

شهرسازی و مشکلات عمده کلان شهر تهران .

تاکنون مطالب متنوعی رابطه با جوانب مختلف توسعه شهری و نقش شهرسازی ، هائی همچون : ریخت شناسی شهرنشینی در ایران ، شهرسازی شهرنشینی ایران ، شهرسازی کلان شهرشدن تهران این سایت ، " در بحث ریخت شناسی شهرنشینی هدف برجسته نمودن این مهم بود که : شهرنشینی معاصر در جامعه ما با توجه به ویژگی های ساختاری روند توسعه کنونی از یک سو و ضروریاتی که ، شرایط داخلی و خارجی دیکته میکنند ، بگونه ای غیر قابل اجتناب در ود آوردن یک مجموعه وسیع شهری در خش مهمی از منطقه کلان شهری تهران است . همان طور دیدیم ظهور پدیده مشابه سایر شهرهای بزرگ و یا قطبهای اصلی کشور نیز . این زمینه ، این نگرانی را هم برجسته نمودیم : صورتی که تقویت جایگاه این کلانشهره طریق توسعه روابط متقابل نقاط شهری منطقه کلان شهری شان ، انتگراسیون آنها باشبکه کلان شهرهای کشور و توسعه این شبکه ، همراه نباشد یعنی سیاست اری هائی که میباید چنین اهدافی را پیگیری نمایند ، امکان دارد در آینده سایر کلان شهرهای کشور جمعیت و امکانا نشان منطقه کلانشهری تهران از دست بدهند ! البته این مهم را هم یاد اوری نمودیم که چنین هدفی را نمیتوان مبتنی بر الگوهای وارداتی امایش سرزمین – به سبک ستیران و امثالهم - عملی ساخت .

واقع همواره این مهم را میباید در نظر داشت که شهرهای بزرگ ما ، حتی تهران ، متناسب با جمعیت و اهمیت منطقه ای هر کدام نقش کلانشهریشان بسیار جزئی یا اینکه برای ایفای چنین نقشی با کاستی های وسیعی مواجه اند . عقب ماندگی و جزئی (پارسیال) این نقش را ، حتی در مقایسه ظاهری کلانشهرهای ما ، کلان شهرهای جوامع توسعه نیافته دیگر نیز میتوان مشاهده نمود !

حت بعدی در شهرسازی و شهرنشینی در ایران سعی نمودیم : این واقعیت را مطرح نمائیم که شهرسازی و یابرنامه ریزی فضائی ما ، نتیجه ، متولیان ان یعنی دستگاه اجرائی تاکنون نتوانسته با هدایت شهرنشینی در جریان - تقابل و اعمال سیاست های سلبی ، دستوری

انواع محدودیت ها - ابتکار دست گرفته بجای تکرار راهکارهای کلیشه ای مسئله ساز

مذکور رادر همه سطوح مطابق و همسو با منافع اکثریت جامعه شهری " «هدایت» نماید ! همینطور

شهرسازی و روند کلان شهرشدن تهران بوضوح غیبت بسط و گسترش شهری بعنوان پی امد

نیازها ی روند صنعتی و توسعه ناشی هود بود . مشاهده میشود که چگونه روند انباشت مداوم

سرمایه سوداگر - ذاتی توسعه نیافتگی و در جامعه - ساز و نحوه شکل گیری گسترش

شهرحاکم شد پی ان دستگاه اجرائی بنا به مسئولیتی که بعهده دارد- میباید هدایت این

در جهت منافع اکثریت جامعه شهر - بدنبال جریان ه ای که ، راستای

فیزیکی شهر را شکل دا اجزای انرا کنار هم میچید منفعلانه روان بود . هنگامیکه

مشکلات و کاستی های این بسط فیزیکی "مبتنی بر سوداگرانه هویدا میشود . اینکه با

مشارکت دادن مردم تصمیم گیری ها ، گرایش به سوداگری را تعدیل و ناموزونی های شکل گرفته در

فضای شهری هت توازن گسترش فیزیکی هدایت نماید ، منفعلانه چاره را در انواع جلوگیری ها دید .

و یا اینکه به انواع فرا فکنی ها متوسل .

