پیوست‌ها

پیوست ۱

گزارش ارزیابی آتلیهٔ شهرسازی پاریس (اپور) [1] از طرح جامع شهر تهران که در اردیبهشت ۱۳۸۵ توسط شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری به عنوان کارگزار مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهرداری تهران منتشر شد.

مأموریت APUR در تهران، ۲۱ تا ۳۰ آوریل ۲۰۰۵ (۱ تا ۱۰ اردیبهشت ۱۳۸۴)

آتلیهٔ شهرسازی پاریس (APUR) از ۲۱ تا ۳۰ آوریل ۲۰۰۵ (۱ تا ۱۰ اردیبهشت ۱۳۸۴) مأموریتی در چارچوب قراردادی که با عنوان «همکاری فنی با مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران» (RPCT) در تاریخ ۲۸ ژانویه ۲۰۰۵ (۹ بهمن ۱۳۸۳) به امضا رسیده بود، انجام داد. این قرارداد دنبالهٔ مأموریت ابتدایی APUR در ماه دسامبر ۲۰۰۲ (آذر ۱۳۸۱) است.

اهداف مأموریت APUR در تهران

تهیهٔ یک گزارش کارشناسی فنی دربارهٔ کلیهٔ مراحل

الف. آماده‌سازی طرح جامع و طرح‌های تفصیلی مناطق شهر تهران شامل:

- ارزیابی و ارائهٔ پیشنهاد دربارهٔ اهداف طرح‌ها و برنامه‌های مربوط به تهران
- ارزیابی و ارائهٔ پیشنهاد دربارهٔ فرایند تهیه

1. Atelier d’urbanism Paris

ب. طرح‌ها

- ارزیابی و ارائهٔ پیشنهاد دربارهٔ رویکرد مطالعات گوناگون
- مطالعات پایه به‌ویژه در مورد موقعیت منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی تهران و نیز دربارهٔ پیش‌بینی‌های جمعیتی
- مطالعات کالبدی ۲۲ منطقهٔ شهرداری
- مطالعات تکمیلی (زلزله، حمل‌ونقل، محیط زیست و...)

ج. ارزیابی و ارائهٔ پیشنهاد دربارهٔ هماهنگی مطالعات مختلف

- تبادل تجربیات دربارهٔ مدل‌سازی و به‌روزرسانی داده‌ها به منظور مدیریت سامانهٔ اطلاعات جغرافیایی (GIS) شهری
- پیشنهاد راهبردها برای آماده‌سازی GIS
- کمک به پردازش داده‌ها

مأموریت‌های مرکز مطالعات برنامه‌ریزی شهر تهران (RPCT) در پاریس

ابتدا یک مأموریت مقدماتی و دو مأموریت مطالعاتی RPCT بین ماه ژانویه تا آوریل ۲۰۰۵ (بهمن ۱۳۸۳ تا خرداد ۱۳۸۴) انجام گرفت.

مأموریت مقدماتی از ۲۴ تا ۲۸ ژانویه ۲۰۰۵ (۵ تا ۹ بهمن ۱۳۸۳)

هدف این مأموریت، تهیهٔ مقدمات قرارداد بین APUR و RPCT بوده است. این مأموریت اجازه داد چگونگی کمک فنی APUR در مورد آماده‌سازی طرح جامع و طرح‌های تفصیلی شهر تهران و نیز ایجاد یک مؤسسهٔ شهرسازی برای شهر تهران فراهم شود. هیئت یادشده پیشرفت عملیات در تهران را از لحاظ طرح‌های شهرسازی و بافت شهری و اداری و مالی شهر و نیز انتظارات RPCT از APUR بیان کرد. در این بازدید طرز کار APUR و چگونگی تهیهٔ طرح‌های شهری در پاریس و استان پاریس (Ile de France) و بعضی پهنه‌های آمایش هماهنگ (ZAC)؛ (ساحل چپ رودخانهٔ سن در پاریس، محله «برسی») و نیز طرح‌های بزرگ (تراموای خیابان مارشال‌ها) و مسائل مربوط به حمل‌ونقل فضاهای عمومی و سرانجام GIS پاریس ارائه شد و مورد بررسی قرار گرفت و اجازه داد درخواست‌های RPCT با دقت و تفصیل مطالعه شود. این مأموریت به امضای قرارداد مشارکت RPCT و APUR منجر شد.

مأموریت کارشناسان GIS از ۲۱ تا ۲۵ مارس ۲۰۰۵ (۱ تا ۵ فروردین ۱۳۸۴)

این مأموریت اجازه داد شناخت متقابلی از GIS و اداره پایگاه داده‌ها در تهران و پاریس انجام گیرد تا کارگاه‌های APUR به شکل بهتری در تهران تدارک دیده شود. چند موضوع به شرح زیر مورد بررسی قرار گرفت.

- مجموع داده‌ها که توسط ادارات مسئول تهیه می‌شود
- سازماندهی داده‌ها و تحلیل‌های اولیه
- شیوهٔ استفاده از داده‌ها توسط استفاده‌کنندگان در مذاکرات با بخش مطالعات کلی (مطالعات اقتصادی و اجتماعی APUR)
- کاربرد داده‌ها

از طرف دیگر، به منظور ایجاد یک مؤسسهٔ شهرسازی برای تهران، هیئت به ساماندهی اطلاعات اسنادی (آثار، مقالات، مجله‌ها و...) و اطلاعات تصویری (عکس، کارتوگرافی و...) ابراز علاقه‌مندی کرد.

مأموریت مدیران از ۲۹ مارس تا ۲ آوریل ۲۰۰۵ (۹ تا ۱۳ فروردین ۱۳۸۴)

در این مأموریت چند نفر از تصمیم‌گیران در زمینهٔ شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری تهران حضور داشتند. هدف این مأموریت، ارائهٔ موضوعات زیر به آن‌ها بود:

- نهادهای مؤثر در شهرسازی در استان پاریس (Ile de France)، شهرداری پاریس اتاق فرمان مستقل حمل‌ونقل پاریس[1]، مدیریت منطقه‌ای تجهیزات ایل دو فرانس[2]، مؤسسهٔ آمایش منطقهٔ ایل دو فرانس[3]
- وضعیت پاریس : اهداف توسعه، شهرسازی، پروژه‌های بزرگ، روابط با سایر نهادها و...
- طرز کار APUR و خصوصیات یک مؤسسه شهرسازی این تبادل نظرات موجب شد گفت‌وگوی مفیدی با هیئت انجام گیرد که برای تعقیب کار در تهران کاملاً ضروری بود.

۱. وضعیت تهران

برای درک روش‌های تهیهٔ طرح جامع و تفصیلی تهران، ابتدا باید مشخص شود عوامل کلیدی چه کسانی هستند و نقش و اختیارات آن‌ها چیست؟

۱ـ۱ عاملان توسعهٔ شهری و برنامه‌ریزی شهری در ایران و تهران

۱ـ۱ـ۲ـ دولت

دولت ایران، دولتی قوی و متمرکز است که میدان عمل بسیار اندکی در اختیار مسئولان محلی گذاشته است. در زمینهٔ توسعه و برنامه‌ریزی شهری دو وزارتخانه نقش عمده ایفا می‌کنند: وزارت مسکن و شهرسازی و وزارت کشور. وزارت مسکن و شهرسازی توانایی تهیهٔ برنامه‌های توسعهٔ شهری از سطح ملی تا سطح محلی (شهرهای بیش از ۵ هزار سکنه) را دارد. با یک استثنا در مورد تهران که وضعیت آن در زیر روشن شده است، وزارت مسکن باید اجرای این طرح‌ها را فراهم سازد. وزارت یادشده منشأ کلیهٔ مقررات شهری نیز هست و همچنین، بعضی از پروژه‌های بزرگ را شروع و عملی می‌سازد.

وزارت کشور مسئول نظارت بر شهرداری‌های محلی و مسئول امور حمل‌ونقل و جابه‌جایی نیز است. علاوه بر آن، تعدادی سازمان‌های میان‌بخشی وجود دارند که نقش مهمی در تعیین سیاست‌های شهری ایفا می‌کنند. شورای عالی ترافیک و حمل‌ونقل وابسته به وزارت کشور است. این نهاد بین وزارتی امکان می‌دهد که ارتباط بین شهرسازی و حمل‌ونقل، به‌خصوص از طریق دخالت شدید وزارت مسکن و شهرسازی فراهم شود. این شورا همهٔ پروژه‌های مهم برای

1. Regie Autonome des Transports Parisiens (RATB)
2. Direction regionale de I'equipement d'Ile de France (DRF)
3. Institut d'Amenagement de la region Ile de France (IAURIF)

حمل‌ونقل را تصویب کرده و سیاست‌های حمل‌ونقلی را برای شهرهای ایران تعیین می‌کند. شورای عالی شهرسازی و معماری تمام ضوابط جدید شهرسازی و تمام طرح‌های توسعهٔ شهری و همهٔ پروژه‌های بزرگ را تصویب و تأیید می‌کند. این شورا از ۱۱ وزیر تشکیل شده و بالاترین مقام تصمیم‌گیری در برنامه‌ریزی و توسعهٔ شهری است. کمیسیون مادهٔ ۵ (بین وزارتخانه‌ای) در تهیهٔ طرح‌های تفصیلی مناطق شهرداری نقش دارد. این کمیسیون در مورد تمام پروژه‌های طرح تفصیلی به‌خصوص پروژه‌های معابر شهری، نوسازی‌ها، پروژه‌های بزرگ و به‌خصوص تغییرات کاربری زمین نظر می‌دهد. سرانجام، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور سیاست‌های بزرگ دولتی برای کشور به‌ویژه در قالب برنامه‌های ملی معین می‌کند.

۱ـ ۱ـ ۲. شهرداری

سازمان شهرداری‌ها نقش با نفوذ دولت را منعکس می‌کند. گرچه از سال ۱۳۷۷ تا کنون، اعضای شورای شهر به وسیلهٔ رأی مردم شهر تعیین می‌شوند (فقط ۱۵ نماینده برای ۷ میلیون سکنهٔ شهر تهران)، اما انتخاب شهردار که ادارهٔ شهر تحت کنترل او است، به وسیلهٔ شورای شهر باید به تأیید وزارت کشور برسد. تفاوتی در اینجا بین شورای شهر که انتخابی است و شهرداری که یک سازمان اداری است، آشکار می‌شود. همچنین، باید توجه کرد که بسیاری از خدمات به بخش خصوصی واگذار شده‌اند، مانند تهیهٔ پروژه‌های شهرسازی مختلف که به شرکت‌های مشاور خصوصی داده می‌شود. شهرداری‌ها باید ضوابطی را اجرا کنند که به وسیلهٔ وزارت مسکن و شهرسازی تهیه شده‌اند و در اجرای برنامه‌ها در سطوح مختلف شرکت کنند. شهرداری‌ها همچنین مسئول فراهم کردن خدمات شهری به‌ویژه خدمات فرهنگی و اجتماعی و ایجاد ساختار زیربنایی لازم هستند که برای زندگی روزمرهٔ شهروندان ضروری است.

شهرداری تهران از اکنون به بعد اجازهٔ تهیهٔ طرح جامع شهر تهران (البته با مشارکت دولت) را دارد. توافق‌نامه‌ای برای تدوین این کار مشترک (تهیهٔ طرح جامع و تفصیلی) بین وزارت مسکن و شهرسازی، شهرداری تهران و شورای شهر تهران در سپتامبر ۲۰۰۳ (شهریور ۱۳۸۲) امضا شده است. مرکز تحقیقات و برنامه‌ریزی شهر تهران (RPCT) به منظور همکاری این نهادها با یکدیگر، مسئولیت پذیرفته است. علاوه بر این، ۲۲ منطقهٔ شهرداری در حال حاضر در طرح‌های تفصیلی حوزه‌های خودشان با مشاوران همکاری می‌کنند.

۱ـ ۱ـ ۳ شرکت‌های مشاور

شرکت‌های مشاور، تهیه‌کنندگان اصلی پروژه‌های طرح جامع هستند. مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران با این شرکت‌ها قرارداد بسته است:

- شرکت مشاور تهیهٔ طرح (جامع شرکت بوم‌سازگان)، که مسئولیت تهیهٔ طرح تفصیلی ۲۲ منطقه و با همکاری ۲۲ شهرداری منطقه (دارای یک کمیتهٔ هماهنگی)
- شرکت‌های مشاوری که روی موضوعات خاص کار می‌کنند، نظیر:

۱. حمل‌ونقل

۲. محیط زیست، سیل، زلزله

۳. مطالعات راهبردی پایه (جمعیت‌شناسی، موقعیت بین‌المللی تهران)

۴. راهبرد توسعه و نظام مالیاتی

اکثریت بزرگ این مشاوران آموزش مهندسی دیده‌اند و جامعهٔ مهندسان مشاور ایران نمایندگی آن‌ها را به صورت اتحادیه به عهده دارد.

۱ـ ۲ تاریخچهٔ برنامه‌ریزی شهر تهران

۱ـ ۲ـ ۱ طرح‌های قبلی: محتوا و رویکردها

یک طرح جامع برای تهران وجود داشته که در سال ۱۳۴۷ به صورت مشترک توسط «شرکت مهندسان مشاور فرمانفرمائیان و همکاران» و ویکتور گروئن (Victor Groen) شهرساز آمریکایی تهیه شده بود. این طرح جامع، توسعهٔ شهری را به صورت خوشه‌ای بیان می‌کرد: در این طرح، مناطق خودگردان که حدود ۳۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر سکنه داشتند، حول یک مرکز سیاسی و اداری مربوط به منطقه و یک ناحیهٔ اقتصادی و یک مرکز خرید شکل گرفته بودند. این مناطق قرار بود به وسیلهٔ بزرگراه‌های درون‌شهری به هم وصل شوند (این در واقع تنها قسمتی از آن طرح جامع است که انجام شده است). درون این خوشه‌ها، هسته‌های کوچک‌تری وجود داشت که قرار بود در آن‌ها تعداد ۱۵ تا ۳۰ هزار سکنه در اطراف یک دبیرستان و مغازه‌های محلی زندگی کنند. تقسیم‌بندی آخر، هسته‌های کوچک ۵ هزار سکنه‌ای بود که با فاصلهٔ کمتر از ۵ دقیقه با یک دبستان قرار می‌گرفتند. این دیدگاه بسیار عمل‌گرایانه به مورد اجرا گذاشته نشد. این طرح اگرچه تصویب شده بود، اما دولت نخواسته یا نتوانسته بود که بودجه و امکانات کافی برای رسیدن به این اهداف را تأمین کند و فقط بخشی که مربوط به بزرگراه‌ها بود، انجام شده است. به علاوه، این طرح پیش‌بینی کرده بود شهر در محور شرق‌ـ غرب گسترش پیدا کند که این کار خودبه‌خود عملی شده است.

طرح جامع یادشده در سال ۱۳۷۰ اصلاح و ساماندهی شد که البته این بار نیز فقط از یک شرکت مشاور (آتک) برای تهیهٔ کل طرح استفاده شد. این طرح نیز با اینکه از نظر دولتی تصویب و تأیید شده بود، ولی از اتفاق نظر عمومی و رأی اکثریت برای اجرا برخوردار نشد. این طرح، تهران را به ۵ ناحیهٔ جغرافیایی تقسیم می‌کند و هریک از این ناحیه‌ها برای یک عملکرد اختصاص یافته است. مرکز بازرگانی شهر (Cbd) در شمال در اطراف عباس‌آباد، شرق برای تجارت و صنایع، مرکز با خصوصیات و ویژگی‌های تاریخی و میراثی، جنوب به عنوان یک مرکز مذهبی و دست آخر قسمت غرب که قرار بود بخش فعالیت‌های ورزشی و مراکز تفریحی باشد. اگرچه این سازماندهی چند مرکزی هرگز در عمل به وجود نیامد.

