

## تهران و مشکلات آن

### تاریخچه تهران

تهران که امروزه پایتخت کشور ایران است از پیشینه شهری چندان طولانی برخوردار نمی باشد. این شهر مدتها یکی از روستاهای کوچک ری بوده است.

### تهران کهن

تهران در شمال شهر ری واقع است و دارای باغهای فراوان و میوه‌های متنوع می باشد و همچنین آب و هوای خوش دارد. پس از آنکه شهر ری دو بار مورد حمله مغولان قرار گرفت، اهالی آن رو به بلاد دیگر منجمله تهران نهادند. کهن ترین سند فارسی موجود درباره نام تهران نشان دهنده این مطلب است که تهران پیش از سده سوم هجری قمری وجود داشته است و همچنین در نوشته‌های تاریخ نگارانی چون ابن اسفندیار، عمادالدین زکریای قزوینی و حمدالله مستوفی و برخی دیگر همگی معترفند که تهران دارای محلاتی بوده که در زیرزمین ساخته شده بود و اهالی آن در زیرزمین ببتوته می کردند.

### تهران پهلوی

بی گمان دگرگونی‌های بنیادین در تهران از سال ۱۳۰۰ به بعد ایجاد شده است که به چهار دوره کاملاً جدا تقسیم می‌شود. سال ۱۳۰۰ تا ۱۳۲۰ که در طی آن خندقها و دروازه‌ها 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 راه‌آهن، دانشگاه تهران و ایستگاه فرستنده رادیو تهران باشگاه افسران و چند بیمارستان مربوط، به این دوره می باشد. سالهای ۱۳۲۰ تا ۱۳۳۲ که همزمان با جنگ جهانی دوم بوده و به دلیل پیامدهای ناشی از جنگ جهانی و مسائل و مشکلات سیاسی برآمده از آن تغییرات چشمگیری در کشور پدید نیامد. سال ۱۳۳۲ تا ۱۳۵۷ که طی آن شهر تهران به سرعت توسعه یافت و ساختمانها و شهرکها و باغراها (بلوارها)ی تازه‌ای ساخته شد و جمعیت شهر بر پایه آمار سال ۱۳۵۵ به ۴,۳۵۰,۰۰۰ نفر بالغ گردید.

### تهران پس از انقلاب

دوره چهارم سال ۱۳۵۷ که همزمان با انقلاب ۱۳۵۷ خورشیدی، تغییر رژیم سیاسی کشور و حاصل آن تغییر چشمگیر در همه ابعاد جامعه بوده است که به وضوح شاهد آنیم، گسترش تهران در طی این سالها مربوط به عوامل چندی از جمله جنگ تحمیلی و مسئله جنگ زدگان، تمرکز همه امکانات آموزشی و بهداشتی، درمانی و رفاهی در تهران موجبات گسترش بی رویه جمعیت در این شهر گردیده است 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، راهبندانها و مشکلات ترابری شهری، پیشه‌های کاذب و بسیاری مسائل اقتصادی و زیستی را برشمرد. تهران مرکز کلیه وزارتخانه‌ها و ادارات و مراکز علمی کشور می باشد و هم اکنون نمایندگیهای سیاسی بیش از ۹۰ کشور جهان در تهران و اطراف آن مانند موزه ایران باستان، کتابخانه ملی، مجموعه کاخهای پیشین، بوستانها و فضای سبز و موارد دینی دیگر نام برد.

### تهران کنونی

اکنون تهران به میان ده شهر نامطلوب جهان برای زندگی سقوط کرد و در کنار شهرهایی نظیر حراره در زیمبابوه، دوالا در کامرون و ابیجان در ساحل عاج در دهک پایینی جدول ۱۲۷ شهر دنیا قرار گرفت که از سوی واحد اطلاعاتی مجله اکونومیست مورد بررسی قرار گرفته اند.

تهران که تنها شهر ایرانی مورد این بررسی است، از نظر تأسیسات زیربنایی، دسترسی به کالاهای مورد نیاز، خدمات، خطرات شخصی و نیز خطر تروریسم مطالعه شده و بررسی ها روشن کرده است که نسبت به سه سال پیش در این جدول سقوط کرده و از بیست شهر آخر به پایین ترین دهک جدول رسیده است.

اما تهران سال هاست در میان شهرهای نامطلوب زندگی قرار داشته و تغییراتی که در آن ایجاد شده، تنها جای آنرا اندکی بالا یا پایین برده است.

