

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

"نگاهی اجمالی بر پیامد برخی قوانین و
باورهای شهرسازی"

فریبرزید الهی

پیش‌گفتار

شناخت و آگاهی شهروندان از شهر و مباحث پیرامون آن منجر به مشارکتی سازنده شده و با افزایش آگاهی عمومی، خواسته‌ها و مطالبات سامان‌مند می‌گردد، لذا گنش موثرتری میان شهروند و مدیریت شهری شکل گرفته، زبان مشترک حاصل شده و نتیجه این اعتماد متقابل در بهبود حال شهر و شهروند موثر خواهد بود. در این مجمل برآنیم تا با بیانی روایی و به دور از تکلف و با زبان عامه موضوعات شهرسازی را در قالب پرسش‌گری مورد نقد قرار دهیم تا سقراط‌گونه که پرسش را سرآغاز خودشناسی می‌دانست با پرسش‌های ساده و بازتاب سوالات شهروندان به تفکری همگانی در خصوص شهر، دامن زده و شهرساز و مدیریت شهری را به تعامل بیشتر با شهر و شهروند دعوت نماییم. چرا که مشکک بودن مفاهیم در شهرسازی لزوم کند و کاو را مضاعف می‌نماید. هرچند پرسش نیز شاید همگان را خوشایند نباشد لیکن امیدواریم این خلاصه، آغازی برای یافتن باشد.

من ز شیرینی نشستم رو تَرُش من ز بسیاری گفتارم خموش

لذا با توجه اختصار مطالب، فصل‌بندی و تفکیک صورت نگرفته تا روایی بودن آن حفظ شود و آنچه در متن شاخص‌تر شده و بصورت عنوان آمده، بیشتر نقش نشانه‌گذاری دارد که گفتار را متعارف نماید. مطالب در دو بخش ارائه می‌گردد؛ قسمتی به نقد تعیین کاربری‌ها در محدوده شهری و در قسمتی به بررسی پیاده راه‌سازی در شهر سمنان می‌پردازد تا برخلاف رویه‌های موجود و گفته‌های مشهور به بازبینی مداوم و پیوسته باورها و قوانین روی آورده و از توقف در یک منزل پرهیز نماییم.

تعیین کاربری در داخل محدوده شهر

یکی از نگرانی‌های تهیه طرح‌های شهری که بر کارشناسان، مدیریت و عموم شهروندان تاثیر گذارده تعیین کاربری‌هاست. حساسیت موضوع به میزانی است که نگرانی از تخصیص کاربری‌های عمومی به اراضی شخصی تا تغییر مشاور بمنظور حذف ارتباط شهروندان با مشاور پیش رفته است. ضمن حساسیت شهرسازی و اهمیت کاربری اراضی به عنوان ماحصل مطالعات و بررسی‌ها، جو هولناک خاکستر نشینی مالکانی که اراضی آنها به رنگ کاربری‌های عمومی در می‌آید وجود دارد و گاه در زمان تهیه طرح‌ها شاهد گرم شدن بازار توافقات در ورود اراضی به محدوده شهر هستیم. این موضوع تا روستاها هم تسری یافته و روستایی بجای دغدغه تولید، نگرانی تحدید محدوده را هم دارد. در اینجا از بیان مواردی از طرح‌های شهری که شهروند و مدیریت شهری را سالها درگیر کمیسیون ماده پنج و طرح دعوی در دیوان عدالت اداری و مراجع قضایی نموده‌است می‌گذریم چرا آنانکه مباحث شهری را بصورت عملی (حرفه‌ای) پیگیری می‌نمایند ناگفته خود می‌دانند و نیاز به شاهد نیست. آنانکه باور ندارند نیز خود بیابند و یا از خواندن ادامه این مطالب صرف نظر نمایند.

در ماده ۴۹ "آیین نامه نحوه بررسی و تصویب طرح های توسعه و عمران محلی، ناحیه‌ای، منطقه‌ای و ملی و مقررات شهرسازی و معماری کشور" به تامین زمین جایگزین اشاره شده است.^۱

اما سوالی که مطرح است اینکه؛ تامین زمین جایگزین بر عهده چه کسی می‌باشد؟

۱ ماده ۴۹: در بررسی تغییرات طرح تفصیلی باید کلیه ضوابط و معیارهای فنی و تخصصی مورد توجه قرار گرفته باشد. برای اثبات کفایت بررسی‌ها باید موارد زیر به جلسه توضیح داده شود: ۱- احراز ضرورت تغییر در طرح ۲- پیشنهاد زمین مناسب برای جایگزین از حیث مساحت و محل وقوع در هماهنگی با طرح جامع، چنانچه تغییر مربوط به کاربری‌های عمومی باشد. ۳- رعایت حقوق مکتسب اشخاص ۴- نحوه تامین خدمات و تأسیسات زیربنایی شهری و امکان اصلاح و جابجایی شبکه‌های موجود

زمین جایگزین

این نکته مبهم بوده اگرچه در جریان بررسی موضوع در کمیسیون‌های ماده پنج و کمیسیون‌های مغایرت‌های غیراساسی طرح‌های هادی اعم از مالک، شهرداری و یا اداره کل راه و شهرسازی معرفی زمین جایگزین صورت پذیرفته است. اما بیشتر انتظار می‌رود تا شهرداری که درخواست متقاضیان را به دبیرخانه کمیسیون ماده پنج ارسال می‌نماید زمین جایگزین را معرفی نماید. اما سوال این است؛ متولی طرح‌های شهری چه ارگانی است؟ طرح‌های جامع توسط وزارت‌خانه راه و شهرسازی (ادارات استانی) تهیه می‌شوند و به عبارتی، بیشترین مسئولیت در صحت مطالعات را بر عهده داشته ولی پاسخگوی مردم شهرداری‌ها هستند! از آنجاییکه متولی اراضی شهری وزارت راه و شهرسازی می‌باشد (اراضی ملی داخل حریم و محدوده) معرفی زمین جایگزین در زمین‌های با مالکیت دولت مطلوب و قابل قبول می‌باشد و عموماً هم صورت می‌پذیرد چرا که به نوعی ریش و قیچی در اختیار وزارت راه و شهرسازی است. کم پیش می‌آید که مخالفتی صورت پذیرد ولی سخن بر سر زمین‌های با مالکیت بخش خصوصی است. معرفی زمین جایگزین توسط مالک نه تنها به راحتی میسر نیست بلکه عملاً توفیری هم ندارد. چرا که در هر صورت زمین تحت مالکیت متقاضی فریز شده و با کاربری عمومی باقی می‌ماند و کاهش بها و قیمت خواهد داشت.

سوالی که مطرح است اینکه از زمان تصویب قانون (آیین نامه اجرایی) تا کنون چه میزان از اراضی داخل محدوده شهر که دارای مالکیت شخصی بوده و در طرح‌های شهری دارای کاربری عمومی می‌باشد (بنا به تشخیص مشاور و مرجع تصویب کننده طرح‌ها کاربری عمومی به پلاک اشخاص اختصاص یافته است) توسط دستگاه‌های اجرایی خریداری شده است؟ بررسی اراضی مورد نظر را بهتر است در دو بخش پیگیر شویم. اراضی بافت‌های جدید شهری و اراضی واقع در بافت‌های پیشین شهر، که به هریک جداگانه می‌پردازیم.

در بافت‌های جدید و توسعه، سعی بر استفاده و جهت‌گیری توسعه در اراضی دولتی می‌باشد مگر در شهرهای خاص و در شرایط ویژه، لذا در اراضی دولتی و طراحی‌های جدید نیاز شهر و منطقه لحاظ می‌شود و اگر پیش‌بینی نشود جای سوال و اشکال دارد. همچنین در اجرای ماده ۱۰۱ قانون شهرداری‌ها عملاً کاربری‌های عمومی لحاظ می‌گردد. به عبارتی در اراضی اشخاص که مقرر است در آن تفکیک صورت پذیرد به ملاحظات مربوطه توجه می‌گردد، لذا هرگونه کمبود، ناشی از بی‌توجهی و یا عدم لحاظ ملاحظات تخصصی می‌باشد.

اما در بافت‌های پیشین با توجه به سابقه شهر شدن و تاسیس شهرداری‌ها عملاً نیازمندی‌ها می‌باید تامین شده باشد. در بسیاری از بافت‌های تاریخی شاهد کاهش جمعیت بوده و در مواردی تعطیلی مدارس و یا جابجایی ادارت دولتی را شاهدیم. لذا مدارس و سایر کاربری‌های عمومی مورد استفاده قرار نگرفته و یا حداقل استفاده را دارند. از این‌رو اختصاص اراضی بیشتر، جوای سوال دارد و آنچه که مشهود است عدم تملک اراضی توسط دستگاههای اجرایی مربوطه در همین راستا است. هرچند به قاطعیت و به طور کلی در خصوص تمامی شهرها و محله‌ها این گزینه صحیح نیست ولی قاعدتا و بصورت اصولی چطور می‌توان پذیرفت در شهری مثلا با ۷۰ سال سابقه شهرنشینی (تاسیس شهرداری) و پس از چند دوره تهیه طرح شهری، همچنان محلات قدیمی سرانه‌های مورد نیاز را نداشته و نیاز باشد که بر روی املاک شخصی کاربری عمومی گذاشته شود؟ سخن بر سر موارد استثنا نیست. لب کلام این که اگر چنین است باید مشکل را در جای دیگر جست! شواهدی وجود دارد که اراضی با کاربری عمومی، مالک را ۳۰ سال درگیر ادارات دولتی و شهرداری‌ها نموده است.

اما سوال اینجاست که برای تعیین قیمت زمین و با توجه به قید بدون در نظر گرفتن اجرای طرح آیا قیمت گذاری فرضا برای زمین با کاربری آموزشی بر مبنای کاربری آموزشی صورت می‌پذیرد یا کاربری مسکونی یا هر کاربری دیگری که قبل از طرح شهری داشته است؟ اصلا منظور از اجرای طرح، طرح شهری است؟

اگر قیمت گذاری با کاربری عمومی (آموزشی، اداری، فضای سبز و...) طبق طرح مصوب فعلی صورت پذیرد عملا کاهش بهایی برای مالک پیش آمده و با یک رنگ که بر روی نقشه قرار گرفته است ارزش زمین کاهش می‌یابد و مالک دچار خسارت می‌شود. البته به بهانه نیاز شهر این مهم بر دوش یکی از شهروندان گزارده می‌شود. اما اگر کاربری مسکونی قیمت گذاری شود پس چه الزامی دارد که برای اراضی کاربری تعیین کنیم و مالکین را دچار مشکلات مربوطه نماییم؟ به قول سهراب سپهری:

یاد من باشد کاری نکنم، که به قانون زمین بر بخورد.

هر زمان دستگاه اجرایی نیاز داشت زمین به قیمت کارشناسی و واقعی تملک می‌نماید. به عبارتی تعیین کاربری اراضی در داخل محدوده شهر می‌تواند موجب رانت

^۲ لایحه قانونی نحوه خرید و تملک اراضی و املاک برای اجرای برنامه‌های عمومی، عمرانی و نظامی دولت؛

ماده ۵: ملاک تعیین قیمت عبارت است از بهای عادلانه روز تقویم اراضی و ابنیه و تأسیسات و حقوق و خسارات مشابه واقع در حوزه عملیات طرح بدون در نظر گرفتن تأثیر طرح در قیمت آنها. باید توجه داشت که در ماده ۳ لایحه قانونی مذکور اشاره شده است: ماده ۳ - بهای عادلانه اراضی، ابنیه، مستحقات، تأسیسات و سایر حقوق و خسارات وارده از طریق توافق بین "دستگاه اجرایی" و مالک یا مالکین و صاحبان حقوق تعیین می‌گردد.

لذا در صورت عدم توافق مطابق ماده ۴ لایحه قانونی مذکور؛ ماده ۴ - هرگاه نسبت به تعیین بهای عادلانه اراضی و ابنیه و تأسیسات و حقوق و خسارات وارده بین "دستگاه اجرایی" و مالک توافق حاصل نشود، بهای عادلانه توسط هیأتی مرکب از سه نفر کارشناس رسمی دادگستری تعیین می‌گردد.

و مفسده شده و با نگاهی بدبینانه در زمان تهیه طرح، اراضی با مالکیت خصوصی دارای کاربری‌های عمومی شده و مالک را دچار مشکل نماید. اهمیت و حساسیت تهیه طرح‌ها و کمیسیون‌های ماده پنج این شائبه را تشدید می‌نماید. اراضی داخل شهر اگر اراضی کشاورزی هستند به همان صورت کشاورزی باقی بمانند اولی‌تر نیست، تا کاربری عمومی برای آن تعیین شود؟ تامین سرانه‌ها به این شکل را غیر از رفع تکلیف نام دیگری می‌توان بر آن نهاد؟ زمین اشخاص اگر قابلیت کشاورزی دارد که بهتر است همچنان استفاده شده و هر زمان که به هر کاربری نیاز و اعتبار آن موجود بود توسط دستگاه اجرایی ذیربط تملک گردد. در غیر اینصورت مالک وسوسه نمی‌شود که کاربری آن چیست و چه میزان ارزش دارد؟ اگر در زمین امکان کشت و زرع نیست پس چه خانه ساخته شود و چه مدرسه توفیری ندارد! اگر پرسیده شود که منازل موجود نیاز آموزشی خود را چگونه مرتفع نمایند؟ باید پاسخ داد نیاز آموزشی دیگران را چرا باید مالک مورد نظر تامین کند؟ منازل مسکونی چه زمانی ساخته شده و چرا نیازهای مربوطه دیده نشده است؟ منازل موجود در اراضی توسعه شهری بوده‌اند؟ به عبارتی اراضی مربوطه توسط دولت و یا شهرداری واگذار شده‌اند؟ پس باید نیازهای آنها دیده می‌شد! اگر اراضی اشخاص بوده که احتمال دارد زراعی بوده ولی زودتر توسط مالکین از کشت و زرع عاری شده است و با خشک کردن آن زیر ساخت مسکن رفته است؛ در این صورت میان این اراضی چه توفیری است؟ چرا باید دیگری، جور متقدمان را بکشد؟

اگر با افزایش تراکم و به عبارتی بارگذاری بیشتر منطقه نیاز به خدمات عمومی ایجاد شده است باز هم دلیل نمی‌شود که منفعت عده‌ای را مالک دیگری جبران کند. متولیان افزایش تراکم باید دقت لازم را معمول می‌نموده‌اند. اما اگر منازل مسکونی پیرامون پلاک با کاربری عمومی از گذشته در شهر بوده (داخل محدوده) و تغییر نداشته‌اند باید پرسید در طی سال‌های گذشته نیاز به خدمات عمومی را چگونه مرتفع

می‌نمودند؟ اگر بمنظور افزایش کیفیت زندگی و بهبود سرانه‌ها و رفع مشکلات پیشین بر اراضی اشخاص کاربری عمومی گزارده شده، باید اهالی یا متولیان هزینه‌های مربوطه را متقبل شده و هزینه را بر دوش دیگری تحمیل نمایند. به این پرسش که هدف این است که اراضی مورد نیاز برای آینده فریز شود؛ باید پاسخ داد؛ اگرچه همه بر ارزش زمین و اینکه قابل جابجایی نیست واقفند ولی هم اینک نیز امکان احداث بنا بر روی زمین مورد نظر وجود دارد.

قانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرحهای دولتی و شهرداریها

با قانون "تعیین وضعیت املاک واقع در طرحهای دولتی و شهرداریها"^۳ امکان ساخت برای مالک وجود دارد. حتی مالکین می‌توانند بدون جواز اقدام به احداث بنا

^۳ ماده واحده - کلیه وزارتخانه‌ها، مؤسسات، سازمانها، نهادها، شرکت‌های دولتی یا وابسته به دولت و شهرداری‌ها و مؤسساتی که شمول قانون بر آنها مستلزم ذکر نام باشد، مکلف می‌باشند در طرح‌های عمومی یا عمرانی که ضرورت اجراء آنها توسط وزیر یا بالاترین مقام دستگاه اجرائی با رعایت ضوابط مربوطه تصویب و اعلان شده باشد و در اراضی و املاک شرعی و قانونی اشخاص اعم از (حقیقی و حقوق) قرار داشته و در داخل محدوده شهرها و شهرک‌ها و حریم استحقاقی آنها باشد، پس از اعلام رسمی وجود طرح، حداکثر ظرف مدت هجده ماه نسبت به انجام معامله قطعی و انتقال اسناد رسمی و پرداخت بهاء یا عوض آن طبق قوانین مربوطه اقدام نمایند .

تبصره ۱ - در صورتیکه اجرای طرح و تملک املاک واقع در آن بموجب برنامه زمان بندی مصوب به حداقل ۵ سال بعد موکول شده باشد، مالکین املاک واقع در طرح از کلیه حقوق مالکانه مانند احداث یا تجدید بنا یا افزایش بنا و تعمیر و فروش و اجاره و رهن و غیره برخوردارند و در صورتیکه

نمایند. حال رای کمیسیون ماده صد چه خواهد بود خود جای بحث دارد. در صورت رای به تخریب در کمیسیون ماده صد با اعتراض مالک در دیوان عدالت اداری چه تصمیمی گرفته خواهد شد و با تایید رای چه میزان اراده بر تخریب وجود خواهد داشت جای تعمق دارد. بی شک اگر امکان خرید ملک توسط دستگاه‌های اجرایی وجود داشته باشد تخریب ساخت بدون پروانه توجیه خواهد یافت و گرنه تخریب بنا در زمین شخصی که طرحی برای تملک و ساخت در آن وجود ندارد از نظر وجدان جامعه قابل پذیرش نخواهد بود. حتی اگر دستگاه‌های اجرایی مربوطه نیاز به زمین داشته باشد تخریب بنای ایجاد شده علی‌رغم عدم تطابق ساخت در کاربری مسکونی با کاربری عمومی، پسندیده نبوده و در اذهان عمومی ائتلاف منابع را یادآور می‌شود.

اما در خصوص قانون "تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداری‌ها" همچنان بعد از ده سال و در طرح بعدی نوید تغییر کاربری داده نشده است (اگر بعد از ده سال طرح تهیه و مصوب شود که تجربه نشان داده تصویب طرح‌های شهری بسیار طولانی‌تر است)؛ به عبارتی کاربری ملک همچنان کاربری عمومی بوده و تنها بنایی در آن ساخته شده است. در صورتیکه مالک قصد فروش داشته باشد این ملک با سایر اراضی شهر قابل مقایسه است؟ چه تعداد از خریداران این ریسک را می‌پذیرند؟ نگرانی‌های مالک در خصوص تصمیم دستگاه اجرایی پیش از ۵ سال و پرداخت صرفاً بهای زمین و نادیده گرفتن هزینه ساخت بنا چه می‌شود؟ در هر صورت تکلیف زمین جایگزین چه خواهد شد؟ آیا نمی‌توان استنباط کرد که قانون‌گذار پذیرفته است که اگر دستگاه اجرایی تا ۱۸ ماه نسبت به تملک اقدام ننمود

کمتر از ۵ سال باشد مالک هنگام اخذ پروانه تعهد می‌نماید هر گاه زمان اجرای طرح قبل از پنج سال شروع شود حق مطالبه هزینه احداث و تجدید بنا را ندارد .

