

ریشه آلودگی هوا در "کودتایی بر علیه تهران"

(بیان تاریخی یک واقعه)

سهراب مشهودی

۱۳ بهمن ۹۶

با انجام اصلاحات ارضی و مهاجرت شدید روستاییان به شهرها (بخصوص کارگران کشاورزی فاقد زمین) نظام سنتی - اجتماعی موجود و روابط متوازن شهر و روستا را در ایران بشدت به هم ریخت. برای مقابله با این امر در سال ۱۳۴۳، با تأسیس وزارت «آبادانی و مسکن»، سازمانی به نام «شورایعالی شهرسازی» نیز قدم به عرصه گذاشت. آقای مهندس حسن برمک که دومین (یا سومین) دبیر این شورا بود، این شورا را، اینگونه توصیف می‌نماید:

"این شورای ۱۳ نفری، مرکب از ۸ وزیر، به مناسبت ارتباط وظایف آنها با مسائل شهری و ۵ غیر وزیر (از جمله شهردار پایتخت) بود. فلسفه وجودی شهردار پایتخت، به عنوان یکی از این ۵ نفر این بود که، قدم به قدم در مراحل پیشرفت و چگونگی تهیه طرح‌های جامع قرار بگیرد، تا پس از تکمیل و تصویب تهیه طرح‌های جامع و تصویب طرح، امور مربوط به تهیه طرح‌های تفصیلی و تغییر و تطبیق‌های ادواری «هر ۵ سال یکبار» را ادامه دهد و بعلاوه به صورت الگویی برای نحوه عمل، شهرداران دیگر شهرها، در سراسر کشور درآید.

وظیفه اصلی شورایعالی شهرسازی علاوه بر بررسی و تصویب طرح‌ها، اتخاذ تدابیر و سیاست و روش‌هایی بود که بنا به استعداد و امکانات و محدودیت و نقش و عملکرد موردنظر در جهت توسعه شهرها، به اجرا گذاشته شود.

وظیفه دوم شورایعالی، این بود که برای شهرهای معتبر و مهم ایران، مشاورانی انتخاب شوند که کفایت و امکانات استفاده از دانش فنی و تجربه مشاوران و کارشناسان شهرسازی، از دیگر کشورهایی که این مرحله را پشت سر گذاشته بودند، داشته باشند، تا در مراحل تهیه طرح (که چند سال زمان لازم داشت)، اصول و نحوه اجرای کار در کشورهای پیش رفته را بیاموزند و پس از خروج مشاوران خارجی از صحنه، جانشین آنها شوند.

تعداد شهرهایی که در بادی امر، برای تهیه طرح جامع در نظر گرفته شد به ۲۸ می‌رسید^۱، که برای مهمترین آنها، بسته به موقعیت و اهمیت و نقش و عملکرد و جاذبه، دعوت از مشاوران ذیصلاح از کشورهای مختلف دنیا برای همکاری با هم تای ایرانی ضروری تشخیص داده شد، تا آنجا که برای شهر تهران که واجد تمام پیچیدگی‌های پایتخت‌های سیاسی و اقتصادی سایر متروپلیس‌های دنیا بود مشاوران از امریکا. برای شهر تاریخی اصفهان از فرانسه و برای مشهد، مهمترین شهر مذهبی ایران، از ایتالیا انتخاب شدند.^۲

۱. در برنامه سوم عمرانی کشور جمعاً ۱۸ طرح جامع در دستور تهیه و رسیدگی قرار گرفت که از این تعداد فقط ۶ طرح در مرحله اول به تصویب رسید. در ۵ سال دوره برنامه سوم نیز تهیه ۴۶ طرح دیگر در دستورکار قرار گرفته است.

۲. به نقل از مقاله "طرح‌های جامع شهری" شیپوری از سرگشتاد مهندس حسن برمک، فصلنامه جامعه مهندسان مشاور شماره ۵۰ زمستان ۸۹.

۱- چگونگی تهیه و بررسی‌های طرح جامع تهران^۳

بعلاوه برای استحکام طرح بنا به دعوت دولت ایران، جورج کندراکی (از کارشناسان سازمان ملل) از تاریخ ۲۵ آوریل تا ۲۵ ماه مه سال ۱۹۶۸ به امر مشاوره با کارشناسان دبیرخانه شورایعالی شهرسازی پرداخت. ایشان در گزارشی که بعداً نوشته‌اند، می‌گویند:

در این مدت از همیاری آقایان: رقمی، معمار و شهرساز و مهندس عدل معمار برخوردار بوده‌ام.