### مشکلات تهران

در بررسی کیفیتهای مطلوب یک شهر برای زندگی، میزان دسترسی به امکانات بهداشتی، ترافیک، امکانات رفت و آمد، میزان آلودگی هوا و... مورد بررسی قرار می گیرد. و تهران شهری است که با مجموعه ای از این مشکلات دست و پنجه نرم می کند و هیچ یک از شهرداران این شهر با توجه به زیرساختهای ناموزون آن، نتوانسته اند کار فوق العاده ای برای شهر انجام دهند. مشکل ترافیک تهران به حدی پیچیده شده است که هیچ کس حتی نمی تواند برای آن راه حلی تصور کند. دکتر مهدی ریاضی دکترای ترافیک و حمل و نقل، در سرمقاله نشریه بهبود ترافیک، معضل ترافیک را چالش شهردار تهران خوانده است. او نوشته: "چالش شهردار برخورد بلند مدت و برنامه ریزی شده با مسئله حمل و نقل است که نیاز به برنامه ریزی همه جانبه چند وجهی و زمان بندی شده و اجرای

هماهنگ برنامه ها دارد. سالهاست که در تهران، هزاران طرح جامع و مقطعی برای رفع معضلات مختلف نوشته می شود و ساعتها کار و هزینه های گزاف صرف می شوند، اما تنها به این دلیل که طرح ها در زمان مناسب انجام نمی شوند و یا با تاخیر به بهره برداری می رسند، هیچ کدام گرهی از مشکلات تهران باز نکرده اند. تهران، بزرگترین بازار خودرو در کشور است، روزانه تعداد قابل توجهی خودرو وارد این شهر می شود، بدون آنکه بزرگراه ها به اندازه ورود خودرو گسترش یابند. خطوط مترو با بیش از دو دهه تاخیر به بهره برداری رسیده اند و کسی عاقبت طرح منوریل را نمی داند. مشکلات زیست محیطی در تهران، روز به روز بیشتر گلوی این کلان شهر را می فشارد، اما شهرداری تهران به ظاهر بسیار خوشبخت است که حل این معضل به عهده شهرداری گذاشته نشده است. حل مشکلاتی نظیر مسکن، بهداشت، جرایم و اعتیاد همچون محیط زیست در تهران بر عهده شهرداری نیست. در تهران برخلاف اغلب شهرهای دنیا سازمانهای دیگری برای حل این مشکلات وجود دارند. وجود این سازمانها گهگاه نه تنها باری از دوش شهرداری بر نمی دارد که به دلیل موازی کاری مشکلات را افزون می کند.

### شهرداری تهران

شهرداری این شهر، به دلیل بودجه کلان و میزان پولهای بی حسابی که در آن قابل جابه جا کردن است همیشه برای جناح های مختلف سیاسی، منصبی دلپذیر بوده است. اما همین بی حساب بودن آن باعث شده که شهرداران این شهر هم تحت ضربه باشند. طرح جامع و تفصیلی تهران:

بر اساس گزارشی که سال گذشته منتشر شد، شهردار خبر داد: با طرح جامع و تفصیلی شهر تهران، تکلیف سقف جمعیتی، محدوده وسعت تهران، سرانه های خدماتی اعم از فرهنگی، فضای سبز، تفریحی، ورزشی، معابر، بزرگراه ها، ساخت و سازها و غیره مشخص و ضابطه مند خواهد شد. این طرح قرار بود در نیمه نخست امسال آماده شود اما با توجه به مشغولیت های شورا و تغییر مکان شهردار وقت به کاخ ریاست جمهوری، نیمه کاره ماند. در اردیبهشت ماه امسال در جلسه علنی شورای شهر، رئیس "مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران" با ارائه گزارشی گفت: طرح جامع و تفصیلی تهران، سال آینده پس از تصویب نهایی برای اجرا آماده می شود. همان زمان معاون موسسه شهرسازی پاریس که به تهران آمده بود، شتاب برای نوشتن این طرح را نگران کننده خواند. اما کمی بعدتر خبرنگاران دیگر خبری از طرح نشنیدند. طرح هنوز هم به شورا نرفته است. این نخستین طرح جامع شهر تهران نیست و تا کنون چندین بار طرح هایی با همین نام نوشته شده، اما هیچیک امکان اجرای کامل و به موقع نیافته اند. پیشتر در سال ۷۵ طرحی از سوی وزارت مسکن برای شهر تهران نوشته شد اما اجرا نشد. شهر تهران سالهاست که بر اساس طرح جامعی که در سال ۴۸ توسط گروه مهندسی فرمانفرمایان تهیه شد، اداره می شود. بر این اساس، شهر تهران هیچگاه نخواهد توانست از محدوده "نامطلوبترین" شهرهای دنیا خیلی فاصله بگیرد.