پس از آن هم کاری نخواهد کرد؟ در مساحت‌های کم، محدودیت ایجاد شده بلحاظ تراکم قابل توجیه است ولی در اراضی بزرگ عملاً دردی از مالک دوا نمی‌شود (بمنظور امکان تملک میزان ساخت و ساز محدود شده است تا به عبارتی مالک را منصرف از ساخت و ساز نماید).^۴ ولی باید پرسید چرا مالک نباید قادر باشد به سهولت ملک خود را بفروشد؟ شاید پاسخ داده شود منعی بلحاظ فروش نیست. اما با کاربری عمومی خریداری پیدا می‌شود؟ با قانون منع فروش مشکلات بیشتری برای خریدار ایجاد می‌شود (بمنظور حذف رانت تغییر کاربری برای ذی‌نفعان قانون منع فروش کارگشاست ولی خرید و فروش را دشوار و تا حدی غیر ممکن می‌سازد). به عبارتی

۴ در "ضوابط شهرسازی و معماری در ارتباط باقانون تعیین وضعیت املاک واقع در طرح‌های دولتی و شهرداریها" مصوب ۱۳۷۱/۶/۱۶ در بند ۲ اشاره شده است: اجازه احداث یا تجدید بنا و افزایش ساختمان مسکونی با رعایت ضوابط مربوط به تعداد طبقات و سطح اشغال و تراکم مجاز حداکثر تا ۱۵۰ متر مربع در کل زیربنا داده شود.

۵ "قانون منع فروش و واگذاری اراضی فاقد کاربری مسکونی برای امر مسکن به شرکت‌های تعاونی مسکن و سایر اشخاص حقیقی و حقوقی" مصوب ۱۳۸۱

ماده ۱ - از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این قانون هرگونه واگذاری و نقل و انتقال اراضی به اشخاص حقیقی و حقوقی و شرکتهای تعاونی مسکن اعم از شرکتهای تعاونی مسکن کارمندی و کارگری و تعاونیهای مسکن کارکنان نیروهای نظامی و انتظامی برای امر مسکن در داخل محدوده (قانونی) شهرها، شهرکها و شهرهای جدید موقوف به اخذ گواهی مبنی بر نداشتن کاربری معارض و ضوابط ساخت و ساز متناسب با نیاز و هدف متقاضیان در اراضی مورد نظر از مراجع مذکور در مواد ۳ و ۴ این قانون می‌باشد.

در ماده ۶ آیین نامه اجرایی قانون مذکور آمده است: هرگونه نقل و انتقال اراضی فاقد کاربری مسکونی، مشروط به تسلیم اقرار نامه کتبی ضمن سند انتقال در دفاتر اسناد رسمی توسط منتقل‌الیه، دایر بر اطلاع از کاربری غیرمسکونی زمین و عدم امکان ساختن مسکن در آن خواهد بود.

فروش اینگونه اراضی عملاً غیر ممکن و یا بسیار سخت می‌گردد و مالک اختیاری در خصوص ملک خود ندارد!

اما اگر بعد از ده سال دستگاه اجرایی باید هزینه بنا و زمین را بپردازد دیگر تفاوتی میان املاک وجود نخواهد داشت و دلیل ندارد یکی از مالکین همواره نگران وضعیت ملک خود باشد.

ناگفته نماند در بسیاری موارد دستگاه اجرایی مربوطه عدم نیاز به زمین اشخاص را اعلام می‌نمایند که می‌تواند دلایلی چون عدم اعتبارات کافی، کفایت فضاهای موجود از نظر دستگاه اجرایی، نامناسب بودن کیفیت، مساحت و جانمایی زمین پیشنهادی را داشته باشد ولی باز هم در کمیسیون ماده ۵ به ماده ۴۹ آیین نامه اجرایی مبنی بر زمین جایگزین اشاره می‌شود. در این حالت پرسشی که در اذهان عمومی ایجاد می‌شود این است که یا دستگاه اجرایی به وظایف خود واقف نبوده و کم کاری می‌نماید یا متولیان طرح نیازهای مربوطه را به درستی شناسایی نکرده و میان سرانه‌های پیشنهادی شورای عالی با باورهای دستگاه‌های اجرایی تفاوت وجود دارد که بی‌شک باید این تفاوت بر طرف گردد. وجود این ناهماهنگی‌ها میان متولیان امر و دستگاه‌های دولتی برای شهروندان قابل پذیرش نبوده و بهتر است هماهنگی‌های مربوطه صورت پذیرد. این ناهماهنگی‌ها بسیار بوده که نیاز به بازنگری در مصوبات و قوانین را ایجاب می‌نماید که به آن بصورت بسیار مجمل اشاره می‌کنیم.

قانون هوای پاک

در ماده ۲۲ قانون هوای پاک برای شهرداری‌ها بمنظور ایجاد فضای سبز و افزایش سرانه فضای سبز تکالیفی مشخص شده ولی از وزارت راه و شهرسازی سخنی به میان

۶ ماده ۲۲- حداکثر تا ده سال پس از ابلاغ این قانون، شهرداری‌های شهرهای بالای پنجاه هزار نفر جمعیت موظفند با همکاری وزارت نیرو و ادارات منابع طبیعی شهرستان، سرانه

نیامده است. مگر متولی اراضی شهری اعم داخل و خارج از محدوده وزارت راه و شهرسازی نیست. اراضی شهری در مالکیت وزارتخانه‌ای است که در افزایش فضای سبز نقشی ندارد. اراضی خارج از حریم شهرها در اختیار منابع طبیعی می باشد آنگاه شهرداری در خارج از حریم به ایجاد فضای سبز همت گمارد؟

لذا تامین فضای سبز و اجرای آن تماما بر دوش مردم خواهد بود حال آنکه حداقل دولت می باید در تامین زمین مورد نیاز در داخل حریم شهر و خصوصا داخل محدوده اقدام نموده و یا حداقل بطور مشخص و واضح از نقش راه و شهرسازی در تامین زمین برای فضای سبز سخن به میان می آمد. افزایش دو برابری فضای سبز را چگونه شهرداری‌ها محقق خواهند نمود جای سوال دارد؟ از این مطلب که باید سیستم فاضلاب شهری اجرا شده باشد تا پساب جهت فضای سبز مورد نظر در اختیار قرارگیرد و جایگاه قانونی چگونگی هزینه کرد شهرداری جهت اجرای طرح فضای سبز در زمین‌های خارج از حریم (اراضی منابع طبیعی) می گذریم ولی بسیاری از کاربری‌های فضای سبز که در تملک اشخاص هستند را شهرداری‌ها آزادسازی ننموده و وزارت راه و شهرسازی نیز در این رابطه اراده‌ای ندارد. حال که سرانه‌های پیشین و توزیع مناسب آنها در میان محلات در برخی موارد بطور کامل تحقق نیافته افزایش سرانه باری بر دوش مردم است و موجب خواهد شد اراضی اشخاص که در درون محدوده شهر دارای کاربری فضای سبز هستند دیرتر آزادسازی و یا تعیین تکلیف

فضای سبز خود را حداقل به پانزده متر مربع برسانند. تولید و تأمین نهال مورد نیاز (گونه‌های با نیاز آب کم، مقاوم و بومی) برعهده ادارات منابع طبیعی و عملیات کاشت، نگهداری و بهره‌برداری برعهده شهرداری‌ها می باشد. وزارت نیرو موظف به تأمین منابع آب مورد نیاز از محل پساب شهر ذیربط، مشروط به استفاده از روشهای نوین آبیاری توسط شهرداری می باشد.

شوند. چرا که شهرداری مکلف به ایجاد فضای سبز در جای دیگر شده و با اعتبارت محدود شهرداری‌ها نتیجه کار چه خواهد شد؟

شاید اذعان شود که هدف این مصوبه ایجاد فضای سبز درون‌شهری و به عبارتی پارک‌سازی و بوستان‌سازی نبوده بلکه هدف ایجاد فیلترهای هوای سبز جهت جلوگیری از آلودگی هوا می‌باشد. ولی به نظر می‌رسد بر روی اراضی شهری سازمان ملی مسکن تعصب ویژه‌ای داشته و آنرا خط قرمز خود می‌داند. در هر صورت می‌توان در درون شهر سرانه‌های پیشین را تامین و مالکین را رهایی بخشید و هم فضای درون محله‌ها و شهر را مناسب سازی نمود.

البته در کاهش هزینه‌های دولت می‌توان به توسعه شهرها در ارتفاع نیز اشاره داشت. یکی از توجیهاتی که در عدم توسعه افقی شهرها مطرح می‌شود هزینه انشعابات و ایجاد شبکه‌های مربوطه است.^۷ اما نکته این است که هزینه افزایش طول شبکه‌ها اعم از برق و آب و مخابرات و گاز و همچنین جاده سازی (ایجاد معبر) از دوش دولت بر داشته شده و توسط مردم جبران می‌شود. شبکه‌هایی که قرار بود در سطح احداث شود در ارتفاع و با هزینه‌های مالکین تامین می‌شود. تامین فشار آب هم بر عهده مالکین بوده که با نصب پمپ، نقیصه افت فشار جبران می‌شود. این فشردگی در کویر و در جلگه و کوهستان اجرا می‌شود! مباحث فرهنگی و پدافند غیرعامل مورد توجه قرار می‌گیرد؟ تعادل و بهترین پاسخ به سوالات مذکور کدام است؟

۷ نا گفته نماند بمنظور جلوگیری از تخریب اراضی کشاورزی، باغات و همچنین مواریث طبیعی از جمله، جنگل و دشت و دریا بهتر است که بشر از دست‌اندازی بیشتر به طبیعت جلوگیری نموده و با محدود نمودن خود فضای زیست سایر موجودات را از بین نبرده و هر روز عرصه را بر طبیعت تنگ‌تر نسازد. آنجا که شهرسازی همانطور که فرموده‌اند دو بعدی نبوده و با توجه به بعد سوم (ارتفاع) می‌توان از ظرفیت‌های موجود بهتر استفاده نمود ولی به پدافند غیرعامل، فرهنگ نیز باید توجه داشت و راه افراط و تفریط را نپیمود.

به بحث بازگردیم و به زمان تاسیس شهرداری در شهر توجه نماییم. سابقه شهر شدن سکونتگاه مورد نظر به چه زمانی بر می‌گردد؟ اگر سکونتگاه مورد نظر از شهرهای جدید است که یقیناً محدوده گسترده‌ای نداشته و جمعیت آن به تازگی از مرز ۳۵۰۰ تن گذشته است. با توجه به ماده ۴ "قانون تعاریف و ضوابط تقسیمات کشوری" شهر تعریف و جمعیت آن مشخص شده است^۸

شهر، قدمت، مساحت

اگر شهر مورد بررسی از شهرهای متقدم است محدوده شهر و محله دیرسالی است که شکل گرفته و این کمبودها تا کنون چگونه تامین و مرتفع شده است؟ بی‌شک نیاز به آموزش و درمان پیش از این هم بوده است. پس همانگونه که تا کنون شهروند و شهر نیاز خود را بر طرف نموده‌اند بعد از این هم نیازی به فریز نمودن املاک شخصی دیگران نخواهند داشت و مشکل را به طرق دیگر می‌توان برطرف نمود. باید بررسی کرد چند سال کاربری زمین، غیر از انتظار مالک بوده‌است؟ برخی اراضی حتی در دوره تجدید نظر طرح‌ها همچنان کاربری عمومی دارند و تملک نشده‌اند. نمونه‌ها بسیار است و در این مجمل فرصت بیان آن نیست.

^۸ ماده ۴ - شهر: محلی است با حدود قانونی که در محدوده جغرافیایی بخش واقع شده و از نظر بافت ساختمانی، اشتغال و سایر عوامل، دارای سیمایی با ویژگیهای خاص خود بوده به طوری که اکثریت ساکنان دائمی آن در مشاغل کسب، تجارت، صنعت، کشاورزی، خدمات و فعالیت‌های اداری اشتغال داشته و در زمینه خدمات شهری از خودکفایی نسبی برخوردار و کانون مبادلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی حوزه جذب و نفوذ پیرامون خود بوده و حداقل دارای ۳۵۰۰ نفر جمعیت باشد.

نیاز شهر به کاربریهای عمومی را می‌توان در بافت‌های توسعه به راحتی پیش بینی نمود. می‌پرسند؛ بیش از تامین سرانه، توزیع مناسب در شهر مهم است. کاربری‌ها را باید بلحاظ عملکرد محله‌ای، ناحیه‌ای و شهری جدا نمود. در بافت‌های توسعه پیش‌بینی کاربری‌های با مقیاس شهری معقول است ولی در کنار ظرفیت و مقیاس به وابستگی و مطلوبیت هم باید نظر داشت. سخنی شایسته است ولی بهتر است شهرها را سطح بندی نماییم. در شهرهای کوچک و یا شهرهایی که تازه شهر شده‌اند محدوده شهر کوچک بوده و عملاً در حد یک یا چند محله خواهد بود (هرچند در داخل روستاهای کم جمعیت هم محله‌هایی با تعریف خود آن روستا وجود دارد ولی مراد حداقل جمعیت مورد انتظار برای هر محله است) لذا جانمایی کاربری‌ها در پیرامون شهر ایجاد مشکل نخواهد نمود (مراد شهرهای با حداقل جمعیت مثلاً ۳۵۰۰ نفر است). اگر مطرح شود که شهرهای کوچک هنوز کشاورزی در آنها غالب است و روستاهایی بزرگ شده‌اند و پیرامون آنها زمین‌های زراعی و باغی بوده و اراضی دولتی و ملی با شهر فاصله داشته و بافت منفصل ایجاد خواهد نمود پاسخ این است که در هر صورت اراضی اشخاص باید تملک شود لذا چه لزومی دارد اراضی کشاورزی به محدوده با کاربری عمومی الحاق شوند؟ هر زمان نیاز بود زمین تملک می‌شود. پاسخ شاید این باشد که ورود به محدوده برای مالک خود امتیاز است. به عبارتی به جای آنکه ملک اشخاص بیرون از محدوده با کاربری زارعی یا باغی باشد به داخل محدوده وارد شده ولی کاربری عمومی داشته باشد اولی‌تر است. به نظر همان سوداگری زمین و اتلاف وقت کارشناسان و شهروندان را به دنبال خواهد داشت. با توجه به کثرت شهرهای کوچک و توان اقتصادی ضعیف شهرداری و مردم، رفع مشکل این تعداد شهرها خود اقدام بزرگی خواهد بود ولی از آنجاییکه شهر بزرگتر می‌شود مشکلاتش نیز افزون می‌گردد باید اشاره داشت که در شهرهای کهن با سابقه

شهرداری بیش از ۷۰ سال عموماً کاربری‌های عمومی در بافت آن تشکیل شده و این همه سال باید پرسید چگونه زیسته است؟!

باید توجه داشت زمانی عرق و وابستگی به املاک بیش از جنبه اقتصادی جنبه هویتی داشته و دلبستگی غیر متعارف ناشی از علاقه سنتی به زادگاه بوده و یا نگرانی و عدم اعتماد در معاوضه وجود داشته است. اگرچه هم اینک نیز شاید عده معدودی تمایلی به همراهی با مدیریت شهری نداشته باشند ولی با توجه به سرعت توسعه شهری و اقبال رو به فزونی بافت‌های جدید شهری امروزه مالکین به طیب خاطر معمولاً به دریافت زمین معوض راضی خواهند شد. در هر صورت می‌توان به قول معروف با شل کردن سرکیسه توسط دستگاه‌های اجرایی مردم را همراه نمود لذا با اختصاص اراضی جایگزین به راحتی می‌توان اراضی مردم در داخل بافت‌ها را با اراضی معوض جایگزین نمود. البته این موضوع در داخل شهرهای کوچک که در بالا اشاره گردید نیز قابل اجراست. لیکن منظور از جداسازی، سهولت تصمیم‌گیری در شهرهای کوچکتر بود.

همانگونه که اراضی فضای سبز در بافت‌های جدید و اراضی ملی در تملک دولت بوده و بهره‌برداری از آنها به شهرداری واگذار می‌شود در بافت‌های پیشین نیز وظیفه تملک بر عهده وزارت راه و شهرسازی باید باشد و تنها احیای فضای سبز توسط شهرداری صورت پذیرد. اگرچه در بسیاری از شهرها تملک فضای سبز هم توسط شهرداری صورت می‌پذیرد.

به راستی مساحت اراضی خصوصی که دارای کاربری عمومی هستند در هر شهر چه میزان است؟ مگر نه این است که در نهایت زمین اشخاص را باید دستگاه‌های اجرایی خریداری نماید؟ پس در هر صورت بهتر نیست به جای سردرگمی مالکین و سنگ قلاب شدن در میان ادارات دولتی در همان ابتدا تعیین تکلیف شود و هم دستگاه اجرایی از مراجعات مکرر مالکین و چانه‌زنی‌های مربوطه و پاسخگویی به استعلام آسوده شوند و هم مردم سردرگم نباشند؟ چه بسا خدای ناکرده در پاسخ استعلام

اعلام عدم نیاز وجوهی دریافت نمایند! چون احکام هبه و هدیه را نمی‌دانیم و با مثل شنیدن کی بود مانند دیدن آشناییم لذا کلام را درز گرفته و از آن می‌گذریم.

اما در ماده ۴۹ شروط دیگری هم آمده است که باید به آنها نیز توجه داشت. به این معنا که زمین جایگزین باید محل وقوع آن، در هماهنگی با طرح جامع باشد. سوال این است که در محله‌های شهری چه میزان زمین بلااستفاده موجود است؟ اگر بوده به چه دلیلی مشاور ندیده است؟ دلیل برتری یکی بر دیگری چه بود و هم اکنون چگونه قابل جایگزینی است؟ اگر زمین‌های ساخته شده به ناچار به عنوان جایگزین مطرح شده است ضمن غیر منطقی بودن و حیف نمودن امکانات باید پرسید در اینصورت در هر زمان می‌شد هر زمین و بنایی را خریداری نمود و به کاربری مورد نیاز اختصاص داد و عملاً تعیین کاربری بر روی اراضی محلی از اعراب ندارد!