کلانشهر تهران ، همانطور که میدانیم ، امروزه با مشکلات عدیده ای روبروست . اما چگونگی هر کدام

این مشکلات و کمبودها ، درجه اهمیت ها ، مهم علت واقعی و بوجود آمدنشان از اهمیت فوق

این مشکلات طبیعتاً تاکنون بردوش مردم خاصه اکثریت کم ان و یا از نظر کمی بیش

85 درصد جمعیت این کلان شهر (در واقع مقصود اکثریت کم)

حقوق بگیر و یا گروههای مستقل کم درآمدی است که مالک محل سکنی خود هم

باز هم از افزایش قیمت مسکن سودی نبرده و بصور دیگری میگردند .) بدون هیچ شک

و تردیدی فشار کمبودها را معمولاً این اکثریت تحمل نموده و مینمایند . بهبود و تسهیلاتی هم

منافع اش به بخشی از امعه شهری می (البته بااستثنای دوره ای کوتاه پس از

که سازندگی های قابل تحسینی در مناطق مد و م ترشهر ("گرانی سرسام اورزمین

ومسکن در این سالها ، بخشی اقلیت مرفه عوض بسیاری از کم درآمدها را خانه بدوش ، ویاییکه بحاشیه نامیدند ! همان به حاشیه راندنی که برخی < سرریز جمعیتی >

هنگامیکه ، این مشکلات میزان اهمیت و خاصه تعیین کنند گیشان ، مورد توجه قرار دهیم . میتوان گفت : شکلات عمده ای که جامعه کلان شهر تهران با آن مواجه یا دست بگریبان . یکی مشکل « و دیگری مشکل « مسکن » . سایر مشکلات پیش روی جامعه کلانشهر تهران به هر صورت مستقیم و یا غیر مستقیم ناشی از دو مشکل اقتصادی اجتماعی و فوق میباشد . مسئله مسکن تا آن حدی که به جامعه شهر مربوط میگردد ، یعنی بعنوان یک مسئله جامعه شهری امکان در نوشته های قبلی این سایت مطرح نموده ایم . چگونگی مسئله اشتغال بعنوان یک مقوله اجتماعی اقتصادی هم بعهد سروران جامعه شناس و اقتصاددان استکه : با پژوهش تحلیل های همه جانبه ونظریه پردازی های خود ، همگان را راهنما .

گذشته از توجه به مشکلات اجتماعی اقتصادی هنگامیکه مشکلات کلان شهر تهران یک ساختار فیزیکی - فضائی که جامعه تهران در آن ساکن است امکانات فضائی - مکانی برای زندگی وسایر فعالیت های بهره میجوید مورد توجه دهیم : میتوان مشکلات عمده و اساسی انرا بر اساس درجه اهمیت و میزان تعیین کنندگی شان مشخص نمود .

مشکلاتی که کلان شهر تهران « فیزیکی - فضائی » با آن مواجه است و به سبب کمبود های ناشی از ها قادر نیست جوابگوی نیازهای شهری ساکنین خود باشد را میتوان شامل سه مشکل و یا معضل پایه (: مشکل مسکن ، که امروز با شرایط پیش آمده بگونه ای اغراق آمیز از رفته "بلای جان مردم شده وگوئی برای مردم ، بصورت مشکلء مشکل مسکن !!

. (مشکل جابجائی سطح شهر و یا حمل و نقل ترافیک . (مشکل اساسی دیگر بهسازی وتجهیز ساختاری و رفع کاستی های وسیع استکه عرصه فیزیکی-فضائی شهر . سایر مشکلات وکاستی های موجود ، نظیر الودگیهای زیست محیطی ، امنیتی ، حتی روی خطوط زمین

برخی از مناطق تهران راهم ، میتوان نتیجه مستقیم ویا غیر مستقیم سه مشکل عمده فوق اذکر
حتی ایمن سازی درمقابل زمین لرزه بعنوان مثال ، هم به علت مقاوم سازی هائیسیت
که یا امکان اقتصادی ام ان وجود نداشته ، ویا اینکه درانجام ان غفلت شده است .

شهرسازی و مشکل مسکن کلانشهر تهران .