۱ـ ۲ـ ۲ رویکرد فعلی: نوآوری‌ها

رویکرد فعلی همان‌گونه که به وسیلهٔ مقامات معرفی می‌شود، در مقایسه با گذشته یک نقطه عطف است:

- در سطح سازمانی یک همکاری جدید بین دولت، شورای شهر و شهرداری تهران به وجود آمده که روش سنتی گذشته دولتی کنار گذاشته شده است. شهرداری‌های مناطق در حال حاضر در طرح‌های تفصیلی مناطق خودشان همکاری می‌کنند. این شهرداری‌ها در حوزهٔ اختیارات خود همکاری نزدیک با شرکت‌های مشاور دارند.
- در سطح تهیهٔ طرح‌ها به جای یک شرکت مشاور واحد، انتخاب آن‌ها براساس تقسیم‌بندی مناطق شهرداری و موضوعات مورد مطالعه صورت گرفته است.
- در سطح محتوا، رویکردها متقاطع بوده و از نگرش‌های مجرد و بخشی اجتناب شده است. تلاشی برای هماهنگی به چشم می‌خورد.
- سرانجام در سطح روش‌شناسی تهیهٔ طرح جامع و طرح‌های تفصیلی به صورت هم‌زمان انجام می‌شود که هرگز پیش‌تر به این شکل نبوده است. نیاز به یک هماهنگی در سطح محلی و کلی وجود دارد.

۱ـ ۲ـ ۳ موارد جدید

موارد جدید شهری موجب شد ضرورت طرح جامع جدید احساس شود:

- هیچ طرح جامعی به صورت کامل اجرا نشده و ابزارهای عملیاتی لازم ایجاد نشده بود.
- ایجاد نوعی شهرسازی همراه با هرج‌ومرج که حاصل ساخت‌وسازهای غیرقانونی و عدم رعایت قوانین شهرسازی بوده است.
- تراکم و ازدحام بسیار واضح در سامانهٔ عبور و مرور و به‌ویژه در بزرگراه‌ها.

ـ این مشاهدات مبنای اصلی ایجاد طرح جامع جدید شد، اگرچه مشکلات دیگر نیز از سوی کارشناسان مطرح می‌شود. در اولین نکته، تأکید بر اصلاح شیوهٔ تهیهٔ طرح، برای در اختیار گذاردن ابزار مناسب برای اجرای طرح‌ها به مقامات مسئول وجود دارد. نکتهٔ دوم این موضوع را روشن می‌کند که چرا جدا از همهٔ مسائل، اولویت اول به کاربری زمین و منطقه‌بندی (زونینگ) داده می‌شود تا شرایط توسعهٔ شهری پایدار را در تهران تضمین کند.

نکتهٔ آخر بحث میان طرفداران حمل‌ونقل عمومی و حمل‌ونقل با اتومبیل را مطرح می‌کند. طرفداران تردد با اتومبیل‌های شخصی تمایل دارند شبکهٔ شطرنجی بزرگراه‌ها که از سال ۱۳۴۷ طرح ریزی شده است، به پایان برسد.

۱ـ ۳ اهداف طرح‌های جدید

۱ـ ۳ـ ۱ طرح جامع و طرح‌های تفصیلی: گرایش‌های اصلی و پهنه‌بندی‌های محلی

شکل و محتوای طرح جامع و طرح‌های تفصیلی نه از نظر حقوقی و نه از نظر فیزیکی (نقشه‌کشی، زمان، دقت و...) و نه از نظر موضوعات و اهداف اعلام‌شده هنوز به‌روشنی مشخص نشده‌اند. آنچه واضح به نظر می‌رسد، این است که طرح جامع یک نگرش کلی از تهران را تبیین خواهد کرد. این طرح با کار در مقیاس و کار روی خصوصیات هویتی تهران و همچنین، عناصر لازم از پروژه‌های آتی تهران پشتیبانی و تأمین می‌شود. امید می‌رود در نتیجهٔ کار مداوم رفت و برگشت در سطوح مقیاس‌های کلی و محلی، این انسجام بزرگ حاصل شود. اگر کسی بخواهد این وضعیت را با وضعیت استان پاریس مقایسه کند، طرح جامع تهران با برنامهٔ آمایش و توسعهٔ پایدار پاریس[1] نزدیک خواهد بود که جهت‌های اصلی و پروژه‌های بزرگ منطقه‌ای و منافع کلان‌شهر را تعریف می‌کند. طرح‌های تفصیلی نیز بیشتر به برنامه‌های محلی شهرسازی[2] شبیه است که به کار جزئی شناخت و پیشنهاد می‌پردازند.

۱ـ ۳ـ ۲ اهداف اعلام‌شده: مدیریت کاربری زمین و ساخت‌وساز، کنترل و پیگیری

اگرچه عناصر و عوامل طرح تهران هنوز در مرحلهٔ تفکر و تعریف است، اما به نظر می‌رسد اولویت بیشتر به حوزهٔ مدیریت شهری داده شود (که کارکرد شهر را به صورت یک کلیت تضمین کند) تا به یک پروژهٔ شهری (که آیندهٔ شهر را برای ساکنانش تعریف می‌کند). مقید کردن ساخت‌وساز به قوانین کارآمد و روشن با استفاده از نقشه‌های پهنه‌بندی، اولین طرح جامع به نظر می‌رسد. بی‌برنامگی‌های بسیار در گسترش شهر، آثار و نتایج آشکار و مسئله‌سازی داشته است: رشد پراکنده و بی‌نظم شهر به طرف کوه و فضاهای طبیعی، منظر شهری نامناسب (ارتفاع و شکل ساختمان‌ها)، فقدان حفاظت از چشم‌انداز به سوی کوه، مشکل ایجاد شبکهٔ راه‌ها، نظافت، تجهیزات عمومی و حمل‌ونقل. به این‌ترتیب، به نظر می‌رسد مدیریت بهتر کاربری اراضی و ساخت‌وساز از دید شهرداری تهران، مقدم بر هر اقدام یا طرح دیگری باشد.

۲ـ راهبردها و آینده‌نگری

۲ـ ۱ تهران در کلان‌شهر، منطقه و جهان

موضوعات زیر به طور عمده بر اساس اسنادی که به انگلیسی ترجمه شده و برای ما فرستاده شده‌اند و همچنین، بیانات شفاهی و گفت‌وگو با گروه (RPCT)، گروه‌های مشاوران و همچنین، ملاقات با معاون شهرسازی شهردار و معاون شهرسازی وزیر مسکن و شهرسازی استوار است. اطلس کلان‌شهر تهران، بازدید از ۴ منطقهٔ تهران و یک شهر جدید در پیرامون شهر، شناخت مشکلات تهرانی‌ها را آسان‌تر کرد. اما این فقط یک نظر کلی بود و البته، غیرممکن است که

1. - Plan Amenagement Development Durable(PADD)
2. - Plan Local d'urbanisme(PLU)

در چنین زمان کوتاهی بتوان عملکرد شهری با ۷ میلیون جمعیت و مساحت ۷۰۰ کیلومترمربع (قابل مقایسه با پاریس به اضافهٔ حومه‌های آن) و منطقه‌ای با حدود ۱۲ میلیون سکنه و مساحت ۱۹ هزار کیلومترمربع ۱/۵ برابر منطقه (Ile de France) را مورد بررسی قرار داد.

۲ـ ۱ـ ۱ طرح مجموعهٔ شهری تهران ۲۰۰۲ (۱۳۸۱): چارچوبی برای تهیهٔ طرح جامع تهران؟

طرح مجموعهٔ شهری تهران باید چارچوب تهیهٔ طرح جامع شهر تهران باشد. این طرح باید پایه‌ها، سیاست‌ها و طرح‌های با تمایلات ملی که در طرح جامع باید منعکس شود را در نظر بگیرد و مشخص سازد. در ضمن، باید یک طرح بلندمدت برای کلان‌شهر باشد. این طرح که سرانجام به وسیلهٔ شورای عالی شهرسازی و معماری در اسفند ۱۳۸۱ تصویب شد، حاصل مطالعه و بررسی طی سال‌های ۱۳۷۴ـ ۱۳۷۸ بوده است. ارائهٔ این طرح، متمرکز در فرضیه‌های جمعیتی و فضایی مربوط به رشد شهری در مقیاس استان (پیرامون تهران امروزه ۴ برابر سریع‌تر از مرکز شهر که این توسعه را تقویت می‌کند، توسعه می‌یابد). در مدت کمتر از ۴۰ سال (۱۳۳۵ـ ۱۳۸۳) جمعیت شهر تهران با ضریبی بیش از ۴/۵ افزایش یافته در حالی که ضریب افزایش جمعیت منطقهٔ پیرامونی ۷۲ بوده است. هدف رویکرد جمعیتی، پاسخ به این سؤال بوده که: ساکنان آیندهٔ تهران باید کجا زندگی کنند؟ در حالی که ۸۵ درصد از رشد جمعیت تهران ناشی از تراز مثبت طبیعی آن است. این رویکرد دربارهٔ موضوعات زیر است:

ـ برآوردهای جمعیتی با در نظر گرفتن سهمی از جمعیت که در نواحی شهری قرار خواهند گرفت (تقریباً ۹ درصد از جمعیت استان). ۴ فرضیه مطالعه شده است که ۲ مورد آن جزئیات بیشتری دارند:

*فرضیهٔ سطح پایین: ۸/۳ میلیون سکنه برای شهر تهران و ۹/۶ میلیون برای بقیهٔ نقاط کلان‌شهر (۲/۶ ملیون برای قطب کرجـ شهریار و ۱/۷ میلیون برای قطب رباط کریمـ اسلام‌شهر)

*فرضیهٔ سطح متوسط: ۸/۵ میلیون نفر ساکن برای شهر تهران و ۷/۷ میلیون نفر برای بقیه مجموعهٔ شهری تهران (که ۲/۷ میلیون نفر برای قطب جمعیتی کرجـ شهریار و ۱/۹ میلیون نفر برای قطب جمعیتی اسلام‌شهرـ رباط کریم پیش‌بینی شده است).

رویکرد سازماندهی شهری که برای سال ۱۳۹۹ پیشنهاد شده، ۸ میلیون منطقه گسترده با هدف «تمرکززدایی مسکن» در شعاع ۷ تا ۱۰۰ کیلومتری از مرکز تهران را مشخص می‌کند: این ۸ قطب توسعه شامل ۴ شهر «جدید» که ۳ عدد از آن‌ها در حال توسعه بوده و یکی از آن‌ها به نام هشتگرد جدید است باید طبق فرضیه‌ها حدود ۷۵۰ تا ۸۸۰ هزار سکنه را تا سال ۱۳۹۹ در خود جا دهند.

در ارائهٔ این برنامه به جنبه‌های اقتصادی پرداخته نشده و به خصوصیات حمل‌ونقل نیز خیلی کم پرداخته شده بود (در مورد این موضوعات ۲ مطالعه به فارسی موجود است). جنبه‌های دیگری مورد بحث قرار نگرفته بودند مانند جنبه‌های اجتماعی، مناظر فضاهای طبیعی، جایگاه تهران در سطح بین‌المللی، ملی و منطقه‌ای، همچنین از نظر ارائهٔ راه‌حل و

امکانات مرتبط با اجرای طرح نیز بحثی مطرح نشده بود (در این مورد، مطالعاتی آغاز شده است).

۲ـ ۱ـ ۱ـ ۱ ارزیابی

***ارزیابی روش: یک نگرش جدید اما بسیار کمی**

طرح مجموعهٔ شهری تهران به شکلی که برای ما ارائه شد (نسخهٔ انگلیسی این ارائه در حال ترجمه شدن است) گواهی از رویکرد جدیدی است که موجودیت حومه را تا آن موقع در برنامه‌ریزی فراموش شده بود به رسمیت شناخته و معتقد است مشکلات توسعهٔ تهران باید در این مقیاس منطقه‌ای حل شوند.

دیدگاهی که ارائه شد، بیشتر از هر چیزی کمی بوده و حتی می‌توان گفت که تا حدودی مکانیکی است که یادآور طرح جامع منطقه‌ای Ile de France در سال ۱۳۷۳ است: پیش‌بینی‌های جمعیتی نیازهای شهرسازی را مشخص می‌کند. از نظر روش‌شناسی از یک‌سو جالب است بدانید طرح بر اساس چه فرضیه‌های شهری بنا شده است (تراکم تغییرات بافت‌های شهری موجود، پروژه‌های ساختاری و...) و از سوی دیگر، ببینیم تا چه میزانی بعضی از متغیرها (مانند عرضه و قیمت زمین، ساخت‌وساز مسکونی، توسعهٔ اقتصادی و حتی متغیرهای کیفی) می‌توانند در برآورد جمعیت آیندهٔ تهران تأثیر بگذارند.

***ارزیابی محتوا: فرضیه‌های شهرنشینی**

به نظر می‌رسد ۲ فرضیهٔ ارائه‌شده، آن دو فرضیه‌ای نیستند که در طرح مجموعه شهری ذکر شده‌اند. این دو فرضیه که در مطالعات اخیر که پیش‌بینی‌های اولیه را اصلاح کرده، در نظر گرفته شده است. این فرضیه‌ها تمام جمعیت تهران را شامل نشده و فقط جمعیت بخش شهری تا سال ۱۳۹۹ را در نظر گرفته‌اند (در ایران، بخش‌های روستایی دارای تشکیلات شهرداری نیستند. یک مجموعه مثل اکبرآباد با ۹۰ هزار نفر جمعیت یک بخش «روستایی» محسوب می‌شود).

این رویکرد در چارچوب چشم‌اندازی برای محدودسازی رشد شهر تهران و تراکم‌زدایی جمعیت قرار دارد. این چشم‌انداز سؤال‌برانگیز است: سازماندهی و ایجاد کارکرد مناسب در یک کلان‌شهر متراکم (compact) آسان‌تر است تا در یک منطقهٔ وسیع شهری در فاصلهٔ ۲۰۰ کیلومتری بین هشتگرد تا دماوند. حداکثر پذیرش جمعیتی شهر تهران از نظر تئوری حدود ۱۱/۵ میلیون نفر برآورد شده که دارای موقعیت مشابه سئول است. این تراکم‌زدایی پیشنهادشده منجر به رشد نسبتاً ضعیف شهر تهران می‌شود. (۱/۱۵ تا ۱/۳۵+) میلیون سکنه در مقایسه با سال ۱۳۷۵ که نسبت به نوسانات دو فرضیه واکنش چندانی نشان نمی‌دهد (۲۰۰/۰۰۰ سکنه) در صورتی که پیرامون شهر می‌تواند حدود ۴ـ۴/۸ میلیون سکنهٔ اضافی را در خود جا دهد که نسبت به سال ۱۳۷۵ نزدیک به ۲/۴ یا ۲/۷ برابر خواهد شد. به نظر می‌رسد انتخاب سامانهٔ قطب‌های فاصله‌دار پیرامونی که در سطح گسترده (اگر هر قطبی دارای تراکم نسبتاً کمی باشد، قطب کرجـ شهریار با جمعیت سه برابر کمتر از تهران مساحتی معادل ۶۰۰ کیلومتر مربع را اشغال خواهد کرد) توزیع شده باشند، در مورد شهری مثل تهران خطرات بیشتری داشته باشد تا مزیت.

اولین خطر این است که فشردگی شبکهٔ راه‌های تهران به سطح منطقه گسترش یابد، زیرا احتمال فراهم کردن یک سیستم کارآمد حمل‌ونقل که به مراکز کار و خدمات شهری نیز دسترسی خوب و آسانی داشته باشد، بسیار کم است. دومین خطر، افزایش تفاوت‌های اجتماعی و اقتصادی بین مرکز شهر و محیط اطراف آن به وسیلهٔ محدود کردن عرضهٔ املاک و مستغلات در داخل تهران است. خطر سوم افزایش روند افت و تنزل مناطق مرکزی و نزدیک به مرکز تهران به وسیلهٔ عرضهٔ زیاد زمین در خارج از تهران است. خطر چهارم این است که فقدان مدیریت در مورد کنترل رشد و توسعهٔ بین قطب‌های شهری منجر به به وجود آمدن یک ابرشهر کنترل نشده خواهد شد. در این زمینه، برای مثال در استان پاریس گسترش فعالیت‌های اقتصادی بین ۵ شهر جدید در امتداد «francillienne» که یک جادهٔ کمربندی کلان‌شهری بود و خیلی شبیه به جادهٔ کمربندی کلان‌شهری اطراف تهران است، به خوبی کنترل نشده است. به‌طور عمومی، تجربهٔ چند مرکزی که در استان پاریس داریم و به‌خصوص ارزیابی شهرهای جدید می‌تواند درس‌هایی به ما بدهد که برای تهران از آن‌ها استفاده کنیم.