همچنین اشاره شده است که باید به حقوق مکتسبه افراد نیز توجه داشت. اگر منظور این است که با اختصاص کاربری عمومی بر روی اراضی اشخاص برای دیگران حقی ایجاد شده که در واقع نارواست. برای مثال در زمینی با مالکیت خصوصی کاربری فضای سبز تعیین شده و برای پلاک‌های همجوار -در تضييع حقوق این مالک- حقی ایجاد شده باشد! لذا باید پرسید از ابتدا حقی داشته اند که تضييع شده باشد و چه کسی این حق را ایجاد کرده است. با توجه به بازه ده ساله طرح‌ها و تغییرات سریع جوامع انتظار اینکه مشاور با وقت اندک بتواند تمامی اتفاقات آینده دنیا و کشور را پیش‌بینی نماید حکایتی است ناممکن و تحقق‌پذیری اندک طرح‌ها بیانگر آن است که در واقع طرح‌ها آینده‌نگری لازم را نداشته و یا مجریان به آن اهمیتی نداده و رای و نظر خود را اولی‌تر دانسته و طرح را به پیش‌بیزی نمی‌خرند. حال که تغییرات طرح‌ها زیاد است چه لزومی برای تعیین کاربری عمومی بر روی زمین اشخاص داریم؟ تعیین کاربری‌ها نقش بازدارنده را دارند؟ اگر منظور این است که تغییر کاربری دیرتر انجام شود باید گفت در هر صورت این اتفاق خواهد افتاد پس سردرگم کردن مالک چه

سودی دارد؟ مگر عنوان شود که از این ستون تا آن ستون فرج است. شاید اعتباری آمد و تملکی صورت پذیرفت. ولی مگر می‌توان شهر و شهروند را منتظر نگه داشت. سبقه پیشین، نشانی از خرید و تملک اراضی توسط دستگاه‌های اجرایی دارد؟ ناگفته نماند در اینجا هدف، بیان برداشت‌هایی ناصواب است که به هر صورت از متن آیین‌نامه و قوانین حاصل می‌شود و سایر مصادیق که موضوعیتی به نقد و بحث ما ندارد مطرح نمی‌گردد؛ امید است که نکته سنجان نگویند:

عیب می‌جمله بگفتی هنرش نیز بگو نفی حکمت مکن از بهر دل عامی چند.

قانون بودجه ۱۴۰۰

با توجه به قانون بودجه سال ۱۴۰۰ مبنی بر فروش اموال مازاد و پیگیری شناسایی املاک مازاد دستگاه‌های اجرایی این سوال در ذهن متبادر می‌شود چگونه با وجود املاک مازاد، برای ایجاد مدارس، ورزشگاه، درمانگاه و... کمبود اراضی با کاربری عمومی داشته و نیاز به تعیین کاربری بر روی اراضی بخش خصوصی داریم!! اگر املاک مازاد متعلق به دولت وجود داشته به چه دلیل استفاده بهینه صورت نپذیرفته و زمین به عنوان یکی از مهمترین و با ارزش‌ترین منابع اتلاف شده است. امروز دیگر اهمیت زمین و ارزش آن بر کسی پوشیده نیست و از این رو سوداگری زمین رونقی چشمگیر دارد، چگونه است که دستگاه‌های اجرایی از اهمیت آن غافل بوده و املاک مازاد را مورد استفاده بهینه خود و شهروندان قرار نداده‌اند؟ این املاک مازاد چه میزان از املاک خصوصی را می‌توانست آزاد نماید؟ چگونه است دولت نیاز خود را در اراضی تحت اختیار خود تامین ننموده، آنها را به بالاترین ارزش افزوده به فروش می‌رساند و همچنان اراضی شخصی، بار کاربریهای عمومی را بر دوش می‌کشند؟

املاک مازاد و کاربری‌های عمومی در داخل محدوده شهر به امر مسکن جهت تحقق اقدام جهش ملی مسکن و یا نهضت ملی مسکن اختصاص یافت و پس از آن افزایش محدوده شهرها جهت تامین کسری مورد نیاز ابلاغ گردید. سوال اینجاست برای

کاربری‌های عمومی و رفاه شهروندان و تامین سرانه‌های زندگی مطلوب امکان افزایش محدوده وجود ندارد؟ نمی‌توان بخشی از این اراضی را به معوض اختصاص داد و مشکل کاربری‌های عمومی بر روی زمین اشخاص را بر طرف نمود؟

نکته جالب در طرح جهش ملی مسکن عدم برنامه ریزی و پیش بینی نیاز به مسکن در شهرهاست. وزارت راه و شهرسازی که خود متولی طرح‌های شهری و همچنین طرح‌های کالبدی منطقه‌ای و ناحیه‌ای به عنوان اسناد بالادستی است در اکثر شهرها نیازمند الحاق به محدوده و تغییر کاربری‌های عمومی در درون محدوده شده‌است. هکتارها زمین تغییر کاربری یافته و یا الحاق شده‌اند. بیشترین عدم تطابق طرح‌ها و به عبارتی تغییرات طرح توسط متولی آن صورت می‌پذیرد. شگفت اینکه در همه جا نوک پیکان به سمت شهرداری‌هاست که فاقد نیروی کارآمد بوده و یا به طرح بی‌توجهند و آنکه به قول معروف ریش و قیچی دست اوست در این قاعده مستثنی می‌شود! با این تغییرات در طرح‌های شهری توسط متولی امر چگونه می‌توان باور داشت که این طرح بتواند برای ده سال (حداقل ده سال) کارآمد و قابل اتکا باشند؟ کاربری‌های عمومی واقع در طرح‌های توسعه که عموماً اراضی دولتی بوده‌اند مجدداً تحت عنوان اقدام ملی مسکن به کاربری مسکونی تغییر می‌یابد. حالت خوش‌بینانه معرفی زمین جایگزین است ولی در هر صورت عدم التزام به طرحی که خود متولی تهیه نموده است جای سوال دارد!

در سنوات اخیر اگر دستگاه‌های اجرایی اعتباری داشته‌اند صرف ساخت و ساز شده و سعی بر تکمیل پروژه‌های نیمه تمام بوده و تملک اراضی اشخاص در محدوده شهری عملاً اندک بوده است.

به این نکته باید توجه داشت همانگونه که در خارج از محدوده شهر پهنه بندی صورت پذیرفته و حسب نیاز تعیین کاربری می‌گردد با توجه به عدم تحقق کاربری‌های عمومی در بافت درونی شهرها، تعیین کاربری به شیوه مرسوم تنها به

فریز شدن اراضی می‌انجامد؟ با توجه به مشکلات و نواقصی که در بالا بدان اشاره رفت
نیاز به تغییر نگرش و یا اصلاح آیین نامه و تغییر رویکرد وجود ندارد؟

کار ما شاید این است

که میان گل نیلوفر و قرن

پی آواز حقیقت بدویم.^۹

پیاده راه

خیابان امام سمنان که در بافت تاریخی شهر است و یکی از قدیمی‌ترین خیابان‌های شهر می‌باشد تبدیل به پیاده‌راه شد که با واکنش‌های بسیاری روبرو گردید و جدال میان موافقین و مخالفین منجر به آن شد که در نهایت به حالت پیشین باز گردد. اینکه در آینده چه تصمیمی گرفته خواهد شد بی‌اطلاعیم ولی در زمانی که این مرقومه تقدیم می‌گردد به حالت پیشین بازگشته است، اگرچه به عرض پیاده‌روها افزوده شد و تخصیص سهم سواره و پیاده تغییر کرد ولی آنگونه که باید و شاید ابعاد مختلف آن بررسی و مُدون نگردید. لذا شایسته است موضوع را موشکافانه بررسی کنیم، باشد تا به دیدگاه‌های طرفین آشنا و ضعف کار را دریابیم. هرچند این اقدام تبعات بسیاری داشت ولی با پند از آن و ثبت مآوقع امید است که دیگر آزموده را نیازموده و تنویر افکار عمومی را ادامه کار شهرسازی دانسته و از آنجاییکه شهرسازی در پیوند با شهر و شهروند است افزایش دانش عمومی و تشخیص بخشی به شهروند را در راستای مشارکت عمومی فراموش ننماییم. در کنار حقوق شهروندی، آموزش نکاتی از شهرسازی و شناخت سبقه شهر را از سطوح آموزشی پایین‌تر شروع کرده و چون دروس عمومی به آن اهتمام ورزیده تا توجه شهروندان به پیرامون جلب گردد و حس مالکیت به شهر در شهروند تشدید شود. شهروند سعادت و فلاح خود را در گرو توسعه پایدار شهر بداند و سخن روسو مورد توجه قرار گیرد که؛ جامعه موفق، جامعه‌ای است که در ذهن شهروندان امور عمومی مهمتر از امور خصوصی باشد.

در این میان همانگونه که پیش‌تر عنوان شد بر آنیم که مباحث را ساده و مسلسل‌وار و روایت‌گونه به چالش کشانیم شاید موجب تنویر اذهان عمومی گردد. طرح پیاده راه که در میانه سال ۱۴۰۰ در شهر سمنان اجرا گردید چند ماهی بیشتر دوام نیافت و با اعتراضات کسبه ناگریز چون گذشته عبور خودرو در این خیابان را پذیرا گردید.

اهمیت توجه به پیاده و لزوم ساخت شهر برای انسان را همه می‌دانیم. ماشین به عنوان ساخته دست بشر امروز عنان کار را به دست گرفته و بر آدمی مستولی شده است. عصر ماشین و بیم و نگرانی از استحاله آدمی از دیر باز و از همان آغاز صنعتی شدن جوامع مورد اعتراض و نگرانی بوده است. مقالات، داستان‌ها و فیلم‌های بسیاری ساخته و پرداخته شده است که از بیگانگی انسان با کار، موضوع سخن کارل مارکس بگوید و با عصر جدید چارلی چاپلین این نگرانی را بازتاب دهد.

۱۰ زمین جولانگه دیوان

افق تا بیکران ظلمت

کویر قحطی آدم

بشر رام و مطیع امر اهریمن

زمان بی اعتنا بی غم

چمن عریان تر از هر روز

جنون صنّع و صنعت

آفتی مرموز

دگر پا را ستون کی می توان کردن

زمین بی سکون

لرزان تر از امواج رود است

نظر در امتداد ناکجا استاده دلواپس

که آخر آسمان، کوتاه

سیه

آکنده از دود است.

آسیب به محیط زیست، اتلاف وقت، انواع آلودگی از صدا تا هوا میل به کاهش تردد خودرو در بافت‌های مسکونی و یا حداقل حفظ مواریث کهن و بافت‌های تاریخی را به همگان گوشزد می‌کند. تعریض‌های مکرر و بازگشایی‌های پی در پی تا کجا ادامه خواهد یافت؟ ترس از اینکه بشر به دست خود حیات بر زمین را پایان دهد و مخاطرات محیط زیستی، جهنمی خود ساخته را پدید آورد شدت یافت چرا که شراره‌هایی از آن هر روز قسمتی از کره خاک را می‌لرزاند و یا حیات را خشکانده و گاه جنگل‌ها را می‌سوزاند، لذا اندیشه تقابل با خودرو و یا محدود ساختن آن نضع گرفت. ماشین فاقد احساس، آدمی را که اغلب احساس بر تعقل او غلبه داشته را نگران می‌سازد. چراکه باور یافته:

پای استدلالیون چوبین بود پای چوبین سخت بی‌تمکین بود.

در علوم میان رشته‌ای چون شهرسازی که دیگر تنها به فکر کالبد نباید بود و آدمی را با تمام خواست‌ها و آرمانهایش باید در نظر داشت و از عامل فرهنگ نباید غافل گشت لاجرم جس و حال و هنر و شعر و شعور با هم قران کرده‌اند تا شهر را برای همه ذائقه‌ها دلنشین‌تر سازند.

بمنظور ایجاد فضایی برای پیاده و تحقق آرزوی شهرهای انسان‌محور برخی از معابر از سیطره خودرو خارج گردید و به انسان اختصاص یافت و این گرایش به عدم حضور خودرو و اختصاص مکان به آدمی رو به گسترش نهاد. اما آنچه که در همین ابتدا شایسته توجه است تقابلی است که شکل می‌گیرد. تلاش بر سر آن است که خودرو از معبر که در اذهان به مکانی برای عبور خودرو نقش گرفته به انسان اختصاص یابد و خودرو را به عقب براند. نگاهی تلافی جویانه برای باز پس‌گیری مکانی که در اختیار خودرو بوده و یا به عبارتی بخشی از آن در سیطره خودرو بوده است. نکته از همین جا آغاز می‌شود، تقابل. سهم خواهی، حقی است بدیهی، اما این تفکر در تلاش است که به جبران مافات پردازد و اندیشه حذف کامل خودرو را مطرح می‌سازد.

مبارزه آغاز می‌شود و گویی قرار است انتقامی سخت گرفته شود. خودرو از معبری که پیش از این می‌توانست کنار عابر تردد نماید، رانده می‌شود. معبر تبدیل به پیاده‌راه می‌شود یعنی یا جای پیاده است یا محل سواره؟ ولی مگر پیش از آن هر دو در کنار هم نبودند؟ آیا نمی‌شود هر دو در کنار هم حضور یابند و سهم هر یک تغییر یابد؟ در اذهان مخالفین با پیاده راه‌سازی این سوال پدید می‌آید مگر معبر به سواره و پیاده و فضای سبز تفکیک نشده بود؟ چرا در بافت‌های در دست احداث، میادینی به پیاده اختصاص نیافته و یا پیاده‌راه‌هایی مفرح برای تردد پیاده تدارک دیده نشده و تنها بافت تاریخی از این موهبت برخوردار شده است؟ آیا این ادعا که شهر کلا به پیاده اختصاص یابد می‌تواند صحیح باشد؟ در شرایط کنونی این خواسته تحقق می‌یابد؟ بجای مسدود نمودن عبور پیاده پذیرفته‌تر نیست معابری برای پیاده احداث گردد؟ چرا در بافت‌های جدید شهری این ایده تحقق نیافته و تمامی آزمون‌ها شامل بافت‌های پیشین است؟ اینگونه اقدامات به تقویت بافت‌های کهن می‌انجامد یا آنها را ناتوان‌تر می‌سازد؟ ساکنین بافت می‌گویند مشکلات ما را مرتفع نمایید، نه اینکه محدودیتی دیگر بر ما اعمال سازید. ساکنینی که خطاب به مدیریت شهری می‌گویند:

ما را به خیر تو امید نیست شرّ مرسان!

در بافت‌های تاریخی که خاطرات گذشته را بر دوش می‌کشند و افکار و آمال گذشتگان را همراه دارند شاید فضای جزم‌اندیشی بیشتر است. تفکر سنتی مبتنی بر خیر و شر و جداسازی فضاها و لایتغیر بودن سلسله مراتب‌ها بیشتر نمایان است و آن روحیه بر مراجعان و برنامه‌ریزان این منطقه از شهر نیز اثرگذارده است که یا سواره یا پیاده؟ همانند تفکیک جنسیتی و یا تفکیک قومیتی که در گذشته در شهرهای قدیم وجود داشته است. امروز برخی مشتاقند که جداسازی در دانشگاه‌ها و دیگر اماکن اجرا شود. پارک بانوان نیز نمونه‌ای از این جداسازی است که موافقان و مخالفانی دارد. البته از آنجایی که پارک‌های خانواده (پارک‌های بدون محدودیت (مختلط)) در کنار

پارک بانوان وجود دارد ایجاد محیط‌های اختصاصی قابل پذیرش می‌گردد. اما در خصوص معابر هم اینگونه است؟ فضای تفرجگاهی فضایی است که به اختیار در آن حضور می‌یابی ولی ساکنین معبر به اجبار از معبر استفاده می‌کنند و انتخاب دیگری ندارند!

اما محله‌های اقلیت‌های دینی و مذهبی با توجه به محدودیت و تقابل با جامعه شرایط متفاوتی داشتند. با دروازه‌هایی بمنظور ایجاد امنیت و کنترل رفت و آمد، جداسازی با جامعه اصلی صورت می‌گرفته است، همانند گتوهای یهودیان و سایر اقلیت‌ها در بسیاری از نقاط جهان که نمادی از جبر غیر قابل انکار تفکیک قومیتی است.

ورودی محله‌ها

محله‌هایی که با دروازه‌های خود از دیگر نقاط شهر شاخص می‌شدند و ورود غریبه را بر نمی‌تابیدند. امروز هم برخی طراحان شهری بر ورودی‌های خاص محلات و شاخص بودن آن تاکید دارند که از هر مکان نتوان وارد محله شد. ورودی‌های خاص با محدودیت‌های فراوان چون گذشته تا هم محلات از هم تفکیک شده و هم ورودی‌ها شاخص گردد. از ورود غریبه‌ها جلوگیری شده و آداب مکان و تشریفات و سنت‌ها به اجرا در آید. همانگونه که اذعان می‌کنند بدین صورت دلیلی برای استفاده از نیروی انتظامی و پلیس در تمامی عرصه‌ها نبوده و کالبد محله و ساکنین خود می‌توانند موجبات امنیت محل را تا حدود زیادی تامین نمایند. اما نکته اینجاست در جهان امروز شکل‌گیری محله‌ها بر اساس مذهب و قومیت پسندیده و مطلوب است؟ امنیت را از جوانان محل طلب نمودن مطلوب همگان است؟ کنترل رفت و آمد ساکنین توسط بیکاران محل شایسته خواهد بود؟ همین فرهنگ موجب جابجایی و تشویق به زندگی در بافت‌های جدید نگردیده‌است؟ شاید مطرح شود بی‌خبری از همسایه و بی‌توجهی به پیرامون و دیگران از مصائب شهرنشینی است. دقیقاً زندگی شهر آدابی دارد که هرچند ناپسند و ناخوشایند نحوه زندگی در شهر را از سایر سکونتگاه‌ها و

روستاها منفک می‌سازد. در شهر نظم ابزاری جایگزین نظم اخلاقی می‌شود. هر چند نخواهیم و نپسندیم و بخواهیم آن را تغییر دهیم. اما سوال اینجاست نقش و وظیفه شهرساز چیست؟ شهرساز باید حرکت و خواسته‌های شهروندان را تسهیل و فعالیت تمامی گروه‌ها و ساکنین را ممکن نماید یا نقش مُصلح اجتماعی را برگزیند و به اصلاح رفتار شهروندان پردازد؟ یقیناً هر شهرساز نقش شهروندی را هم داشته و می‌تواند برای تحقق خواسته‌های خود تلاش نموده و مطالبه‌گری را چون دیگر شهروندان داشته باشد ولی در نقش شهرساز می‌تواند خواست خود را تحمیل نماید؟ شاید برخی این سخن را مغالطه دانسته که کثرت مردم دلیلی بر حقانیت نظر آنها نبوده و مهم نظر متخصص است ولی اینجا سخن این است که شهرساز برای چه کسانی برنامه‌ریزی و طراحی نموده و ضوابط مربوطه را تدوین می‌نماید؟ هنگام افتراق نظر او با دیدگاه ساکنان چه باید نمود؟ آیا عملیات اجرایی و امور شهرسازی مطلق بوده و همانند حقیقتی واحد است؟ یا به خواست مردمان بستگی دارد؟ مگر نه این است که آمال و خواسته مردمان را در چهره شهر می‌توان دید؟ از آنجاییکه دستورالعملی خاص برای این مقوله وجود ندارد و نقش فرهنگ، تاریخ و اقلیم را نمی‌توان نادیده گرفت و برای حل مشکلات و مسائل راهکارهای مختلفی وجود داشته و ارزشگذاری مردم در زمانها، مکانها و فرهنگ‌های مختلف متفاوت است لذا نمی‌توان ادعان داشت که آنچه شهرساز یافته است صحیح است و لاغیر. سوال کلیدی نقش و وظیفه شهرساز را در ادامه نیز مجدد بیان خواهیم کرد.