در رابطه بامبحث شهرسازی و مشکل مسکن درکلانشهرتهران وشهرهای بزرگ دیگرکشور ، هنگامی
که مشکل ویابحران مسکن بعنوان یک مسئله شهری داریم . هما که در بحث بحران مسکن
در کلان شهرتهران همواره میباید دوگروه عوامل : عواملی که یشه
اقتصادی اجتماعی ودر نهایت سیاسی ، ویا بعکس وضعیت سیاسی ایکه در نهایت به شکل گیری
وضعیت اقتصادی عی مسئله دارکنونی انجامیده است ! مانند ناتوانی اقتصادی اکثریت ساکنین شهر
کمبود عدالت اجتماعی ، نابرابری ودرنتیجه بیکاری ، سنگینی مخارج زندگی وبیش از همه افزایش بهای
مسکن که میزان ان بسیارسریعتر افزایش سایر مخارج زندگی . نتیجه این وضعیت
ریزش مداوم تقاضای نیاز یکسو افزایش تقاضای سوداگرانه دربازار مسکن ازسوی دیگرمواجه
بوده ایم . چنین شرایط ویژه ای ، راهبرد پایه طرح ودرنتیجه ، جهت گیری های توسعه شهر باید بگونه
باشد که : بهیچوجه زمینه برای تشدید سوداگری فراهم نگردد ؛ یعنی کاملاً " متفاوت با آنچه هم اکنون انجام
میشد . " جلوگیری ازگسترش شهروایجاد حریم برای ان ! نهایتاً هیچ نتیجه ای جزتداوم وافزایش
سوداگری نخواهد داشت . بهمین علت ، یعنی «جایگزینی» تقاضای شهرو دانی که بحاشیه
رانده میشوند توسط سرمایه سو درتهران قریب به 300 هزار قاهره بیش یک ملیون
350 هزارودر . . مسکونی خالی وجود دارد . هرچند که شکل گیری سرمایه سوداگردر جامعه
ما علل ساختاری اقتصادی داشته باشد . ولی اقدامات کلیشه ای وبیگانه با شرایط موجود ، بصورت زمینه
ساز سوداگری درساخت وسازهای شهری عمل میکند . بگذریم این که ، گوئی برای منحرف نمودن
افکار عمومی مسئله شدن مسکن را کمبود مطرح نموده و سپس کمبود فرضی راهم به

افزایش جمعیت و عوامل واهی دیگر حواله داده ایم . بهر حال پدیده عامل اصلی قطبی شدن جامعه شهری جدانشینی پارگی عرصه های شهری و مهم همه تشدید حاشیه نشینی در کلانشهرهای جهان تحت سلطه است . به صورتی که کلیه این عوامل رامیتوان نتیجه عقب ماندگی و یا عدم تحقق توسعه واقعی و در یک کلام صاحب اختیاری مردم و عدالت اجتماعی . در این زمینه آنچه بسیار قابل اهمیت است ، این است که : در واقع آنچه برای جامعه بعنوان توسعه میتواند چیزی بهبود مداوم رفاه شهروند ان است . این اگر شاخصهای رفاه و یا کیفیت زندگی در شهر " اکثریت بهبود نیابد یا اینکه امکان دسترسی به تسهیلات شهری ، مسک سایر خدمات ای تعداد بیشتری از شهروندان میسر نباشد ، نه اینکه عه ای بوقوع نپیوسته بلکه عقب ماندگی با شدت بیشتری باز تولید شده است . بعنوان مثال در کلانشهرهای جوامع در حال توسعه در سالهای اخیر نه تنها افزایش جمعیت به شدت کاسته شده بلکه حتی در برخی از آنها جمعیت شهر منفی شده () " بوگوتا در کلمبیا با رشد منفی مواجه است ، و یادر سائوپاولو در برزیل جمعیت شهر کمتر از یک در . همینطور در تهران هم رشد جمعیت شهر در (. با همه این ها همین سالها مشکلات این شهرها بمراتب فزون تراز ! قابل توجه سرورانی که همه این مشکلات را به افزایش انهم < بی رویه > جمعیت حواله میدهند !

