

# شهر برای شهروندان یا گردشگران؟!

محمد رضا کوچک زاده

کارشناسی ارشد عمران و عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی یزد

در خصوص مشکلات مربوط به بافت تاریخی یزد و راهکارهای پیشنهادی، نظر به اینکه کسانی تلاش می کنند ثبت جهانی بخشی از این بافت را توجیه کنند، بخاطر سوابق امر، بر حسب وظیفه موارد زیر را به استحضار می رسانم، امید است مورد توجه قرار گیرد.

الف: بعضی از مشکلات موجود در بافت تاریخی یزد با توجه به سطح وسیع آن

۱- فرسودگی، سنگینی و عدم شکل پذیری مصالح بناهای خشت و گلی و آجری و آسیب پذیر بودن آن ها در مقابل حوادث طبیعی از جمله هرگونه زلزله احتمالی و بارندگی ممتد، (توضیح اینکه تعمیراتی که انجام می شود عموماً ظاهری و کمتر با مقاوم سازی است).

۲- عدم دسترسی کافی و دسترسی های با عرض کم (عدم نفوذ پذیری) که در خیلی از موارد امکان استفاده از خودرو جهت رفع نیازهای روزمره ساکنین و نیز خدمت رسانی به آن ها میسر نیست.

۳- وجود مخروبه های جزم خیز فراوان، بناهای خالی از سکنه، سکونت اتباع بیگانه، معتادین و افراد مشکل دار به جای سکنه بومی که عمده تا بافت تاریخی را ترک کرده و جهت بهره مندی از مزایای زندگی امروزی در بخش های نوساز و جدیدالاحداث شهر سکونت گزیده اند. (چه خوبست از نیروی انتظامی آمار جرائم در بافت تاریخی استعلام و با سایر مناطق شهر مقایسه شود).

۴- فرسودگی شبکه آب در این منطقه که بعضاً دچار ترکیدگی می شود، به طوری که گاهی موجب واریز قنات هم گردیده و چند ساختمان دچار تخریب و آسیب کلی می گردد. (چه خوبست آمار میزان خسارت پرداختی سالیانه از سازمان آب یزد استعلام شود).



شهرسازی، سازه، مهندسی زلزله، ترافیک، فضای سبز، امور فرهنگی و اجتماعی، مدیریت بحران، حقوقی، بهداشتی، امنیتی و معتمدین محلات، به طوری که روی نقشه شهر لکه گذاری شود تا میزان و عمق فاجعه مشخص گردد، (تاکنون شاهد بوده ایم این مهم پنهان کاری شده است؟!)

۲- برنامه ریزی جامع و طولانی مدت جهت مقاوم سازی و سبک سازی بناها و مجموعه های با ارزش و حفظ و نگهداری آن ها و همزمان و به تدریج، با برنامه ریزی جامع و طولانی مدت تملک (یا مشارکت) جهت بناهای مخروبه فوق الذکر و تجمیع آن ها و تهیه طرح های مجموعه ای یا انفرادی با معماری هماهنگ با بافت تاریخی به طوری که ارزش های موجود در بناهای قدیمی در نوسازی ها رعایت شود، از جمله رعایت شرایط اقلیمی، ملاحظات شرعی، ارزش های فرهنگی و اجتماعی و همچنین به نیازهای زندگی امروزی از جمله پارکینگ توجه گردد. توضیح اینکه در این صورت با تعریض گذرها می توان نظیر خیابان ۹ دی شیراز در کف سازی ها عرض و مسیر شبکه های قبلی را نشان داد.

۳- با توجه به پیشنهاد فوق فوق به جای بخش های بی ارزش و کم ارزش، شهرسازی مجدد با رعایت ارزش های فرهنگی و اجتماعی اصیل یزدی در طولانی مدت را ایجاد کنیم به طوری که واقعاً جاذبه سکونت در بافت تاریخی به وجود آید و در کنار بناها و مجموعه های با ارزش، بناهای مطلوب جدید با معماری قدیم و با شبکه های مناسب احداث شود و در طولانی مدت شهری اصولی و قابل قبول را ایجاد کنیم که از توسعه بی رویه شهر هم جلوگیری خواهد شد. (نظیر توسعه های اخیر مجموعه حرم حضرت رضا (ع) و سایر بقاع متبرکه).

آیا این چشم انداز منطقی تر است یا چشم اندازی که نمی گذارد دست به ترکیب بافت با این وسعت بخورد، اگر چه عملاً نشان داده است که اینگونه برخورد بر میزان مشکلات و مخروبه ها افزوده است.