از آنجاییکه شهر به عنوان پیچیده‌ترین دستاورد بشر مطرح است و همانند موجودی زنده در حال تغییر است و تغییرات جهانی برنامه‌ریزی با افق بیش از ده سال را غیر ممکن ساخته است و همه‌گیری کرونا به تنهایی باورهای آدمی در خصوص آموزش و اقتصاد و سایر عرصه‌ها را دگرگون کرد، لذا می‌توان ادعان داشت شهری که به درد امروز نخورد برای فردا هم مناسب نخواهد بود. این کلام به معنای عدم آینده‌نگری

نبوده بلکه منظور این است که اگر نیاز حال را برطرف ننماییم ادعای برنامه‌ریزی برای آینده‌گزارف و غیر مستند خواهد بود.

به بحث برگردیم و اینکه محله‌بندی با رویکرد جداسازی یادآور جنگهای حیدری و نعمتی است و بعید می‌دانم جز آنان که تصویری خیالی از گذشته دارند همگان پذیرای آن باشند. همانگونه که در معماری مدرن جدایی و انفکاک فضای درون و بیرون با شیشه به حداقل کاهش یافته و گشایش فضایی ایجاد می‌شود و قيود پیشین را به کناری می‌نهد تفکر مبتنی بر قید گذاری و جداسازی و ایجاد محدودیت برای بسیاری خوش‌آیند نیست. چرا که برای برداشتن دیوار میان انسان‌ها، بهتر است با برداشتن دیوار در کالبد شهرها شروع کنیم! چگونه می‌پسندیم مرز میان ملت‌ها برداشته شود و دنیا به همه تعلق یابد ولی در شهر، هر محله را تنها مختص ساکنانش می‌دانیم و سعی بر آن داریم حضور غریبه‌ها را کمتر کنیم؟ این ذهنیت که غریبه تنها مزاحمت دارد پیش‌فرضی ناصواب نیست؟ امروز که بحث گردشگری و تقویت این صنعت مطرح است پرهیز و ترس از غیر و تفکیک مردم به خودی و غیرخودی همان غریب‌گزر بودن برخی مردمان را یادآور نمی‌شود؟

امید که روزی مرزی نباشد و زمین به تمام ساکنانش تعلق یابد و هر که زودتر در مکانی ماند، آنرا غصب ننماید. اگرچه زندگی به بشر آموخته و عادت داده تا حریمی برای خود اختصاص دهد که غیر را به آن راه نباشد. بی‌شک با افزایش جمعیت حرایم متصوره کمتر شده و چون قلاع پیشین زندگی در کندوهای کنونی (آپارتمانها) نیازمند رعایت حُسن همجواری و کاهش حریم‌ها خواهد بود. به عبارتی واضح‌تر انسان امروز که بیشترین زمان را در بیرون خانه می‌گذراند و از خوردن و آشامیدن در رستوران‌ها تا تفریح و استراحت در سواحل دریا، کار و فعالیت و تفریح را در جمع می‌جوید، عرصه خصوصی کمتر شده و به زمان خواب در حال تقلیل است (این مطلب را باید در

نگاه به شیوه زندگی گذشته و تفکیک قاطع فضای اندرونی و بیرونی مورد توجه قرار داد).

بن‌بست نمودن معبر و استفاده از دور برگردان در بسیاری از بافت‌های جدید رایج شده است. ورودی به معبر را از یک سمت به پیاده محدود نموده‌اند. دلایل ترافیکی و رعایت سلسله مراتب معابر گاه این موضوع را گریز ناپذیر می‌سازد. اما این ادعا که اینگونه معابر دارای امنیت بیشتر هستند دچار تردید است! معبر بن‌بست اگرچه کنترل و نظارت توسط ساکنین را فراهم می‌آورد ولی مگر ساکنین در تمام طول شبانه‌روز در معبر حاضرند؟ در عمل معابر بن‌بست بیشتر دلهره‌آور و خوفناک‌اند.

چون تردد در آن نبوده و چشم ناظر اجتماعی در آن کاهش می‌یابد. آنچه در اینجا قصد طرح آن داریم اینکه چرا به طریق حجم و توده این خواسته تحقق یابد. نمی‌توان از محدودیت‌های موقتی استفاده نمود تا در صورت نیاز به سهولت قابل تغییر باشد؟ همانگونه که انعطاف‌پذیری در ابنیه و معماری شایسته است و منجر به افزایش عمر ساختمان می‌گردد در شهرسازی نباید مورد توجه قرار گیرد؟ به راحتی ورودی معبر می‌تواند با اجرای جدول برای ورود خودرو محدود شود و در زمان نیاز با اجرای پل، تردد ممکن گردد!

همانطور که مشاهده می‌شود تغییر ابعاد زمین‌های انتهایی معبر که بمنظور بن‌بست شدن (کم شدن عرض جهت جلوگیری از عبور خودرو) ایجاد شده ضمن بهم ریختن سطح اشغال اراضی مجاور و لزوم اخذ همبادی که خود موجب افزایش سطح اشغال برخی از پلاکها می‌شود مشکلاتی از این دست هم ایجاد نموده و منجر به تداخل بناها می‌گردد.

اگرچه در تصویر نشان داده شده این اتفاق به دلیل پیش‌آمدگی بدون پروانه (خلاف پروانه ساختمانی) توسط مالک صورت پذیرفته و پرونده به کمیسیون ماده صد قانون

شهرداریها ارجاع شده است ولی محل ورود و خروج خودرو به پیلوت، پنجره‌های پلاک‌های مجاور شرایط مناسبی را پدید نمی‌آورد.



ضمن آنکه عملاً انتهای معبر و دور برگردان به پارکینگ تبدیل شده و منجر به ایجاد مزاحمت برای مالکین می‌شود.

کثرت نمونه‌ها که در قسمتی از بریده طرح جامع نمایش داده می‌شود به جای آنکه مانع تردد ترافیک عبوری شده و در کاهش مزاحمت محله نقش داشته باشد با تمرکز ترافیک در معابر جمع کننده و پخش کننده شلوغی و مزاحمت‌های مضاعفی را برای منازل مسکونی واقع در معابر پخش کننده ایجاد می‌نماید. اگر اراضی در معابر پخش کننده بجای مسکونی به تجاری تبدیل شوند که شلوغی بیشتر شده و نمی‌توان خدمات تجاری را تنها به چند واحد مسکونی محدود کرد و مانع ورود دیگران شد.

در هر صورت مرکز محله مکانی عمومی بوده و اطلاق نیمه خصوصی بر آن صواب نمی‌باشد. در واقع ورود ترافیک عبوری به داخل مناطق مسکونی ناشی از عدم کفایت معابر اصلی به لحاظ عرض، اتصالات و خوانایی بوده که راکبین برای گریز از ترافیک و

یافتن راه‌های سهل‌تر به بافت‌های مسکونی هجوم می‌آورند در صورتیکه معابر اصلی از شرایط مطلوبی برخوردار باشند و از انسداد بی‌دلیل معابر جلوگیری شود راکبین لزومی به تردد در بافت‌های فرعی نمی‌بینند.



در تصویر بالا جایگزینی کاربری تجاری در انتهای معبر (سه‌راه) درخور توجه است. عملاً جمع‌زدین صورت پذیرفته است! با مسدود شدن معابر سعی در ایجاد محیط آرام برای واحدهای مسکونی بوده و با ایجاد تجاری این موضوع منتفی شده است. اگرهم ادعا شود تجاری‌ها تنها برای مسکونی داخلی (کلونی) ایجاد شده و مقرر است خدمات ارائه دهند با روح تجارت و کسب و کار و شمولیت عام کاربری تجاری و خدماتی مغایرت دارد.

کوچه‌های بُن‌بست بر خلاف تصور بسیاری که آنها را مکان‌های امن‌تری می‌دانند به دلیل کاهش تردد و کاهش نظارت ناظران (مردم) به مکان‌هایی ناخوشایند تبدیل

می‌شوند. در هر صورت این مطلب می‌تواند در شهرهای مختلف با توجه به فرهنگ و شرایط اجتماعی آن متفاوت باشد. باید به وجه منفی امنیت توسط مردم هم نظر داشت و نتیجه، ایجاد محله‌هایی است که برای ساکنان آن امنیت نسبی فراهم آورده ولی امنیت شهر را به مخاطره می‌اندازد و به بیانی دیگر محیط امن برای گریز از قانون فراهم می‌آورد. در بافت‌های کهن از آنجاییکه شهر به برج و بارو محدود می‌شد و دروازه‌ها محدود (شهر صدرروازه هم به قول مشهور بیش از ۴ دروازه داشته است لذا شهرهای بزرگ و پُر رونق که بیش از ۴ دروازه داشته‌اند به صدرروازه شهره می‌شدند) بود در هر صورت محله‌هایی بصورت بن‌بست ایجاد می‌شد. لیکن در شهرهای امروز تمسک به محدودیت‌های پیشین و الگوگیری از آن جای سوال دارد!

با بی‌اثر شدن برج و بارو در امنیت دفاعی شهر ناشی از ساخت توپخانه، برج و بارو به‌مراه معابر پر پیچ و خم و مسقف در جلوگیری از ترکتازی‌ها موثر شدند. امروز، هم امنیت و هم کنترل با گذشته تغییر بسیاری یافته است که بی‌شک بر کالبد شهر و محله نیز تاثیرگذار خواهد بود.

هرچند بسیاری بر این باورند که هر مکان آدابی دارد^{۱۱} باید برای ورود با آن تطابق یافت ولی آنقدر در دنیای امروز قید و بند بسیار است که افزایش قیود و آن‌هم خودساخته پذیرفتنی نبوده و حداقل نیازمند تامل و تعمق است. لذا ورودی‌ها خود فضایی هستند که شخص را برای تغییر وضعیت مهیا نموده و چون برزخند که از

^{۱۱} از خدا جوییم توفیق ادب بی ادب محروم ماند از لطف رب

اگرچه کلام موزن در شرق جای استدلال را گرفته و تمسک به کلام موزون بزرگان جای ادله عقلی نهشته و این اشتیاق به شعر و ادبیات منجر به عدم شناخت مغالطات شده و از شکل‌گیری ذهنیت منطقی و فلسفی کاسته است ولی همچنان روحیه شرقی و افسونگری وزن در کلام که همیشه تداعی کننده کلام قدسی است بر وجود ما و بر ذهنمان سایه انداخته است لذا از کلام بزرگان مدد گرفتیم و از لگام زدن بر احساس در این گفتار ناتوان ماندیم و کنایت نازک طبعان را به جان خریدیم.

فضایی به فضایی اِذن دخول یافته و چون درگاه شاهان پیشین در آن بار عام می‌یابی. درگاه و آداب آن تداعی کننده زندگی‌های پُر از سلسه مراتب پیشین است که برای ورود به هر مرتبتی نیاز به جوازی بوده و لازمه‌اش طی طریق کردن و سیر مراحل مربوطه می‌باشد. ولی امروز آیا به این شدت و حدت نیاز است؟ در گذشته طی کردن ره صدساله در یک شب را خیال باطل و ناشی خامی آرزومند می‌دانستند. امروز همه طالب پیودن راه در یک شبند و به منازل راه و لزوم وقوف و توقف در آن بی‌اعتنایند. خیل عظیم کُتب موفقیت و ثروت اندوزی تنها با چند جمله و با سرعت بسیار در راستای تحقق این ره‌پیمایی یک شبه است که بیشترین مخاطب را به خود اختصاص داده‌است. همانگونه که بهار فرمود: غوره نشده مویز گشتی احسنت.

اگرچه عدم توجه به این فضاهاى بینابینی کیفیت زندگی را تقلیل داده‌است ولی آیا در همه جا به این آداب و تشریفات نیاز است؟ غرض این است که نوع نگرش به موضوع و پسند متفاوت، در شکل‌گیری فضاها نقش داشته و بی‌شک شناخت و دقت نظر در این موارد و عدم نسخه پیچی یکسان می‌تواند شرایط را بهتر و در نهایت منجر به سهولت استفاده و کیفیت زندگی گردد. نکته اینجاست که امروز کمتر محله‌ای در شهر به مسلمان و غیر مسلمان به شیعه و سنی و یا به اقلیت‌های قومی اختصاص یافته است و طبقه اجتماعی بیشترین تاثیر بر مکان‌گزینی را دارد. اگرچه مجتمع‌های مسکونی و برج‌های مسکونی به نوعی جدایی‌گزینی طبقات بالای اجتماعی را ممکن ساخته و حضور نگهبان عملاً دسترسی طبقات پایین را محدود می‌سازد. به نظر می‌رسد کنترل ورودی و خروجی در این بناهای عمودی سهل‌تر از مجتمع‌های گسترش یافته در سطح باشد.

مهاجرات برای کار و تحصیل، نه وابستگی به محله که به شهر و کشور را نیز کمتر نموده است و دهکده کوچک جهانی ارتباط سهل و از راه دور را ممکن ساخته است. به‌هرحال چه بخواهیم و چه نخواهیم سبک زندگی تغییر کرده‌است هرچند در شیوه

گذشته نکات مثبتی موجود بوده ولی همین امروز، آیا همه زندگی با خانواده و اقوام خود را دوست دارند؟ زندگی فرزندان خانواده با والدین در یک خانه اشتراکی با حیاط مرکزی مورد پذیرش نسل جوان است؟ در تحلیل مسائل، شرایط آرمانی را باید کنار گذارد و پذیرفت بر خلاف ظاهر، در باطن میل و رغبتِ دیگر- هرچند به ظن برخی ناصواب- در جریان است. پس طلب امنیت از ساکنین محل و ممانعت از حضور دیگران در محله‌ها آرمانگرایانه است ولی اینکه از ترافیک عبوری باید کاست، بی‌شک در راستای آرامش ساکنان امری پسندیده‌است و تفاوت میان محله‌ها بلحاظ کالبدی سخنی صواب است. شناسنامه‌ای برای هر محله که منجر به هویت گردد و میل به همبستگی را افزون نماید.

آنچه که در رابطه محله‌ها درخور توجه است در شهر سمنان تفاوت لهجه میان محله‌های شهر قدیم است! منطقه سمنان به جزیره لهجه و گویش‌ها مشهور است. زبان‌ها و گویش‌هایی چون سمنانی، سنگسری، سرخه‌ای، شه‌میرزادی، لاسجردی، بیابانکی و... در فاصله‌ای بسیار نزدیک به هم وجود دارند. گاه تفاوت‌ها به میزانی می‌شود که فهم هریک برای گویشوران دیگر دشوار می‌گردد. می‌توان ادعان داشت که به فاصله هر ۵ کیلومتر زبان و گویش تغییر می‌کند! حتی در شهر سمنان همانگونه که پیشتر عنوان شد محله‌های مختلف، تفاوت لهجه دارند که ساکنان هر محله از محله دیگر قابل تمییز هستند. به کنار از تاریخ و قدمت منطقه و پاسداشت فرهنگ بشری حضور اقوام و گویشها در کنار هم تامل برانگیز است. قرن‌ها مردمانی در کنار هم زیسته‌اند و فرهنگ خود را حفظ نموده‌اند. این همزیستی مسالمت‌آمیز شایسته توجه بوده و الگویی نادر از حفظ حقوق خرده فرهنگ‌هاست. سمنان را دارالمرحمه نامیده‌اند. سرزمین که در آن رحمت شامل حال تمامی ساکنان می‌شود. از اهمیت این همزیستی و بهره‌گیری از زبان فارسی به عنوان زبان اداری و ارتباطی میان این گویشوران و حفظ این مواریت کهن و این الگوی زنده و سازنده که بگذریم به

سکونتگاه‌ها و محله‌هایی می‌رسیم که درهم نیامیختند و به هر صورت جدایی‌گزینی و حفظ مواریث گذشته را با تعصب دنبال نمودند. این نمونه، وضعیت محله‌ها را بیان می‌کند. شاید برخی به این نتیجه برسند که برای حفظ داشته‌ها این انفکاک مطلوب است! لیکن باید پرسید در شهر امروز انفکاک منجر به حفظ مواریث گذشته می‌شود؟ تقدم و تاخر قابل توجه این است که تعصبات قومی منجر به انفکاک گردیده و یا با انفکاک به تعصبات دامن زده شده است؟

برگردیم بر سر موضوع پیاده راه‌سازی و اینکه ایده‌ی توجه به پیاده، ساخت شهرهای انسان‌مدار و رهایی از قید خودرو و ایجاد مکانهای مفرح، حفاظت از ابنیه تاریخی و مطالبی از این دست صحیح و قابل پذیرش است ولی چرا اجرای آن در سمنان ناموفق بود و موجبات نارضایتی را فراهم آورد؟

یقیناً اینجاست که لزوم کارشناسی و انجام مطالعات معنا یافته و از آرمان شهری بدون خودرو به سمت و سوی واقع‌گرایی و رعایت حقوق تمامی شهروندان کشیده می‌شود. سوال اینجاست اگر معبر بدون خودرو پسندیده است چرا سایر معابر شهر را پیاده محور ننموده و به یکی دو معبر بسنده می‌کنیم؟ بسنده نمودن به این میزان و آرزوی تحقق پیاده‌محوری برای تمام شهر، نشان از این دارد که در شرایط کنونی چنین امری دشوار بوده و نیازمند تعمق بیشتر است.

در بافت تاریخی به نظر جزم اندیشی پیشین در هوا معلق بوده و تفکیک را یادآور می‌گردد. از آنجا که صاحبان فطرت پیش فرض ذهنی را ناشی از عدم بررسی علمی دانسته و نویسنده را متهم به جانبداری می‌نمایند لذا جمله گفته شده را درز گرفته و موقعیت مکانی معبر را بررسی نموده و می‌پذیریم که جزم‌اندیشی را در گذشته جستن خطا بوده و تاکید می‌نمایم سخن برکتمان مواریث فاخر نیست.