عوامل فوق که علل اصلی شکل گیری بحران مسکن هستند بگذریم . هنگامیکه مسئله شهرسازی و مشکل مسکن مطرح میگردد پی بررسی نقش شهرسازی ، سیاست گذاری های توسعه شهری و بلاخره برنامه و یا طرح شهری در تعدیل یا تشدید این مشکلات هستیم . معتقدیم : هنگامیکه طرح شهری با سیاست گذاری و " این مورد ، موجب تشدید مشکل مسکن شود ، در این صورت طرح مذکور به بیراهه رفته .

با پیگیری کنکاش در این وتوجه به مقوله شهرسازی این زاویه مشکلات عمده شهر هنگامی که با توجه به همهء مشروط کننده های روندهای موجود طرح مسئله شوند بدون هیچ شک و تردیدی طبیعی شکل دهنده مشی ، هدف گیری و راهبرد طرح مورد بحث خواهند . اکنون اگر

شرایط بویژه شرایط سیاسی بگونه ای باشد که : بتوان این چنین مشی و راهب ی را برای
یعنی با طرح م ثله مشخص و دوری جستن از توهمات دستوری والگوهای کلیشه ای
با مشکلات روبرو شد . این صورت میتوان : که طرح بطورطبیعی پشتوانه وسیع
می برخوردار خواهد . یا اینکه مجریان و اکثریت جامعه شهری خواسته هایشان در امتداد یکدیگر
قرار گرفته است . چنین شد ایط فرضی ای میتوان گفت : دستگاه اجرائی هبرد
مبتنی بر نیازها و واقعیت های ، ابتکار عمل را بدست گرفته . ولی همانطور که در های
قبلی در این سایت مکررا " مطرح نمودیم : در سده خورشیدی حاضر که شهرنشینی و در نتیجه گ ش شهری
تهران شتاب گرفت . ری- سیاسی موجود دستگاه اجرائی در این زمینه هیچگاه ابتکار عمل را
. هادی جریانات ! بلکه با اعمال سیاست های سلبی و دستوری حداکثر ، !
جلوگیری از توسعه ایجاد محدودیت های دستوری نظیر: تعیین سقف جمعیتی ، جلوگیری از گسترش شهر ،
ممنوعیت استقرار واحدهای صنعتی 120 کیلومتری ، ایجاد انواع تسهیلات برای جلب مردم به
سکونت در شهر های جدید که روی دست مانده ، توهماتی چون ایجاد باغ شهر در حریم شهر . غیره که
همهء آنها کاملاً در تقابل با روندهای در جریان میباشد ، بهیچ وجه «هدایت» نیست بلکه
اکثریت و عین ایجاد « توسعه » در جریان ، انهم بسیار محدود .
سیاست گزاری هائی هستند که بدور از گرائی و توأم با توهم بسیار اتخاذ میشوند . اینگونه سیاست گذاری
ها که عمدتاً " بصورت طرحها و سیاست های مربوط به چگونگی توسعه و گسترش شهر انجام میشوند ،
اک " بعلت عدم دخالت شهروندان در امر تصمیم گیری این هفتاد هشتاد سال گذشته بگونه ای بوده اند که
اغلب خود مزید بر علت شده اند . سیاست های مذکورنه تنها مشکل مسکن را نهایتاً " به معضل و یا بحران
مسکن تبدیل نمودند بلکه حاصل کارشان در رفع سایر مشکلات شهری هم بهمین صورت بوده است .
بخشهای قبلی این سایت بیراهه رفتن این سیاست گذاری ها با توضیحات نسبتاً " بیشتری
نموده ایم .

شهرسازی و مشکل حمل و نقل، ترافیک در شهر .

مورد ترافیک شهر هم همچون مسکن در پی انیم که تعیین کنند گی دخالت های ناشی از شهرسازی

در شکل گیری ان و همینطور تاثیرات بعدی انرا بررسی کنیم .

فیزیکی- فضائی که سیستم ترافیک انرا بکار میگیرد - فیزیکی محورهای رفت

خیابانها بزرگراه ها و غیره - را از جهات سطح انها از یک سو و هیئت یا شکل بندی ساختار فضائی از سوی

دیگر بگیریم . یعنی چه سطحی از معابروبا چه شکل و توزیع فضائی اختیار سیستم حمل و نقل

شهر . سپس با توجه به امکانات موجود بصورتی که مطرح گردید، به بررسی

ارتباط متقابل میان ساختار فیزیکی موجود (شبکه خیابان ها) و سیستم حمل و نقل ، ترافیک ، بپردازیم ،

خواهیم توانست بسیاری از ویژگیهای ساختاری ائی و بنوعی خصلت یابی نمائیم .

