زای رفت و آمد، این‌گونه اقدامات مدیریت فواید شایان ذکر خود، حکم راه حل موضعی و موقتی کاهش و تنظیم جریان ترافیک را، خواهند داشت.

از نظر کلی، شهر تهران، مدیریت توسعه گسترده خود فقط واجد یک مرکز اصلی تجاری - اداری است در حالی که مراکز جسی و هسته‌های دیگری که بتوانند این نقش را تا اندازه‌ای برعهده گرفته‌اند اهرم‌های کمک‌کننده به بافت تجاری - اداری اصلی شهر باشند آشکار که باید شکل گرفته‌اند. هرچند که قطب‌های تجاری کمک‌کننده در سطح تهران بزرگ، میدان تجریش و شهر ری را شامل می‌خورد و در مناطق مختلف هسته‌های تجاری نسبتاً فرعی مانند میدان امام حسین، میدان انقلاب، میدان گمرک، خیابان گیشا، خیابان ولی عصر و میدان نیوت شکل گرفته‌اند. ولی تقریباً همه آنها نقشهای اساسی را برعهده نداشته و غالب آنها نیز در نزدیکی بافت مرکزی قرار گرفته‌اند.

از طرف دیگر، رشد تهران از هر سو و تحت سیطره قرارگرفتن اراضی وسیع مسکونی بدون در نظر داشتن تأسیسات و نیازمندیهای کافی وابسته به مسکن، مردم این قبیل نواحی را جهت رفع نیاز به سوی نواحی دیگر و از جمله مرکز شهر می‌کشد. این مورد و فاصله نسبتاً زیاد بین محیظهای مسکونی و مراکز کاری، حرکات و سفرهای زیادی را در طول روز باعث شده و بر مشکلات ترافیکی می‌افزاید. روی هم رفته مشکلات ترافیک تهران ناشی از عوامل زیر است:

- ۱- شروع همزمان فعالیت‌های مربوط به کار و تحصیل.
- ۲- ناهم بودن وسایل حمل و نقل عمومی.
- ۳- نبود شبکه راه‌های بین ناحیه‌های شهری در ناحیه مرکزی.
- ۴- استفاده از اتومبیل‌های شخصی در سطح گسترده.
- ۵- تمرکز فعالیت‌های تجاری - اداری - تفریحی، خرید و آموزش و اشباع این قبیل فعالیتها در مرکز شهر.
- ۶- ارتباط دور و نزدیک تأسیسات تجاری و اداری در طول روز و مراجعات پیاپی به یکدیگر در بافت مرکزی و در ساعات اداری و تجاری.
- ۷- تعلقات رانندگی و عدم آگاهی کافی رانندگان از نحوه حرکت، سرعت و استفاده از علائم رانندگی در شبکه‌های مختلف شهری.
- ۸- کمبود فضاهای پارک اتومبیل و بالتسبب توقف ناموزون اتومبیلها در حاشیه‌های کناری خیابانهای اصلی و فرعی و اشغال یک باند از معابر.
- ۹- ضوابط و مقررات ساختمانی شهرداری مبنی بر اجازه در

گرفته‌اند. هجوم جمعیت در ساعات پر رفت و آمد (Peak) صبح جهت دسترسی به مراکز کار و فعالیت و بعد از ظهر در جهت بازگشت به مراکز مسکونی، باعث یک سلسله عدم تعادلات و راه‌بندان در جریان ترافیک بیش از حد گنجایش خیابانها در بافت مرکزی شهر می‌شود. رفت و آمد مشتریان و خریداران و فروشندگان در یک ساعت مشخص هجوم یکباره جمعیت سواره را در سطح معابر باعث شده و تلاقی سایر جمعیت سواره که هر یک به مقاصد مختلف مانند درمان، تحصیل، تدریس و مراجعه به ادارات سفر می‌کنند با آنها تراکم بیش از حد عبور و مرور را در سطح نقاط مرکزی شهر باعث می‌شود. به طور روزمره سازمانهای ذیربط در رأس همه آنها "سازمان ترافیک تهران" به منظور بهبود آمد و شد و جریان رفت و آمدی



احداث ساختمانهای مرتفع با تراکم ساختمانی بالا، در جوار معابر و خیابانهایی که حرکت وسایل نقلیه در آنها به حد اشباع رسیده است.