پیشینه خیابان امام



- 1- Imam masque
- 2- Jame masque
- 3- Imam zadeh yahya
- 4- Takkeye pahne
- 5- Tadayyon house
- 6- Alami library
- 7- Takkeye nasar
- 8- Nazemian houe
- 9- kalantar house

- ۱- مسجد امام
- ۲- مسجد جامع
- ۳- امامزاده یحیی
- ۴- تکیه پهنه
- ۵- خانه تدین
- ۶- کتابخانه عالمی
- ۷- تکیه ناسار
- ۸- خانه ناظمیان
- ۹- خانه کلانتر

Historic monuments

یافت تاریخی سمنان (۴۴هکتاری)

خیابان امام در شهر سمنان جهتی شرقی- غربی داشته و به عنوان یکی از قدیمی‌ترین خیابان‌های شهر یادگار معابر عمود برهمی است که در اوایل قرن ۱۴ در شهرهای ایران ایجاد گردید.

معابری که از داخل بافت تاریخی عبور می‌کردند برخی آنها را معابر صلیبی می‌نامند. به هر حال صلیبی نامیدن این معابر خود دارای بار معنایی خاصی بوده که به دنبال آن بافت تاریخی را چون مسیحی به ذهن متبادر نموده که مصلوب شده است لذا در همین کلام ارزش‌گذاری دیده می‌شود یعنی بافت تاریخی و شهر کهن بی‌هیچ ایرادی و سراسر تقدس توسط ناپاکانی از همه‌جا بی‌خبر مصلوب گردیده و بافت تاریخی شکافته و از هم گسیخته است. این سخن اگرچه برای تبرئه سخنان قبل، خوشایند نیست ولی باید اشاره داشت که بیانات اینگونه در کتب تخصصی ما فراوان است. اگرچه شاید بزرگان این را نقدی جانبدارانه و یا القایی در ذیل نقد تفسیری طبقه‌بندی نمایند و یا نقد ذوقی (امپرسیونیستی) که به تفهیم موضوع کمک می‌نماید همانگونه که ما نیز از آن بهره‌جسته و می‌جوییم. ولی از این رو که خود را کودکی می‌دانیم مشتاق و از آنجا که در پی شناختیم از اینکه عریانی را فریاد بزنینم نمی‌ترسیم و چون کودک در حکایت خیاط‌شاید، نگران آنکه به ما انگ احمق بودن بزنند، نمی‌شویم. امید تا صداهای دیگری از شهر به گوش شهرسازان برسد و حال و روز شهر و شهروند رو به بهبودی رود.

از این رو می‌گوییم که شهر مصلوب نشد بلکه نظامی دیگر یافت. خوشایند بود که از درون تغییر پذیرد لیکن خودرو که آمد تغییر را هم با خود آورد. خودرو محصولی خارجی بود لذا شهروند چقدر باید منتظر می‌ماند تا شهر و بافت آن تغییر کند؟ رشد بطئی شهرهای پیشین با چه سرعتی با تغییرات جهانی هماهنگ می‌شد؟ در نهایت بافت شهرها چگونه با این مهمان جدید هماهنگ می‌شدند؟

سال‌ها بود که واردات بیش از صادرات شده بود. فکر و چگونگی نگاه هم وارداتی بود. آشنایی با غرب از ادبیات و موسیقی و دیگر هنرها تا اقتصاد و آموزش و حتی نحوه زندگی را تغییر داد. شهر باید تغییر می‌کرد یا شهر جدید ساخته می‌شد و یا از تغییرات دنیا باز می‌ماند. اما سوال اینجاست آن نگاه تقدس‌یابی که امروز میان علاقمندان مواریت نیاکان وجود دارد در آن زمان نیز در مقابل اشتیاق به تغییر و بهره‌گیری از مصنوعات جدید میان روشنفکران و اهل فن وجود داشت؟ شاید عده‌ای با مصادیق صنعت غرب مخالفت داشتند و اگر آن‌را پس می‌راندند آن‌هم به مدد شرعیات بود که مبادا حلالی حرام گردد. پیش از این چون مردمان در داخل سنت می‌زیستند چون ما چراغ به دست در پی میراث پیشینیان نمی‌گشتند و نگرانی ممزوج شدن با غیر را نداشتند. همانگونه که در شکست هم، فاتحان را مغلوب فرهنگ خود ساخته بودند لذا از ورود مصنوعی (ساخته شده‌ای) بی‌زبان نمی‌هراسیدند. آنقدر به تهذیب و ادب نفس کوشیده بودند، که نگران نباشند، مقهور مصنوع دست بشر گردند. نیاز را که شناختند ماهرانه به درمان می‌کوشیدند.

جانمایی مسجد سلطانی

مسجد سلطانی سمنان نمونه خوبی است. با فاصله‌ای اندک از مسجد جامع در قلب بافت تاریخی ساخته شده است. این مسجد چهار ایوانی قجری چگونه در بافت تاریخی جای گرفته است؟ پیش از آن، زمین رها شده وجود داشت؟ هیچ کس نگران فاصله اندک آن با بنای مسجد جامع و عدم توجیه اقتصادی آن نبود؟ آنچه امروز می‌ستاییم همانی نیست که گفتند:

حیف آن مسجد که در سمنان بود حیف آن یوسف که در زندان بود

مسجدی که نمازگزارانش اندک بود. مردم بر این باور بودند که از وجوه رد‌مظالم ساخته شده و نماز خواندن ندارد!

تمرکز مکانی در امور دینی در یک جای شهر تاریخی که امروز آنرا می‌ستاییم! مسجد جامع، امامزاده و مسجد سلطانی در کنار هم، اگر امروز چنین شود فریاد وامصیبتا بر فلک نمی‌رود؟ دو مسجد با این صلابت و نزدیکی بهم که قبله‌هایشان اندکی تفاوت دارد.



با نگاه امروز جز حضور طلاب در مسجد سلطانی و مکانی برای بحث و درس این نزدیکی و مجاورت را می‌توان به‌گونه‌ای دیگر توجیه نمود؟ مگر در ساخت مساجد بر آتشکده‌ها به امر قدسی اشاره نمی‌شد که مکان، بر اهل دل و دیانت، سخن‌ها داشت و همیشه مکان‌هایی شرف می‌یافتند که عبادت را به هر زبان و آیین تجربه نمایند. مسجد جامع به نقل مشهور در ابتدای ورود اسلام، بر آتشکده، بنای اولیه آن نهاده شد و قرن‌ها بعد در همان نزدیکی مسجد سلطانی آغوش به روی نمازگزاران گشود. شرافت مکان جدید را پیشتر نشناخته بودند!

اگر خیرین و متولیان مسجد سلطانی در سده پیشین نظامیه‌ای برای تحصیل بنا می‌نهادند و یا به فکر تقویت بنیان‌های اقتصادی بودند تاثیرات بیشتری بر شهر نداشت؟ نقد امروز بر خواست پیشینیان شاید غیر واقع بینانه است ولی از آن می‌گذریم و شکوه معماری را می‌ستاییم. پس چگونه است ورود خودرو به بافت را این‌گونه تقبیح می‌کنیم؟ مگر رسالت علم ارزشگذاری است که بافت را مصلوب می‌کنیم؟

نمای بیرونی مسجد امام



از اینگونه اقدامات در بافت تاریخی کم نیست. مسقف نمودن تکیای ناسار و پهنه در شهر سمنان با سقف شیروانی که سال‌ها از حضور آنان در بافت می‌گذرد و همگان به

هم‌نشینی فلز و خاک عادت کرده‌اند نمونه‌ای از اقداماتی نه چندان دور است. محصول زمانی که کارکرد موثر را می‌پذیرفتند و در بند نگرانی‌های امروز نبودند.

تکیه ناسار



اینگونه است آنانکه مشقت کار را دریافته بودند و سختی روزگار پیشین را چشیده بودند نوآوری را می‌پذیرفتند. سنت در زندگی جاری بود و به دنبال آن نمی‌گشتند. بافت‌های تاریخی هم در مقابل خواست ساکنانشان حضور خودرو را پذیرفتند و نظر به جایگاه مهمان، سینه چاک کردند و آغوش گشادند. لیکن امروز دیگر مهمان دیروز

جزیی از زندگی شده است و هر لحظه با ما بوده لذا نگاهی دیگر به آن می‌شود و حکایت آنکه؛ گدا را به خانه راه دهی ادعای مالکیت می‌کند سر ناسازگاری با ما گذاشته است. شاید ما گاهی فیلمان یاد هندوستان می‌کنند و در شهر جلوه‌های طبیعی و حال و هوای روستا را طلب می‌کنیم.

اما مگر در تعریف شهر و شناخت توفیر شهر و روستا به تفاوت در میزان عناصر طبیعی و مصنوع اشاره نکردیم! اینجاست که همان کلام انسان موجودیست مادی با آروغ‌های معنوی در ذهن متبادر می‌شود که ساکن شهر کار و سکونت را در شهر جُسته ولی به یاد روستا و طبیعت نغمه‌سرای می‌کند. اگرچه در پیری هم به یاد جوانی می‌افتیم و همیشه نگران نداشته‌ها هستیم ولی نگرانی از آنجا شروع می‌شود که شهر می‌تواند عامل وحدت بخش منطقه و یا کشور باشد. آیا چنین است؟ چگونه است که در شریعت اسلام در جایی ده روز بمانی نماز را کامل می‌خوانی و دیگر مسافر نیستی ولی این آموزه بر ما تاثیر نگذاشته و همچنان در شهری که زندگی می‌کنیم خود را بیگانه می‌دانیم؟ سوال این است که شهر ما را نپذیرفته یا ما با آن ممزوج نشده‌ایم!

نقش پایتخت

پایتخت هر کشور می‌تواند نمود کلیت یک کشور باشد و شاید از این‌روست که گاه در سایر بلاد در باب زیبایی‌ها و در اشتیاق دیدار پایتخت و قلب کشور می‌سرایند و پایه تحکیم وحدت می‌دانند. ولی در ایران، شهر تهران نیز چنین نقشی یافته است و این پایتخت چندین ساله مرکز آمال مردمان ایرانی هست؟ مهاجرانی که آنرا مرکز آمال می‌دانند و به سویس می‌شتابند و چون در آن سُکنی یافتند از شهر و شهروندش می‌نالند!

الا تهرانیها انصاف می‌کنن شهریار شعر ایران را به یاد می‌آورم! سخن اینجا بر سر عدم توازن در انتقاد و تعریف و بیان خوبی‌هاست. به عبارتی جمعیت چند میلیونی شهر

چه میزان نگاهی قدردان داشته‌اند و چه میزان در بهبود شرایط مشارکت نموده‌اند! البته رضا صادقی هم اگر خواند:

تهرون و با دود و دماش با برف و بارون کمش
پشت ترافیک موندش بخاطر تو دوست دارم.

در نهایت به خاطر دیگری دوست دارد و به شهر دلبستگی ندارد. وقتی دلبستگی ساکنانش کم است چگونه می‌تواند نماد کشوری باشد که درصد بالایی از جمعیت آن‌را در خود جای داده است؟ مشکل در شهر است یا شهروند؟

لذا نگاه به شهر از مرکز و مبدا مدنیت تا مکانی برای فروپاشی بنیان‌های انسانی در نوسان است و به نظر می‌رسد شهر از نمایش حقیقت واقعی خود عاجز مانده است. این سخنان از این‌روست که با نگاه‌های متفاوت و آنچه در باورها می‌گذرد کمی کلنجار رفته و پیچیدگی برخورد در شهرها را مد نظر قرار دهیم. این سخنان نافی تلاش برای بهبود شرایط در شهرها نیست. همچنین انکاری به الزام توجه به طبیعت و حفظ و ایجاد فضاهای سبز و کاهش مشکلات زندگی شهری نمی‌باشد. این نقیصه در شهرهای مرکز استان نیز وجود دارد و بی‌توجهی به اهمیت مرکز جهت اتحاد و مودت جای انتقاد دارد. از این‌روست که پیگیری موضوع خواهر خواندگی میان شهرهای کشور به نظر دارای اهمیت ویژه بوده و می‌تواند شرق و غرب تا شمال و جنوب را به هم پیوند دهد. در پیوست شماره دو به موضوع خواهرخواندگی شهرهای ایران بیشتر می‌پردازیم.

بگذریم و موضوع پیاده راهسازی خیابان امام سمنان را بلحاظ قانونی و تخصصی بررسی نماییم.

ابتدا به الزامات قانونی می‌پردازیم. هرچند قانون فصل الخطاب است ولی از آنجاییکه اجرای آن و اخذ نظر مثبت قانونگذار مراحل دارد و امکان تغییر و یا جلب رضایت

قانونگذار میسور است به جهت مختصر بودن مطالب مربوط، به الزامات قانونی در آغاز اشاره می‌نماییم.

الزامات قانونی

مطابق طرح جامع سمنان ابلاغی در سال ۱۳۹۴ که توسط مهندسین مشاور آرمانشهر تهیه گردیده هرگونه تغییر نقش معابر شریانی درجه دو مغایرت اساسی محسوب می‌شود. همچنین هرگونه تغییر در نقش و عملکرد معابر در داخل بافت تاریخی مغایرت اساسی محسوب می‌شود.

خیابان امام سمنان مطابق طرح جامع شریانی درجه دو بوده لذا تغییر نقش آن مغایرت اساسی است و چون در داخل بافت تاریخی قرار دارد مجدداً تغییر نقش آن مغایرت اساسی محسوب می‌شود. یعنی دو قید برای مغایرت اساسی بودن این تغییر داشته و نیازمند طی مراحل قانونی است.

مطالعات جامع و مصوبی در خصوص پیاده‌راه‌سازی انجام نشد و به مصوبه شورای ترافیک شهرستان بسنده گردید. به عبارتی دیگر مراحل قانونی مربوطه طی نگردید. در کمیسیون ماده پنج طرح موضوع نشد، به تایید کارگروه "زیربنایی، توسعه روستایی، عشایری، شهری و آمایش سرزمین و محیط زیست" و تصویب شورای برنامه ریزی استان نرسید تا تاییدیه دبیرخانه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران را دریافت نماید.

نام کارگروه مذکور به تنهایی بیان می‌نماید که باید در موضوعات مطروحه در کارگروه به چه عناوینی توجه نمود. عناوینی که هر یک خود مباحث و جزئیات بیشتری دارد و طولانی بودن سیر مراحل قانونی دلیلی بر اهمیت موضوع بوده و اینکه باید تمامی جوانب کار نگریسته شود. در شهرسازی حضور ذینفعان و متخصصین رشته‌های مختلف در بررسی موضوعات نشان از لزوم توجه به تمامی موضوعات اعم از اقتصادی، اجتماعی، محیط زیستی، تاریخی و سیاسی دارد که باید ملحوظ گردد.

بی‌شک طی مراحل قانونی در پذیرش یک طرح نقش موثری دارد. هنگامی که متولیان امر به مراحل قانونی واقف نیستند و حتی سعی بر انکار آن دارند و تغییر نقش معبر را مغایرت اساسی نمی‌دانند در اذهان عمومی عدم مطالعه طرح‌ها و انجام امور با رای و نظر شخصی تداعی می‌شود. سوالی که مردم می‌پرسند این است که چگونه دریافت جواز برای ساختمانی یک طبقه نیاز به مهر و امضای مهندسین واجد شرایط و کنترل ظرفیت و نقشه توسط سازمان نظام مهندسی ساختمان و همچنین شهرداری را دارد ولی برای یک پروژه عمومی این قیود به فراموشی سپرده می‌شود. در صورتیکه باید حساسیت برای پروژه‌های عمومی که از بیت‌المال صرف هزینه می‌گردد بیشتر و مضاعف باشد. انجام مطالعات پس از اجرای طرح و اعتراضات مردمی و حواشی ایجاد شده، جز یادآوری نوشدارو بعد از مرگ سهراب حاصلی ندارد و نتیجه مطالعات هرچه باشد عده‌ای را به تئوری توطئه رهنمون می‌شود. همانگونه که برای یک بنا، نیاز به تایید ذیصلاحان است که با مهر و امضای خود مسئولیت کار بپذیرند در انجام پروژه‌های شهری، پذیرش مسئولیت و پاسخگویی‌های بعدی کجا کار قرار می‌گیرد؟

لذا برای موضوعی با این اهمیت که مدت‌ها در شهر مطرح است عدم توجه به مطالعات و موازین قانونی و طی روند اداری شهروندان را نگران می‌سازد و اعتماد اجتماعی را کاهش می‌دهد. حفظ سرمایه‌های اجتماعی نکته‌ایست که با اقدامات عجولانه مخدوش می‌گردد.

دلایل فنی

همانطور که اشاره شد طرح پیاده‌راه‌سازی خیابان امام فاقد مطالعات جامع بوده و علی‌رغم طولانی شدن موضوع تا مسدود نمودن معبر بر روی خودرو و آنطور که شایسته اقدام عمرانی با حساسیت زیاد است بدان پرداخته نشده است. در برنامه‌ریزی برای اجرای طرح باید حداقل سوالاتی را برای نمونه بشرح ذیل مطرح کرد:

- ضرورت تغییر چیست؟
- پیشنهاد در راستای پاسخ‌گویی به چه نیاز و یا رفع چه مشکلی است؟
- ذینفعان طرح چه کسانی هستند؟
- منافع چه گروه‌هایی تامین و چه کسانی متضرر می‌شوند؟
- منافع و مضار آن چه می‌باشد؟
- نسبت هزینه و فایده چگونه است؟
- در صورت عدم اجرا، چه زیان‌هایی بر شهر و شهروند مترتب می‌شود؟
- طرح در زمان مناسب اجرا می‌شود؟
- مکان‌گزینی طرح بلاشکال است؟

حداقل سوالاتی که باید مجری پروژه از خود پرسیده و پاسخ مستند و مدونی را تدوین نماید و انتظار می‌رود که به آگاهی عموم برساند. یا حداقل دسترسی به آن برای علاقمندان و فعالان مدنی میسر باشد. زمانی که حداقل‌های لازم برای انجام هر عملی مبتنی بر تفکر صورت نپذیرد انتظار همراهی عموم خیالی واهی خواهد بود.