اینجا بدون اینکه ، قصد داشته باشیم ، با طرح کمیت های متعارف و هنجارهایی که در سایر کشورها

"کشورهای پیشرفته ول است ، نتیجه بگیریم که آنچه ما داریم فرضاً"

! نیست و یا ضاوت هائی که مبنی ان مقایسه اینجا و انجا است . میگوئیم نیروی محرکه گسترش

تهران " این هفتاد هشتاد گذشته « » سرمایه سوداگر بوده . یا اینکه کمی کوتاه

آمده میگوئیم در این گسترش سرمایه سوداگر نقش مهمی داشته است ! اکنون اگر قرار

این مورد وضع خود را با پیشرفته ها مقاسه کنیم (البته نه مقایسه های شابلونی) . میتوانیم بگوئیم مهم

ترین تفاوت میان شرایط سیاسیء " اروپائی ها با شرایط سیاسی یا اکثر جوامع نظیر ما این بود

که سیاست گزارى ها در شرایط ساختاری- تاریخی متفاوت بگونه ای دیگر . البته نه اینکه

انها با برنامه بودند و مابى برنامه ایم . و یابرنامه ریزی مان غلط بوده و یا موهوماتی از این قبیل بلکه انها

مقایسه با ما در شرایط سیاسی ای قرار گرفتند که مشارکت مردم تصمیم گیری ها تضمین . (حال این

شرایط سیاسی نتیجه چه پیشینه و یا روند تاریخی ای بوده است ، هم میتوان گفت فعلاً" پرداختن به ان خارج

از حوصله این بحث است و هم در واقع بهمین علت ! یعنی بعلت همین تفاوت ساختاری) یعنی این

مشارکت که سوداگری های شهری از تکاپو ؟! البته نه اینکه انها

سوداگری کردند ، ویالینکه با ایجا محدودیت های من در آوردی توام با توهم نظیر ایجاد مسکن و مشابه ان که در جامعه ما مرتبا" با سطحی نگری کم نظیری بکار گرفته میشود ؛ بلکه با هدایت سازمان دهی فضا در بعد فیزیکی و سیاست گزاریهای اقتصادی اجتماعی انهم با مشارکت مردم نه باز هم مبتنی بر سیاست گزاریهای پرتناقض ، ناشی از تلاف نیم بند تکنوبوراک تیک طنی (اجرائی و مشاورین) ویا آنچه ما تاکنون انجام داده ایم . بنابراین طریق مشارکت همه جانبه مردم خود بخود عرصه بر سوداگری تنگ شد . سرمایه های سوداگر هم به روند سازندگی پیوستند!

تاکید به اینکه کسی برای سوداگری عیت ایجاد نکرد تصمیمات جمعی ، دیگر امکانی برای سوداگری نمی !! بهمین خاطر هیچگاه در شهرهای اروپائی صدها هزار واحد مسکونی خالی شهر مشاهده ن ! کت مردم باعث شد همزمان با ساخت سازهای خصوصی بخش عمومی شهر هم سهم خود را بمیزان نیاز کسب نماید . قدرت سیاسی لازمه با دخالت مردم بهره مند شد . بهین علت استکه میگوئیم برنامه ریزی در اموری چون شهر، علی الاصول امری سیاسی نه فقط فنی ویا کارشناسی ! . بدین ترتیب ، در واقع به علت شرایط اقتصادی اجتماعی و سیاسی موجود در رش شهری ساختارهای فیزیکی ء خصوصی (" واحد های مسکونی تجاری و صنعتی با مالکیت خصوصی) و ساختارها و فضاهای عمومی نسبتا" میافتند . اخت و سازهای مسکونی ه ان انجام میشد متناسب با ان خیابانها، ازاد راهها و محورهای حمل و نقل و ترافیک جدید هم احداث میشد . ای توازن بود که همواره مشکلات انها را – " مشکل ترافیک شهری را- ی حفظ میکرد . یعنی انها هم همه ی مشکلات شهری رادارند ، ولی مشکلا نوردیده ، که حالتی (غیر متعارف ، همانند وضع مسکن ویا ترفیک شهر ما به خود بگیر .