سؤال من اینست که آیا درجه اول باید شهر را برای شهروندان بخواهیم یا برای گردشگران؟ اول این اولویت را روشن کنیم تا بتوانیم تصمیم



آب انبارها و قنات های یزد رو به تخریب-منبع:سایت ایرنا

۵- محدودیت های افراطی اعمالی از طرف سازمان میراث فرهنگی که موجب فرار هر چه بیشتر مالکین بومی از این بافت می گردد از جمله محدودیت های مربوط به نوسازی، برای مثال اصرار دارند در نوسازی، دیوار جدید سر جای دیوار قبلی اجرا شود و از تعریض جلوگیری می گردد؟!

۶- عدم اختصاص بودجه کافی و عدم وجود چشم انداز مشخص که در طولانی مدت چه شهری را خواهیم داشت. با چه مشخصاتی، چه بناهایی؟! فعلاً چیزی که وجود دارد فقط ممنوعیت، محدودیت و بلاتکلیفی برای شهر و شهروندان است. که در صورت ثبت جهانی این محدودیت ها افزایش خواهد یافت.

۷- عدم وجود جاذبه سرمایه گذاری و پایین بودن نرخ های ارزیابی و هزینه بالای تعمیر و نگهداری بناهای فرسوده موجود.

۸- عدم جاذبه سکونت به لحاظ همسایگی با اقبال مشکل دار مذکور از نظر فرهنگی اجتماعی، بهداشتی و غیره.

۹- وسعت خیلی زیاد در مقایسه با بافت های ثبت شده در اکثر کشورها.

در هر صورت حجم زیاد و اهمیت بالای مشکلات مذکور فقط در بازدیدها قابل لمس است، خصوصاً اگر از پشت بام محلات مختلف بازدید شود که تقاضا دارم این بازدیدها انجام، سپس قضاوت و تصمیم گیری شود.

**ب: بعضی از راهکارهای پیشنهادی جهت آینده بافت تاریخی یزد**

۱- پیش از هر اقدامی شناسایی مخروبه های غیرقابل بازسازی یا کم ارزش و فضاهای معطل مانده توسط هیأت منصفه از همه تخصص های لازم برای شهر اعم از معماری،



صحن کوثر حر مطهر امام رضا

نظیر رینگ موجود در یزد از بلوار جمهوری اسلامی، بلوار شهید سیدرضا پاکنژاد، بلوار شهید باهنر، بلوار دانشجو، بلوار شهید مدرس، بلوار دهه فجر، بلوار استقلال، بلوار جمهوری اسلامی، ولی برای شبکه‌های داخلی به لحاظ افزایش سرعت مفید نیست، بلکه خطرآفرین است (مگر مواردی خاص از روی ناچاری).

۲- راه حل مشکل ترافیکی داخل شهرها عمدتاً مدیریت ترافیک از قبیل استفاده هر چه بیشتر از حمل و نقل عمومی در انواع مختلف، یک طرفه کردن بعضی از مسیرها، طرح زوج و فرد عبور خودروها، استفاده از مسیرهای جایگزین، نصب چراغ راهنما، گماردن پلیس برای راهنمایی، توأم با فرهنگ‌سازی و جلب همکاری شهروندان است.

۳- در بعضی از کشورها برای کم کردن سرعت خودرو در مناطق مسکونی از موانع فیزیکی نظیر نصب گلدان‌های بزرگ که به طور نامنظم در مسیر چیده می‌شود استفاده می‌گردد، نصب چراغ راهنما در بین مسیرهای طولانی در محل‌هایی که تقاطعی هم وجود ندارد روشی دیگر برای کم کردن سرعت است.

۴- در تهیه طرح‌های ترافیکی لازم است به طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر توجه داشت تا به تدریج آن طرح در طولانی مدت محقق گردد. باید از تهیه طرح‌های موضعی غیر هماهنگ با طرح مذکور پرهیز نمود و به این مهم توجه داشت که هر اقدام و طرح ترافیکی برای هر تقاطع تأثیر قابل توجهی بر تقاطع‌های دیگر خصوصاً تقاطع‌های مجاور دارد.

۵- طرح میدان خصوصاً میدان دایره‌ای با شعاع مناسب برای تقاطع‌ها به دو دلیل می‌تواند مفید باشد اول اینکه مانع فیزیکی ایجاد نموده و به تدریج از سرعت خودروها می‌کاهد و دوم اینکه از نظر شهرسازی و فضای سبز باعث زیبایی شهر می‌شود.

۶- استفاده از چراغ راهنما در تقاطع‌های داخل شهر به لحاظ کاستن سرعت خودروها و

درستی بگیریم، یقیناً ثبت جهانی بافت، نظیر ثبت ملی بر محدودیت‌ها و مخروبه‌ها خواهد افزود و دافعه را بیشتر و بر مشکلات می‌افزاید مضافاً اینکه هر گونه ثبتی احتیاج به رضایت تک تک مالکین دارد که بعید بلکه غیر ممکن است، استدعا دارم آینده‌نگر باشیم و فریب حرف‌های به ظاهر زیبا را نخوریم و احیاناً به ثبت جهانی تک‌بناها و مجموعه‌های با ارزش بسنده کنیم.