هنگامی که شهر را مطالعه می‌کنیم به تاریخ توجه داشته، به نقش شهر و دلایل شکل‌گیری و تکوین آن نظر داشته باشیم. دلایل توسعه و جهات آن و علل شکل‌گیری مکان‌ها را بررسی و به روند تاریخی تحولات آنها نیز دقت نماییم. در درس تاریخ تا پایان دوره متوسطه نیز همواره به وقایع و حکمرانان و کنشگران سیاسی اشاره می‌شود، حال آنکه باید در کنار آن به هنر، شهرسازی، معماری و ادبیات هر

دوره اشاره شود. نقش تاریخی خیابان امام سمنان و ایجاد آن برای ورود خودرو در راستای تغییرات سبک زندگی بوده است. باید توجه داشت اگر عملکرد اولیه و دلیل ایجاد معبر مهم نیست پس چه لزومی برای بررسی‌های تاریخی شهر و نقش و پیشینه آن داریم؟ عدم توجه به نقش شهر و دلایل شکل‌گیری آن می‌تواند زیان‌هایی برای شهر و شهروندان ایجاد نماید که در پیوست شماره سه در مقاله‌ای با عنوان "سمنان باغ شهر یا شهر بازار" موضوع نقش شهر و نتایج حاصل از عدم شناخت مورد بررسی قرار گرفته که به موضوع پیاده راه سمنان مرتبط است. هنگامی که نقش تاریخی شهر را نمی‌دانیم در تقویت آن نقش نمی‌کوشیم و به تضعیف آن می‌پردازیم.

در بافت تاریخی از نقش تاریخی خیابان امام غفلت شده است. برای آموختن از گذشته می‌توان اتفاقی تاریخی و تاثیر آن بر بافت پیشین را نادیده گرفت؟ شاید پاسخ این باشد که معبر ایجاد شده حفظ گردیده تنها عملکرد آن تغییر یافته‌است و اتفاقاً در این حالت تاثیر معبر ایجاد شده بر بافت پیشین بهتر نمایان می‌شود! اما سخن این است امروز هم معبر مورد نظر می‌تواند نقش آفرینی نماید و تردد را سهل‌تر نموده و نقیصه‌های پیشین که عدام مطلوبیت دسترسی است را مرتفع نماید. لذا چه لزومی به حذف حرکت خودرو است؟ صرف اینکه در شهرهایی این موضوع آزموده شده است، باید بدون مطالعه آن‌را تکرار نمود؟ اینکه پیاده‌راه مُد روز شده است باید این اتفاق بیفتد؟ این پیشنهاد و اقدام بر اساس مطالعات ترافیکی و نتایج آماری سرریز پیاده و تداخل حرکت می‌باشد؟ ترافیک عبوری منجر به آلودگی هوا شده است که باید محدودیت‌های ترافیکی اعمال گردد؟

اقلیم

آنچه بیش از حفظ مواریث تاریخی اهمیت دارد بهره‌گیری از آموزه‌های آن است. هرچند حفظ مواریث گذشتگان مهم و واجب است ولی اگر از آن درس نگیریم و بهره‌جوییم چون چهار پایه‌ایست که بر آن کتاب نهیم. کتاب ارزشمند است و حفظ آن

مطلوب ولی حاصل معنوی اش برای نگهدارنده چیست؟ پیام آشکار و واضح بافت تاریخی توجه به مباحث اقلیمی و پاسخگویی به آن است. بازار نمونه‌ای پر ارزش است که هم اکنون در میان بافت این تاثیر را فاش می‌گوید لیکن نیاز به گوشی شنوا دارد.

بازار شیخ علاالدوله سمنان قدمتی بیش از ۶۰۰ سال و راسته بازار بجا مانده از دوره قجار نیز بیش از یک قرن را سپری نموده‌است. این بازارهای قدیمی بیانگر دانشی با قدمت چندین سده جهت پاسخگویی معماری و شهرسازی به مباحث اقلیمی و شرایط جغرافیایی‌اند. بازار از سرمای زمستان و گرمای سوزان تابستان تو را رهایی می‌بخشد و چون معبری اصلی، شهر قدیم را در می‌نوردد و بافت‌های مسکونی را بهم پیوند می‌دهد. از حمام و آب انبار و مسجد تا تیم و تیمچه و تکایا را بهم متصل می‌کند. سوال ساده این است چرا پیشینیان بازار را مسقف نموده‌اند؟ از روی هوس چنین کرده‌اند؟ مگر از اصول معماری ایرانی، پرهیز از بیهودگی نیست؟ هرچند اشتیاق به ابدیت و انجام امور معنوی و سهولت دسترسی مومنین منجر شد که کثرت بناهای مذهبی را پسندیده بدانند و از باقیات و صالحات غافل نمانند ولی در امور دنیا به هزینه و فایده می‌اندیشیدند. لذا همانگونه که پیشتر پاسخ داده شد آگاهانه کوشیدند تا محیطی مناسب برای تردد و خرید و فروش فراهم آورند. حال چگونه است که در این اقلیم گرم و خشک در معبری با جهت گیری شرقی- غربی با پوشش گیاهی ضعیف و محدودیت‌های ایجاد سایبان انتظار داریم که مردم پیاده‌راه را تفرجگاه پندارند؟ در کنار مجتمع‌های تجاری و مراکز خرید در نقاط دیگر شهر که چون بازار از سرما و گرما مصونت می‌دارند و دسترسی سهل به خودرو را فراهم می‌آورند تجاری‌های پیاده‌راه اقبالی دارند؟

بمنظور مشروب شدن از رودخانه گل رودبار و ذخیره آب برای باغات و کشاورزی استخرهای شش‌گانه در شهر شکل گرفتند که هنوز دایر می‌باشند. جهت شمالی جنوبی و به عبارت صحیح‌تر شمال‌غربی- جنوب‌شرقی در راستای شیب زمین و

مشروب شدن اراضی و بهره‌گیری محله‌های شهر در شکل‌گیری معابر و بافت شهر تاثیر گذار بوده است. خیابان امام به دلیل جهت شرقی- غربی فاقد جریان آب در انهار آن بوده و جوی‌های ایجاد شده تنها بمنظور جمع‌آوری آبهای سطحی تدارک دیده شده است.

خیابان هفت تیر با جهت‌گیری شمالی-جنوبی



لذا عنصر آب و سبزه که در معبر هفت تیر با جهت‌گیری شمالی-جنوبی در شهرسمان فضای دلپذیر را فراهم آورده در این معبر ممکن نگردیده است.

آب راکد در جوی‌های پیاده‌راه

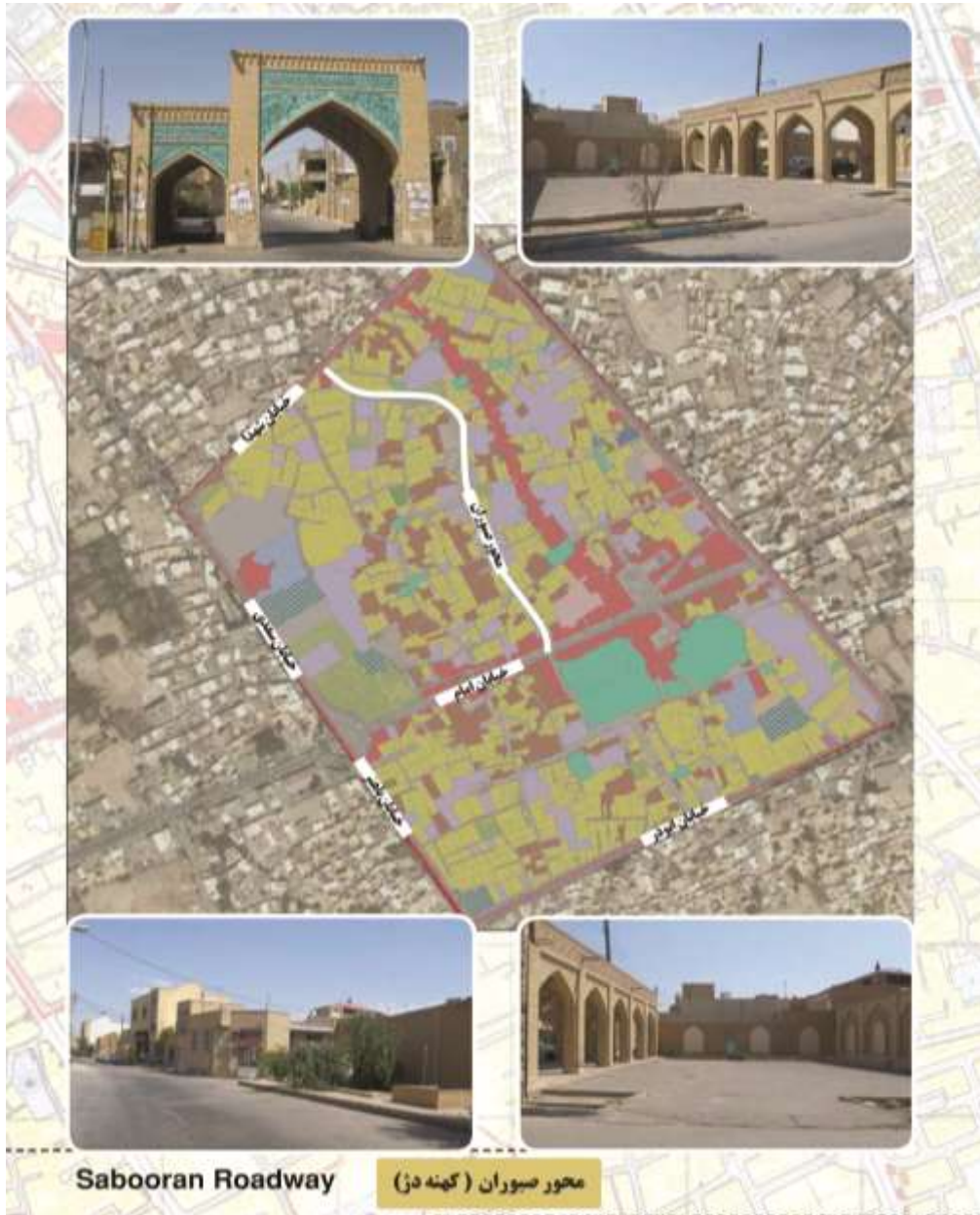


در این پیاده‌راه عملا در تابستان از صبح تا غروب بر سنگ‌فرش آن آفتاب می‌تابد و حضور در خیابان امام را نامطلوب می‌سازد. در بافت‌های پیشین، عرض کم معبر نسبت به ارتفاع بدنه، ارگانیک بودن معبر و پیچ و خم‌های طول مسیر و ساباط‌ها از شدت گرما می‌کاست ولی اکنون خیابان امام با ارتفاع کم جداره بعلت محدودیت‌های میراث فرهنگی (یک طبقه و حداکثر دو طبقه که از قبل شکل گرفته‌اند) و جهت‌گیری شرقی - غربی عملا تفرجگاه مطلوبی ایجاد نخواهد شد.

ساباط در شهرهای ایرانی



با نگاهی به نقشه شهر در می‌یابیم که در واقع خیابان امام بخشی از طولانی‌ترین معبر شهر است که از ورودی تا خروجی را در می‌نوردد. وقتی بخشی از این معبر طولانی و قدیمی را جدا سازی و نقشش را تغییر دهی آیا می‌توان گمان برد که نتیجه‌ای مطلوب به‌مراه داشته باشد؟ دروازه عراق که امروز آثاری از آن بجا نمانده تقریباً در ابتدای خیابان امام قرار داشته که ورود کاروانیان را به بازار شیخ علاالدوله ممکن می‌ساخته است. راه ابریشم و معبری که برای ورود خودرو در همان راستای تاریخی شکل گرفته، در اجرای پیاده‌راه جریان‌های حرکت در آن کند و به عبارت درست‌تر خاموش گردید.



معماری در بافت تاریخی سمنان در راستای بازگشایی و تسهیل دسترسی و نفوذ پذیری ایجاد شده که طول کوتاه‌تر داشته و بسیار متاخرتر می‌باشند که می‌توانست با

توجه به عرض و شکل ارگانیک و یا نحوه اتصال به عنوان پیاده‌راه مورد مطالعه قرار گیرند. برای نمونه می‌توان به خیابان کهنه‌دژ(صبوران) و یا آستانه اشاره نمود. البته سوال اینجاست اگر پیاده‌راه مطلوب است چرا باید در بافت تاریخی در پی آن بود؟ اگر ورود خودرو را برای بافت‌های تاریخی مضر می‌دانیم چگونه است که در معابر فرعی و کوچه‌های بافت خودرو عبور می‌نماید و در اصلی‌ترین، عریض‌ترین و در محور اقتصادی بافت عبور خودرو ممنوع شده است؟

تعریض و بازگشایی معابر و عبور خودرو در بافت



چگونه است، بازار سرپوشیده در محل تلاقی با معبر و یا نقاطی از بازار که به پارکینگ نزدیک‌تر است رونق بیشتری دارد؟ اگر معابر فرعی که عبور خودرو در آنها آزاد است به پیاده اختصاص می‌یافت برای به جریان انداختن زندگی و رونق این بافت‌ها بهتر نبود؟ تضعیف مرکز اقتصادی و کاهش رونق تجاری‌ها به فرسودگی عملکردی آن نینجامیده و به راحتی قابل برگشت می‌باشد؟

نفوذ پذیری

از مصائب بافت‌های تاریخی و بافت‌های ناکارآمد در شهر سمنان همانند سایر شهرها نفوذناپذیری و مشکل تردد و حمل و نقل است. طرح‌های روانسازی که در گذشته در شهرها دنبال می‌شد در راستای رفع این مشکل بوده است. بحث بر سر درست و غلط

بودن و یا توفیق و عدم توفیق این طرح‌ها نیست نکته اینجاست که نفوذ ناپذیری مشکلی است که باید به آن اندیشید. می‌دانیم معبر یکطرفه نفوذپذیری آن کم‌تر و با پیاده محور شدن نفوذپذیری آن کاهش می‌یابد. حال که بافت تاریخی مشکل نفوذپذیری دارد با پیاده‌راه نمودن محوری که در قلب آن قرار دارد و مهمترین محور ارتباطی و اتصال با سایر محورهای بافت تاریخی است مشکل نفوذناپذیری را تشدید ننموده‌ایم؟

در واقع کل بافت دچار مشکل دسترسی و ارتباط شده و نبض حرکت و جریان به کندی افتاده و دچار جمود گردیده است. افزایش زمان مسافرت برای رسیدن به نقطه مورد نظر موجب افزایش آلودگی، اتلاف وقت و صرف هزینه‌ی بیشتر می‌شود. قطب اقتصادی شهر و بازار که بیشترین حرکت و پویایی در آن اتفاق می‌افتد دچار کندی گردیده و سکوتی چون مردابی خاموش بازار و بازاری را در خود گرفتار کرده‌است. از بازار و مرکز اقتصادی شهر چه انتظاری دارید؟ سهولت مراودات و حرکت و کاهش هزینه‌ها رمز توفیق بازار است ولی دچار رخوتی گردیده که نه تنها با عصر کنونی که با روزگار پیشین نیز سنخیتی ندارد. نقش بازار و اقتصاد در شکل‌گیری شهر سمنان را فراموش نکنیم.

برخی پرسیدند که در گذشته مگر خودرویی وجود داشت؟ ساکنین قدیم چگونه می‌زیستند؟ باید دانست که در هر عصری حمل و نقل با امکانات آن صورت می‌پذیرفته است. از شتر و اسب و قاطر تا درشکه و کالسکه بشر را در جابجایی یاری رسانده‌است. در راه ابریشم به مدد چارپایان کاروانیان در تکاپو بودند و کالا را به اقصاد نقاط جهان می‌رساندند؟ با تسلط اروپاییان بر دریاها و حمل و نقل دریایی به نوعی کشورهای شرقی را دور زده و خود را به خاور دور رساندند. مگر همین مهم تا حدودی منجر به رکود جوامع شرقی و بی‌رونقی و یا فراموشی راه ابریشم نگردید و مسیرهای دریایی در سیطره غربی‌ها در نیامد؟ لذا همواره تردد و حمل و نقل مهم و قرارگیری

بر شاهراه‌های ارتباطی در توسعه جوامع تاثیر مستقیم داشته است. شهرهای دور از مسیرهای ارتباطی دچار رکود بودند لذا به همین منوال محله‌های شهری هم بسته به ارتباطات و یا جدایی‌گزینی آنها دچار رونق و رکود متفاوتی هستند.

حال که سخن از نفوذ ناپذیری به میان آمد با نگاهی به نقشه بافت تاریخی شهر و با اطلاع از این موضوع که خیابان شهدا یکطرفه و با جهت عکس حرکت خیابان امام می‌باشد و با نظر به سایر معابر و کوچه‌های بافت که اکثریت آنها شمالی- جنوبی‌اند به راحتی می‌توان دید که از چهار راه صاحب تا خیابان آستانه و تقریباً ۹۰ درصد بافت تاریخی (۴۴هکتاری) از سمت غرب غیر قابل نفوذ شده و بافت تاریخی چون دژی بدون روزن از سمت غرب خواهد بود! مسافتی به طول حدود ۱۱۳۰ متر (سه‌راه ابوذر تا چهارراه صاحب حدود ۱۱۳۰ متر فاصله دارند و حدود ۹۶۰ متر بین خیابان آستانه تا چهارراه صاحب فاصله است) بدون ورودی یقیناً منجر به مجموعه و بافتی پاسخده نخواهد شد. بی‌شک بافتی چنین، در انزوا بوده و آینده‌ای جز فرسودگی بیشتر و تخریب افزون‌تر به دنبال نخواهد داشت. مگر می‌توان بافتی را از حرکت و جریان‌های توسعه بازداشت و انتظار داشت که از سایر نقاط شهر باز نماند و یا بتواند خود را با سایر محلات هماهنگ و همراه سازد. هنگامی که شهرها بر مسیر راه ابریشم شکل گرفتند، توسعه یافته و بالیدند چگونه می‌توان باور کرد که محلات شهری به دور از جریان‌ها سرپا بمانند؟ آن هم بازار و مرکز اقتصادی شهر که گوش هر شاگرد مغازه‌ای به اهمیت پاخور بودن دکان و مغازه آشناست.

مطابق الگوی ساقه‌ای (پیوست شماره چهار) همانگونه که بافت میانی درختان کهن به جمود انجامیده و از شیربه نباتی تهی می‌گردد و به مرور پوک شده و فرو می‌ریزد. بافت تاریخی که به علت ضعف در شبکه‌های ارتباطی و تنگی عروق آن نشاط و زندگی، جریانی کندتر دارد نیز، مستعد فرسودگی است. با اینگونه اقدامات (پیاده راه سازی بدون مطالعه) گرفتگی عروق و جمود بافت‌ها سرعتی مضاعف می‌یابد. همانند

بافتی از بدن که محکم بسته شود و خون در عروق به راحتی جریان نیابد در نتیجه بافت موجود به تیرگی گراییده و آسیب خواهد دید، در بافت‌های شهری نیز این اتفاق خواهد افتاد. وقتی از بافت شهری سخن می‌گوییم به همانندی و تشابه بافت شهر با بافت موجودات زنده باور داریم چرا که فراموشی این بدیهیات منجر به نتایج نامیمونی خواهد شد. باید توجه داشت حضور ترافیک عبوری در محلات مسکونی پسندیده نبوده و موجب مزاحمت اهالی است ولی در بازار و مرکز اقتصادی شهر محدودیت و جلوگیری از جریان‌های حرکتی به سود بازار نخواهد بود. کاهش تحرک در بافت‌های میانی و تاریخی و انتقال جمعیت و تحرک به پیرامون ناشی از عدم تناسب معابر بوده و همانند توسعه جانبی در درختان، در شهرها نیز رشد از پیرامون به سهولت قابل مشاهده است. خوب است برای وقوف بیشتر به موارد اشاره شده نقشه معابر بافت و نحوه دسترسی به نقاط مختلف را ترسیم نموده و افزایش مسافت و سخت شدن دسترسی‌ها و صعوبت ورود و تخلیه را مورد مذاقه قرار دهیم.