انتخاب نهایی برای سازماندهی شهری هرچه باشد، به‌روشنی آشکار است وسعت رشد جمعیتی که تا سال ۱۳۹۹ در سطح کلان‌شهر انتظار می‌رود احتیاج به‌سرمایه‌گذاری دولتی عمده دارد، حتی خیلی بیشتر از آن مقداری که در حال حاضر به تهران اختصاص داده شده است و این سطح سرمایه‌گذاری برای تضمین یک سطح قانع‌کننده از تسهیلات و کیفیت شهرنشینی مورد نیاز است. علاوه بر این، باید به‌خاطر داشته باشیم که ۲ میلیون سکنه در خانه‌های نامناسب زندگی می‌کنند و به بهبود وضع زندگی به صورت اساسی نیاز دارند.

امروزه همه پذیرفته‌اند آیندهٔ تهران در مقایس کلان‌شهر وابسته به مناطق شهری است که از چندین قطب تشکیل شده است. مرکز تهران که در سطح وسیع به‌تنهایی مرکز کلان‌شهر نیست. در مقیاس شهر تهران ونک، تجریش و در مقیاس شهر کرج (کرج با ۳۰ نفر جمعیت در سال ۱۳۳۵ در حال حاضر ۱/۴ میلیون نفر جمعیت داشته و معادل جمعیتی مونیخ است. اسلام‌شهر با ۳۵۰ هزار نفر جمعیت، پرجمعیت‌تر از شهر رن در فرانسه است)، ری، اسلام‌شهر یا ورامین مراکز شهری چندمنظورهٔ ثانوی هستند. در حالی که قطب‌های فعالیتی مانند مهرآباد یا منطقهٔ صنعتی ۲۱، مردم را در مقیاس منطقه‌ای به طرف خود جذب می‌کنند. ارتباطات در حال شکل‌گیری بین این قطب‌ها در مدیریت و توسعهٔ شهری کلان‌شهری نقش دارد.

مراکز موجود نقاط اتکایی برای توسعهٔ کلان‌شهری است که هریک از این نقاط هویت و گرایش‌های خود را دارد. اما ظرفیت‌های بالقوه‌ای که برای ایجاد مرکزیت‌های جدید شهری مورد نیاز است، در تهران نیز وجود دارد. کلان‌شهری با حدود ۱۶ میلیون سکنه به یک شبکهٔ سلسله‌مراتبی بین قطب‌های شهری خود نیاز خواهد داشت. این قطب‌ها باید مکمل یکدیگر بوده و به وسیلهٔ یک سیستم حمل‌ونقل سریع (حمل‌ونقل عمومی) به یکدیگر متصل باشند. این اتصال از نظر منطقه‌بندی عملکردها (اداره‌ها، کسب‌وکار، مناطق مسکونی، تجهیزات) و همچنین، از نظر تراکم و ترکیب این عملکردها نتایج مهمی را در بر خواهد داشت.

۲ـ ۱ـ ۱ـ ۲ سؤال‌ها

خارج از این موضوعات فنی، بعضی سؤال‌های بسیار مهم و اساسی برای طرح جامع تهران باید جواب داده شوند:

- موقعیت تهران در نظام منطقه‌ای کجاست؟ عملکردهای کلان‌شهر چگونه توزیع می‌شود؟ سهم تهران برای جمعیت و اقشار کم‌درآمد که تهران به فعالیت آن‌ها احتیاج دارد، چگونه است؟
- به‌طور کلی، چه طرح‌هایی برای کلان‌شهر تهران در طرح مجموعه شهری دیده شده است؟ آیا این طرح، نظر شورای عالی شهرسازی و معماری را منعکس می‌کند یا بازتاب نظر تمام شهرداری‌های کلان‌شهر است؟
- چه کسی اجرای آن را تضمین می‌کند؟ ابزارهای تضمین‌کنندهٔ اجرای آن کدام‌اند؟ اولویت‌های آن در میان‌مدت کدام‌اند؟

سرانجام، اینکه چه نوع سیستم حکومتی برای ادارهٔ کلان‌شهر تهران می‌توان تنظیم شود؟

این سؤال‌ها در مورد تمام کلان‌شهرهای بزرگ مطرح می‌شوند، اما باید از تهیهٔ جواب‌های ایده‌آلیستی برای آن‌ها پرهیز کرد. کازابلانکا، پاریس، توکیو یا لس‌آنجلس هر یک سعی می‌کنند راه‌حل‌های خود را ارائه دهند و شکست‌هایی مانند شهرهای برلین، مونترال یا آمستردام جست‌وجوی راه‌حل‌های جدید را نشان می‌دهد. بدون شک این ایده که یک قدرت واحد (تحت کنترل چه کسی ؟) برای تضمین هماهنگی و همکاری دست‌اندرکاران مختلف، کافی خواهد بود، بسیار گمراه‌کننده و غلط‌انداز است. لازم و ضروری است که بین موارد پرشمار تغییرات فنی، اداری، قانونی و عملیاتی، هم‌گرایی به وجود آید.

۲ـ ۱ـ ۱ـ ۳ رهنمودها

*تجزیه‌وتحلیل شهری

در کوتاه‌مدت، باید امکانات نواحی مختلف با توجه به عملکردهای مختلف شهری تعریف شوند؛ به‌ویژه عملکردهای برتر کلان‌شهر و مرکز آن یک تجزیه‌وتحلیل (حتی اگر مختصر باشد) در مورد نظام موجود و بالقوهٔ مراکز شهری برای این تفکر مفید خواهد بود. عناصر اشاره‌شده در کلان‌شهرهای دیگر جهان می‌توانند برای کمک به کمیت و کیفیت بخشیدن نیازهای کلان‌شهری مثل تهران استفاده شوند و می‌توانند یک شبکه از معیارهای منطقه‌بندی را تعریف کنند. این کار می‌تواند در شفاف کردن بعضی انتخاب‌ها مانند آیندهٔ منطقه ۲۲ مفید باشد.

- نوسازی شهری

کار تجزیه‌وتحلیل شهری می‌تواند با بررسی پتانسیل‌های نوسازی شهری در ارتباط با شبکهٔ متروی شهری و در ارتباط با شبکهٔ منطقه‌ای کارآمد در آینده (قطارهای شهری) همراه شود:

- پتانسیل‌های اطراف قطب‌های مبادلاتی موجود (ایستگاه تهران کرج، ترمینال غرب) یا قطب‌های آینده (بهشتی– آزادی)

- زمین‌های بزرگی که به وسیلهٔ نیروهای نظامی اشغال شده است (برای مثال، فرودگاه قلعه‌مرغی)
پتانسیل‌هایی که ناشی از طولانی‌تر شدن شبکهٔ متروی زمینی است.
- اثرات ایجاد یک ارتباط سریع بین شمال تهران، مرکز تهران، اسلام‌شهر، رباط کریم و فرودگاه امام‌خمینی(ره) نیز برای مطالعه جالب خواهد بود.

**** مطالعهٔ تأثیرات**

ارزیابی اثرات بعضی گزینش‌ها که در طرح کلان‌شهر پیش‌بینی شده‌اند، می‌تواند جالب باشد. مانند اثرات محیطی گزینه‌های مختلف الگوهای اسکان، اثرات شهری و اقتصادی فرودگاه جدید در محیط پیرامون آن، اثرات پروژه‌های جاده‌ها (جادهٔ کلان‌شهری کمربندی کلان‌شهر و جاده‌های منتهی به دریای خزر)

**** چشم‌انداز**

طیف دیگر کارها می‌تواند مربوط به حفظ و تقویت چشم‌اندازهای کلان‌شهر باشد. البرز، دره‌های کن، کرج، دشت‌های کشاورزی، ارتباط بین کوه‌ها و دشت‌ها، حفظ کریدورهای چشم‌اندازها، مدیریت کریدورهای بوم‌شناختی، تحقق شبکه‌های سبز و آبی به‌ویژه در ابعاد بوم‌شناختی، اقتصادی و هویتی آن‌ها.

این اقدامات می‌تواند به مطالعاتی در مورد آیندهٔ حریم حفاظتی تهران متصل شود که اهمیت فوق‌العاده‌ای برای تهران و شهرهای مجاور آن دارد متصل شود.

این موضوع بسیار مهم است که مقامات شهرها و جوامع روستایی اطراف تهران در بحث مربوط به طرح جامع تهران شرکت کنند و نظرشان در مورد توسعه و گسترش تهران بزرگ شنیده شود.

۲ـ ۱ـ ۲ موقعیت راهبردی تهران چه خواهد بود؟

طرح خدمات چارچوب مطالعات در مورد طرح جامع آینده تهران (محتوای مطالعات فرادست) بسیار بلندپروازانه و کامل است. این مطالعات میدان تفکر وسیعی از طرح را پوشش می‌دهد:

- تفکر معطوف به گذشته:

*درک روند توسعهٔ شهری از زمان انقلاب تا کنون

*بررسی نقشی که به‌وسیلهٔ سیاست‌های ملی تمرکززدایی و تفویض اختیار در تهران ایجاد شده است.

- تفکر معطوف به آینده (چشم‌انداز آیندهٔ تهران) بر اساس:

*مصاحبه با دست‌اندرکاران توسعهٔ شهری

*نظراتی که در برنامه‌های رسمی بیان شده (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی تهران و مجموعهٔ شهری تهران)

*بازبینی پیش‌بینی‌های جمعیت طرح مجموعهٔ شهری تهران بر اساس تحلیل عواملی که می‌توانند در این پیش‌بینی اثر بگذارد.

*تمرکززدایی اقتصادی و اداری کشور

*پیش‌بینی حضور ایران در اقتصاد جهانی

- تفکر راهبردی

*بررسی نقش بالقوه‌ای که تهران می‌تواند از لحاظ سیاسی، اقتصادی و فرهنگی در سطح ملی و بین‌المللی داشته باشد.

*تحلیل موقعیت شهر تهران در منطقهٔ کلان‌شهری خود

*رویکرد اصلی فراگیر راهبرد توسعهٔ شهر (CDS) که می‌تواند به عنوان یک سنتز از مطالعات فرادست باشد.

قسمت اعظم این کارها در حال انجام هستند و نتیجهٔ آن‌ها به‌شکل یک‌گزارش ترکیبی به نام‌های «چشم‌انداز آیندهٔ تهران» و «چشم‌انداز آینده و راهبردی تهران از نظر منطقه‌ای» است. موضوعاتی که برای ما توضیح داده شد، به‌طور عمده توضیح شرح خدماتی بود که باید انجام گیرد و همچنین، تحلیل شرایط سیاسی، اداری اقتصادی که بر آیندهٔ تهران اثر خواهد گذاشت. موضوعات دیگری نیز ارائه شد:

- مطالعه‌ای در مورد دولت محلی و سیاست‌های مالیاتی (بازبینی استراتژیک در مورد حکومت محلی و نظام مالی)
- تصویر کلی از نظام طرح‌های گوناگون برنامه‌ریزی منطقه‌ای و نقش خاص دولت و شهرها در توسعه، تصویب و اجرای این طرح‌ها
- تفکر در مورد تحقق ایجاد یک قدرت واحد در مورد شهرسازی، هماهنگ کردن قدرت‌های اجرایی مختلف در مقیاس منطقه‌ای کلان‌شهر (در انتظار یک قانون جدید)

۲ـ ۱ـ ۲ـ ۱ ارزیابی

*ارزیابی روش‌ها: نیاز به روبه‌رو شدن با نگرش‌های مختلف در مورد به‌کارگیری شیوه. اولین نکته‌ای که از مشاهدهٔ برنامه‌های ارائه‌شده به ذهن می‌رسد، بیانگر کامل بودن و انسجام داخلی روش‌های مختلف که به وسیلهٔ هر گروه انجام گرفته است. با وجود این واگذار کردن مطالعات به مشاوران مختلف، ایجاد یک چشم‌انداز کلی از آیندهٔ تهران را تضمین نمی‌کند و باید مطالعات و گردهمایی‌هایی بین عوامل مربوطه سازماندهی شود.

نکتهٔ دوم که به نظر می‌رسد بلاتکلیفی‌های زیاد در انتخاب رویکردهای راهبردی به‌ویژه از نظر اقتصادی (میزان باز بودن روابط در برابر اقتصاد بین‌المللی، استراتژی اقتصادی شهر و غیره) و از نظر اجرایی ادامهٔ تمرکززدایی، تغییرات قانون‌گذاری و...) در مقیاس تهران و ایران است. در مورد اهداف و موضوعاتی که دولت تمایل دارد در چارچوب طرح جامع برای شهر در نظر گرفته شود نیز، توضیح دقیقی وجود ندارد. وجود این بلاتکلیفی‌ها مانع از رسیدن به یک چشم‌انداز شفاف در مورد احتیاجات کمی و کیفی تهران در آینده می‌شود. در این شرایط انسان ترغیب می‌شود به یک روش تئوری

بر اساس تصاویری ایده‌آل از آنچه باید در تهران انجام شود، متوسل شود. یکی از اهداف این روش‌های مختلف ترسیم یک یا چند آیندهٔ ممکن برای تهران است که بر اساس آن تصمیم گیرندگان شهر و حکومت بتوانند اثرات گزینه‌های مختلف را بررسی کنند. ولی وجود این گرایش‌ها و تمایلات سیاسی برای تجسم و ایجاد راهبردهای توسعهٔ شهر تهران نیاز است. این راهبردها نیز این فرصت را دارند که در مقیاس‌های مختلف و از طریق سیاست‌های تکمیلی زیر عملی شوند:

- طرح جامع و طرح‌های تفصیلی تهران
- برنامه‌های اجرایی موضوعات مختلف (حمل‌ونقل، برنامهٔ مسکن، برنامهٔ تجارت، برنامهٔ فضاهای عمومی، برنامهٔ منظرها و ساختمان‌های میراث فرهنگی و...)

** ارزیابی محتوا: اهداف و راهبردها از نظر محتوا، پرسش‌ها دو مقیاس را مشخص کردند (مقیاس کلان‌شهر پیش‌تر بحث شد):

- مقیاس بین‌المللی: چه موقعیت و مکانی برای تهران در سیستم جهانی مورد نظر است؟
- مقیاس ملی: چه موقعیتی برای تهران در سطح ایران مطرح است؟

**** جایگاه تهران در نظام جهانی؟**

در این مورد به نظر می‌رسد دولت ایران گزینهٔ رابطهٔ باز بین‌المللی را برای ایران انتخاب کرده است که از طریق برنامهٔ توسعهٔ فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی ۵ سالهٔ چهارم را در سال ۲۰۰۴ تصویب شده انجام می‌گیرد. با این برنامه بر ادغام و یکپارچگی در اقتصاد جهانی با استفاده از فناوری‌های جدید، جهانگردی، افزایش کیفیت زندگی و عدالت اجتماعی گسترده تأکید دارد. اهمیت اقتصاد ایران و جمعیت آن (۹۰ میلیون نفر تا سال ۱۳۹۹) در واقع یک جایگاه بزرگ برای تهران در صحنهٔ بین‌المللی را توجیه می‌کند. پیامدهای این اهداف و راهبردهای جدید برای شهر تهران چه خواهد بود؟ چه راهبردهای کسب‌وکاری برای تهران تعریف می‌شود؟ امتیازهای نسبی تهران کدام‌اند؟ توانایی‌های واقعی آن برای تقویت و توسعه در چه سطحی است؟ ضعف‌ها و اشکالاتی که باید بر آن‌ها فائق آمد، چه چیزهایی هستند؟ چه نیازهایی در زمینهٔ فعالیت‌ها باید فراهم کرد تا تنوع بافت اقتصادی ایجاد شود و در کدام محل‌ها؟ ملزومات آموزش عالی برای تحقیق و توسعهٔ تکنولوژی چه چیزهایی است؟ در چه شرایطی تهران می‌تواند سرمایه‌های خارجی را جذب کند؟ چه مقدار املاک و مستقلات برای اداره‌ها مورد نیاز است؟ چه مقدار فضا برای نمایشگاه‌ها و کنفرانس‌ها مورد نیاز است؟ گشایش فضا روی جهان‌گردان خارجی چه اثراتی بر تهران خواهد داشت؟ از این نظر چگونه می‌توان امتیازهای تهران را افزایش داد؟ چه ارتباطات بین‌المللی لازم خواهد بود (هوایی، جاده‌ای، راه آهن یا دریایی)؟ چه نوعی از سیستم حمل‌ونقل می‌تواند رشد کلان در این مقیاس را تأمین کند؟

هدف این طرح جامع این است که جواب‌هایی برای این‌گونه پرسش‌ها تهیه کند و آن‌ها را به انتخاب‌های فضایی،

انتخاب‌های کمی و کیفی و روش‌های اجرا تبدیل کند. اگرچه مشکل است بتوان اعتبار و اهمیت فراوانی را در چنین شرایط متغیر بین‌المللی و ملی کسب کرد و استحکام بخشید، اما مهم است حاشیه‌های تردید و دودلی را از بین ببریم و کاهش دهیم. برپایی سناریوهای گوناگون باید نتایج بلندمدت انتخاب گزینه‌های مختلف را شفاف کند که این امر با ایجاد و سازماندهی بحث و گفت‌وگو بین دست‌اندرکاران مختلف میسر می‌شود. برای مثال، این ایده که تهران بزرگ‌ترین کلان‌شهر بین استانبول و بمبئی است احتیاج دارد که بین متخصصان مختلف مورد بحث قرار گیرد، به این منظور که یک برنامه‌ریزی واقعی در این مورد اعمال شود.