درباره حل مشکلات ترافیکی میدان معلم یزد نظر به اینکه راجع به طرح‌های ترافیکی این تقاطع در گذشته مواردی را در صفحات ۵۸-۶۳ کتاب یزد از نگاه مسئولانه آورده‌ام و با توجه به نتایجی که در جلسات مکرر کارشناسی با حضور متخصصین ترافیکی و شهرسازی به دست آورده‌ام، مواردی را به شرح زیر به عرض می‌رسانم:

#### الف- کلیات:

۱- اجرای تقاطع‌های غیر همسطح در بیرون شهرها و احیاناً در شبکه‌های تندرو رینگ‌های داخلی شهرها توجیه فنی و اقتصادی دارد،





میدان معلم یزد-منبع:سایت یزدنیویس

شود (تقریباً مشابه وضع فعلی چهارراه یزدباف). با توجه به جمیع جهات به نظر حقیر برای حل مشکل ترافیک در این میدان، طرح روگذر از بلوار هفده شهریور به بلوار ۲۲ بهمن گزینه مناسبی نیست خصوصاً اینکه بر تقاطع بعدی (چهارراه ۲۲ بهمن) تأثیر منفی داشته و ترافیک در آن تقاطع انباشته‌تر می‌شود، و در عین حال بلوار ۲۲ بهمن و هفده شهریور را تندروتر می‌کند که خطرآفرین است، مزاحمت‌های سمعی و بصری روگذر در این تقاطع برای مجاورین و سیما و منظر شهری نامانوس و غیرقابل توجیه است. توضیح اینکه براساس طرح جامع حمل و نقل و ترافیک بلوار شهید سیدرضا پاکنژاد و بلوار ۲۲ بهمن هر دو شریانی اصلی درجه ۲ هستند و سرعت مجاز آن‌ها حداکثر ۶۰ کیلومتر است.

همچنین موارد و پیشنهادات فوق‌الذکر جهت میدان مهدیه یزد نیز قابل استدلال است و توجیهات لازم را برای هرگونه تصمیم‌گیری دارد. ■

نیز تنظیم جریان ترافیک امری اجتناب‌ناپذیر بلکه مفید است. اگرچه ممکن است کسانی آن را نپسندند.

۷- طرح تقاطع غیر همسطح به صورت زیرگذر در شهرهایی که سطح آب زیرزمینی پایین و شهر مسطح است هم به لحاظ سهولت اجرا و هم به جهت تأمین آرامش بیشتر برای شهر و شهروندان به مراتب از روگذر مناسب‌تر است، روگذر باعث آلودگی صوتی و بصری و مزاحمت بیشتر برای شهروندان خصوصاً مجاورین می‌گردد. (مقایسه کنید روگذر انتهای بلوار هفده شهریور با زیرگذر بلوار قاسم‌آباد را که هر دو یک عمل را انجام می‌دهند ولی روگذر هفده شهریور به مراتب مزاحمت و مشکلاتش بیشتر است و منظر نامناسب اطراف را هم بیشتر در معرض دید قرار می‌دهد).

۸- راه‌حل اساسی مشکلات ترافیکی داخل شهرها تقلیل استفاده از خودروهای شخصی است نه افزایش آن‌ها؛ چون شهرها را در گذشته برای این همه ترافیک نساخته‌اند در این راستا پیشنهاد تمدید بعضی از کارخانجات خودروسازی به ترامواسازی (قطار شهری) جهت توسعه حمل‌ونقل عمومی قابل تأمل است.

ب- راه‌حل‌های پیشنهادی: با توضیحات فوق و با توجه به اینکه در عمده ایام و ساعات روز مشکل ترافیکی چندانی در میدان معلم مشاهده نمی‌گردد و فقط در ساعاتی از روز و زمان‌هایی خاص نظیر زمان بازگشایی مدارس، با مشکل مواجه می‌شود به نظر اینجانب هنوز می‌تواند با مدیریت ترافیک، استفاده از چراغ راهنما و هدایت ترافیک به مسیرهای دیگر در زمان‌های خاص به همین وضع ادامه یابد، خصوصاً اینکه از زمین متعلق به شهرداری در ضلع جنوبی میدان در راستای کمک به ترافیک استفاده گردد و جهت حذف کاربرهای مزاحم ترافیک در محدوده میدان نیز برنامه‌ریزی و تلاش شود. ولی در نهایت همان‌طور که در مصوبه شورای سوم نیز آمده این میدان به تونل و چهارراه چراغ‌دار تبدیل