بنابراین ، در رابطه به آنچه به شبکه معابر مربوط میگردد باید گفت بدلائیل مطرح شده ، این ساختار فیزیکی در کلان شهر تهران ، بشدت دچار کاستی ود « « کاربرد است ! علت این کاستی هرگونه که تعبیر نهایتا" نتیجه تحلیل ، به نحوه گسترش شهری مورد بحث و شرایط حاکم بر ونه بیش از حد

این گسترش می‌گردد. انهم < بیش از حد هائی > که مرتباً مطرح می‌گردند. که البته یکی

این، بیش از حد بودن‌ها، تأیید است « قصور بیش از حد! »

رابطه با سیستمی که شبکه رفت و آمد وسایط نقلیه کنونی بکار می‌گیرد. توجه به چند نکته ضروری

. نخست اینکه همواره این مهم مطرح می‌شود که در تهران و یا سایر شهرهای نظیر آن استفاده از وسایل

نقلیه حمل و نقل همگانی و عمومی وسایل نقلیه شخصی است، که البته عنوان بدین

صورت می‌شود همان کرامات شیخ ما که شیره را خورد گفت... در شرایط کنونی شه تهران ف

کاربرد و کاستی‌های شبکه معابر حدی است که هر تسهیلاتی که فراهم شود، مورد استقبال همگان و حتی

دعاگویی شهروند خواهد! بهمین سبب باید عمیقاً همه رکاران مسئولین،

کارگران و متخصصینی بود که پروژه بسیار ارزنده و بغایت مهم و کارساز متروی تهران را به اجرا در

. اما همراه با این سپاس باید گفت این شبکه هنوز به هیچ وجه کافی نیست. تهران به چندین برابر

نیاز دارد.

در مورد مقوله شهرسازی و مسئله ترافیک مشخصاً به راهبردهای در توسعه شهری نیاز است که

مواجه شدن سیستم‌های شهری با کاستی‌های وسیع شبکه فیزیکی مورد استفاده شان شده، تادر نتیجه

کارائی شان را به حداقل برسد. همچون وضعیتی که هم اکنون ترافیک تهران با آن مواجه است.

گذشته از کمبودهای ساختار فیزیکی - فضائی شبکه معابر کلان شهر مشکلات سیستم ترافیک که

شبکه مذکور میدهد هم قابل اهمیت است. سیستم ترافیک تهران و یا هر شهر دیگر

متشکل است از جامعه شهری مکانات حمل و نقلی که جامعه مذکور در اختیار دارد. بکه‌های ریلی

سطحی و زیر سطحی سیستم‌های اتوبوسرانی، وسایط نقلیه حمل و نقل بار، تاکسی رانی و بلاخره

خودروهای شخصی. همه اینها " سیستم حمل و نقل کلان شهر را تشکیل میدهند.

انچه در این بحث مورد همانند مقوله مسکن تاثیر شهرسازی و سیاست‌گذاری‌های مربوط به

این سیستم است. هنگامیکه شهرسازی و یا برنامه ریزی شهری کاملاً همخوان با روندهای در جریان

وضعیت هائی را شکل میدهد، که در نهایت بصورت افزایش مشکلات برای سیستم‌های شهری،

در اینجا سیستم میاید . " هنگامیکه روند جابجائی جمعیت و امکانات بسوی کلان شهر ادامه داشته سیاست گزاری ها جلوگیری از گسترش شهر تجویز نمایند . بسیاری از شهررانده شده ، حاشیه نشینی افزایش یافته و بلاخره وضعیت کاملاً جدیدی در مقابل سیستم حمل میگیرد . برای روشن شدن جوانب مختلف این مقوله ، میبایست بار دیگر چگونگی ساختار اشتغال و روند تحو و پویائی انرا مورد توجه قرار داد . همانطورکه در بخشهای قبلی مطرح شد ؛ هنگامیکه ساختار ذخیره نیروی کار مواجه است . فعالیت ها " بسیار خرد بوده ، و مبداء و مقصد های ترافیک بشدت پراکنده اتمیزه میگردند . بهمین سبب در کلان شهر جامعه ایکه ساختار اشتغالش با فوق ذخیره نیروی کار مواجه میزان رفت امد های روزانه شهری و پراکندگی ان در شهر به نسبت بیش کلان شهری استکه فوق ذخیره نیروی کارش در مقایسه با حجم نیروی کار بسیار ناچیز یا اینکه نیروی کارش یافته . در این صورت ، طبیعی استکه دخالت های دستوری و معمولاً " تقابل با روندهای موجود ، پراکندگی مبداء و مقصد های ترافیکی را شدت بخشیده و د نتیجه کل سیستم ر اید . مشکلاتی را بوجود خواهد آورد که برای اقشار کم در آمد که بحاشیه رانده میشوند جابجائی پیاده در شهر بیش از پیش افزایش خواهد داد !!