****چه جایگاهی برای تهران در برنامه‌ریزی منطقه‌ای و شبکهٔ شهری ایران در نظر گرفته می‌شود؟**

ایران همانند فرانسه دارای سنت تمرکزگرایی است و تهران در شبکهٔ شهری ایران جایگاهی شبیه پاریس را اشغال می‌کند. اما کلان‌شهر تهران در کشور ایران یک اندازهٔ درست و مناسب دارد. سهم تهران از جمعیت ایران از جمعیت Ile de France از فرانسه کمتر است (تقریباً ۲۰ درصد از جمعیت فرانسه در Ile de France ساکن است). وزن جمعیتی تهران در مقایسه با اصفهان طی ۳۰ سال از ۷/۱ به ۳/۱ کاهش یافت (آیا این نتیجه یک سیاست ارادی است؟)

در سطح سیاسی و اداری به نظر می‌رسد روند فعلی به سمت تقویت شهرهای بزرگ و استان‌ها است. اگر براساس تجربهٔ فرانسوی تمرکززدایی قضاوت شود، که بعضی کلان‌شهرهای منطقه‌ای جذابیت اقتصادی و نفوذ فرهنگی خود را آن‌چنان تقویت کرده‌اند که گاهی منجر به ضرر و زیان منطقهٔ پایتخت شده‌اند، برای تهران چشم‌انداز نامطلوبی می‌تواند باشد. درواقع، کلان‌شهرهای بزرگ که با مشکلات پیچیده و سنگین باید روبه‌رو شوند با سرعت و انسجام کمتری در برابر تغییرات فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی واکنش نشان می‌دهند. به‌ویژه، وقتی چشم‌انداز روشنی از آینده و طرحی واقعی در مورد کلان‌شهر و سیستم کارآمد اداره و اجرا نداشته باشند.

تشدید روابط سیاسی بین تهران و دیگر کلان‌شهرهای ایران (اصفهان، شیراز، تبریز، مشهد) و همچنین، با شهرهای بزرگی که تحت نفوذ پایتخت هستند (قم، قزوین و...) می‌تواند ارتقای روابط تکاملی، همگرایی و همبستگی را حمایت کند. اطمینانی نیست که پایتخت و کشور در بلندمدت بتوانند به وضعیت «تهران، موتور اقتصادی و دروازهٔ ایران» ادامه دهند. در سال‌های اخیر، توسعه و رشد شبکهٔ راه‌های سریع، شرایط دستیابی بعضی شهرهای بزرگ به تهران را تغییر داده است. مثال این مورد یکپارچگی شهر قم با نظام کلان‌شهری تهران است. اثرات بالقوهٔ طرح‌های بزرگ راه‌سازی به سمت دریای خزر، بر توسعهٔ شهری و فرامنطقه‌ای و بر محیط زیست باید مطالعه شود. توسعهٔ یک شبکهٔ راه‌آهن سریع، به‌خصوص به سمت اصفهان، ترکیه و آسیای مرکزی یک سرمایه‌گذاری بزرگ برای تهران و ایران خواهد بود.

۲ـ ۱ـ ۲ـ ۲ رهنمودها

**** تفکرات و بحث‌ها**

در کوتاه‌مدت باید نتیجهٔ کار متخصصان و مشاوران مختلف حتی اگر نهایی نشده باشند، مورد بحث و مذاکره قرار

گیرد تا طرح جامع تهران بر بستری مشارکتی و یکپارچه تهیه شود. مجموعه‌ای از بحث‌های آینده‌نگر بین همهٔ عوامل ذی‌ربط دربارهٔ جایگاه بین‌المللی، ملی و کلان‌شهری و دربارهٔ راهبردهای توسعهٔ شهری تهران می‌تواند سازماندهی شود. هدف این کار می‌تواند تهیهٔ یک «گزارش سفید» دربردارندهٔ راه‌حل‌های شفاف باشد تا براساس آن تصمیم‌گیران بتوانند به یک نتیجه‌گیری برسند.

**** سنتز طرح‌ها**

برای روشنگری و اطلاع‌رسانی بین دست‌اندرکاران مختلف طرح مهم است مروری کمی بر طرح‌های منطقه‌ای، ملی و تصمیم‌های برنامه‌ریزی‌شده که می‌توانند اثراتی بر تهران داشته باشند، انجام گیرد: طرح‌های زیر بنایی با تسهیلات وسیع بزرگ، تصمیم‌های عمدهٔ شهرسازی، پروژه‌های تجاری و... که برای پیشنهاد یک تصویر پویا از آینده مهم است. برهم‌نهی این موضوعات روی یک نقشه می‌تواند همگرایی‌ها یا مغایرت‌ها را نشان دهد و به این‌ترتیب، انتخاب گزینه‌ها را روشن‌تر و تشخیص اولویت‌ها را راحت‌تر سازد.

۲ـ ۲ تحلیل شهری در مقیاس محلی

۲ـ ۲ـ ۱ موضوعات ارائه‌شده

دو موضوع اصلی ارائه شد:

- بررسی وضع موجود کاربری زمین در مقیاس قطعه و بلوک (بررسی‌های شهرداری مرکز)
- پروژه‌های ۲۲ منطقه (که بدون ارائهٔ توضیحات نشان داده شد)، ۴ منطقه که به صورت گذری بررسی شدند. پروژه‌های ۲۲ منطقه که به‌صورت جداگانه و به‌وسیلهٔ ۲۲ شرکت مشاور انجام گرفته بودند باید در یک‌زمان محدود هماهنگ شوند، زیرا تا پایان سال ۱۳۸۴ باید یک طرح ترکیبی (سنتر) تهیه شود. ۴ محور و یک کار موضوعی اینجا بررسی شده است:

۱ـ تشخیص و داشتن اشراف در مورد شهر: طرح‌های جامع قبلی کلی بودند (به وسیلهٔ دولت تهیه شده و به وسیلهٔ شهرداری پذیرفته شده بودند). این بار کار در سطح محلی و با تأکید بر مشکلات مهم انجام می‌گیرد.

۲ـ شناسایی ظرفیت‌های هر منطقه (امتیازها/موانع)

۳ـ راهبردهای توسعهٔ مناطق، با استفاده از اطلاعات داخلی هر منطقه، در پاسخ به این سؤال که چشم‌انداز آینده چیست؟

۴ـ گفت‌وگو با شهرداری‌های مناطق، البته نه به شکل مذاکره‌هایی که در طرح‌های جامع قبلی انجام گرفته بود، بلکه دربارهٔ:

*مدیریت شهری: استفاده از مهارت‌های فنی شرکت‌های مشاور و ایجاد یک ارتباط دائمی با آنان، *نشان دادن

امتیازات هر منطقه، *تضمین پیگیری طرح‌های شهری.

هم‌زمان با آن‌ها این کارها نیز انجام می‌گیرد:

ـ تهیهٔ تفصیلی، فهرست اولویت‌ها و پروژه‌های ویژه و فوری، چشم‌انداز آیندهٔ منطقه (توسعه، مستلزم یک چشم‌انداز آینده‌نگر است)، طرح جامع محلی به منظور نشان دادن و مورد بحث قرار دادن آن با شرکای عمده.

یکی از شرکت‌های مشاور بعضی از نکات را چنین توضیح داد:

** گام اول: برنامه‌ریزی و راهبردهای توسعه در سطح محلی:

ـ تحلیل طرح‌های قبلی، امکانات و امتیازها در خدمت آینده: این امر می‌خواهد با ادامهٔ گرایش‌های متفاوت باشد، زیرا صحبت از دیدگاه‌های آینده از طریق اولویت‌ها مطرح است، طبقه‌بندی و اولویت‌بندی مشکلات و امکان مداخله در هر منطقه.

**گام دوم: همکاری با همهٔ متخصصان که در سطح کلی کار می‌کنند. این کار برای پرداختن به اهداف عاجل و همچنین، دستورالعمل‌های تفصیلی انجام می‌گیرد. اتصال و ارتباط مداوم بین تصمیم‌گیرندگان پروژه‌های مقیاس کلی: شهرداری مرکزی (حمل‌ونقل)، دولت (طرح‌های ملی و منطقه‌ای)، سازمان‌دهی فضایی هر منطقه: سنتز راهبردهای محلی، تلفیق سناریوهای متنوع

ـ تأثیر متقابل همهٔ طرح‌های تفصیلی (گزینه‌های عاجل)، مطالعات امکان‌سنجی هر پروژهٔ پیشنهادی.

بنابراین، درخواست به‌عمل‌آمده از اپور مربوط به «الزامات اساسی» می‌شود:

ـ همکاری با شهرداری‌های محلی

ـ کمک مشاوران برای بحث و تبادل نظر در موضوعات خاصی لازم است: بودجه و اولویت‌هایی که باید اتخاذ شود. همچنین، برای آگاه شدن از سؤال‌های محلی (مانند ساختن یک بنا در یک مکان خاص) و معرفی منطقه در شورای برنامه‌ریزی، همکاری در تدوین برنامهٔ پنج‌سالهٔ منطقه و...

ـ بحث و تبادل نظر با گروه‌های مهم و دارای نفوذ (مالکان بزرگ، ارتش، مالکان زمین‌های بایر و...)

ـ ادامهٔ کار روی طرح تا زمان تحقق آن

ـ کنترل تحقق طرح به شکل مداوم (چگونه باید انجام شود؟)

ـ ایجاد و پایه‌ریزی تدریجی یک رویکرد مشارکتی

۲ـ ۲ـ ۲ ارزیابی

**اتصال سطوح کلی به محلی

دورهٔ زمانی مأموریت باعث شد نتوانیم از اصول کلی که احتمالاً از مطالعات عمومی ناشی می‌شد و می‌توانست در سطح محلی متجلی شود، برداشتی داشته باشیم (طرح مجموعهٔ شهری تهران در روزهای آخر مأموریت ارائه شد). پاسخ سؤال‌ها

در سطح محلی زیاد قابل پذیرش نبودند. سؤال‌هایی مانند:

ـ تراز کلان اقتصادی ـ اجتماعی

ـ وظیفهٔ بین‌المللی پایتخت

ـ ارتباط پروژه‌های زیربنایی با راهبردهای توسعهٔ محلی

ـ بررسی بافت شهری در یک مقیاس جغرافیایی و با توجه به گوناگونی‌های بخشی

در این مرحله آشکار شد کار بسیار مهمی که با شیوه‌های فوق‌العاده‌ای متغیر و از یک منطقه به منطقهٔ دیگر متفاوت شروع شده، اکنون کامل شده است. اظهارات جمع‌آوری‌شده به‌خصوص هنگام بازدید از مکان‌ها، توانایی و قابلیت دست‌اندرکاران، پیچیده بودن مسئله و تنوع روش‌ها را از یک منطقه به منطقهٔ دیگر نشان می‌داد. اما برای ما درک مسیر منطقی در موارد زیر امکان‌پذیر نبود:

*از نظر شناخت وضع موجود، توضیح کاملی داده نشد.

*ظهور و پیدایش اهداف (آیا از مطالعات و تحقیقات حاصل می‌شود یا از تصمیم‌گیرندگان مافوق)

* آنچه به عنوان «پروژه» مناطق نشان داده شد.

بررسی پروژه‌ها و زمینهٔ‌کاری، بغرنج بودن درک این مشکلات را تأیید می‌کرد. به دلیل فقدان عناصر تحلیلی و نبود اهداف و نظریه‌های مشترک، هریک از پروژه‌ها (که اغلب به‌تنهایی خیلی جالب بودند) از رویکردی مختارانه ناشی شده بودند. این رویکردهای متفاوت منجر به پیشنهادهای متنوعی شده بود که مبتنی بر «تفکرات متفاوت در مورد شهر» بودند؛ تفکراتی که نباید نظرهای متضاد می‌بودند! در واقع، آنچه ما دیدیم بیشتر چنین بود:

ـ پیشنهادهایی شبیه به یک پروژهٔ معماری بزرگ (طرح پروژه برای همهٔ ۲۲ منطقه)

ـ روش‌های معمولی (که بدون شک قدیمی و از دور خارج شده بودند) برای «منطقه‌بندی» که نظام پیشنهادی خیابان‌بندی در آن‌ها باعث ویرانی تمام چشم‌اندازهای شهری موجود می‌شد.

ـ یک روش خوب و قابل تحسین به‌خصوص در اطراف بازار دیده شد که ممکن است علت آن خصوصیت تاریخی آن منطقه باشد. نکات مثبت این رویکرد خرد و تکه‌شده می‌توانست در ارائهٔ پروژه‌هایی که انجام گرفته بود، جست‌وجو شود. نه اینکه آن‌ها را به ضوابط شهرسازی تبدیل کنیم (که این کار زود خواهد بود) بلکه از طریق آن‌ها منحصر بودن هر مکان و جنبه‌هایی که احتمال دارد با دیگر مقیاس‌های شهر مشترک باشد را بررسی کنیم.

**روش‌شناسی

مشکل‌ترین مکانی که به جنبه‌های روش‌شناسی برمی‌گردد:

ـ محدوده‌ها و مرزها چگونه تعیین می‌شوند؟

ـ ارتباط نمادین، اجتماعی و عملکردی نظام محدوده‌ها در بین مناطق چیست؟

چگونه می‌توان محدوده‌های اداری را که همانند یک مرکز و یک پیرامون (جغرافیایی) در هر منطقه بنیان نهاده شده‌اند را نادیده بگیریم؟ در صورتی که چشم‌انداز و مرکزیت انسانی توجهی به این امر ندارد (مرکز یک محدوده نمی‌تواند در مرز دو منطقه باشد؟). برای مثال، خیابان یک عامل پایه‌ای شهری است که از یک راه تهی و دو کناره تشکیل یافته است. محدودهٔ مناطق که منطبق با محور خیابان‌هاست، نفی این واحد فضایی و اجتماعی است.

ـ سلسله‌مراتب اسناد برنامه‌ریزی شهری چگونه رعایت می‌شوند؟

چه جهت‌گیری‌هایی منبعث از طرح مجموعهٔ شهری تهران، برنامهٔ ملی ۵ ساله، برنامه‌ریزی منطقه‌ای، برنامه‌های حمل‌ونقل و غیره وجود دارد؟ برای مثال، رشد گستردهٔ شهری که در طرح تفصیلی منطقهٔ ۲۲ وجود دارد و امروز مقدار کمی از آن محقق شده است، به نظر می‌رسد در تضاد با جهت‌گیری کلان‌شهری که مخالف با گسترش خطی شهر به سوی غرب است. چگونه و چه موقع دولت التزام یا ممنوعیتی را در این مورد اعلام می‌کند یا به چه شکلی مورد بررسی و پرسش و پاسخ قرار می‌دهد؟

ـ روش‌شناسی، تطابق و محدودیت‌های طرح‌های تفصیلی محلی چگونه انجام می‌شود؟

بررسی نزدیک‌تر واقعیات محلی ممکن است عناصر ویژه و مجزای شهر را مشخص کند و در مقایسه، جنبه‌های مشترک (چشم‌اندازها) و جنبه‌های تضاد (شرایط اجتماعی، قومی و...) را روشن سازد. تشخیص‌های ارائه‌شده به نظر نمی‌رسد به صورت روشن و تدوین‌شده‌ای و با شیوه‌ای مشابه در مناطق مختلف انجام شده باشد.