۵- حرکت مابین پیاده در سطح خیابانها و عدم استفاده از محلهای عبور مجاز مابین پیاده.

۱۱- عبور وسایل نقلیه‌ای که بدون قصد سفر به ناحیه مرکزی از نواحی جنوب به شمال و شرق به غرب شهر و بالعکس، ملزم به استفاده از شبکه‌های بافت مرکزی‌اند.

عوامل فوق دربرگیرنده تمام عوامل بحران‌زای ترافیک ناحیه مرکزی تهران نمی‌باشند، بلکه از جمله مهم‌ترین عواملند. درارتباط با عوامل مذکور شده ذیلاً"به توجیه راه حلها و پیشنهاداتی که می‌تواند راهشکای حل نسبی مشکلات باشد می‌پردازیم.

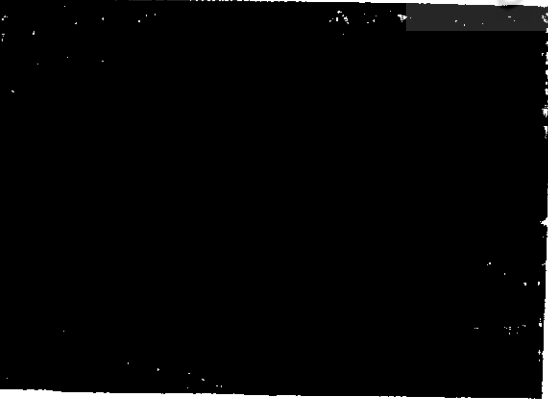
۱- در رابطه با بند یکم و در ارتباط با شروع همزمان فعالیتها، راه حلی که در بسیاری از شهرهای دارای بحران ترافیک دنیا به مرحله عمل درآمده است تناوب در شروع و پایان ساعات کاراداری، تحصیل، خرید و فروش و تفریح و امثال آنها می‌باشد که می‌تواند حد تراکم وسایل نقلیه و مسافر را در عبور از خیابانهای مرکزی شهر به حالت متعادلی درآورد.

۲- در رابطه با بند دوم وسایل حمل و نقل عمومی در انواع مختلف تجهیزگردند، که لازمه این امر تشویق هرچه بیشتر استفاده کنندگان از وسایل حمل و نقل عمومی است. در این مورد تا قبل از شروع به کار شبکه متروی تهران که علیرغم هزینه‌گزار در جهت حل مشکلات پیشرای مسیر آن در داخل زمینی (مانند شبکه‌های آب، فاضلاب و چاهها، ساختمانهای فرسوده و بافتهای قدیمی، ایستایی خاک...) لزوم آن حس می‌شود، پیشنهاد می‌شود که شبکه‌های اتوبوسرانی، مینی‌بوسرانی، تاکسیرانی و انواع آنها براساس یک سیستم زنجیرهای پیوند دهنده بین نقاط مختلف و مرکز شهر تجهیزگردند. در سطح نقاط شهری بزرگ دنیا از جمله سازمانهای شهری وابسته به شهرداریها که با بستی در جهت بهبود شبکه حمل و نقل نه تنها از نظر

اقتصادی مایه‌داتی نداشته بلکه ضررهم بدهند و بودجه‌های کلانی را نیز صرف نمایند سازمان شبکه‌های حمل و نقل عمومی‌اند. تا بتوانند از این راه تراکم ترافیکی راهها را کاهش داده و با تجهیز سیستم حمل و نقل ارزان و کارآ این مشکل را به حداقل برسانند. در این زمینه حتی افزایش استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی به کاهش آلودگیهای هوا، صدا و محیط منجر شده و از نظر اقتصادی نیز اثر قابل توجهی در کاهش مصرف سوخت اتومبیلها در راه‌بندها و پشت چراغ قرمز چهارراهها که خود در مجموع هزینه بسیار زیادی دارد خواهد داشت.

۳- از نظر کمبود شبکه راههای بین ناحیه‌ای شهری در مرکز شهر، طرح یک طرفه کردن خیابانها اثر قابل توجهی در برداشته است. با توجه به قیمت زمین و ساختمان، ارزش بافتهای قدیمی شهری و مسافتی مانند آن، احداث شبکه راههای جدید با تعریض بعضی از خیابانها هزینه‌ها و مشکلات بسیاری را در بر دارد. هرچند که در ناحیه‌های حاشیهای بافت مرکزی توسعه و تعریض راهها، امکانات بیشتری را فراهم می‌آورد ولی به طور قطعی پاسخگویی تسهیل در امر رفت و آمد وسایل نقلیه ورودی - خروجی از ناحیه مرکزی نمی‌باشد.