نکته دیگری در این مورد قابل اهمیت این استکه : هر مزیت حمل و نقل همگانی ریلی و یا و غیره برکسی پوشیده نیست ولی از آنجا که ویژگی ساختاری عمده کلان شهر هائی نظیر تهران و پراکندگی بیش از حد مبداء و مقصد های ترافیک (در مقایسه با کلان شهر های اقتصادهای سد مایه داری پیشرفته) میباشد در این صورت خودرو شخصی و یا وسایط حمل و نقل غیر همگانی نیز از اهمیت بسیاری یگردد . این عوض اینکه معتقد باشیم که " به فرهنگ اسد وسایط حمل و نقل جمعی ! و سپس بحث تکراری فرهنگ سازی را پیش بکشید میباید به شرایط ساختاری حاکم بر سیستم حمل و نقل و در واقع به تحولات ساختار اشتغال ل بیشتری ، توجه نمائیم .

شهر سازی و مشکل کاستی های ساختاری- فیزیکی شهر.

همانند آنچه در مورکمبودهای شبکه معابر برای سیستم ترافیک مطرح گردید . کلان شهر تهران با کمبود

های شدید زیرساختی و ساختارهای فیزیکی مواجه است . این مورد میتوان نمونه های بسیاری

. به قسمی که چه زیرساختهای و چه ساختارهای فیزیکی ان به بهسازی و بازسازی وسیعی نیاز

بازسازی و بهسازی میتوان مطرح نمود : نخست ساختارها و یا زیر ساختهای

فیزیکی که اصولا کلانشهر تهران فاقد ان است . که چنین فقدانهای تا کنون مشکلات و ضایعات بسیاری

. : فقدان شبکه کامل فاضل اب همینطور شبکه جمع اوری ابهای سطحی

که اولی هم اکنون زیانهای غیرقابل جبرانی به سفره ابهای زیر زمینی شهر وارد آورده و بمیزان زیادی انرا

. (البته میتوان در این مورد عمیق بودن سطح ابهای زیر زمینی تهران را مطرح کرده

وضایعات این وضعیت را کمتر از مناطقی دانست که سفره ابهای زیر زمینی بالاست.) در مورد ابهای

سطحی نیز یک بارند ی انواع مشکلات را موجب میشود . هائی که با کمبود ظرفیت مواجه

. ونه ها بسیار است . در مورد ساختارهای ضائی - فیزیکی علاوه بر شبکه معابر تقریبا" کلیه

ها ی شهری تهران با ناهنجاری کمبود ظرفیت و در نتیجه « کاربرد مواجه . فوق کا

بحدی استکه تقریبا" همگی این ساختارهای فیزیکی ، کاربردشان بحدی بیش از ظرفیت استکه گاه به

توقف کامل کارائی میرسند ! این کمبودها اکثر ساختارهای شهری شامل میشو . از کاستی و کمبود شبکه

معابر گرفته تا ساختارهای فیزیکی مورد استفاده سیستم های : آموزشی ، فرهنگی ، ورزشی ، تفریحی

غیره .

: باهمه اینها معتقدیم : ساختارهای شهری که توسعه شان در شرایط کنونی در اولویت نذ

تقویت وسیع ساختارهای فیزیکی- فضائی استکه موجب تقویت همه جانبه نقش یگانه کننده (انتگراتیو)

کلانشهر تهران در منطقه کلان شهری ان و بهمان صورت تقویت شبکه کلان شهر ه ی اصلی کشور

. خواه