امکان تشخیص نقاط مثبت و ضعف‌های در هر منطقه وجود نداشت و حتی توجیه کردن گزینه‌ها در قالب پروژه امکان‌پذیر نبود.

جنبهٔ قابل بحث دیگر در مورد روش بررسی این است که بدون شک این کار باسرعت انجام گرفته و جنبه‌های ضوابط کاربری زمینه بدون تأمل کافی بررسی شده‌اند. درنتیجه، پیشنهادها بیشتر متمرکز بر قطعات زمین (قابل ساخت) هستند و دیگر جنبه‌هایی را که یک طرح جامع باید به‌آن بپردازد، فراموش کرده‌اند. برای مثال، چشم‌اندازهای وسیع شهری بررسی نشده‌اند (چگونه از نظر محلی شهر را با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی آن (کوه‌ها)) توسعه دهیم. موضوع فضای باز به عنوان یک مقالهٔ همگانی برای شهر و مانند یک فضای اجتماعی باید سازماندهی شود، نه اینکه به صورت ما به‌ازای ترافیکی و بدون تفکر و فقط در غالب ناحیه و منطقه بررسی شود. در مقیاس کوچک‌تر، بعضی بخش‌های شهر که منظره‌های کوچک را تشکیل می‌دهند نیز می‌توانند موضوع اقدامات توسعه و حفاظت باشند (مانند بافت ارزشمند بریانک در منطقهٔ ۱۰). این کار با کمک به مالکان در باززنده‌سازی ساختمان‌هایشان می‌توان صورت گیرد. این مثال‌ها نشان می‌دهد تنوع گسترده‌ای در سطح تفکرات وجود دارد و اگر یکی از آن‌ها توجهی به پروژه‌های فنی مانند عریض‌تر شدن عمومی خیابان‌ها نکند، می‌تواند حداقل از طریق برداشتن کوچه‌هایی با جوی آب، عریض‌تر کردن خیابان‌های تجاری و کوچه‌های غیر معمول که بیانگر یک تاریخ محلی هستند، به طرف ساختار محلی حرکت کنند.

ـ فقدان موضوعات چندوجهی

تبیین اهداف روشن در حمایت از طرح‌ها مشخص می‌سازد که آن‌ها به چه جهت‌گیری‌های آشکار یا غیرآشکار پاسخ می‌دهند: از نظر چشم‌انداز همان‌طور که گفته شد، اما وسیع‌تر، از نظر سیاست‌های خانه‌سازی (آیا لازم است که این تعداد خانه ساخته شود و این خانه‌ها برای چه کسانی است؟) از نظر فعالیت‌ها (یک قطب یا چند قطب؟ با چه تراکمی و با توجه به چه میزان سطح شبکهٔ حمل‌ونقل؟) از نظر ارتباط متقابل حمل‌ونقل و فضاهای باز (سرمایه‌گذاری در حمل‌و نقل عمومی و فعالیت‌های شهری با پیاده‌سازی مکان‌های عبور دوچرخه و نه به شکل اضافه ظرفیت شبکهٔ راه‌ها)

۲ـ ۳ـ ۳ رهنمودها

پیشرفت از طریق کارهای انجام‌شده و تهیهٔ دو نوع تشخیص به موازات هم در دو سطح کلی و محلی. تشخیص در سطح کلی بر گرایش‌های اصلی تمرکز دارد. این تشخیص که با توجه به موضوع عمل خواهد کرد با ارزیابی‌ها در مورد فرضیه‌های آتی در خصوص رهنمودهای احتمالی بیان‌شده به عنوان جایگزین (در صورتی که نتوان انتخاب کرد) همراه خواهد بود:

۱ـ مرکز تهران در حال خالی شدن از جمعیت به نفع سمت حاشیه‌هاست (تشریح پدیده).

۲ـ تفسیر ارائه‌شده در مورد این پدیده: مزایا (تراکم‌زدائی) یا معایب (گسترش شهر)

۳ـ چشم‌انداز آینده: اثرات طولانی شدن این وضعیت چه خواهد بود؟ ابزارهای توقف یا ثبات بخشیدن به آن کدام‌اند؟ چه دستوالعمل‌هایی و در راستای چه اهدافی واقعی به نظر می‌رسند؟

موضوعاتی که گفته شد، می‌تواند به وسیلهٔ گروه‌های کاری که تشخیص کلی و فرادست دارند، بحث شود. آنان ۶ـ ۸ گروه هستند که روی این موضوع‌ها کار خواهند کرد: تهران به عنوان یک پایتخت بین‌المللی، سیمای شهری، خانه‌سازی، اشتغال، امور اجتماعی‌ـ اقتصادی، حمل‌ونقل و جابه‌جایی، محیط زیست و خطرات، پارک‌ها و فضاهای باز و.... رهنمودهای سیاست‌های شهری که باید در زمینهٔ طرح کلی مد نظر قرار گیرد، به‌تدریج از گفت‌وگوهای آن‌ها حاصل می‌شود. داوری احتمالی بین موضوعات جایگزین یا متناقض می‌تواند از طریق یک کمیتهٔ راهبردی انجام شود. این کمیته با جمع‌بندی نتایج به تدوین اولیه «ایدهٔ شهر» می‌رسد که با رویکرد طرح جامع همسو خواهد بود: شهری به صورت یک مجموعهٔ ۷ میلیونی در ۷۰۰ کیلومتر مربع مساحت.

این کمیته در مورد جهت‌گیری‌ها و ضوابط طرح مجموعهٔ شهری جمع‌بندی و بحث می‌کند، نتایج مطالعات انجام‌گرفته از سوی شرکت‌های مشاور روی موضوعات مختلف را تأیید، تلفیق یا اصلاح می‌کند. بنابراین، تشخیص انجام‌گرفته در سطح مناطق باید در همان حال روشن شود و مورد بهره‌برداری قرار گیرد. از آنجا که این تشخیص به‌طور ضمنی در ۲۲ پروژه مناطق مشترک خواهد بود، باید توضیحاتی در هر بخش داده شود.

چگونه طرح می‌تواند با شکل دادن به تشخیص‌ها، سؤال‌هایی را در حوزهٔ جغرافیایی خود برپا دارد؟ با پاسخ به کدام

سؤال‌ها است که گرایش‌های طرح نمایان می‌شود؟ کدام اهداف اولیه هستند که طرح‌ها سعی در پاسخ‌گویی به آن‌ها دارند؟ طرح باید به ابزار اصلی تحلیل مبدل شود، زیرا امکان خواهد داد به موارد ذیل دست یافته شود:

ـ چشم‌اندازی از واقعیت ممکن، انتخاب عناصر تشکیل‌دهندهٔ این چشم‌انداز و موضوعاتی که به عنوان ساختار محسوب می‌شوند.

مسائلی که این نوشته بیان داشته است (امتیازاهایی که باید به‌آن‌ها اتکا شود و ناتوانایی‌هایی که باید برآن‌ها فائق آمد) و درنهایت، ظهور اهدافی که طرح بررسی‌شده باید به آن‌ها پاسخ‌گو باشد، باید با کمک مجموعه‌ای از تحلیل‌های مشترک ۲۲ منطقه حاصل شود. این کار تحلیلی باید در تمام مناطق انجام گیرد تا به‌طور هم‌زمان اهداف زیرین برای هریک از آن‌ها ظاهر شود. این شیوه امکان خواهد داد تمام موضوعات و پاسخ سؤال‌ها که می‌تواند به طرح جامع شهر مرتبط باشند، ظاهر شدند. این شیوه همچنین بر ویژگی‌ها و هویت‌های محلی از طریق تفاوت قائل شدن بین مشکلات مشترک و یا کلی پاسخ خواهد داد.

برای مثال، یک منظر کلی از شهر وجود دارد یعنی رشته‌کوه البرز که همچون اکروپولیس بر همهٔ مناطق احاطه دارد. مناظر کوچک محلی که حاصل مجموعهٔ بناهای ساخته‌شده یا مناظر طبیعی کوچک‌تر است و نیز در مقیاس محلی و خرد دیده می‌شوند. این دو مقیاس را اگر در قالب اسنادی که باید تهیه شوند، ببینیم. موضوع اول خواهان ایجاد چشم‌انداز شهری همراه خواهد ساخت (شاید در مقیاس ۱:۲۰۰۰۰). اما موضوع دوم نیازمند تحلیل و انتخاب بناها، مجموعه‌های ساخته‌شده، فضاهای عمومی و باغ‌ها است. این موضوع نیز با اقدامات قانونی خاص خود در مقیاس محلی ۱:۲۰۰۰ یا ۱:۵۰۰۰ ذکر خواهد شد. بی‌شک موضوعات مربوط به شهر به صورت یک مجموعهٔ مطرح خواهند بود که پیامدهای مقرراتی در سطح ملی خواهند داشت: چگونه می‌توان در هر قطعه ساخت‌وساز کرد تا برای مثال، منطق شیب‌طبیعی رعایت شود؟

این کار یعنی حل‌وفصل، رده‌بندی و متقابل‌سازی اهداف باید در وهلهٔ اول موجب رهنمون شدن به سمت جدولی از مقررات مشترک در مناطق شود. این جدول می‌تواند براساس همان منطق موضوعی گروه‌های کاری پیشنهادشده ایجاد و مسیرهای رسیدن از تشخیص به هدف و همچنین، از رسیدن به هدف به «طرح کلی شهر» همگون شود. با قرائت موضوعی که به زیرموضوعات تقسیم شده باشد، می‌توان فرمول‌بندی اهداف مشترک و منفرد را یک‌به‌یک تضمین کرد. برای مثال، در سرفصل سیمای شهری که با ارتفاعات، خیابان‌های بزرگ درخت‌کاری شده و پارک‌های مهم، بافت‌ها علائم شاخص شهری، نمایش داده شده‌اند. امکان ظهور اهداف زیر متصور است:

۱. با اتکا به ساخت جغرافیا (ارتفاعات، دره‌ها، کوهستان):

ساخت‌وساز در ارتفاعات (مقررات مربوط به ساختمان‌های شیب‌دار)، حفظ چشم‌اندازها، مناظر، دورنماها، کنترل ارتفاعات شهر و کنترل دید به سوی کوه (مقررات مربوط به ساختمان‌های پهن) و پهنه‌های حفاظت‌شده برای تضمین

دید به سمت کوهستان

۲. بهره‌برداری و غنی‌سازی میراث شهری:

مجموعهٔ تاریخی نظیر بازار (مقررات و حفاظت)، بناهای معروف، مذهبی، شهری، یادمانی و...

اراضی ساخته‌شدهٔ جالب: روستاهای قدیمی، عناصر معماری و یا غیره که در خاطرهٔ جمعی آن مکان سهم داشته باشند.

۳. حفظ تنوع مناظر شهری:

زیباسازی، تکمیل و اتکا بر اصول فضاهای باز و فضاهای عمومی در مقیاس شهر: خیابان‌های درخت‌کاری شده با بها بخشیدن جوی‌ها، بها بخشیدن به خیابان‌های نامنظم، خیابان‌های نامنظم، خیابان‌های نامتقارن (با حیاط در ضلع شمالی) و تنوع بافت‌ها

۴. تعریف مجدد مناظر هنگام تغییرات

در محل پروژه‌ها، در عملیات آتی شهرسازی (برای مثال، منطقهٔ ۲۲، زمین‌های نظامی و...)

موضوعات و زیرموضوعات دیگر باید سؤال‌های آتی در سطح محلی روشن کند. به‌ویژه، قبل از دستیابی به نقشهٔ پهنه‌بندی (زونینگ) مناطق بهتر است دیدگاهی در مورد سرفصل‌ها داشته باشیم. برای مثال، سرفصل‌های حمل‌ونقل و تراکم، در موقعیت مکانی فعالیت‌ها، مسکن و تفاوت‌های اجتماعی (که باید اصلاح شوند) و در متن مراکز و فضاهای عمومی، نقش مهمی دارند. از نظر عملی نیز باید اطمینان یافت در تلفیق طرح‌های تفصیلی ۲۲ گانه، تضاد یا ضعف طراحی در لبه‌های طرح و عوامل مشترک طرح‌ها وجود نداشته باشد. با نبود این آزمایش در مورد نزدیکی طرح‌ها به یکدیگر مشکل است که بدانیم آیا باید روی این اسناد برای تدوین یک راهنمای مشترک که نشان‌دهندهٔ رویکرد مشترک همگانی است کار کرد یا خیر؟ در هر حال، قبل از دست‌یابی به سندی واحد به نظر می‌رسد ارائهٔ یک طرح شهری که بر مبنای موضوعات فراگیر و چندوجهی تهیه شده باشد، ضروری است. ارتباط دائم بین راه‌حل‌های کلی یادشده و رویکردهای ناگزیر محلی که استاندارد شده باشند، به کمیتهٔ راهبردی این اجازه را می‌دهد که با تعریف بهتر مبانی، داوری بین گزینه‌ها و بین علایق محلی مقیاس منطقه و تمایلات کلی را انجام دهد و سرانجام، سیمای تهران و آن شهری که آرزویش را داریم باید به‌تدریج شکل گیرد، تصویری که توسط تصمیم‌گیران در تمام سطوح شامل آنانی که نمایندگی شهروندان عادی را دارند، رسم می‌شود.

۳ـ ۲ـ چه طرحی برای تهران؟ کدام مدل توسعه و شکل شهر؟

۳ـ ۲ـ ۱ـ موضوعات معرفی‌شده

** پیش به سوی توسعه

تعاریف طرح شهر تهران به‌تازگی شروع شده است. این تعریف از سوی شرکت مشاوری که عهده‌دار «راهبرد توسعهٔ

شهر» و به‌تازگی مأموریت‌یافته (به تفسیرهای ارائه‌شده در فصل ۲.الف. تهران در کلان‌شهر، منطقه و جهان مراجعه کنید) تهیه خواهد شد. این مطالعه طی ۱۲ ماه انجام خواهد گرفت و نتایج آن حوالی بهار ۱۳۸۵، بعد از اتمام طرح جامع و طرح تفصیلی تهران در دسترس خواهد بود. ولی ۳ رویکرد تفصیلی دیگر نیز در تدوین طرح شهر شرکت خواهد کرد:

ـ رویکرد شرکت مشاور مسئول تهیه طرح جامع (بوم‌سازان) که محور توسعهٔ شمال‌ـ جنوب را که مطابق با تاریخ پیدایش شهر است، مطرح ساخته است.

ـ رویکرد «مطالعات فرادست» که بر اساس ۴ محور مطالعاتی شکل گرفته است:

* پیشنهاد دیدگاهی از توسعهٔ آتی تهران، * روشن کردن نقش و جایگاه تهران در مجموعهٔ شهری خود، *پیش‌بینی توزیع جمعیت و تراکم در مناطق مختلف، *برنامه‌ریزی توزیع عملکرد و جغرافیایی مشاغل،

ـ رویکرد شرکت‌های مشاور مسئول مطالعات محلی در مقیاس ۲۲ منطقه.

سازماندهی کار به شرح ذیل است:

*تشخیص و شناخت هر منطقه (نگاه به شهر از مقیاس محلی)، *مشخص ساختن ظرفیت‌های هر منطقه، *پیشنهادهای مربوط به توسعهٔ مناطق از طریق اطلاعات درونی آن‌ها، * توسعهٔ مشارکت با شهرداری‌های مناطق

این مرحله ۳ سال پیش در هریک از مناطق آغاز شده است. کار تلفیقی (سنتز) خیلی جدیدتر است.