۴- از جمله راههای مشوق در کاهش استفاده از وسایل حمل و نقل شخصی یکی تجهیز وسایل حمل و نقل عمومی، دیگری نیز کنترل عبور و مرور این وسیل وسایل در قسمتی از روز است که در حال حاضر در تهران به مرحله اجرا در می‌آید. ولی کمبود تأسیسات پارکینگ، تراکم وسایل نقلیه را به جای استقرار در ناحیه مرکزی در نواحی حاشیهای طرح ترافیک کشانیده است. بدان معنا که این تراکم قسمتهایی از بافت حاشیهای را تحت تأثیر خود قرار داده است. در مسیرهای ورودی به ناحیه طرح ترافیک و علیرغم اجرای طرح چند ساله ترافیک بارراندگان به دلایل مختلف درخواست ورود به ناحیه مرکزی را داشته و همین امر عبور و مرور وسایل نقلیه را از نظر زمانی با کندی روبه‌رو ساخته و از نظر مکانی نیز در مسیرهای ورودی به طرح ایستاده می‌سازد. در این رابطه یکی از بهترین طرق توسعه و افزایش پارکینگهای مجانی و با ظرفیت مناسب در حاشیهای طرح و افزایش تعداد و خطوط انواع وسایل حمل و نقل عمومی در محدودهای طرح



می‌باشد. در رابطه با کاربرد اراضی موجود، مسئله ترافیک سواره در ناحیه مرکزی به منزله، بادکنکی می‌باشد که اگر فشاری از یک جانب آن وارد آید، حجم آن از جانب دیگر به بیرون می‌رزد. کما آنکه کاهش تردد در محدوده طرح ترافیک، بحران رفت و آمد را به دروازه‌های ورودی و حواشی طرح کشانیده است. از جمله راهبای دیگر، کاهش سفر و مسائل حمل و نقل شخصی به مرکز شهر، پرداخت ورودیه جهت وارد شدن به ناحیه طرح است و شاید جیره‌بندی‌بزرگ سبز گمکی در کاهش سفرهای وسائل حمل و نقل شخصی به ناحیه مرکزی و سواحي اطراف آن باشد که موردی موفقی است.

۵ و ۶- از جمله مهم‌ترین مشکلات، ارتباط تأسیسات اداری با یکدیگر و مراودات تجاری در سطح ناحیه مرکزی است، که حجم عظیمی از وسائل نقلیه را به سوی خود می‌نکاند. به‌منوان مثال پراکندگی چنداداره در ارتباط با هم در سطح ناحیه مرکزی به تولید سفرهای روزانه بیشتری جهت مراجعات مردم و سازمانها با یکدیگر می‌انجامد و هنگام تداخل با عریضه‌های مشتریان و تبادلات کالا در نواحی مختلف، بارترافیکی زیادی را بر مجموعه ترافیکی عبوری می‌افزاید. در این مورد نزدیک شدن فیزیکی محل استقرار سازمانها مرتبط با یکدیگر به‌هنگام مراجعت مردم از یکسو و درجه‌بندی سازمانها از نظر محل مراجعات روزمره در ارتباط با حیل عظیم جمعیتی که به منظور رفع نیاز خود به ناحیه مرکزی مراجعه می‌نمایند از دیگر سو گامی ارزنده است. این بدان معناست که چنانچه اداره‌های بیش از سایر ادارات محل مراجعه بود بهتر است به جای ناحیه مرکزی حاشیه‌ها یا نواحی خارجی بافت مرکزی را انتخاب نماید. و در صورت نیاز شام اهالی شهر در شعبات مشامی در نواحی اطراف پراکنده‌گردد. به‌منوان مثال آن قسمت از تأسیسات شهرداری مرکزی تهران که محل مراجعه جمعیت شهر است، بهتر است به جای استقرار در یکی از متراکم‌ترین و فشرده‌ترین بافت‌های ترافیکی‌زای تهران در شعبات مشابه هم در نواحی بیرونی طرح قرار گیرد.