### عوامل آلودگی هوا

آلودگی هوا در تمام شهرهای بزرگ رواج دارد. در اروپا تا چهل پنج سال پیش آلودگی بیداد می کرد، اما آنها چاره اندیشی کردند. امروزه در دنیا اتومبیل هایی تولید می شود که هم مصرف سوخت پایین دارند و هم با فیلترگذاری دقیق، کمتر گاز مسموم بیرون می دهند. ما هم باید از این تجربیات و دستاوردها استفاده کنیم. دکتر مشتاقی مهمترین منبع آلودگی هوای تهران را دود و گاز مسموم خودروهای موتور می داند و عقیده دارد: "کنترل موتور ماشین ها از نظر میزان تولید آلودگی ضرورت تام دارد. باید تدابیری اندیشید که تنها موتورهای با استاندارد یورو اجازه حرکت داشته باشند و آگروز تمام ماشین ها به فیلترهای مخصوص مجهز شوند." رانندگی غلط و عدم رعایت مقررات عبور و مرور ترافیک شدید ایجاد می کند، که باعث افزایش دود می گردد و به آلودگی هوا دامن می زند. این کارشناس بر ضرورت همکاری مردم تاکید می کند: "دولت سالهاست که برای کاهش آلودگی هوا چاره اندیشی می کند، اما تا مردم همکاری نکنند، کاری از پیش نخواهد رفت. مردم باید احساس مسئولیت کنند و از موتورسیکلت ها و سواری هایی که بد می سوزند یا روغن سوزی دارند، استفاده نکنند. اتوبوس های شرکت واحد هم منبعی برای تولید گازهای سمی هستند. اگر هوا آلوده است، همه ما مقصر هستیم و همه باید برای رفع این مشکل تلاش کنیم تا بتوانیم هوای بهتری تنفس کنیم."

اما چه راه کارهایی می توان پیشنهاد کرد؟

1- از رده خارج کردن خودروهای فرسوده:

بیشترین میزان آلودگی هوای تهران ناشی از وجود بیش از دو میلیون خودروی فرسوده در سطح کشور است. بهتر است که بنزین که در کشور ما از آب معدنی هم ارزانتر است، به نرخ بین المللی ارایه شود تا ظرف دو سال بتوان بودجه لازم برای از رده خارج کردن خودروها را طریق تامین نمود. بدین ترتیب اصولاً نگاه داشتن خودروی پر مصرف و فرسوده مقرون به صرفه نخواهد بود و از حجم تردهای غیرضروری نیز کاسته خواهد شد. این اصلاً عادلانه نیست که کسانی که از اتومبیل شخصی بهره مند نیستند سوبسید بنزین دیگران را متحمل شوند.

## 2- گسترش وسایل عمومی، ناوگان مترو و فرهنگ استفاده وسایل عمومی:

طی گزارش چندی پیش صدا و سیما هزینه تردد هر خودرو عمومی حدود 9 برابر وسایل نقلیه عمومی است حال علت استفاده مردم از وسایل شخصی که عامل ترافیک و آلودگی هوا می شود را می توان در خدمات عمومی بد، تلف شدن وقت مردم در صف وسایل نقلیه عمومی، کیفیت و مطلوبیت پائین و همچنین نظر مردم نسبت به اتومبیل شخصی به عنوان یک وسیله لوکس دید که در مورد آخر می توان به نقش دولت در ترویج فرهنگ استفاده از وسایل نقلیه عمومی تاکید ویژه ای داشت.

## 3- توزیع ساعات اوج ترافیک در تهران:

اوج ترافیک تهران مربوط به ساعت 6.30 تا 8.30 صبح و 5 تا 7.30 شب بیان کرد. حال می توان با تغییر ساعت کار اداره جات دولتی راهکاری هر چند نه بسیار عالی اندیشید.

