

چرا تهران بیشتر شبیه لس آنجلس است تا پاریس؟!

نوشته: مهندس فریدون غفاری
ترجمه: دکتر وراز مرادی مسیحی

■ در مواجهه با گرگانه‌های اقتصادی در مقیاس منطقه ای و محلی، فشار بر هسته مرکزی شهر را با تعیین پهنه‌های مختلف تراکم در شهر، کاهش دهد.

نتیجه گیری آن بود که ایده یک شهر خطی تقریباً خواهد توانست با این شاخص‌ها و واقعیت‌های کالبدی شهر تهران سازگار باشد. طرح، یک توسعه شهری به سمت غرب به طرف کرج، یک توسعه محدودتر به سمت شرق و رشد کنترل شده به طرف شمال و جنوب را پیش بینی نمود. میزان مرکزیت شهر با ایجاد یک سری هتل‌های بزرگ شهری در طول سیستم خطی حمل و نقل کاهش می یافت.

طرح جامع تهران بر نیاز به یک سیستم حمل و نقل سریع با ظرفیت بالا تأکید داشت و به موازات آن در نظر داشت استفاده از اتومبیل شخصی در داخل شهر را تقلیل دهد. طرح پیشنهادی حمل و نقل، متشکل از دو سطح مفهومی می شد:

۱- ستون فقرات سریع السیر عبور و مروری به منظور ارائه خدمات به متراکم‌ترین کریدورها در پشتیبانی از گرایش رشد شهر به سمت غرب و ۲- یک ستون فقرات فرعی متشکل از بزرگراه‌ها که به موازات آن کریدورهای متراکم؛ کشیده می‌شد کریدورهای کم تراکم تر تکمیلی را درون شبکه حمل و نقل سریع السیر پیش گفته به وجود می آورد.

بنابر پیشنهاد طرح، یک شبکه متوازن حمل و نقل سریع با طول سرجمع حدود ۱۰۰ کیلومتر، می‌بایست با همین میزان بزرگراه جفت و همراه شود و تمام شهر را سرویس دهند.

طرح حمل و نقل به منظور هماهنگی با پهنه‌های کاربری اراضی، طراحی شده بود. ترکیبی از خطوط سریع حمل و نقل و بزرگراه که با فضاهای باز از هم جدا شده و جهت ارائه سرویس به پهنه‌های مختلف مجموعه‌های شهری و پشتیبانی فعالیت‌های

نوشتاری که در پی می آید توسط مهندس فریدون غفاری، شهرساز و مدیر عامل وقت کنسرسیوم "فرمانفرمایان - گروئن" تهیه کننده طرح جامع اول تهران که هم اکنون مقیم لس آنجلس است و اختصاصاً برای شهرنگار و به درخواست مهندس فرمانفرمایان نوشته شده است. اصل مطلب به انگلیسی و توسط شهرنگار ترجمه شده است.

تهیه طرح جامع تهران در سال ۱۹۶۶، تقریباً چهار دهه قبل، آغاز شد. قبل از آغاز طراحی، ۳ سال تحقیقات گسترده و مشاوره با وزارتخانه‌ها و سازمانهای دولتی مرتبط با هدایت و توسعه تهران انجام شده بود.

تحقیقات پایه ای شامل مطالعات و تحلیل‌های همه جانبه اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و کالبدی از وضعیت آن موقع تهران توانست چارچوبی جهت بررسی و ارزیابی گزینه‌های استراتژیک توسعه و هدایت رشد شهر در یک افق ۲۵ ساله به وجود آورد. کادر تهیه کننده طرح، برنامه‌ها و سیاست‌های مشخصی را که جهت اجرا و حمایت از اقدامات طرح جامع برای هدایت توسعه فضای شهری و احیاء بافت فرسوده لازم بود، تدوین کرد.