۷- در ارتباط با تخلیفات رانندگی و عدم آگاهی کافی رانندگان در حرکت در یک مجتمع بزرگ شهری و احترام به ضوابط اجرایی حرکت و سفر به‌سواحي شهر، کلاسهای آموزشی قبل از صدور گواهینامه و آموزشهای سمعی و بصری و تشکیل کلاسهای آموزشی از طریق وسائل ارتباط جمعی از جمله راهبای ارتقاء سطح دانش حرکت با وسیله نقلیه است. علمبرهم وجود همه‌گونه علائم و وسائل راهنمایی رعایت مقررات رانندگی کمتر مورد توجه قرار گرفته و حتی کمتر دیده می‌شود که با وجود خطوط مطلع و غیرمطلع علامت‌گذاری شده در خیابانها، وسائل نقلیه رعایت محور در باندهای مشخص را ننمایند. و با برای عابرین پیاده، تاکسوها، استفاده از اماکنی که جهت پیاده و سوار شدن در نظر گرفته شده‌اند مورد استفاده قرار گیرند. آموزشهای رانندگی در این زمینه در صورتی که به نحو صحیح و در ساعات مناسب از طریق وسائل ارتباط جمعی صورت پذیرند، بهتر از صدور جرائم رانندگی کارآیی خواهند داشت. در رابطه با مورد اخیر که ناراضی‌بانی رانندگان را به همراه

دارد بهتر است ابتدا آموزش مقررات حرکت در شهر ترویج شده و پارکینگ‌های مناسب و کافی نه‌تنها در مرکز شهر بلکه در نقاط مختلف خاصه آن قسمت از شهر که اراضی هنوز به صورت بایر است احداث شوند و در صورت عدم رعایت و استفاده از آنها به صدور جریمه اقدام نمود. در غیر این صورت صدور جریمه به خودی خود مشکلی از مشکلات ترافیک را حل نخواهد نمود.

۸- یکی از مسائلی که شهر تهران خاصه در ناحیه مرکزی با آن مواجه است کمی فضاهای پارک انومبیل است. در این زمینه هنگامی اجرای طرح ترافیک کارآیی لازم خود را نشان خواهد داد که با استفاده از اراضی بایر، متروکه، مخروبه و در حال تخریب در حاشیه‌های این منطقه به احداث پارکینگ‌های عمومی هم‌تنه گماشت. از طرف دیگر محله‌های مساسی را خارج از باندهای عبوری خیابانها برای توقف وسائل حمل و نقل عمومی و پیاده و سوار شدن مسافرین تهیه نمود. به منظور پاسخگویی به کمی عرض معابر اصلی و فرعی در داخل منطقه مرکزی، احداث پارکینگ‌های عمومی می‌تواند راه حل مناسبی در جلوگیری از توقف اتومبیلها در طرفین خیابانها باشد. تا به صورت طبیعی عرض خیابانها جهت عبور و مرور گنجایش بهتر و بیشتری داشته باشد.

۹- در رابطه با ضوابط و مقررات ساختمانی شهرداری تهران همان‌طور که ذکر شد، سطح راهبای با توجه به سطوح زیربنای ساختمانهای تجاری-اداری-خدماتی متمرکز در مرکز شهر اشباع گردیده است. در این زمینه مقررات ساختمانی شهرداری می‌تواند جلوگیری تراکم و تکرکز بیش از حد این قبیل فعالیتهای در مرکز شهر باشد، و با صدور مجوز ساختمانی با تراکم بالا در نواحی مناسب خارج از منطقه مرکزی مشکلات تردد را در سطح آن به حالت متعادل درآورد و بدین وسیله اجازه داد تا مرکز شهر با داشتن حد متعادل از تراکم فعالیتهای، از فشارهای ناشی از حجم ترافیک و اثرات دیگر آن نسبی بکشد.