مسائل مورد رسیدگی عبارت بودند از: بررسی گزارش ۱۳۰۰ صفحه‌ای فاز اول طرح جامع تهران و اظهارنظر در کلیه موارد توسعه‌ای شهری ایران.

آقای مهندس بدیع کل شورایعالی شهرسازی اظهار تمایل کردند که، عمده مطالعه و توجه اینجانب متمرکز به امور زیر گردد:

الف. مشاوره در مورد فاز اول طرح جامع تهران.

ب. مشاوره و تبادل نظر در مورد عمران زمین‌های عباس‌آباد که قرار است به عنوان اولین پروژه طرح جامع تهران اجرا گردد.

ج. مشاوره درباره طرح‌های جامع شهرهای تبریز، همدان و اراک.

د. تبادل نظر در امور توسعه نواحی سد لیتان، کلاردشت و دشت نظر.

نکته قابل توجهی که باید ذکر شود، تغییرات عمده‌ای است که در ظرف یک سال اخیر یعنی از زمان بازدید قبلی اینجانب از ایران تاکنون، در دبیرخانه شورایعالی رخ داده، از جمله توجه روز افزونی است که، به مسأله "توسعه و عمران منطقه‌ای" و ارتباط آن با طرح‌های جامع شهر مبذول میگردید که این خود گام مهمی در راه ایجاد ارتباط محکم‌تری میان طرح‌های توسعه فیزیکی و اقتصادی است.

به تازگی نیز برنامه‌های عمران منطقه‌ای، مانند طرحی که کارشناسان شوروی برای شهر کارگری کارخانجات فولادسازی واقع در نزدیکی شهر اصفهان تهیه کرده‌اند، برای اظهار نظر شورایعالی شهرسازی تسلیم می‌گردد و موجب امیدواری است که مشاهده می‌گردد شهرسازان ایرانی در برنامه‌ریزی مناطق مسکونی و صنعتی و حفظ رابطه میان آنها دخالت مستقیم دارند. این مطلب نشان می‌دهد که امروز بیش از هر زمانی نسبت به اهمیت برنامه‌های توسعه فیزیکی به عنوان وسیله‌ای برای پیشبرد متوازن کشور آگاهی وجود دارد و این آگاهی در سازمانهای مختلف دولتی کاملاً نمایان است.

طرح جامع تهران نقطه عطف مهمی است "در ارزشیابی واقع‌بینانه" برای تنظیم یک سیاست توسعه شهری و شهرنشینی در ایران. مطالعات "موسسه تحقیقات اجتماعی" این امکان را فراهم نموده است که برنامه‌های دقیق‌تری برای جلوگیری از

^۳. گزارش آقای جورج کندراکی به منظور مطالعه و اظهار نظر کارشناسان شورایعالی شهرسازی و سایر صاحب‌نظران عیناً (بوسیله دکتر عظیمی بلوریان) به فارسی برگردانیده شد. مندرجات اصل گزارش تاکنون مورد تأیید اداره همکاریهای فنی سازمان ملل قرار نگرفته است.

توسعه بی‌تناسب تهران^۱ با ایجاد مراکز توسعه ثانوی در کشور طرح‌ریزی گردد. مطالعات مزبور اطلاعات و ارقام کافی در اختیار برنامه‌ریزان قرار می‌دهد تا بدان وسیله و با تنظیم برنامه‌های عمران منطقه‌ای، تعادل بهتری میان توسعه شهری و پیشرفت اقتصادی کشور برقرار نمایند.

۲- طرح جامع تهران

الف - از اینجانب (کندارکی) درخواست شد که کار مقدماتی فاز اول طرح جامع تهران را که به وسیله مهندسان مشاور ویکتور گروئن و عزیز فرمانفرمایان تهیه شده بود، بررسی و ارزشیابی نمایم. که شامل مراحل زیر است.

- مرحله اول طرح جامع، که نمایش دهنده کلیات طرح است.
- مرحله دوم (مرحله اجرایی) تکمیل تدریجی کارهای انجام شده فعلی خواهد بود.

این بررسی با بهره‌وری از مستندات زیر، صورت پذیرفت:

یک- نظرات و توصیه‌های مهندس مشاور، امان و ویتنی در مورد تسهیلات و تجهیزات شهری در طرح جامع مراعات گردیده است.

دو- نتایج حاصل از تبادلات نظر و مشورت انستیتوی اقتصاد هلند^۴ در مورد زیربنای اقتصادی تهران مورد استفاده قرار گرفته و گزارشات مربوطه مدارک اصلی مورد استناد در طرح جامع است.