خروج سرمایه

خروج سرمایه (پیوست شماره پنج) که از اصلی‌ترین دلایل فرسودگی بافت‌های فرسوده و تاریخی بوده در موضوع پیاده‌راه قابل بررسی است. برکسی پوشیده نیست که ساکنین اصلی بافت تاریخی در محلات و بافت‌های جدید ساکن شده و قوانین ارث و محدودیت‌های میراث فرهنگی و حضور مهاجران و جدایی‌گزینی صورت گرفته در واقع منجر به خروج سرمایه‌های مادی و معنوی بافت گردید. نه تنها مالکین به مرمت و بازسازی نمی‌پرداختند و سرمایه را در نقاط دیگر شهر به کار می‌انداختند که مهاجرین نیز درآمد خود را به شهر و روستای خود فرستاده و در صورت متمول شدن به محلات جدید شهر نقل مکان کردند. بافت که دچار فرسودگی کالبدی است به دلیل بازار سرپوشیده و تجاری‌های خیابان امام همچنان دارای نشاط و زندگی بود. هرچند تخریب بناهای مسکونی اطراف بازار و خالی شدن تدریجی بافت از گوشته و

ایجاد تجاری‌های متعدد و بزرگ در نقاط مختلف شهر به تضعیف بازار انجامید ولی همچنان بازار سرپا ماند. پیش بینی می‌شد با پیاده‌راه‌سازی، کسبه بمنظور پرهیز از رکود و کساد به مرور به نقاط دیگر شهر مراجعه نمایند که با اجرای طرح پیاده‌راه‌سازی در همان بازه اندک این اتفاق رقم خورد (کسبه‌ای که واحد تجاری آنها استیجاری بود راغب به جابجایی شدند). بدیهی است واحدهای تجاری موفق، سهولت بیشتری را برای مشتریان فراهم می‌نمایند و مشتری جذب اماکنی می‌گردد که خدمات بهتری ارائه می‌نمایند.

وعده‌هایی که برخی به کسبه می‌دادند مبنی بر اینکه به زودی اوضاع تغییر خواهد کرد نیز نتوانست کسبه را مُجاب نماید که دست از اعتراض بردارند. چرا که وعده آینده‌ای نامشخص برای هیچ کس پذیرفتنی نیست و یادآور مثل ذیل است:

بُزک نمیر بهار می‌آید.

آنچه درخور توجه بود بیان این مطلب توسط برخی از شهروندان بود که کسبه را به تغییر شغل و نوع کسب ترغیب می‌نمودند! بدیهی است که هر شاغل و کاسبی در حرفه‌ای و کسبی مهارت آموخته و بیان این مطلب ناخوشایند و نمک بر زخم بازاریان بود و منجر گردید که برطبل مخالفت محکم‌تر بکوبند. در پیاده‌راه بسیاری از صنوف اقبال کمتری داشته و میل و رغبت عمومی در شرایط کنونی به سوی تجاری‌هایی است که فاصله سهل و سریعی به خودروی شخصی و یا وسائط حمل و نقل عمومی فراهم می‌آورند. هم‌اینک نیز برخی مشاغل تغییر کرده و در معابر دیگر شهر شکل گرفته‌اند. باید توجه داشت تجاری‌های ریزدانه خیابان امام و بازار با محدودیت در ارتفاع، نما و حتی احداث زیرزمین (نیاز به مجوز میراث فرهنگی دارد) در مقایسه با تجاری‌های سطح شهر شرایط نامناسب‌تری داشته و بسیاری از صنوف را به راحتی در این روزگار پذیرا نیستند. برای نمونه در صنف قالی فروشان که امروز تعدادشان نسبت به گذشته در بافت کمتر شده است و در مقایسه با تجاری‌های جدید با ارتفاع زیاد که

امکان نمایش عمودی فرش‌ها را دارند دارای اقبال کمتری بوده و به مرور در عرصه رقابت گوی توفیق را واگذار می‌نمایند. حتی در خواربار فروشی‌ها هم حمل‌گونی برنج ده کیلویی به مسافت ۳۰۰ متر (نیمی از مسیر پیاده راه جهت دسترسی به خودرو) برای بسیاری دشوار بوده و یقیناً رغبت عمومی به خرید از تجاری‌های دیگر سطح شهر خواهد بود. به عبارتی، بعید به نظر می‌رسد که برای خرید از خرده‌فروشی‌های خیابان امام و بازار کسی زحمت حرکت از آن‌سوی شهر به بازار را بر خود هموار کند تا یک پُفک خریداری نماید. خرید این اقلام جزئی برای بازاریان مقبول نیست و همانطور که مدافعان پیاده‌راه بر تغییر مشاغل می‌گفتند واضح بود که در پیاده‌راه هر نوع صنفی یارای حضور نداشته و به ناچار تغییر خواهد کرد. ولی چه تعداد فروشگاه صنایع دستی و اغذیه‌فروشی نیاز است؟ چه میزان صنایع دستی در شهر تولید و خریداری می‌شود؟ باید توجه داشت که فاصله بازار سرپوشیده تا پارکینگ و دسترسی به خودرو منجر به بی‌رونقی بیشتر بازار سرپوشیده می‌شود. بر خلاف تصور دوستداران میراث فرهنگی مبنی بر پیاده‌سازی بافت و ممانعت از تردد خودرو باید توجه داشت که عابر پیاده از بازار به خیابان امام منتقل شده و بازار در حاشیه قرار خواهد گرفت. در سال‌های اخیر که بافت فرسوده‌تر شده عملاً هر روز شاهد کاهش رونق بازار هستیم. وقتی بازار و بازاری تضعیف شد برای مرمت و نگهداری بازار و ابنیه پیرامون آن باید چشم به کمک‌های دولتی داشت. خطری که همیشه بافت‌ها را تهدید می‌کند عدم امکان ترمیم درونی است، خودبسندگی بافت زایل شده و بافت زنده تبدیل به بافت نیازمند توجه می‌گردد.

تصاویر منتشر شده در شبکه‌های مجازی در همان زمان و در ساعات مختلف شبانه روز بیانگر کاهش حضور مردم بود. برای نمونه تصاویری که در شبکه‌های اجتماعی منتشر شده و مربوط به ساعات مختلف است ارائه می‌شود. این تصاویر در زمان اجرای پیاده‌راه و در مقطع زمانی آبان‌ماه یعنی زمانی که بلحاظ آب و هوا شرایط مناسبی بر

شهرحاکم است(نه از گرمای سوزان تیرماه و نه از سرمای اواخر دیماه خبری هست)گرفته شده است حوالی ساعات ۹ صبح و ۶ بعد از ظهر مشاهده می‌شود که خبری از عابر و کاسب نیست.

ساعت حدود ۲۰:۳۰ که کنترل کاملی بر ورود و خروج خودرو نیست



گویی کسبه امید بریده‌اند و در انتظار مشتری نیستند(در این مقطع زمانی عبور وسائط نقلیه عمومی و حمل بار آزاد بوده‌است).

قابل توجه است بازار سرپوشیده که در گذشته معبری مهم در شهر بود، در روزهای تعطیل که بازاریان حضور ندارند از عابر هم در آن خبری نیست!!

این مطلب از این رو بیان شد که برخی نقش بازاریان را در پیاده‌راه نادیده گرفته و ادعان می‌نمودند که در هر صورت مردم در پیاده راه حضور خواهند یافت!!

اما مگر کسی برای دیدن سنگفرش و در و دیوار می‌رود؟
 جداره خیابان امام چندان قدیم نیست. مکانی که از رونق آن کاسته شود هر روز
 آسیب در آن تشدید می‌شود.

۵ تا ۶ بعد از ظهر در آبانماه



حدود ۹ صبح



همانگونه که پیشتر هم بدان اشاره شد در حفظ میراث تاریخی توجه به آموزه‌های آن بسیار مهم است و مهمتر اینکه بافت و تاریخ را درست بشناسیم و از آن استنتاج کنیم. گاه سخن از تاریخ به زبان می‌آوریم ولی از آنچه باید توجه کنیم غفلت می‌نماییم و یا درس‌های آن را خوب نمی‌خوانیم. در بافت تاریخی سمنان مسجد چهار ایوانی سلطانی چون مفصلی در قلب شهر عمل می‌کند. مسجدی با چهار ورودی که رفت و آمد مومنین را ممکن می‌سازد. جالب اینجاست که در کنار خلوت‌گزینی و آرامش امکان تردد از مسجد وجود دارد. هرچند مومنان حرمت نگاه می‌دارند و چون معبری عمومی عرصه تاخت و تاز نیست ولی درهای آن باز و تردد ممکن است. اینجا نیز اهمیت تردد

و سهولت حرکت و توجه به نیاز برخی شهروندان مورد توجه قرار گرفته است حال آنکه در مدتی که برای ورود وسائط نقلیه پیاده راه بسته بود حتی حرکت برای کم توانان جسمی و حرکتی دشوار و حرکت ویلچر از گلوگاه‌های ورودی غیر ممکن شده بود!



فضای ایستا و پویا

نکته دیگر اینکه میدان شریعتی (تیرانداز) تبدیل به پارکینگ خودرو شده و دسترسی آن به پیاده‌راه مسدود گردید. در کنار فضایی پویا دیگر از فضایی ایستا به عنوان مکمل پیاده‌راه خبری نبود. حال آنکه با یک نگاه ساده به بافت تاریخی و بازار مشاهده می‌شود که در بازار - معبر اصلی و تجاری - به عنوان فضایی پویا، تکایای ناسار و پهنه به عنوانی فضایی ایستا قرار گرفته‌اند و مجموعه شهری را کامل کرده‌اند. تکایایی که به عنوان میدان‌های شهری با مقیاس آن‌روز در ماه‌هایی از سال با چادر پوشانده می‌شد و مورد استفاده مراسم مذهبی قرار می‌گرفت. هم اینک این تکایا مسقف

شده‌اند و چون میدانچه‌ای مسقف در میان بافت تاریخی حضوری زنده دارند. آنچه که طرفداران پیاده راه به دنبال آن بودند بدون میدان و میدانچه‌هایی از این دست ناتمام مانده بود.

میدان شریعتی و خیابان امام در یک قاب



در واقع رویدادهای شهری را می‌توان در این میدان‌ها دنبال نمود. پیاده راه بدون رویداد چگونه در اذهان عمومی ماندگار خواهد شد؟ میدان که محل تجمع است به پارکینگ و عبور خودرو بدل شده و معبر که محل عبور است به عابر اختصاص یافته است! میدان‌های بافت تاریخی (ناسار و پهنه) چون حوضچه آرامشند که جریان‌ها را در خود جای داده، آرام می‌سازند.

تکیه پهنه



درنگی و تاملی برای عابر فراهم می‌آورند. میدان‌هایی که محل مهمترین رویدادهای مذهبیند. البته جلوخان مسجد امام (روبروی میدان شریعتی) پیش از پیاده‌راه‌سازی به عابرین پیاده اختصاص یافته بود و از اینکه پارکینگ خودروها باشد رهایی یافته بود.

مبلمان شهری

ناگفته نماند که مبلمان شهری در پیاده‌راه نیز مورد انتقاد عابرین و کسبه قرار گرفت که حرکت را برای عابر پیاده دشوار نموده و برای عبور از میان نیمکت، باغچه، تیرچراغ برق و سطل زباله نیاز به حرکتی شبه مارپیچی است.



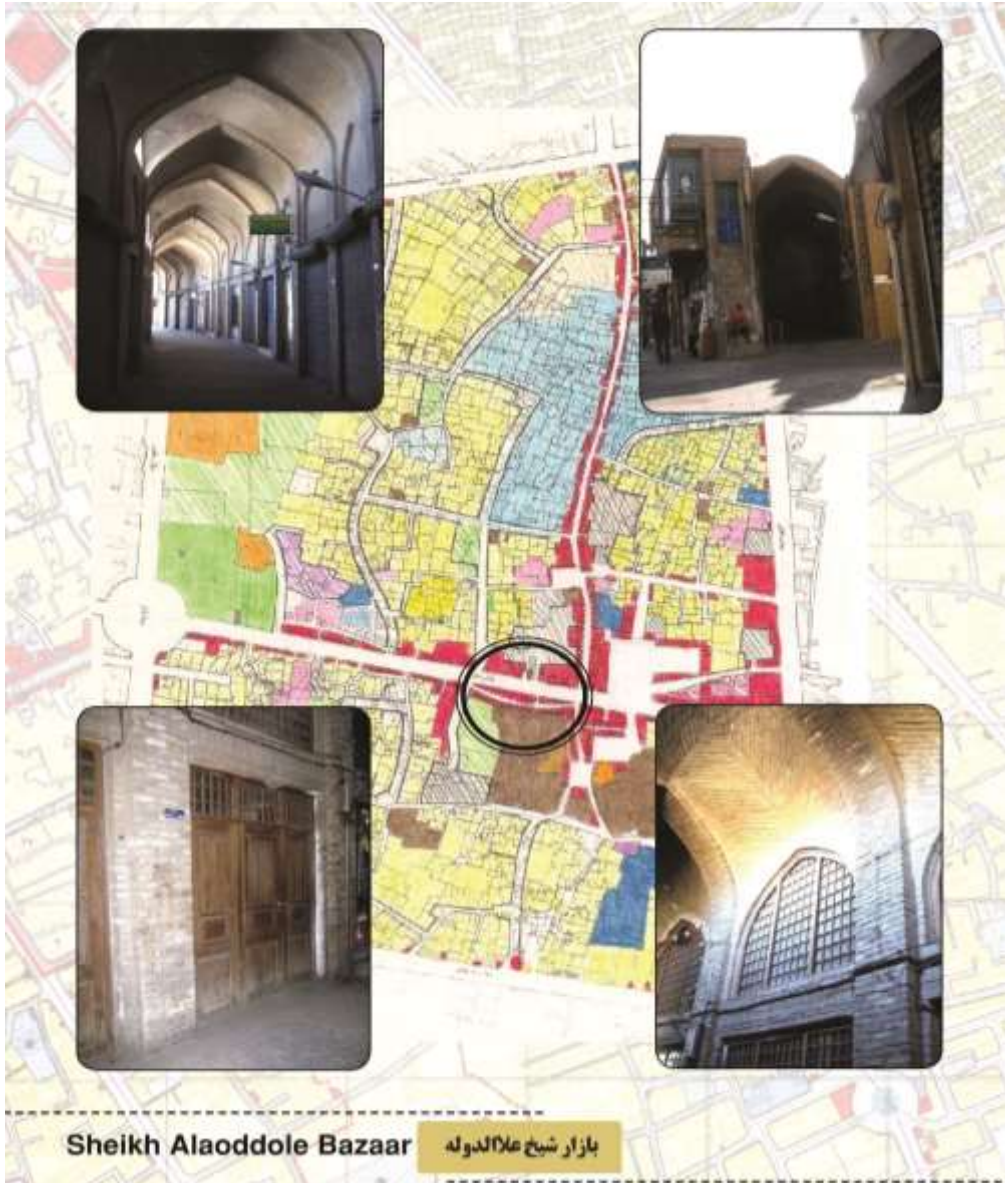
با توجه به پذیرش عبور خودروهای عمومی و امدادی عملاً تنها تغییر سهم سواره و پیاده تغییر یافت و فضای پیاده‌رو با چیدمان مبلمان منجر به سد معبر برای عابرین گردید (در صورت حذف کامل سواره و با وجود فضای میان معبر (قسمتی که دوباره به سواره اختصاص یافت) نحوه چینش مبلمان مشکلی ایجاد نمی‌نمود).

تیرهای چراغ برق نصب شده با ارتفاع بلند مناسب بافت تاریخی نبوده و حتی در سکانس‌هایی از مسیر بطور کاملاً مشهود مزاحمت بصری برای رویت میراث بافت تاریخی فراهم می‌نمایند.



اگرچه بناهای شاخص و ارزشمند بافت تاریخی با کمی فاصله از خیابان قرار دارند و می‌توان آنها را در جبهه پشتی خیابان محسوب نمود ولی منار ۳۱ متری مسجد جامع که یادگار دوره سلجوقیست با جلوه‌گری از دور دست قابل رویت است که تیرهای چراغ برق با قامت ناساز و بی‌اندام خود به تقابل با این اثر برخاسته‌اند. زمانی که از محور فرهنگی سخن به میان می‌آید لازم است با سکانس‌بندی مسیر مطابق با رویدادها و انتظارت از معبر فرهنگی مبلمان انتخاب شود که در این میان تفاوتی در کل مسیر دیده نشد. آنچه سوال برانگیز است هم محوری بازار شیخ علاالدوله با پیاده‌راه است. هرچند با احداث خیابان امام بازار شیخ علاالدوله بی‌رونق شد ولی به عنوان پیاده‌راهی در کنار معبر سواره توجیه‌پذیر بود ولی با پیاده‌راه، دو معبر یکی سرپوشیده و دیگری سر باز مخاطب را به فکر وامی‌دارد که چطور در کویر قُدم‌فضایی سرپوشیده در راستای آسایش اقلیم ایجاد کردند و چطور امروز سقف را

برداشتند. عابرینی که جداره و پوسته پیاده‌راه را می‌بینند و از فضای ماورای آن غافلند!