۱۰- یکی از مشکلات بسیار عمده‌ای که به ایجاد موانعی در باندهای عبور و مرور ترافیک، کاهش سرعت مجاز، بروز تصادفات و

راه‌اندازی منجر می‌شود، مسئله عبور مابین پیاده از عرض خیابانها به طور نامشخص است. هرچند که ایجاد پلهای فلزی مابر پیاده نتوانسته است به اندازه کافی مورد توجه مابین پیاده قرار گیرد ولی با ایجاد تنوع در احداث این مسیرها مثلاً احداث معابر پیاده زیرزمینی که مراکز خرید کوچکی را نیز در داخل خود داشته باشند، استفاده از پله‌های برقی و مانند آنها ضمن آن که احداث مراکز خرید کوچکی را نیز در طول معابر زیرزمینی و فروش سرفصلی می‌تواند مخارج مربوط به احداث راه زیرزمینی را کاهش دهد، مابین پیاده را نیز تشویق به عبور از طول چنین مسیری می‌نماید. در زمینه عبور از چهارراهها و مسیرهای تعیین شده برای عبور مابین پیاده از جمله بهترین طرق تشویق جمعیت در استفاده از آنها تشویق و تبلیغ و آموزش همگانی در استفاده از این محلیات است.

۱- در مورد وسائل نقلیه‌ای که بدون قصد سفر به ناحیه مرکزی از نواحی مختلف، مجبور به عبور از منطقه مرکزی اند همان طور که با احداث بزرگراهها و راههای میان محله‌ای در بعضی از نقاط شهر امکان طی طریق بدون استفاده از شبکه راههای منطقه مرکزی میسر شده است ولی هنوز این شبکه‌ها کافی نبوده و می‌بایستی در این زمینه اقدامات اساسی‌تری به مرحله انجام برسد.

تمام مواردی که از جمله عوامل مشکل‌زا برای تردد وسائل نقلیه به منطقه مرکزی تهران نمی‌توانند بدون تجدید نظر در نحوه استفاده از زمین و مقررات و آیین‌نامه‌های اجرایی آنها در سطح منطقه مرکزی و نقاط مختلف تهران، توان کافی را داشته باشند. همان طور که ذکر شد مشکلات ترافیکی شهر تهران از چند دیدگاه قابل تأمل است که مهمترین آنها، مسئله رانندگی و آموزش رانندگی، اشاع سطح خیابانها و عرض کم آنها در رابطه با حجم ترافیک، و بالاخره تراکم و فشردگی نحوه استفاده از اراضی و عدم هماهنگی در موقعیت آن است. چرا که موقعیت اماکن مسکونی و پراکندگی آنها در سطح شهر، تراکز فعالیتها در مرکز شهر، فقدان مراکز تجاری کنگ-کننده به مراکز اصلی تجاری و اداری، ناموزون بودن و فقدان خدمات محله‌ای مثل درمان، آموزش، تفریح و خرید در سطح محلات که نیاز

روزمه به آنها؛ جمعیت را تا مرکز شهر و یا نقاط دور دست می‌کشاند، از جمله عوامل تعیین کننده در تولید و افزایش سفرهای روزانه است. چنانچه بر اساس ابعاد و اندازه‌های جمعیت، خدمات شهری را از سطح یک محله کوچک با کلیه نیازمندیهای وابسته به آن تا محلات، نواحی و مناطق شهری جایگزین نمود، و موقعیت تأسیسات اداری، تجاری و خدماتی را بر اساس اولویت در نیاز جمعیت به آنها، به طور روزانه، هفتگی و ماهیانه دسته‌بندی و در سطح این تئیل محلات و نواحی مستقر نمود، از حجم ترافیک و تراکز موضعی آنها در سطح منطقه مرکزی کاسته خواهد شد و با تعادل در نحوه استفاده از زمین و ایجاد مراکز کنگ‌کننده به مراکز اصلی تجاری و اداری تراکم ساختمان و جمعیت را می‌توان تنظیم نمود، که این خود گام موثری در کاهش آلودگیهای محیط زیست (هوا، صدا، محیط) و افزایش نامتعادل قیمت زمین و ساختمان و اجاره بها، بوده و سرفصلی‌ها را به حالت تعدیل در می‌آورد. و چنانچه سعی در نزدیکتر ساختن مراکز کار و سکونت شود، حتی در اندازه قابل توجهی در وقت نیز صرفه‌جویی خواهد شد، چه همان طور که در ابتدا و در تاریخچه مختصر گسترش تاریخی تهران آمد، بافت مرکزی بنا به مقتضیات زمان برای جمعیتی محدود به وجود آمده و شبکه‌های معابر آن که در حال حاضر اصلی‌ترین مسیرهای ارتباطی شهرند، کارایی لازم را نسبت به سطح گسترده فعلی ندارند، و مسلماً بحران ترافیک با شرایط استفاده از ارضی موجود و تراکم رو به افزایش آن کاهش نخواهد یافت.