سه- اطلاعاتی که بنا بود موسسه تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران تهیه نماید، به علت قطع بودجه مربوطه از حالت اطلاعات خام تجاوز نکرده و فاقد ارزشیابی است.

ب- حدود شهر تهران

در سال ۱۹۰۰ سطح کل شهر تهران معادل ۲۱۷۰ هکتار بوده که از آن فقط ۴۰۷ هکتار زیربنای مسکونی و بقیه را مزارع تشکیل میداده و یا بایر بوده است. در سال ۱۹۶۰ سطح کل تهران بزرگ معادل ۳۸,۶۸۶ هکتار گردید، که ۲۵,۴۰۲ هکتار آن بایر بوده است از ۱۳,۲۸۴ هکتار (یا ۱۳۲ کیلومتر مربع) دایر ۱۰۲ کیلومتر مربع مسکونی است.

ج- جنبه‌های مهم طرح جامع تهران

طرح جامع تهران آنطور که مهندس مشاور پیشنهاد کرده، از سیاست دولت مورد تحدید جمعیت تهران در سال ۱۹۹۱ به ۵/۵ میلیون نفر که تقریباً دو برابر جمعیت کنونی است، تبعیت کرده است. بدین ترتیب، سطح کل شهر تهران از حدود ۱۸۰ کیلومتر مربع به ۷۱۵ کیلومتر مربع و یا به چهار برابر سطح فعلی افزایش میابد.

توسعه شهر در جهات شرقی - غربی با تکیه بیشتر به جهت غربی پیش‌بینی گردیده و عوامل موثر در این تصمیم به قرار زیر ذکر گردیده‌اند:

۱. شیب زیاد زمین در جهت شمال مانع توسعه بیشتر شهر در این جهت می‌باشد.
۲. اراضی وسیع نظامی واقع در جبهه شرقی مانع هر نوع گسترش در آن قسمت است.^۵
۳. آب و هوای نامساعد جبهه جنوبی شهر نه تنها مانع گسترش مسکونی در این جهت است، بلکه توسعه صنعتی را نیز در این قسمت محدود مینماید.

بدین ترتیب مهندس مشاور توصیه کرده است که گسترش تهران بزرگ در جهت غربی و تا مسافت ۲۵ کیلومتر از مرکز شهر صورت گیرد.

در نتیجه اتخاذ سیاست توسعه خطی شهر که در عمل مساحتی بیش از ۷۰۰ کیلومتر مربع را می‌پوشاند، مهندس مشاور ایجاد یک شبکه کامل شاهراهی را شامل اتوبانها و خیابانهای اصلی و فرعی پیشنهاد کرده است. همچنین فرض شده است که تحرک اجتماعی و درآمد بیشتر مردم تا سال ۱۹۹۱ متضمن صحت چنین برنامه‌ریزی خواهد بود که، در حال حاضر تنها بازتابی از روش متداول در ایالت غربی ممالک متحده آمریکا است.

۳- چگونگی بررسی طرح جامع تهران در شورایعالی

آقای دکتر عظیمی بلوریان، در کتاب هشتاد سال تکاپوی خود می‌گویند:

تابستان سال ۱۳۴۷ برابر ۱۹۶۸ به تهران آمدم و به دفتر دکتر هوشنگ نهاوندی، وزیر شهرسازی و مسکن مراجعه کردم. ایشان مرا، به دبیرخانه شورایعالی شهرسازی معرفی کرد. همان روز به دفتر مهندس ناصر بدیع، مدیر کل شورا مراجعه کردم و بدین ترتیب به گروه کارشناسان فنی دبیرخانه شورایعالی شهرسازی پیوستم. ترکیب شورایعالی شهرسازی در برگیرنده شماری از وزیران کابینه و نمایندگان سازمان برنامه (از مدیریت عمران شهر و روستا) و برخی از دیگر سازمان تخصصی بودند.

ریاست عالی با فرح دیبا بود و وزیر مسکن و شهرسازی ریاست جلسات شورا را بر عهده داشت. دبیرکل شورایعالی شهرسازی نقش دبیر جلسات اصلی شورا را نیز ایفا میکرد. هر طرح جامع شهری که توسط مهندسین مشاور شهرسازی زیر نظارت کمیته فنی شورایعالی شهرسازی تهیه می‌شد، می‌باید پیش از ابلاغ به شهرداری مربوطه در شورایعالی به تصویب نهایی برسد. در آن جلسه، از شهردار شهر مربوطه هم دعوت به عمل می‌آمد که شرکت کند و در صورت لزوم توضیحات لازم را به شورا بدهد. یکی از کارشناسان کمیته فنی (که من عضوی از آن بودم) در همه جلسات شورای شرکت و صورتجلسه مذاکرات را تنظیم و به امضای اعضای شورا می‌رسانید. پس از چند ماه که از خدمت من در شورایعالی گذشت، دکتر احمد اشرف، کارشناسی که صورتجلسات شورا را تنظیم می‌کرد و سابقه خدمت در موسسه

^۵. بعلاوه از نظر آلودگی هوا نیز شرق تهران نامناسب بوده است. ن.م.