۳ـ ۲ـ ۲ ارزیابی

** ارزیابی روش: رویکردی چندوجهی که برای انسجام آن باید فکری کرد.

۴ رویکرد در کنار هم قرار گرفته است تا طرح شهر تهران حاصل شود. کلی‌ترین آن‌ها رویکرد «راهبرد توسعهٔ شهر» است که دیرتر از آن شروع شده است تا بتواند در چارچوب تدوین طرح جامع مورد استفاده قرار گیرد. ضمن اینکه در شیوه و روش نیز خیلی تئوریک به نظر می‌رسد. ۳ رویکرد دیگر مکمل همدیگرند، ولی ارتباط آن‌ها روشن نیست: این رویکردها بیشتر به عنوان مطالعاتی در کنار هم و مستقل از یکدیگر به نظر می‌رسند که هیچ‌یک در تقویت ۲ رویکرد دیگر به طور واقعی شرکت ندارند.

** ارزیابی محتوا: موضوعات ارائه‌شده در جلسهٔ معرفی طرح جامع خیلی سریع به پیشنهاد محور ساختاری شمال‌ـ جنوب بدون توجیه مبتنی بر عناصر شفاف و تشخیصی منجر شد. این رویکرد بیشتر حسی به نظر می‌رسید تا منطقی. به ارتباط مسائل شهری و حمل‌ونقل بهای کمی داده شده بود (چگونه این محور شمال‌ـ جنوب تغذیه می‌شود؟ اگر این محور دربرگیرندهٔ CBD شود، جمعیتی که در آن کار می‌کنند، کجا زندگی می‌کنند؟ و چگونه به آنجا خواهد رفت؟). موضوع بنیادین سیمای شهر، چشم‌انداز آن، در یک مقیاس کلی به نظر می‌رسد نادیده انگاشته شده است. موضوعات ارائه‌شده در «مطالعات فرادست» بیش از هر چیز به پیش‌بینی‌های جمعیتی مربوط بود (به بخش مربوط همین گزارش مراجعه شود). به مسئلهٔ جایگاه تهران در مجموعهٔ شهری خود و کشور به حد کافی پرداخته نشده است. به مشکل اشتغال (از جنبهٔ

گونه‌شناسی و توزیع فضایی) نیز در معرفی‌ها تقریباً اصلاً پرداخته نشده بود و تنها یک گزارش تشخیص دربارهٔ وضعیت فعلی در اسناد کتبی ارائه‌شده موجود است. در مورد مطالعات مناطق نیز (به فصل تحلیل شهری در مقیاس محلی مراجعه کنید)، ارتباط آن‌ها با ۲ موضوع دیگر، راه‌حل‌های کلی و رویکردهای موضوعی همچنان باید ایجاد شود.

۳ـ ۲ـ ۳ رهنمودها

کار وسیع و زیادی برای هماهنگی بین ۴ راه‌حل کلی ضروری است. این کار می‌تواند شکل نشست هفتگی به خود گرفته و به صورت کارگاه تحت نظارت RPCT برگزار شود. شیوهٔ کار می‌تواند به شکل زیر باشد:

۱. مطالعات مناطق، ظرفیت‌های اراضی، برنامه‌ریزی و چشم‌انداز را مشخص می‌کند و انسجام هم‌جواری بین مناطق مختلف را (مسئلهٔ محدوده‌ها) تأمین می‌سازد.

۲. «مطالعات فرادست» نیز گرایش‌های اصلی در مورد محل‌یابی عملکردها را تعیین می‌کند: تراکم مسکونی و اشتغال، تجهیزات بزرگ و انسجام آن‌ها با سیاست‌های حمل‌ونقل با تکیه بر ظرفیت‌های بیان‌شده در سطح مناطق، سیمای شهر نیز به‌تدریج با انتخاب‌های انجام‌شده به کمک این گزینه‌های کلان حاصل خواهد شد.

۳. رویکرد «طرح جامع» تدوین فنی سند رسمی حاصل از رویکردهای یادشده خواهد بود.

کارگاه‌های پیش‌بینی‌شده در جریان مأموریت ماه ژوئن فرصتی خواهد بود تا این اقدامات رفت و برگشتی بین رویکردهای مختلف و مقیاس‌های مختلف اجرا شود.

۳. عناصر تحلیلی در رویکردهای موضوعی

۳ـ ۱ ایجاد حمل‌ونقل عمومی و پروژه‌های جاده‌ای با توجه به مدل توسعهٔ شهری

۳ـ ۱ـ ۱ موضوعات ارائه‌شده

** طرح جاه‌طلبانه‌ای از حمل‌ونقل عمومی، در ادامه مطالعات سوفرتر (SOFRETU) ۱۳۵۰ تا ۱۳۵۳

** تفکر دربارهٔ سازماندهی حمل‌ونقل به‌طور عمدهٔ ناشی از مطالعات سوفرتر بین سال‌های ۱۳۵۰ تا ۱۳۵۳ برای تدوین طرح‌های جامع حمل‌ونقل و ترافیک جاده‌ای است.

در آن موقع ۳ سناریو پیش‌بینی شده بود:

۱. ایجاد یک شبکه راه‌های مختلط برای اتومبیل‌های شخصی، اتوبوس و تاکسی

۲. ایجاد شبکهٔ راه‌های حداکثر با احداث بزرگراه‌ها

۳. ایجاد سیستمی مختلط با اجرای مشترک که یک شبکهٔ راه شهری (یکپارچه‌کردن چند محور بزرگراهی) و شبکهٔ مترو در نهایت سناریوی سوم انتخاب شد. این سناریو بیشتر در مورد شبکهٔ جاده‌ای و بزرگراه‌های درون‌شهری اجرا شد، ولی در مورد مترو با تأخیر زیادی مواجه شد: دو خط از شبکهٔ مترو در حال حاضر و همچنین، یک خط قطار سریع مشغول

کار است. توسعهٔ این خطوط در جریان است و کار برای دو خط دیگر از سال ۲۰۰۶ آغاز خواهد شد. احداث ۴ خط دیگر نیز تا ۱۳۹۳ عملی خواهد شد.

امروزه، جابه‌جایی با مترو ۵ درصد کل جابه‌جایی‌ها را شامل می‌شود و جابه‌جایی دیگر از طریق جاده انجام می‌گیرد: خودروهای شخصی ۳۲ درصد، اتوبوس و مینی‌بوس ۳۷ درصد و تاکسی ۱۷ درصد. به همین دلیل، شبکهٔ جاده‌ای طی ساعت‌های مختلف طی روز اشباع شده و از نظر آلودگی نیز میزان آلودگی به‌ویژه به دلیل متوسط بالای سن اتومبیل‌ها شدت یافته است. هدف، دست‌یابی به استفادهٔ ۲۰ درصدی از مترو تا سال ۲۰۲۰ (۱۳۹۹) است. در آخر باید گفت که پیاده‌ها اغلب در طرح عملیاتی فضاهای عمومی فراموش شده‌اند و اقداماتی برای استفاده از دوچرخه، تقریباً وجود ندارد. توصیه‌های به‌عمل‌آمده از سوی شرکت مشاور مسئول مطالعات حمل‌ونقل (با مراجعه به سند کتبی فراهم‌شده) به‌وضوح استفاده از حمل‌ونقل عمومی در مقایسه با استفاده از خودروی شخصی را ترجیح داده است.

اقدامات پیشنهادی:

استفاده از خودروی شخصی (برای مثال، نوسازی پارکینگ اتومبیل‌ها، شیوه‌های رفت‌وآمد جایگزین، محدودیت‌های پارک، بالا بردن تعداد سرنشین اتومبیل‌ها، افزایش قیمت بنزین و...)،

شیوه‌های غیر اتومبیل: پیاده‌روها و دوچرخه‌ها، حمل‌ونقل عمومی: خطوط مترو و قطار شهری و حومه، قطار و همچنین، استفادهٔ بهینه از اتوبوس، مینی‌بوس و تاکسی)، شرکت مترو به‌تازگی از خدمات شرکت «سیسترا» (Syštra) برای توسعهٔ مترو بهره گرفته و شیوهٔ هم‌زمانی و وابستگی توسعهٔ شهری با شبکهٔ پیشنهادی مترو (توسعهٔ حمل‌ونقل‌محور) ارائه شده است. در این پیشنهاد، تمرکز جمعیت و فعالیت‌ها در اطراف ایستگاه‌های متروی قطار ارائه شده است.

۳ـ ۱ـ ۲ ارزیابی

**ارزیابی شیوه: در حال حاضر، مراحل زیادی به‌طور موازی پیش می‌رود. اولین آن طرح جابه‌جایی شهری با توجه به موضوع کلی جابه‌جایی است. این مرحله به کلیهٔ مسائل حمل‌ونقل افراد می‌پردازد، ولی سرفصل‌های مطالعه‌شده از انتخاب‌های شهری به‌ویژه در مورد کاربری اراضی و تراکم‌ها بسیار دور به نظر می‌رسد. مسئلهٔ حمل‌ونقل کالا و تحویل کالا مورد اشاره قرار نگرفته است. اقدام دیگر که به موازات این اقدام و از سوی شرکت سیسترا برای شرکت مترو انجام گرفته است، فقط به استفادهٔ از حمل‌ونقل عمومی می‌پردازد، ولی به نظر می‌رسد با تفکرات شهری ارتباط بهتری دارد.

** ارزیابی محتوا:

پیشنهاد شرکت‌های مشاور مأموریت‌یافته از سوی RPCT به نظر می‌رسد در مورد موضوعات مورد اشاره قابل دست‌یابی و خوب جهت‌گیری شده هستند. مسئلهٔ یکپارچگی بهتر بزرگراه‌های درون‌شهری (حتی با حذف بخشی از آن‌ها در درازمدت) شایستگی آن را دارد که نگاه ویژه‌ای به آن‌ها بشود. موضوع فضاهای عمومی (شیوهٔ برخورد و استفاده) از موضوع اساسی برای کیفیت زندگی، منظر و تصویر کلی شهر است، زیرا باید با توجه مخصوص دیده شود.

ایدهٔ توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل (TOD: Transit Oriented Development) که از سوی شرکت مترو ارائه شده، به نظر می‌رسد باید اساس طرح‌هایی باشد که از سوی ۴ مشاور مسئول تهیهٔ مطالعات در سطح کلی CDS، مطالعات فرادست، طرح جامع و هماهنگی مطالعات محلی قرار گیرد.

۳ـ ۱ـ ۳ رهنمودها

کار موازی دربارهٔ ظرفیت‌های توسعهٔ شهری (ذخایر موجود زمین، توزیع کاربری‌ها و تراکم آن، محل‌یابی محلهٔ مرکزی بازرگانی)، CBD و تفکر دربارهٔ توسعه و استفاده از شبکه‌های حمل‌ونقل اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد.

موضوع فضاهای باز باید جایگاه مهم‌تری در مطالعات جاری به خود اختصاص دهد. انتخاب بنیادی بین خودروهای شخصی و حمل‌ونقل عمومی و همچنین، پیامدهای آن باید مورد تأکید مجدد قرار گیرد. چنین به نظر می‌رسد که به صورت متناقضی از یک‌سو، یک اولویت مطلق به استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی و کاهش تردد اتومبیل‌ها داده می‌شود و از سوی دیگر، تعریض بعضی محورهای عمده شهر به‌رغم از بین رفتن منظر شهری همچنان ادامه پیدا می‌کند یا گذرگاه‌های غیرهم‌سطح در چهارراه‌ها احداث می‌شود. مسئلهٔ پارک (در خیابان‌ها و در مناطق خصوصی) شایستگی آن را دارد که با توجه به اهمیت موضوع به عنوان ابزاری برای تنظیم ترافیک، توسط یک گروه کاری ویژه بررسی می‌شود.

نکتهٔ مهم دیگر مربوط به ارتباط تهران و محیط پیرامون آن است: ارتباط ریلی آتی در مقیاس ملی و بین‌المللی و یکپارچگی آتی فرودگاه‌ها، ارتباط جاده‌ای و (حتی درازمدت ریلی) با دریای خزر از این جمله است. درنهایت، مسئلهٔ تدارکات و خدمات (لجستیک) شهری نیز بسیار مهم بوده و به نظر می‌رسد در حال حاضر به آن پرداخته نشده است.

۳ـ ۲ تفکر موازی دربارهٔ جمعیت و مسکن

هدف نهایی طرح جامع فراهم ساختن زندگی بهتر برای ساکنان تهران است. این امر از طریق مسکن، مقررات ساخت‌وساز، نوسازی و حفاظت از میراث می‌تواند به دست شهرداری انجام شود. همچنین، با تطبیق رهنمودها بر سیاست‌های توسعهٔ اقتصادی میسر است. بنابراین، به جمعیت، مسکن و اقتصاد باید به صورت مجموعه‌ای در کنار هم فکر شود.

هیئت اپور از مطالعات انجام‌گرفته در تهران در این زمینه‌ها کسب اطلاع کرد:

۳ـ ۲ـ ۱ موضوعات ارائه‌شده

اطلاعات فراوان: نبود نتیجه‌گیری (تحلیل)،

هیئت، اسناد ذیل را مطالعه کرد:

ـ محتوای مطالعات فرادست (شرح خدمات)، جمعیت و ویژگی‌های جمعیتی (مطالعه)، شاخص‌های مسکن و تغییرات آن‌ها (مطالعه)، «چشم‌انداز مناطق» که توسط ۲۲ مشاور نگاشته شده است، ـ اطلس کلان‌شهر تهران ـ بخش اول

(TGIC مرکز اطلاعات جغرافیایی تهران)

این هیئت با کارشناسان زیر دیدار کرد:

ـ دکتر زنجانی، جمعیت‌شناس، دکتر برنارد هورکارد، مهندس شفیق، دکتر حبیبی، استاد، مشاوران ۲۲ منطقه. توضیحات اضافی توسط مسئول مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران و مرکز اطلاعات جغرافیایی تهران داده شد:

ـ دکتر موسوی‌زاده، آقای غلامی، آقای معینی، آقای حسامیان، آقای زرین، آقای سپانلونژاد و دکتر توفیق

تحلیل‌هایی در جریان جلسهٔ کاری به‌خصوص در موارد ذیل شنیده شد:

ـ سخنرانی مرکز مطالعات و تحقیقات معماری و شهرسازی ایران در مورد توسعهٔ اقتصادی در محور شمال ـ جنوب (دوم اردیبهشت ۱۳۸۵)، سخنرانی مربوط به پروژهٔ CAMA/GIS از سوی آقای سپانلونژاد (سوم اردیبهشت ۱۳۸۵)، ـ مذاکرات گوناگون با آقایان زنجانی، حبیبی، توفیق و دیگران

ولی به عنوان سند کتبی، هیئت یک گزارش شناخت واقعی و نه حتی رهنمودی را دریافت نکرد. ظاهراً سند نتیجه‌گیری (سنتز) در مورد مسائل جمعیتی، اجتماعی و مستغلات در تهران وجود ندارد. به علاوه هیئت، مطالعات جست‌وجوگرانه جدید یا مطالعاتی که به مسئلهٔ آینده پرداخته باشد نیز مشاهده نکرد. در بین اسناد کتبی دریافت‌شده توسط هیئت، تنها سندی که جنبهٔ کلی داشت اطلس TGIC بود. ولی به طور طبیعی اطلس یک سند توصیفی است و دارای عملکرد راهبردی نیست. مطالعات ۲۲ مشاور (خلاصه) حاوی عناصر اجتماعی ـ جمعیتی هستند که اگرچه توسط معمارانی نوشته که عملکرد عملیاتی دارند، ولی جنبهٔ مطالعات تخصصی ندارند.

نتیجهٔ «مطالعات فرادست» نیز به هیئت اعلام نشد. اکنون هیئت نمی‌داند از نظر اجرا این مطالعات در چه مرحله‌ای هستند. درنهایت، به هیئت توضیح داده شد که مطالعات اجتماعی ـ جمعیتی زیادی در زمان تهیهٔ طرح مجموعهٔ شهری تهران در سال‌های ۱۳۷۳ ـ ۱۳۷۵ انجام گرفته است. اما هیئت نتوانست از آن‌ها اطلاع پیدا کند. این کار نیازمند به واقعیت درآوردن است، ولی به‌نظر نمی‌رسد انجام شده باشد.