طرح جامع به دقت مجموعه ای از شاخص‌های ارزیابی را انتخاب نمود و براساس آن اثرات گزینه‌های متفاوت رشد شهری را مورد ارزیابی قرار داد. آن معیارها شامل مفروضاتی در ارتباط با رشد آتی شهر بود که خود ناشی از مطالعات پایه ای بودند. پیش بینی می‌شد که توسعه شهری باید موارد ذیل را در نظر داشته باشد:

- قابلیت‌های کالبدی، اقلیمی و نیز محدودیت‌های جغرافیایی منطقه تهران را مورد توجه قرار دهد.
- شهر بتواند با تغییرات و رشد مستمر خود حتی بعد از افق ۲۵ ساله طرح، خود را سازگار سازد.
- بدون ایجاد ازدحام بیشتر بتواند به طور قانونمند، عملکردهای عمده شهری را مستقر سازد.



۵۰۰۰ نفر حول هسته یک دبستان ابتدایی، یک پارک کوچک محله‌ای و مغازه‌های مناسب جهت ارائه خدمات به محدوده‌های با تراکم کم در نظر گرفته شده بودند. مجموعه‌های شهری حول یک دبیرستان همراه با پارک بزرگتر و تراکم متوسط تجاری شکل گرفته بودند. مراکز منطقه‌ای نیز می‌توانستند تسهیلات آموزش عالی و دولتی مناسب که از سوی کلیه سطوح سه گانه بهره برداری می‌شد، را داشته، به علاوه ادارات مهم دولتی و دفاتر مهم و ساخت و ساز با تراکم بالا آن طور که در هسته‌های مرکزی شهرها هست و همچنین پارکهای در مقیاس منطقه‌ای را نیز در خود جای داده باشند.

مراکز منطقه‌ای که می‌بایست به جمعیت وسیع تری خدمات می‌داد، در امتداد خطوط سریع حمل و نقل قرار می‌گرفت. کاربری اراضی درون این مراکز شامل متراکم‌ترین توسعه‌های مسکونی، علاوه بر تسهیلات عمده تجاری، دولتی و حکومتی می‌شد. طرح جامع، پیشنهاد می‌کرد تا سیستم حمل و نقل سریع، یک سیستم مکمل خطوط اتوبوسرانی به طور عمودی داشته باشد تا پاسخگوی نیازهای بیشتر و دسترسی عمومی به خدمات متمرکز در هسته‌های مناطق شهری باشند.

طرح جامع سلسله‌مراتبی از تراکم‌های مجاز برای انواع گوناگون کاربری در مجموعه‌های شهری (مقیاس متوسط) در نظر گرفته

مستقر در آنها طراحی شده بودند. از این رو کریدورهای خطی که با سیستم‌های حمل و نقل سریع تعریف شده بودند، مناطقی با تراکم جمعیتی و فعالیتی بالا را به هم متصل می‌کردند، در حالی که اراضی مجاور سیستم بزرگراهی، جهت توسعه با تراکم کم در نظر گرفته شده بود.

طرح پیشنهاد می‌کرد که رشد شهر با توسعه سه سطح خود کفا از واحدهای شهری هدایت شود. هر واحد شهری باید توسط یک مرکز فعالیتی تغذیه می‌شد و مقیاس این مراکز در سه سطح می‌بود:

مقیاس واحدهای همسایگی (Neighborhoods) ۵۰۰۰ نفری، مقیاس مجموعه‌های شهری (Communities) ۲۰ تا ۳۰ هزار نفری و مقیاس مراکز منطقه‌ای (Regional Centers) با جمعیت حدود ۳۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر.

ایده مراکز چند سطحی به منظور ایجاد ساختار چند سطحی مجموعه‌های جمعیتی بود که بتوانند در ارتباط با خدمات پشتیبان در مقیاس خود قرار گیرند. مقیاس این خدمات در وهله اول براساس سیستم آموزش و پرورش بوده و لیکن خدمات دیگری مثل خدمات اسکان و خدمات تجاری و دولتی فراهم شده بود. این سطح بندی جایگزین ایده ساده یک هسته شهری متراکم و حومه‌های اطراف آن گردیده بود. بنابراین واحدهای همسایگی، تا



هم اکنون تهران بیشتر به لس آنجلس شبیه است تا پاریس و آن نه به دلیل توصیه های طرح جامع، بلکه به دلیل نادیده گرفتن و عدم اجرای توصیه های این طرح است.