تحقیقات اجتماعی داشت، به دلیلی که برای من روشن نبود از ادامه خدمت در جلسات شورا صرف نظر کرد^۶. دبیرکل شورایعالی شهرسازی مرا برای این سمت برگزید. جلسات شورا- برحسب نیاز- تقریباً هر بیست روز تا یک ماه تشکیل میشد. وزرای عضو می‌باید خودشان در جلسات شرکت کنند. که در صورت تنظیم لوایح قانونی که باید به تصویب مجلس شورای ملی برسد، وزیر بتواند موضوع را به صورت روشن برای نمایندگان مجلس توضیح دهد. در این دوره امیرحسین شریفی دبیرکل شورایعالی بود.

۴- بررسی و تصویب نهایی طرح جامع تهران در شورایعالی

در شورایعالی شهرسازی، مهمترین طرح در دست تهیه، طرح جامع تهران بزرگ بود. مهندس مشاور این طرح عبدالعزیز فرمایان بود که یکی از قویترین مهندسين مشاور معماری و شهرساز ایران به شمار میرفت. با مشارکت موسسه مشاورین ویکتور گروئن که یک مهندس مشاور آمریکایی بود طرح تهیه می‌شد. هر زمانی که بخش‌هایی از طرح جامع تهران تهیه و برای بررسی به شورایعالی تحویل می‌گردید، کارشناسان آن بخش را بررسی و نسبت به آن اظهارنظر می‌کردند. زمانی که دولت قرارداد این طرح را منعقد کرده بود (هنوز شورایعالی شهرسازی از استحکام لازم برخوردار نبود). لذا یکی از کارشناسان تحصیل کرده ایتالیا بود. فرمانفرمایان او را به آمریکا فرستاده بود تا در دفتر ویکتور گروئن با روشهای تهیه طرح آشنا بود. این کارشناس زمانی به ایران برگشت که طرح عملاً تهیه شده بود. میان کارشناسان دفتر فنی شورایعالی شهرسازی درباره طرح جامع تهران گفتگو زیاد بود، بیشتر کارشناسان با گسترش طرح به سوی کرج و بخصوص، تخصیص اراضی میان این دو شهر به مصارف صنعتی مخالف بودند. نظر بیشتر اعضای کمیته فنی و از جمله خود من، این بود که چون باد غالب از غرب به تهران می‌وزد، ایجاد صنایع در این کریدور موجب افزایش آلودگی هوای تهران خواهد شد. این پیش‌بینی درست از کار درآمد و امروز همه ساکنین تهران تاوان آن را می‌پردازند^۷. کارشناس رابط طرح پس از بازگشت به ایران، شاید تنها کسی بود که نسبت به این موضوع خونسردهانه برخورد می‌کرد و اظهارنظری نمی‌نمود. کارشناسان دیگر از جمله خود من از قدرتی برخوردار نبودیم که طرح را متوقف کنیم و نمی‌توانستیم پیمان را از یک انتقاد ساده فراتر نهمیم.

^۶. در بخشهای بعدی روشن می‌شود که چرا ایشان کناره‌گیری کردند- نویسنده مقاله

^۷. بعلاوه تمام مطالعات قبلی نیز به ضرورت عدم استقرار صنایع در تهران و حداقل ۱۲۰ کیلومتری آن تأکید می‌کرد.

۵- کودتای تهران

در ادامه آقای دکتر عظیمی بلوریان ادامه می‌دهند، همکاران مطلع‌تر من (درگوشی) می‌گفتند که طرح جامع تهران بیش از آنکه یک مسأله فنی و کارشناسی باشد یک موضوع سیاسی و مافیایی است. فرمانفرمایان دارای ارتباط نزدیکی با لابی‌های دربار است. علاوه بر آن گفته می‌شد که او عضو فعال کلوپ ایران است. کلوپ ایران آن روزها مانند وال استریت نیویورک یا خیابان K در واشنگتن پایتخت امریکا- محل تمرکز لابی گره‌های پرنفوذ بود. کسانی که با کلوپ رفت و آمد داشتند (و در آنجا قمار می‌زدند) علایق مشترکی داشتند. احتمالاً اغلب آنها اراضی میان تهران و کرج را در تملک داشتند و یا خریدند.