۳ـ ۲ـ ۲ ارزیابی

** ارزیابی اهداف: اهداف بازنگری در طرح جامع در حال حاضر اهدافی «تدافعی» هستند. پایان بخشیدن به توسعهٔ نامنظم ساخت‌وسازها که به دلیل تجاور از تراکم مجاز و خریداری تراکم اضافی انجام گرفته است، پرداختن به مشکلات عاجل همچون پیشگیری از خطر زلزله، کاهش آلودگی، مقابله با گره‌خوردگی سیستم حمل‌ونقل. این اهداف «پا در هوا» دیدگاهی راهبردی برای توسعهٔ تهران پیشنهاد نمی‌کند. می‌توان چنین تصور کرد که مطالعات اولیه تحلیلی بر موضوعات جمعیت، مسکن و اقتصاد نتوانسته است یک تشخیص واقعی ارائه دهد، سندی که می‌توانست در توصیف دیدگاهی مثبت از آینده کمک کند. همچنین، مطالعات یادشده به‌ویژه فاقد مطالعات راهبردی اقتصادی، دورنمای جمعیتی برای مناطق، تحلیل اجتماعی و پیشنهادهایی برای مسکن است. شهرداری چهار اقدام موازی را به کار گرفته است: هماهنگی

طرح جامع، مطالعات فرادست، هماهنگی در سطح مناطق و راهبرد توسعهٔ شهری. هریک از این گروه‌ها در توصیف رهنمودهای اجتماعی_اقتصادی نقش ایفا می‌کند.

سرفصل‌های «مطالعات فرادست» (به فهرست مراجعه شود) از اقدام آینده‌نگرانه و راهبردی سخن می‌گویند که مهم است به انجام برسد. مسائل کلیدی در مورد آیندهٔ تهران هم از نظر اقتصادی و هم از نظر جمعیتی و اجتماعی در آن مورد بحث قرار گرفته است. تحقق این مطالعات مرحله‌ای تعیین‌کننده برای آسیب‌شناسی خواهد بود.

فهرست مطالعات فرادست:

ـ دورنمای آتی تهران از دید مردم، کارشناسان و گروه‌های ذی‌نفع، دورنمای تمرکززدایی از تهران (تحلیل اسناد و قوانین)، دورنمای نقش ملی و بین‌المللی تهران از جنبه‌های سیاسی، اقتصادی فرهنگی، بازبینی مطالعات راهبردی «طرح مجموعهٔ شهری تهران»،

ـ بازبینی عوامل تأثیرگذار در تغییرات جمعیتی، بازبینی دورنما و راهبردهای سهم جمعیتی در تهران و حوزه‌های دیگر (در کل حوزه) از جمعیت کل کلان‌شهر، بازبینی پیش‌شرط‌ها و واقعی کردن شرایط راهبردی توسعه، مثل مدیریت شهری و تأمین مسکن

ـ تهیهٔ گزارش دورنمای آتی و راهبردهای توسعهٔ تهران از دیدگاه منطقه‌ای

** ارزیابی شیوهٔ کار: نیاز شدید به هماهنگی

شیوهٔ کار مبتنی بر هماهنگی بین گروه‌های مسئول تعیین راهبرد طرح جامع است: هماهنگی طرح جامع، مطالعات فرادست، هماهنگی در سطح منطقه‌ای، راهبرد و توسعهٔ شهر.

مسائل اجتماعی_ جمعیتی توسط این ۴ گروه در نظر گرفته شده‌اند. این تنوع رویکردها بدون شک منبعی برای غنی‌سازی مطالعات است، ولی زیاد بودن تعداد عاملان، هماهنگی کارها را مشکل می‌سازد.

گروه‌ها به موازات هم پیش می‌روند و آخرین گروهی که کار خود را آغاز می‌کند، تهیه‌کنندگان CDS هستند. میدان عمل‌ها تلاقی دارد. برای مثال، تعیین راهبرد اقتصادی جزء وظایف هر ۴ گروه است. رهنمودهای مربوط به مسکن در حوزهٔ اختیارات ۳ گروه است (هماهنگی طرح جامع، هماهنگی سطح مناطق، مطالعات فرادست) و.... برای سازماندهی کار مشترک، توصیف مراحل روشن و روند اعتباربخشی به آن وجود ندارد. مراحل معمولی عبارت‌اند از:

فهرست کردن موارد، تشخیص، اهداف، پیش‌نویس ضوابط

در مرحلهٔ حاضر، تشخیص اجتماعی_ جمعیتی تهران که پایه‌های اهداف را ذکر کند، هنوز انجام نگرفته است. اعتبار بخشیدن به چنین سندی از طرف گروه‌های مختلف به طور کلی به شهرداری امکان خواهد داد، مسئلهٔ اهداف را از همان ابتدا بر مبنای اجماع نظر مورد بررسی قرار دهد. برای این مرحله از تشخیص، مهم است که از دانشمندان و دانشگاهیان نظیر آقایان زنجانی، حبیبی و سایرین برای انجام تحلیل‌های پایه‌ای به عمل آید. براساس استحکام این تحلیل‌هاست که

طرح جامع پایدار و کارآمد خواهد بود.

** ارزیابی پیشنهادها

در بین مطالعات مربوط به طرح‌ها، هیئت از مطالعات پروژهٔ گاما[1] اطلاع حاصل کرد. معلوم شد این کارها در صورتی که به اتمام برسند، ابزار خوبی برای شناخت اجتماعی و مستغلات تهران محسوب می‌شود و مناسب خواهد بود در مطالعات مربوط به‌شناخت مورد استفاده قرار گیرد.

۳ـ ۲ـ ۳ رهنمودها

با توجه به مطالعات اجتماعی‌ـ جمعیتی، موضوعاتی که پیشنهاد شد دربارهٔ آن‌ها تبادل و تجربیات صورت گیرد، مد نظر قرار گیرند. شناخت وضع موجود باید به موازات تفکر راهبردی صورت گیرد.

** جمعیت

۱. پیش‌بینی‌های جمعیتی تا افق ۲۰۱۰ـ ۲۰۲۰ـ ۲۰۳۰

*فرضیات مربوط به میزان تولد، مرگ، مهاجرت، *مشکلات مسکن، *پیش‌بینی‌ها براساس گروه‌های سنی

** مسکن (بازار مسکن)

* سازماندهی اطلاعات و اقدامات نقشه‌کشی (کارتوگرافی)، * نمونه‌های تحلیل‌ها

۲. مسکن اجتماعی در فرانسه و در پاریس

*مقررات، تأمین اعتبار، *عاملان، (دولت، شهرداری‌های محلی، ارگان‌ها)، * نوع مداخله (تهیهٔ زمین، ساخت‌وساز)، * ماهیت برنامه‌ها (عملیات توسعهٔ شهری، عملیات روی بافت‌های غیر متراکم)، *شیوهٔ تحویل (کمیسیون تحویل)

۳. کمک‌های دولتی برای ترغیب بخش خصوصی به باززنده‌سازی محلات

* مطالعات مقدماتی، * محدوده، * مدت عملیات، * مشارکت، *کمک‌های مالی و فنی،

*گروه‌های پیگیری عملیاتی، * ارزیابی نتایج،

۴. از بین بردن مسکن‌های ناسالم از سوی شهرداری

*چارچوب قانونی، خطرناک و ناسالم بودن، * مأموریت عملیاتی محول‌شده: نمونهٔ SIEMP (شرکت‌های مختلط عمومی‌ـ خصوصی) (SEM)، * مراحل عملیاتی: طرح، تصمیم شهرداری، تصرف زمین، اسکان مجدد، برنامه، کار، * ادامهٔ ارزیابی، ** فعالیت‌های اقتصادی

۱. از بین رفتن فعالیت‌های تولیدی فیزیکی در فروشگاه‌های بزرگ

* ارزیابی‌های به‌عمل‌آمده و پیامدهای آن، *عوامل توضیح‌گر (Explanatory Factors)،

*تنظیم‌کننده‌های محتمل (Possible regulators)

1. - GAMA: computer Aided Mass) GAMA/GIS Appraisal

۲. انتخاب محلی برای احداث یک مرکز جدید تولید تجاری (CBD)

*اطلاعات مربوط به مرکز تجاری (CBD) اروپایی، *مراکز خدماتی (بخش سوم) در پاریس،

* نقش قدرت‌های دولتی، * احتیاجات شرکت‌های بین‌المللی، * اهمیت شبکهٔ حمل‌ونقل،

*اهمیت چندقطبی بودن، * اهمیت توزیع عملکردها، ** استفاده از مطالعات برای طرح جامع

۱. کمک برای تشخیص: نقشه‌های اصلی

* تراکم جمعیتی، * تراکم اشتغال، * ساختار سنی، * طبقات اجتماعی، *فقر، * گونه‌شناسی، مسکن، * خدمات حمل‌ونقل عمومی

۲. کمک به توصیف اهداف: رویکردهای موضوعی

*رویکرد مسکن، *رویکرد اجتماعی، * رویکرد اقتصادی، *رویکرد تجهیزاتی، *رویکرد تجاری، * رویکرد حمل‌ونقلی، * رویکرد زیست‌محیطی

۳ـ۳ بررسی یکپارچهٔ محدودیت‌های مرتبط با فجایع طبیعی

۳ـ۳ـ۱ موضوعات ارائه‌شده

شرح وظایف مطالعات زیر در اختیار ما گذاشته شد:

زیست‌محیطی، لرزه‌نگاری، سیل، تأمین آب‌آشامیدنی

ـ مقاله‌ای در مورد مطالعات زمین‌لرزه‌ای (منبع: IIES مؤسسهٔ بین‌المللی مطالعات زلزله‌شناسی)

ـ مقاله‌ای به صورت پاورپوینت در مورد مطالعات زیست‌محیطی (منبع: مهندسان مشاور JWRC ـ SAP شرکت جهاد تحقیقات آب و آبخیزداری)

۳ـ۳ـ۲ ارزیابی

موضوعات مطرح‌شده در این مطالعات عبارت‌اند از:

آلودگی هوا، مزاحمت صوتی، مدیریت زباله، خطرات طبیعی (سیل و زمین‌لرزه)، تأمین آب آشامیدنی

بازدید هیئت اپور از تهران فرصت مناسبی بود مطالعه شود تا چه حد در نظر گرفتن این عوامل ضروری است. در واقع، شهرنشینی سال‌های گذشته در حال حاضر مشکلات عمدهٔ زیست‌محیطی را برای کلان‌شهر تهران ایجاد کرده است. شرح وظایفی که به ما داده شد از نظر تنوع کارها بسیار جالب بود. به نظر می‌رسد بعضی موضوعات نظیر مسئلهٔ سیل به شکل جامعی به آن‌ها پرداخته شده است. مطالعات زیادی مستقیم یا غیرمستقیم به این موضوع مربوط است، در حالی که به موضوعات دیگر نگاهی کلی شده است (کیفیت هوا، مدیریت پساب) یا حتی کاملاً نادیده گرفته شده‌اند (بازیافت آب‌های استفاده‌شده).

** آلودگی هوا: مشکلی که کمتر به آن پرداخته شده است. برنامهٔ ارائه‌شده توسط «مهندسان مشاور JWRC ـ SAP»

فرصتی فراهم آورد تا ابزارهای تهیه نقش آلودگی هوا و یکپارچگی این اطلاعات در محیط GIS معرفی شود. مسئلهٔ کیفیت هوا به‌عنوان یک مشکل شهری بررسی نشده است (مناسب بود از شرکت کنترل کیفیت هوا (AQCC) در این‌باره سؤال می‌شد). متنی که ما در این‌باره ارائه می‌کنیم، تفکرات به‌هم‌پیوسته‌ای است که از خلال مجموعهٔ مسائل ضعیت تهران دریافتیم. تهران یکی از آلوده‌ترین شهرهای جهان است. از یک‌سو، شرایط جوی برای پراکنده ساختن آلودگی هوا مساعد نیست: ارتفاعات تهران جریان سطحی هوا را محدود کرده‌اند. پدیدهٔ وارونگی هوا که طی سال وجود دارد، مانع جریان‌های صعودی هوا می‌شود. از سوی‌دیگر، خودروهای شخصی تقریباً تنها وسیلهٔ ساکنان تهران محسوب می‌شود. امروزه مشکل کیفیت هوا در همهٔ شهرهای بزرگ جهان وجود دارد که نتیجهٔ مستقیم تمرکز فعالیت‌های بشری (صنایع یا حمل‌ونقل) است.

ابزارهای قانونی که حل این مشکل را ممکن می‌سازد، بر ۲ نوع است: ابزار برنامه‌ریزی مشکل آلودگی را از این جهت مطرح می‌کند که آن را پیامد نوعی شهرسازی می‌داند که در آن تراکم‌های پایین و شبکهٔ نامناسب حمل‌ونقل عمومی استفاده از خودروی شخصی را اجبار ساخته است. ابزار برنامه‌ریزی لزوم استفاده از خودروی شخصی را کمتر می‌کند و تأکید بر بازسازی، تراکم بخشیدن به بافت‌ها و ایجاد شبکهٔ حمل‌ونقل عمومی دارد. به نظر می‌رسد حتی با ایجاد شبکهٔ منسجمی از حمل‌ونقل عمومی نظام عوارض بر سوخت ایران که از ارزان بودن آن دفاع می‌کند، عاملی بازدارنده برای تغییر سیستم حمل‌ونقل مورد استفادهٔ مردم باشد. نتایج برنامه‌ریزی در درازمدت حاصل می‌شود و نمی‌تواند با اقدامات فوری جایگزین شود، در حالی که بعضی آلاینده‌ها خطری برای سلامت عمومی هستند (برای تهران منواکسید کربن، سرب، ذرات ریز معلق). برای مثال، برطرف کردن آلودگی منواکسید کربن منوط به اجرای اقداماتی فنی و اجباری روی خودروها است. در فرانسه آلودگی با منواکسید کربن از دههٔ ۱۳۷۰ همواره رو به‌کاهش بوده است (در حال حاضر، تقریباً به‌طور کامل دیگر دنبال نمی‌شود)، در حالی که به موازات آن بر میزان اتومبیل‌ها افزوده شده است. در تهران، دلیل این نوع آلودگی بی‌شک فرسودگی اتومبیل‌هاست. برای مثال، به برخی اقدامات قانونی جاری در مورد خودروها در فرانسه اشاره می‌شود:

ـ الزام داشتن کاتالیست در مخزن اگزوز کاتالیزوری از سال ۱۹۹۳ (این امر امکان می‌دهد محصولات ناشی از سوخت ناقص از نوع CO و ترکیبات آلی فرار (COV) کاهش پیدا می‌کند). الزام داشتن فیلتر تصفیه در مورد موتورهای دیزلی از سال ۲۰۰۶ (حساس به دود سیاه و مطابق استانداردهای اروپا در مورد خودروهای نو)

عملیات بزرگی برای کاهش آلودگی هوا از سال ۱۹۹۵ آغاز شد:

ـ در چه مرحله از بهسازی اتوبوس‌ها هستیم؟ (تبدیل موتورها به GNV/TLPG) در مورد تاکسی‌ها نیز این سؤال مطرح است.

ـ آیا مطالعات کیفیت هوا، کارایی ایجاد منطقهٔ طرح ترافیک را نشان داده است (در مورد فتواکسیدان‌ها نظیر اوزون)؟

آیا طرحی برای توسعهٔ گسترش این محدوده وجود دارد؟

ـ ثمرات همکاری با آژانس همکاری بین‌المللی ژاپن (JICA) که در سال ۱۹۹۴ شروع شده است، چه بوده؟

ـ آیا موضوع همه‌جاگیر شدن این مشکلات بررسی شده است؟ آیا از این مطالعات دولتی منتشر شده‌اند؟

** مزاحمت‌های صوتی، چه شیوه‌ای برای توصیف آن وجود دارد؟

مشکل مزاحمت‌های صوتی به مسئلهٔ کیفیت هوا بسیار نزدیک است: صدا و آلاینده‌های محیطی هر دو اثرات جانبی سوخت‌های فسیلی هستند (در حمل‌ونقل و صنعت). پرداختن به مشکلات صدا در مناطق شهری در حوزهٔ ابزارهای برنامه‌ریزی هستند که در بخش قبلی ذکر شد. مهندسان مشاور JWRC ـ SAP نتایج مطالعات خود را به صورت کارتوگرافی در زمینهٔ مزاحمت‌های صوتی بدون مشخص کردن شیوهٔ برخورد ارائه کردند: آیا این امر نتایج یک سری اقدامات میدانی بود یا ثمرهٔ مدل‌سازی انفورماتیکی (یا حتی هر دو)؟ شاخص‌های یادشده و این نقشه‌ها به عنوان ابزاری برای کمک به تصمیم‌گیری نیز مشخص نشد. در اروپا قوانین، مجموعه‌های بیش از ۲۵۰ هزار نفر جمعیت را ملزم به تهیهٔ نقشهٔ سروصدای مرتبط با شبکهٔ حمل‌ونقل (ترافیک جاده‌ای، ریلی و فرودگاهی) تا سال ۲۰۰۷ می‌کند. همچنین، باید طرح‌های کاهش میزان سروصدا را تا سال ۲۰۰۸ (۱۳۸۷) به آن ملزم سازند. نقشه‌های سروصدا باید از یک شاخص اندازه‌گیری واحد استفاده کنند. Leden به عنوان شاخص شدت صوت متوسط در قوانین اروپایی منظور شده است.