## 4- تغییر ساختار ادارات دولتی:

ایران به دلیل ساختار غیر متمرکز و نیمه متمرکز خود دارای ساختار اداری است که کوچکترین مشکل در شهرستانها مردم را به تهران می کشاند. این آمد و شد مردم از سراسر کشور به تهران اگر کم شود مشکلات عمده ای بر طرف خواهد شد. در حالیکه نسبت سرانه تعداد اتومبیل به جمعیت در تهران کمتر از بسیاری از شهرهای دیگر دنیا میباشد، تردد خودرو در تهران بسیار زیاد است. این موضوع باعث راه بردن بسیار سنگین و بطور همزمان آلودگی زیاد هوا میباشد. هر منطقه شهری تهران به تنهایی یک شهر بزرگ محسوب میشود. تهران عبارت است از بیست شهر بزرگ کنار هم که افراد آن دائما به شهرهای همسایه تردد دارند. اگر هر یک از مناطق شهری تهران از نظر شغل و خرید و مدرسه و دکتر و غیره برای ساکنانش خودکفا باشد، میزان تردد خودروها بسیار کمتر خواهد بود

## 5- عدم تمرکز امکانات جدید در تهران:

کمتر مردم تهران جز برای مسافرت از تهران مهاجرت می کنند. چرا که اکثر امکانات جدید، بیمارستانها و مراکز درمانی منحصر به فرد در ایران، مراکز علمی و دانشگاهها، اداره جات دولتی مهم در تهران وجود دارد. چرا نباید هنوز دانشگاهی در ایران بهتر از دانشگاه تهران داشته باشیم. چرا نباید مراکز در مانی در 5 یا 4 کلان شهر ایران پخش شوند تا در تهران و ...

## 6- دادن تسهیلات به شهرهای دیگر:

اکثر شرکت های صنعتی مهم در تهران و اطراف آن مستقرند و یا دفتر مرکزی اکثر شرکت های مهم دولتی در تهران واقعند. می توان با دادن تسهیلات به شهرستانها امکان ایجاد اشتغال در تمام ایران را فراهم کرد. همچنین از حجم تهران کاست. توسعه فرهنگ مهاجرت از تهران به سایر شهرها به همراه دادن امکانات و امتیازات تجاری و تولیدی به شهرهای دیگر و محدود ساختن امتیازات تجاری در تهران میتواند مردم را به مهاجرت به شهرهای دیگر متمایل نماید که بالطبع باعث کاهش آلودگی تهران میشود. عدم کنترل گازهای خروجی از کارخانه ها کمبود فضای سبز متناسب برای جمعیت موجود در تهران در افزایش آلودگی هوا موثر هستند

## 7- ایجاد شکاف هوایی در تهران:

بدلیل موقعیت جغرافیای تهران وجود کوه های بلند در شمال و شرق تهران و جهت باد (جنوب غربی به شمال شرقی) هوای آلوده تهران امکان خروج از شهر را نمی یابد. طرحی چندی پیش از سوی کشور ژاپن برای ایجاد شکلاف هوایی تهران از کوههای البرز داده شد که به دلیل هزینه زیاد مورد قبول واقع نشد. چرا که دولت ما عادت به مسکن زدن درد دارد تا درمان قطعی درد.

## 8- صرف زمان برای برنامه ریزی و تعهد به آن:

تهران بزرگترین شهر جهان نیست و دارای بیشترین حجم ماشین ها هم نیست. بالاخره شهرهای بزرگتر از تهران هم راهکارهایی در پیش گرفتند و مثلا نیویورک با جمعیت ۲ الی ۳ برابر تهران و با اتومبیل های خیلی ارزانتر از تهران و فرهنگ تک سرنشینی و ... این مشکلات رو حل کرده. کمی کارشناسی و تحقیقی و هزینه می تواند مشکلات را حل کند مشکل ترافیک را باید از تغییرات طراحی شهری شروع کرد. یعنی بجای تعریض معابر، کاربری شهری را تغییر داد و مکانهای عمومی را از تجمعی به واحدهای محله ای در اطراف شهر منتقل نمود و در کنار منطقه های اداری سایت مسکونی ایجاد کرد کشور ژاپن یک پنجم مساحت ایران و دو برابر جمعیت ایران را دارد اما برنامه ریزی شهری صحیح آنها عامل رهائی از

مشکلاتشان شده است. (بعضی ها دلیل تفاوت ایران و ژاپن را در تفاوت وقت در برنامه ریزی و اجرا می دانند. ایران: وقت کم برای برنامه ریزی و اجراهای طولانی ژاپن وقت زیاد برای برنامه ریزی و زمان کم برای اجرا)

#### 9- حضور فن آوری اطلاعات:

کاهش تقاضا برای سفرهای درون شهری از طریق ارائه خدمات الکترونیکی و خریدهای الکترونیکی - باجه های خودپرداز بانکی - گسترش فرهنگ استفاده از پیک پستی خصوصی و دولتی - کنترل رشد شهر - ارزان کردن خدماتی که توسط پیکهای مختلف ارائه میشود و...

دکتر وردی نژاد  
محمدرضا سالستانی