در توسعه شهری خود است، و فاقد یک سیستم حمل و نقل عمومی سریع است (تا این اواخر). با این وجود، لس آنجلس با مبادرت به اقدامات زیر توانسته است تا میزان زیادی آلودگی هوا را کاهش دهد:

■ استفاده از تبدیل کننده ها با کارایی بالا در کلیه اتومبیل ها (حکم ایالتی)

■ حذف موتورهای دیزل با قدرت آلودگی بالا، در کلیه وسایل سنگین حمل و نقل و جایگزینی گاز و موتورهای دوگانه سوز در تمامی وسایل حمل و نقل عمومی

■ تلفیق انگیزه های بازار با مقررات شدید جهت کاهش خروجی آلاینده ها در سطوح تجاری و صنعتی

در نتیجه گیری می توان گفت که طرح جامع شهر تهران حدود ۴۰ سال قبل تلاش کرده است تا رشد و توسعه آتی شهر را بر اساس اطلاعات و دانش و مدارک آن موقع پیش بینی و مدیریت کند. مفاهیم اصلی در آن موقع صحیح بوده و حتی تا به امروز نیز ممکن است مناسب باشد. با این وجود، به کارگیری ایده های دیروز برای واقعیت های جاری و پیش رونده امروزه بدون استفاده از دانش و تجربیات و واقعیات پدیدار شده طی دو نسل گذشته، نامناسب خواهد بود. امروز چالش اصلی، بررسی محدودیت ها و فرصت های کنونی اجتماعی، اقتصادی و سیاسی است که براساس آن و در چهارچوب مناسبات کنونی، گزینه های صحیحی که بتوانند عملی و کارا باشند، فراهم شوند. گزینه هایی برای خدمت به نسل های آینده که زندگی بستری از نسل های گذشته داشته باشند. ■

بود. ولی کل مساحت در نظر گرفته شده برای کاربری های با تراکم پائین تا متوسط بیشتر از محدوده های با تراکم بالا بود. میزان جمعیتی که در محدوده های با تراکم بالا می باید زندگی می کردند (در مجاورت حمل و نقل عمومی) به مراتب بیشتر از جمعیت مستقر در محدوده های کم تراکم مجاور می شد که می بایست به گزینه های شخصی حمل و نقل بیشتر اتکا می کردند.

مفاهیم پیشنهادی طرح در واقع از تجارب دیگر شهرها همچون پاریس، لندن و نیویورک که از تسهیلات برای جابجایی جمعیتی بالا برخوردار بودند، بهره می برد و از مشکلات شهرهایی همچون لس آنجلس و هوستون که فاقد یک سیستم حمل و نقل عمومی و هماهنگ برای بهره برداران (شهروندان) بودند، اجتناب می ورزید.

طرح جامع چیزی فراتر از پیشنهاداتی برای توسعه و رشد مناطق جدید برای شهر تهران بود. این طرح، بر نوسازی و احیا مناطق موجود شهری نیز تأکید داشت. دیگر توصیه های طرح جامع شامل فازبندی توسعه و رشد شهر و اجرای سرمایه گذاریهای زیربنایی و نیز تشکیلات و روال های کاری مورد نیاز اجرای طرح تا افق ۲۵ ساله و فراتر از آن می شد.

در چهار دهه اخیر، شهر تهران، بیشتر به گرایشهای اجتماعی، اقتصادی و دیگر موارد واکنش نشان داده است. تا اینکه به توصیه های طرح جامع عمل کند. برای مثال، شهر تهران اجازه توسعه با تراکم بسیار بالا در مناطق شمالی شهر را داده و با ایجاد بزرگراه های اصلی و استفاده از وسایل نقلیه شخصی از آن گرایش حمایت نموده است. در حالی که تهران می باید برای پشتیبانی از پروژه های با تراکم بالا، اقدام به توسعه سیستم حمل و نقل عمومی شهری می کرد.

محدوده لس آنجلس بزرگ، دارای یک الگوی تراکم خیلی پائین