** مدیریت زباله، زمینه‌ای که باید مورد توجه قرار گیرد. گروه «مهندسان مشاور JWRC ـ SAP» کار خود را هنگام معرفی با نقشهٔ میزان زباله‌های جمع‌آوری‌شده در هر منطقه ارائه کرد. این ارائهٔ مطلبی دربارهٔ شیوه‌های جاری مدیریت زباله بود که بسیار مفید بود. در سال ۱۹۹۵ وضعیت تهران نسبتاً نگران‌کننده بود: بازیافت زباله تقریباً وجود نداشت (دفن منظم زباله‌ها) و میزان رشد زباله بالا بود (ده درصد در سال). در آن موقع پیش‌بینی شده بود این وضعیت در پایتخت ایران به‌زودی غیر قابل کنترل خواهد شد. امروزه وضعیت چگونه است؟ رشد اقتصادی سال‌های اخیر کشور باعث ایجاد تغییر در ترکیب محتوای سطل‌های زباله تهران شد: زباله‌های ۱۰ سال پیش بیشتر آلی بودند (۷۴ درصد) در حالی که میزان ظرف‌های بسته‌بندی افزایش یافته است. این ملاحظه در مورد ارزش اثری زباله‌ها دلیل مضاعفی است در تأیید راه‌حل سوزاندن زباله‌ها. آیا بحثی دربارهٔ شیوهٔ برخورد با موضوع زباله وجود دارد؟ آیا زباله‌های خاص (زباله‌های سمی، زباله‌های بیمارستان‌ها و...) به‌صورت جداگانه جمع‌آوری می‌شوند؟ آیا طراحی برای جمع‌آوری زباله در ظرف‌های بزرگ وجود دارد؟

** خطرات طبیعی (زمین‌لرزه و سیل) آسیب‌شناسی کامل، پیشنهادهایی در حال تدوین متن ارائه‌شده از سوی IIES نشان می‌دهد خطرات زلزله و پیامدهای آن بر ساختمان‌ها و زیرساخت‌ها اکنون به‌خوبی شناخته شده است. IIES در حال حاضر توصیه‌های خود را در مورد طرح آتی کاربری زمین تهیه می‌کند. قبل از تهیهٔ این سند چند سؤال مطرح است. IIES نقشه‌ای از محل‌های نجات در مقیاس ۲۲ منطقه تهیه کرده است. در مناطق در معرض خطر آیا این امکان وجود دارد که طرح کاربری زمین بتواند به طور سیستماتیک ایجاد چنین فضاهایی را در نظر بگیرد (پارک‌ها، زمین‌های ورزشی و

غیره)؟ آیا آسیب‌پذیری شبکه‌ها (آب آشامیدنی، گاز و برق) مورد مطالعه قرار گرفته است؟ و آینده‌نگرانه‌تر آیا این موضوع در طرح آتی شبکهٔ آب شست‌وشو (آب خام) مد نظر قرار گرفته است؟

تقاضای شدید شبکه‌ها در شهرهای بزرگ معمولاً در جهت قطعه‌بندی شبکه‌ها و تمرکززدایی واحدهای عملیاتی است (برای مثال، تأمین آب آشامیدنی، تصفیهٔ آب مصرف‌شده و غیره). آیا خطرات زلزله در احداث شبکه‌ها در نظر گرفته شده است؟ در مورد سیل، شرح خدمات ارائه‌شده به نظر جامع است، ولی به دلیل عدم ارائهٔ محتوا، نتیجه‌گیری در مورد کارایی مطالعات زیادی که پیشنهاد می‌کنند، مشکل است. این کار از آن جهت مشکل است که به موازات آن تجربهٔ ما از پدیدهٔ سیل بسیار محدود است. حوادث مرتبط با سیل و آب‌گرفتگی که پایتخت ایران با آن مواجه است، پدیده‌های شدید و ناگهانی هستند. در حالی که به‌عکس بالا آمدن آب رودخانه در پاریس پدیده‌ای در سطح وسیع و تدریجی است. در فرانسه، دولت مسئول مسائل حوادث ناشی از خطرات طبیعی است و طرح‌های پیش‌گیرانه‌ای در سطح منطقه‌ای تصویب شده است. این طرح‌ها مناطقی را مشخص می‌کند که در آن‌ها مقررات ویژهٔ شهرسازی اجرا می‌شود (برای مثال، محدودیت در ساخت‌وساز مسکن، الزام استفاده از مصالح ساختمانی که بتواند آب‌گرفتگی طولانی را تحمل کند، پیش‌گیری از لطمه به محیط زیست از سوی طرح‌های توسعهٔ شهری ویژه و غیره). این طرح‌ها همچنین عواملی را مشخص می‌کند که مسئول کار روی طرح‌های مدیریت بحران مربوط به خود هستند تا در صورت لزوم تداوم کار آن‌ها را تضمین کند: شبکه‌های حمل‌ونقل عمومی، تشکیلات اداری، بیمارستان‌ها، موزه‌ها، ادارات، شبکه‌های توزیع سیال‌ها (آب، سوخت و غیره).

** تأمین آب آشامیدنی: مسئله‌ای اضطراری

تعداد زیادی از مطالعات انجام‌گرفته در ارتباط با این شرح وظایف چنین نشان می‌دهد مسئلهٔ آب آشامیدنی یک مسئلهٔ اضطراری برای پایتخت ایران است. به نظر می‌رسد این مسئله عامل محدودکنندهٔ توسعهٔ آتی مجموعهٔ شهری باشد. متأسفانه، سند ارائه‌شده حاوی هیچ‌گونه اطلاعات مبنایی که امکانی برای کمک به ناظر خارجی باشد را فراهم نمی‌کند. خوب بود دربارهٔ وضعیت جاری نیز اشاره‌هایی می‌شد: سیاست عوارض، حجم تولید، نوع تولید (آب‌های زیرزمینی، آب چشمه، مخازن، دریاچه‌ها و غیره)، میزان مصرف و غیره. مطالعات پیشنهادی دربارهٔ فهم بهتر حوضه‌های آبگیر است، در حالی که ارتباط آن با کاربری‌های آتی زمین به‌وضوح مشخص نشده است. آیا طرح آتی پیش‌بینی کرده است که اقداماتی برای حفاظت از منابع طبیعی حتی در مناطق پرتراکم شهری اتخاذ شود؟ به شبکهٔ آتی شست‌وشو (آب خام) نیز اشاره‌ای نشده است، در حالی که این امر یک ابزار کلیدی حفاظتی محسوب می‌شود. مسئول نفوذناپذیر ساختن زمین نیز در طرح مطرح نشده است و اینکه چگونه با مفهوم «فضای باز» (که در ضوابط وجود دارد) ارتباط برقرار می‌کند؟ با توجه به مشکلات تأمین آتی آب، آیا تداوم سیاست‌های وسیع درخت‌کاری در دامنه‌های البرز (آبیاری زیرزمینی) از سوی طرح آتی زیر سؤال رفته است؟

۳ـ ۳ـ ۳ رهنمودها: لزوم ارائهٔ سند

به منظور آنکه مشکلات زیست‌محیطی بتواند بحث دربارهٔ کاربردهای زمین را مطرح سازد، مناسب است یک سند نتیجه‌گیری (سنتز) تهیه شود که در آن وضعیت تفکرات و شناخت‌های موجود در مورد هر موضوع (آب، هوا و صدا) جمع شده باشد، تهیه شود. این سند فقط به کارتوگرافی و یکپارچه شدن در یک پایگاه GIS (که اکثر اسناد ارائه‌شده اغلب چنین نشان می‌دهند) نباید محدود شود.

ویژگی‌های این دیدگاه کلی، چند مورد است: ابتدا مشکلات بسیار فراگیر زیست‌محیطی را برجسته می‌سازد (برای مثال، دوگانگی بین شبکهٔ آب شست‌وشو (خام) و تأمین آب آشامیدنی)، تفرق ابزارهای مدیریتی در اغلب نهادها (برای مثال، در ایران مدیریت زباله به عهدهٔ وزارت کشور است، در حالی که مدیریت آب به عهدهٔ وزارت نیرو است و...). این موضوع مقیاس مناسب برنامه‌ریزی را برجسته می‌سازد: مقیاس حوضچهٔ آبگیر برای مسائل آب (این موضوع بعضی مناطق روستایی را نیز در تهران شامل می‌شود)، مقیاس مجموعه شهری به‌طور کلی برای کیفیت هوا، مقیاس حوزه‌های تخلیهٔ زباله و غیره. این امر همچنین امکان انسجام بین ابزارهای برنامه‌ریزی زیست‌محیطی و طرح‌های کاربری زمین را فراهم سازد. چنین سندی ابزار مناسبی برای کمک به تصمیم‌گیری مسئولان منتخب است.

نتیجه‌گیری

برای جمع‌بندی، رهنمودهایی که می‌توانند در تقویت کار برنامه‌ریزی در حال اجرای تهران کمک رسانند، ارائه می‌شود:

۱. انجام کاری تلفیقی و تکمیلی روی مطالعات شناخت از طریق یک طرح کلی

۲. طرح کلی به عنوان ابزاری برای تحلیل

برای انجام یک کار تشخیصی پیش‌شرطی به صورت یک پروژه وجود دارد که شامل اهداف، پاسخ به تمایلات سیاسی و منعکس‌کنندهٔ خواسته‌های شهروندان است. این پروژه امکان جهت دادن به تشخیص‌ها را فراهم می‌کند که خود نیز طرح را تغذیه می‌کند، مشخص‌تر می‌سازد و تغییر می‌دهد. درحقیقت، جوینده یابنده است. تشخیص به‌خوبی دنبال می‌شود و جست‌وجوی داده‌ها مؤثرتر است. طرح کلی برای یک شهر باید به این کار سمت‌وسو دهد. این یک ابزار تحلیل واقعیت و حقایق است.

۳. شناخت در مقیاس کلی

عناصر متعددی که هنوز مشاهده، آنالیز و مطالعه نشده‌اند، در کار ارائه‌شده به ما وجود داشت. با این‌حال، آن‌ها در مورد آیندهٔ کلان‌شهری نظیر تهران اهمیت زیادی دارند:

ـ تخصیص فضاهایی که باید عملکردهای مختلف شهری را پذیرا شوند (امتیازها و معایب این زمین‌ها برای هر نوع عملکرد)

ـ ارزیابی ظرفیت بالقوهٔ بازسازی شهری (زمین‌های قابل تغییر، امکان متراکم‌تر کردن و غیره) که به‌ویژه در تخصیص

فضاها مفید خواهد بود و همچنین، به مسئلهٔ فقدان مسکن برای فقیرترین مردمان پاسخ خواهد داد.

ـ توسعهٔ مطالعات تأثیرگذاری پروژه‌ها (توسعهٔ شهری، شبکه‌های حمل‌ونقل، بزرگراه‌ها و غیره) برای در نظر گرفتن پیامدهای پروژه‌های بزرگ در درا مدت

ـ حفاظت و ارزش‌دهی به مناظر کلان‌شهری، زیرا شهر تهران موقعیت منحصربه‌فردی دارد.

۴. شناخت در مقیاس محلی

همچنین، باید در مقیاس محلی این طرح کلی مد نظر قرار گیرد تا مشخص کند چگونه این خط مشی‌های اصلی می‌توانند در سطح مناطق اجرا شوند. همین طرح کلی انسجام لازم به تشخیص‌های محلی را خواهد داد و به متدی استاندارد برای تهیهٔ نقشه و متون نیاز دارد. در حقیقت، چنین گزارش‌ها و نقشه‌ها امکان خواهد داد پدیده‌های کوچک در مقیاس بزرگ به طور دقیق‌تر ارزیابی شوند و به این‌ترتیب، عواملی که ممکن بود فراموش شوند و به‌سطح طرح کلی ارتقا داده شوند. تشخیص‌های محلی و کلی، سناریوهای جایگزین به وجود می‌آورند، این تعامل دائمی بین مقیاس‌های مختلف، بیشتر برای توسعهٔ کلیهٔ مناطق و شهر در کلیت آن بسیار اساسی است. در این سطح از تفکر است که می‌توان سناریوهای گوناگون تهیه کرد تا به سؤال‌ها و مشکلات پاسخ داده شود.

۵. مکمل مطالعات

با این‌حال، یک تلاش بزرگ دیگری روی بررسی‌های اقتصادی ـ اجتماعی لازم است؛ چراکه یک طرح جامع همچنین طرح‌های تفصیلی نمی‌تواند فقط به موضوع کاربری زمین و زونینگ بپردازد. زیرا قبل از هر چیز باید به ساکنانی بپردازد که در شهر ساکن هستند. مطالعات مربوط به جمعیت، مسکن، بازار مستغلات و فعالیت‌های اقتصادی در درک از یک شهر و ساکنان آن مهم هستند. بین جمعیت و محیط شهری که درحقیقت شهر را می‌سازد، تأمل وجود دارد. درخصوص مسائل زیست‌محیطی، اطلاعات بیشتری در مورد آلودگی هوا، مزاحمت‌های صوتی، مدیریت زباله‌ها، آب آشامیدنی به همراه توصیف بهتر مقیاس‌های مناسب بسیار مفید خواهد بود. به‌علاوه، نیاز به خلاصه کردن تشخیص‌های گوناگون است به گونه‌ای که تمام سرفصل‌ها و زیرفصل‌ها را پوشش دهد. مسکن، جمعیت و اقتصاد باید موضوع یک مطالعهٔ تلفیقی قرار گیرند، زیرا پویایی آن‌ها به‌شدت مرتبط با یکدیگر است. یک سند فراگیر از تحلیل‌های زیست‌محیطی همچنین امکان به‌کارگیری ابزارهای عملیاتی کاراتری را نشان می‌دهد.

۶. مباحث آینده‌نگرانه برای ارائهٔ پیشنهادها

تشخیص باید تکمیل شود، نتیجه‌گیری نیز شود و طی طرحی برای تهران ارائه شود. تعیین برخی عناصر لازم در عملیات و طراحی، گروه‌های کاری می‌توانند روی سرفصل‌های فراگیر تشکیل جلسه دهند تا ارتباط بین سرفصل‌های مورد نظر را برقرار کنند. دیدگاه‌ها را رو در روی هم قرار دهند و به این‌ترتیب، سنتزی کلی (یک گزارش سفید) حاصل کنند که به تصمیم‌گیران کمک خواهد کرد. این گروه‌ها از تمام دست‌اندرکاران شهرسازی، نمایندگان شهروندان تا

متخصصان تشکیل خواهد یافت، تا نظر همگان جمع‌آوری شود.

۷. یک کمیتهٔ راهبردی برای تصمیم‌گیری

کمیتهٔ راهبری می‌تواند از طریق شرکت‌های منظم در جلسات پیشرفت کارها، پیشرفت این گزارش سفید را دنبال کند. حتی اگر پیش‌تر کار شروع شده باشد، نشست‌ها می‌تواند به منظور مقابلهٔ طرح تهران با پیشنهادهایی که پیش‌تر بیان شده، تشکیل شود و در همان زمان طرح جامع و طرح‌های دیگر نیز در آن بهینه شوند. در سایهٔ تشکیل چنین جلساتی، عناصری که برای نهایی کردن طرح و ارائهٔ ابزارهای عملیاتی لازم هستند، به ظهور می‌رسند. طرح شهر نیز خواهد توانست بر مبنای موضوعات فراگیر و نه بر مبنای دیدگاه‌های جداگانه بیان شود.