طرح جامع تهران که به دبیرخانه شورایعالی شهرسازی تحویل نهایی شد، برای تصویب آن ناگهان چیزی مانند کودتا صورت گرفت. شاید یک هفته تا ده روز پیش از تشکیل جلسه شورایعالی شهرسازی برای بررسی و تصویب طرح جامع تهران، وزیر شهرسازی و مسکن، شهردار تهران و نماینده سازمان برنامه در شورایعالی تغییر کردند. نیک پی شهردار تهران شد. آموزگار وزیر مسکن شد و شخصی که مورد اعتماد دار و دسته فرمانفرمایان بود نماینده سازمان برنامه در شورایعالی شهرسازی گردید. دبیرکل شورایعالی (مهندس امیر حسین شریفی) را هم تعویض کردند و شخصی دیگری به این سمت گماشته شد.^۸ اینها همه دار و دسته فرمانفرمایان بودند. جلسه نهایی شورایعالی برای طرح تهران تشکیل شد و طرح سریعاً بدون هیچ ایرادی به تصویب رسید و به شهرداری و وزارت مسکن ابلاغ شد. پس از چندی، همان کارشناسی که رابط طرح تهران بود به معاونت وزارت مسکن منصوب گردید.

۶- پنج خنجر طرح جامع فرمانفرما - گروئن بر پیکر تهران

آنچنان که آقای دکتر عظیمی بلوریان از روند تهیه و تصویب ناگهانی می‌گویند^۹ نشان می‌دهد، که این طرح پنج خنجر بزرگ بر پیکر شهر تهران زده است.

خنجر اول، طرح تهران با الگوی آن زمان شهرهای امریکایی که "اتومبیل سواری" و حرکت روان آن در بزرگراه‌ها و شبکه خیابانهای اتومبیل رو، اصلیتین، هدف بود، تهیه گردید.

خنجر دوم، تدوین ضوابطی برای احداث بنا، که نه تنها با معماری و شهرسازی ایران کوچکترین شباهتی نداشت، بلکه نظیرش در هیچ جای دیگر دنیا نیز بکار گرفته نشده بود^{۱۰}، که سیمای شهرهای ایران و سنت‌های معماری را فرو ریخت.

^۸. آقای دکتر عظیمی بلوریان اسم ایشان را نوشته‌اند، ولی چون ممکنست ایشان اصلاً از موضوع خبر نداشتند، من از ذکر نام ایشان خودداری می‌کنم. (نویسنده مقاله)

^۹. برگرفته از بخش ۳، ۴ و ۵ از کتاب هشتاد سال تکاپو - دکتر احمد عظیمی بلوریان

^{۱۰}. فضای باز در ایران و جهان مبحث ۱۴ از ۱۶ مبحث شهرسازی که در سایت www.Sohrabmashhoodi.com قابل رویت است.

خنجر سوم، استقرار صنایع در تهران، با وجود تمام نقطه نظرات و مطالعاتی که اصرار داشت از استقرار صنایع برای تعادل جمعیت در کشور بهره برداری شود و تا ۱۲۰ کیلومتری تهران جایگزینی آنها را نامناسب میدانست. آنها در غرب تهران و در مسیر ورودی جریان هوا به شهر (که با اتومبیل محور بودن طرح) حالا اصلیتیرین علل آلودگی هوای تهران هستند.

البته این امر و با آوردن بیش از ۴۰٪ از صنایع کشور به تهران با اختصاص ۱۷ کیلومتر زمین، موجب افزایش جمعیت بیش از برنامه که ۵/۵ میلیون نفر (و در حد توان ظرف طبیعی تهران) بود، نیز گشت و به مثابه خنجر چهارم بر پیکر تهران و حتی توسعه متعادل کشور گردید.

البته استقرار فرودگاه (با اختصاص ۹ کیلومترمربع) در فاصله‌ای نزدیک و آنها در غرب شهر (و در جهت وزش باد غرب) نیز را هم باید، به عنوان ضربه دیگری بر پیکر تهران دانست.

مأخذ:

۱- مقاله طرح‌های جامع شیپوری از سرگشاد مهندس حسن برمک فصلنامه مهندسان مشاور شماره ۵۰ زمستان ۸۹

۲- گزارش آقای جورج کندراکی - ترجمه دکتر عظیمی بلوریان

۳- هشتماد سال تکاپو - خاطرات دکتر احمد عظیمی بلوریان چاپ انتشارات رسا