Sheikh Alaoddole Bazaar

بازار شیخ علاالدوله

فرسودگی در بافت تاریخی



پارکینگ

پارکینگ خودرو از مواردی است که باید به آن توجه داشت اگرچه دغدغه مردم و مسئولان بوده اما نکته این است که پارک خودرو در کجا جانمایی شود، داخل بافت تاریخی و یا خارج از آن؟ تامین زمین برای پارکینگ خودرو در مبادی ورودی و خروجی پیاده‌راه اگر منجر به تخریب بافت شود خسارت و آسیبی بیش از ورود خودرو به بافت خواهد داشت. زمین‌هایی با مساحت زیاد که در نتیجه تخریب ابنیه قدیمی ایجاد شده و منظر بافت را نامناسب می‌سازد وجود دارد که بطور شاخص به اراضی پهنه شرقی مسجد سلطانی و پیرامون امامزاده یحیی می‌توان اشاره داشت. هم اکنون پهنه شرقی مسجد سلطانی و اطراف امامزاده محل پارک خودرو است پهنه‌ای به نسبت بزرگ که حاصل تخریب بافت در سنوات گذشته بوده و در طرح‌هایی که در دست تصویب می‌باشد به عنوان پارکینگ نبوده و از شرایط موجود اثری نخواهد بود. مجموعه‌های طراحی شده به دلیل محدودیت‌های بافت در تامین پارکینگ صد در

صدی ناتوانند. لذا فشار مضاعف بر اراضی پیرامون و معابر کم عرض آن آمده و باید انتظار تخریب بیشتر ابنیه و یا بی‌رونقی و یا آشفستگی در حرکت و استفاده از بافت را شاهد باشیم. لذا گاهی مدافعان و مخالفان اجرای طرح پیاده‌راه تصور کامل و درستی از موضوع نداشته و طرح‌ها و برنامه‌های آتی و تغییراتی که ایجاد خواهد شد را نمی‌دانند لذا موافقت یا مخالفت مقرون به صحت نبوده و نظرسنجی‌ها گمراه کننده است. لزوم تدوین برنامه جامع برای بافت و التزام عملی بدان بیشتر نمود می‌یابد که موافقین و مخالفین با آنچه پیش خواهد آمد بیشتر آشنا شده و آگاهانه تصمیم گرفته و یا نظر بدهند. به عبارتی روشن پارکینگ‌های فعلی در آینده مطابق طرح‌های در دست تصویب به زیر ساخت و ساز خواهند رفت. از آنجاییکه هم پارکینگ‌ها حذف شده و هم ساخت و ساز آتی الزامی به تامین صد درصد پارکینگ‌ها ندارند فشاری مضاعف بر بافت و شبکه معابر پیرامونی تحمیل خواهد شد.

باید توجه داشت که بافت تاریخی تنها خیابان امام نبوده و پیرامون آن به مساحت حدود ۴۴ هکتار بافتی است که هر روز فرسوده‌تر می‌شود و اقدامات شتابزده، مقطعی و غیر جامع آن را ناتوان‌تر می‌سازد! به عبارتی سند جامع و منسجمی که همگان قائل به آن باشد وجود نداشته لذا یک روز بازگشایی و احداث معابر جدید در دستور کار قرار می‌گیرد و روز دیگر معبر اصلی آن به روی خودرو بسته شده و معابر پیشین ایجاد شده بن‌بست می‌شوند، مشکلات ترافیکی مضاعف می‌شود. اینگونه است که بافت کارکرد مطلوب خود را از دست می‌دهد و ساکنین آن هر روز شاهد تصمیمی جدید هستند. برخی به بدنه سازی و کفسازی پیاده‌راه دل‌خوش می‌دارند و از پشت این پوسته شکننده غافل می‌شوند. از اینکه چه بر سر املاک واقع در جبهه‌های پشتی می‌آید، بی‌توجهند. حال که مسیری پیاده در میان بافت تاریخی ایجاد شد، دسترسی سایر پلاک‌های داخل بافت چگونه می‌شود؟ از مشکلات این بافت ضعف شبکه معابر، دسترسی نامطلوب و نامناسب بودن ارتباطات حداقل نسبت به محلات جدید شهر

بوده که با پیاده‌راه‌سازی بدون توجه به موانع، تشدید می‌گردد. برای نمونه خیابان کهنه‌دژ (صبوران) که در سنوات قبل با حواشی بسیار و تغییر جزئیات اجرا شد با اجرای طرح پیاده‌راه بصورت بن بست درآمد و توقف خودروها در کناره پیاده‌راه ضمن آشفته‌گی بصری به لحاظ عملکردی نیز معبر مذکور را تضعیف نمود.

زمان اجرا

عامل زمان بسیار مهم بوده و در توجیه‌پذیری طرح‌ها نقش بسزایی دارد این مهم در اجرای طرح پیاده‌راه سمنان بسیار مهم بوده و از بررسی آن نکات ارزنده‌ای حاصل می‌شود. در زمان شیوع کرونا و تعطیلی برخی از صنوف و ممنوعیت‌های مربوطه اعم از کاهش مسافرت‌های بین شهری و برگزاری کلاس‌های دانشگاه بصورت مجازی و عدم حضور دانشجویان در شهر، با اجرای پیاده‌راه و کاهش تردد در خیابان امام مشکلات اقتصادی کسبه تشدید گردید. در زمانی که در بسیاری از کشورها سخن از اعطای یارانه و کمک‌های بلاعوض و وام‌های بازبایی اقتصاد مطرح بود در پیاده‌راه‌سازی رکود بیشتری بر بازار و کسبه تحمیل گردید که فریاد وام‌صیبتای بازاریان به آسمان رفت. اجرای پروژه بدون رضایت کسبه و با اعتراض آنان در واقع نمک بر زخمی بود که با تلاش برخی از فعالان اجتماعی در فضای مجازی و اتهام به کسبه مبنی بر خودخواهی و بی‌توجهی به شهر تشدید گردید. برخی کمپینی مبنی بر عدم خرید از کاسبانی که مخالف پیاده‌راه‌سازی هستند تشکیل دادند و بجای ترغیب و تشویق کاسبان، به تهدید آنها دست زدند. به جای همراهی و ایجاد همدلی بر طبل بی‌اعتنایی و لجاجت کوبیدند. به‌هرحال مشکلات معیشتی و اقتصادی مردم در سال ۱۴۰۰ بر کسی پوشیده نیست. بازاریان اصطلاحاً، کاسب شکسته‌پاست را مطرح می‌نمودند که تا بازاری بر سر کار خود حاضر نباشد انتفاعی نمی‌برد. آنانکه مدعی ایجاد پیاده‌راه به عنوان محور فرهنگی بودند خود متهم شدند که باور دارند که هدف وسیله را توجیه می‌نماید و فرهنگ باستانی و حکایت انوشیروان و ایوان مدائن را

فراموش کرده‌اند! در سرزمینی که پادشاه یکی از بزرگترین امپراطوری‌های باستان علی‌رغم پرداخت حق و حقوق مالکیت پیرزن، عدم رضایت او را بر نمی‌تابد و کجی و ناراستی در ایوان را بر ناراستی کردار اولی‌تر می‌داند چگونه می‌توان در روزگار کنونی صرفه و صلاح قریب به ۱۰۰ بازاری را نادیده گرفت؟ سوال این بود که اگر سمنان را شهر اخلاق نامیده‌اند آیا مرعوب نمودن عده‌ای از شهروندان اقدامی اخلاقی است؟ قواعد و اصول شهر اخلاق چیست و چه بخش‌هایی از مدیریت شهری را شامل می‌شود؟ انجام پروژه‌هایی این چنین را چگونه باید مدیریت کرد؟

اگرچه برخی همچنان به مزایای پیاده‌راه باور دارند و بازاریان را صاحب بازار و خیابان نمی‌دانند و اعتقاد دارند که اگر نظر سنجی شود طرفداران پیاده راه بیشترند و حق با اکثریت است (مرغشان یک‌پا دارد!). ولی باید پرسید مگر می‌توان با نظر اکثریت عده‌ای را از حق و حقوق قانونی محروم نمود؟ پاسخ این است که اول باید ثابت شود که حقی دارند و حقوقشان تضییع شده است؟ درست است به این هم پاسخ خواهیم داد ولی بپذیرید که اکثریت نمی‌توانند افرادی را از حقوق خود محروم نمایند. برای مثال اکثریت اهالی یک محله نمی‌توانند خواهان تخریب ساختمانی با مالکیت شخصی بدون طی مراحل قانونی و پرداخت حقوق آن باشند هرچند به جای آن دبستان بسازند! چگونه است که ساخت مسجد آدابی دارد و زمین مربوطه شرایطی؟ آیا غصبی نبودن مکان نمازگزار ما را متوجه اهمیت حقوق دیگران نمی‌نماید؟ این موضوع را تنها به محل نماز تقلیل می‌دهیم؟ هم‌نشینی بازار و مسجد و تکایا به ما یادآور می‌شود که شریعت در تمامی عرصه‌های زندگی حضور داشته و قابل تفکیک نیست.



سوال دیگر این بود آیا در شهر پیاده‌روهای مناسب داریم و سهم سواره و پیاده به درستی تخصیص یافته است؟ در تعریض خیابان سعدی سهمی به پیاده اضافه نشد و همگی در اختیار سواره قرار گرفت! بهتر نیست ابتدا پیاده‌روهای شهر مورد بازبینی و اصلاح قرار گیرد؟ آیا به اهمیت توجه به پیاده اعتقاد داریم یا تنها در یک معبر می‌خواهیم جبران مافات کنیم؟

با حذف چراغ راهنما در تقاطع‌ها و استفاده از دور برگردان به دلیل کاهش هزینه‌ها این سوال مطرح می‌شود عابر پیاده در چه جایگاهی قرار می‌گیرد؟ توقف خودروها در پشت چراغ راهنما امکان عبور امن عابر را فراهم می‌آورد. حال چه تعداد از تقاطع‌های شهر به چراغ راهنما مجهز هستند؟ خط کشی برای عبور پیاده چه میزان مورد توجه است؟ اینجا اهمیت عابر پیاده و شهر انسان‌محور فراموش می‌شود! آیا ایجاد پیاده‌راه صرفاً برای بیان آمار و اعلان ایجاد پیاده‌راه و تبلیغات مربوطه نیست؟ چه میزان به

ارتقای فرهنگ ترافیکی، نصب دوربین‌های کنترل ترافیک و جلوگیری از پارک خودرو در پیاده‌روها توجه شده است؟



نمونه‌های مشابه

در بررسی نمونه‌های اجرا شده باید شرایط فرهنگی و اجتماعی، اقلیمی، اقتصادی و سایر موارد را مورد توجه قرار داد. خیابان پانزده خرداد تهران نمونه‌ایست که مورد توجه طرفداران پیاده‌راه در شهرسمنان است.

- اما به مترو و وضعیت مطلوب‌تر حمل و نقل همگانی در تهران نسبت به سمنان سخنی به میان نمی‌آید.
- به محدودیت‌های ترافیکی و طرح زوج و فرد در راستای مدیریت ترافیک در محدوده‌هایی از شهر تهران غفلت می‌شود.
- به کثرت پیاده و عدم امکان تردد سواره توجه نمی‌شود. سرریز جمعیت از پیاده‌رو عملاً حرکت خودرو را ناممکن و یا دشوار می‌نمایند.

- به حوزه نفوذ تهران که به وسعت ایران است و اهمیت بازار تهران توجه نمی‌شود. تفاوت اقتصاد دو شهر نادیده گرفته می‌شود.

واقعیت این است که شهر سمنان خصوصا خیابان امام مشکل ترافیکی نداشته و حداکثر زمان تاخیر در پشت چراغ قرمز به یک دقیقه نمی‌رسد. شاید هفته پایانی سال وضعیت خیابان با توجه به کثرت پیاده تغییر نماید که می‌توان به راحتی در ساعاتی از روز به دلیل حجم زیاد مراجعه کننده (در هفته پایانی سال) تنها به پیاده اختصاص یافته و معبر به روی سواره بسته شود.

اتلاف منابع

با توجه به آمار و تصاویری که از خیابان امام در ساعات مختلفی از روز در زمان تبدیل به پیاده‌راه برداشت شده بود و بی‌رونقی مشهود آن که مورد تایید شاهدان عینی است این سوال در اذهان متبادر می‌شود که آیا این اتفاق نمودی از اتلاف منابع نیست؟ از همان آغاز این سوال مطرح بود که در نیمه شب و بطور واضح از ۱۱ شب تا ۶ صبح از معبر چه استفاده‌ای می‌شود؟ آیا نمی‌توان با زمان‌بندی حداکثر استفاده و بهره‌را از این امکانات بعمل آورد؟ در هر صورت معبر و راه دسترسی از مهمترین امکاناتی است که استفاده مناسب از آن به رونق بافت و محله می‌انجامد. در هر صورت کسبه انتظار دارند که در ساعاتی از روز امکان بارگیری و حمل بار توسط خودرو برای آنها میسر باشد. مشکلات ایجاد شده برای حمل بار و خرید منجر به آن شد که عبور وسائط نقلیه عمومی ممکن گردد و به عبارتی دیگر پیاده‌راه با پیش فرض منع ورود خودرو عملاً ملغی گردید. حکایت مارماهی شد که؛ منافقی چه کنی یار مار باش یا ماهی!

عبور تاکسی و خودروهای عمومی عملاً از پدید آمدن رویداد و انتظاراتی که از پیاده‌راه می‌رفت جلوگیری و تصوراتی که در ذهن برخی پدید آمده بود را باطل کرد. حتی نگرانی‌ها افزون گردید که عبور خودرو در پیاده‌راه امکان مخاطرات را ممکن است بیشتر نماید چرا که بر خلاف انتظار مراجعه کنندگان بوده و موجب غفلت پیاده

از حضور خودرو می‌شود. در هر صورت عبور چند خودرو با کمی بیشتر از آن توفیری ندارد. در ابتدا نیز به این سوال که برای حمل کالا و استفاده افراد سال خورده و ناتوان چه تمهیدی اندیشیده شده است پاسخ داده شده بود که استفاده از خودروهای برقی و یا کالسکه در معبر ممکن است. در هر صورت عبور وسائط نقلیه عمومی پیاده‌راه را از پیش فرض‌های اولیه خارج کرده بود و خودرو چه برقی، چه بنزینی و چه بادی توفیری در کل نداشته و تداخل حرکتی را ایجاد می‌نمود. خودروی برقی برای کاهش آلودگی نوید بخش است ولی در خیابان امام سمنان آلودگی هوا دلیل بسته شدن معبر به روی خودرو نبود! این سوال که پیاده‌راه قرار است چه مشکلی را حل نماید همچنان مسکوت ماند. عدم تحقق وعده‌های جذب گردشگر هم برخام بودن ادعا صحه گذارد چرا که گردشگر برای سنگفرش شدن یک خیابان رنج سفر بر خود همراه نمی‌کند. ظریفان می‌دانستند که اولویت با ساکنان است و نه گردشگران، چرا که شهری که برای ساکن خود مناسب نباشد بی‌شک نیاز گردشگر را هم مرتفع نخواهد کرد. هدف این است که گردشگر زندگی عادی شهروندان را تحت تاثیر قرار نداده و یا شهروندان را از زندگی خود دور نسازد، لذا بدیهی است که نباید بافت‌ها را تخریب و یا برای زمان‌های خاص که هجوم گردشگر بیشتر است بازگشایی کرد و هزینه آنرا به شهروند تحمیل نمود. گردشگر مشتاق ابنیه تاریخی می‌تواند مسافتی را پیاده طی کند تا به آثار مورد علاقه دست یابد لذا نباید بافت را تخریب نمود تا عبور خودرو را سهل نمود ولی اینکه مسیری را پیاده‌راه‌سازی کنند به امید اینکه هر جا پیاده‌راه شد گردشگر می‌آید چنان است که شیپور را از دهانه گشاد آن بنوازی! اینجاست که آنچه را مشاهده می‌کنند به درستی تحلیل ننموده و گمان می‌برند که شرط حضور و استقبال گردشگر، پیاده طی طریق نمودن است. شاید هم می‌دانند و به امید آنکه خامان را همراه کنند اینگونه نوید می‌دهند. ولی آنچه به عینه تجربه شد این بود که مردم را نمی‌توان با وعده فردایی نامشخص منتظر نگاه داشت! رندان به دنبال تاریخ

دقیقی بودند که بعد چه مدت صبوری شاهد مقصود حاصل خواهد آمد و مشکلات حل خواهد شد. لذا وعده‌های سرخرمن برای کسبه قابل پذیرش نبود و اعتراضات را تشدید نمود.

در این میان سخنانی مبنی بر اینکه مگر خیابان امام متعلق به کسبه است که ممانعت می‌کنند و از تحقق خواسته عمومی جلوگیری می‌نمایند مدام مطرح می‌شد! به‌راستی صاحبان محله و یا معبر ساکنان آن هستند؟ تفاوتی در نقش ساکن محله با آنکه بیرون از آن محل و در جای دیگری از شهر زندگی می‌کند وجود دارد؟ آیا می‌توان ادعان داشت آنانکه علاقمند و مشتاق پیاده راه هستند در محل سکونت خود نسبت به اجرای آن بکوشند؟ از محل سکونت تا محل کار با خودرو می‌روند و خرید را در مجتمع‌های تجاری می‌جویند و آنگاه در خیابان تجاری شهر به دنبال پیاده‌روی هستند؟ مگر ایران متعلق به تمامی ایرانیان نیست پس نظر مردم سایر شهرها با نظر ساکنین شهر برابر است؟ آیا محله‌های دیگر شهر می‌توانند برای محله‌ای تصمیم بگیرند؟ این اختیار تا چه میزان است؟ آیا مرکز اقتصادی شهر و بافت قدیمی به همه تعلق دارد؟

زمانی که بافت هر روز از سکنه خود خالی‌تر می‌شود و تنها بازار است که مانع فرسودگی نسبی بافت (فرسودگی کالبدی و نه عملکردی) به فرسودگی مطلق (فرسودگی کالبد و عملکرد) شده است آیا نظر کسبه و شاغلان آن با سایر افراد که در نقاط دیگر زندگی می‌کنند برابر است؟ بافت تاریخی سمنان دارای فرسودگی نسبی بوده و این فرسودگی ناشی از کالبد آن است و بازار همچنان رونق را در آن نگاه داشته ولی با تضعیف بازار، فرسودگی مطلق دور از انتظار نیست! اگر تا دیروز بافت با لودر تخریب می‌شد و به ارزش‌های آن واقف نبودند، آیا امروز توسط طرفدارانش رو به فرسودگی نرفته و به مهاجرات ساکنان (کسبه) آن منجر نخواهد گردید؟ تغییر مشاغل در نهایت قدرت اقتصادی بازار را نخواهد گرفت؟ از گوناگونی آن نخواهد کاست؟ اگر

گردشگر بیاید و بافت تاریخی رونق یابد آنگاه مغازه‌های صنایع دستی افزایش خواهد یافت و اغذیه‌فروشی‌ها (با تراژ کم و شرایط خاص خود) به ارائه خدمات به گردشگران خواهند پرداخت، این آرزوها چه میزان دست یافتنی است؟ اینگونه است که کسبه می‌گویند؛ آیا بیاید شهربانو آیا نیاید شهربانو!

در بافت‌های تاریخی مگر نه آن است که باید به توانمندسازی ساکنان آن همت گمارد و توسعه از درون و مشارکتی را محقق نمود؟ اقدامات صورت گرفته، ساکنان بافت (کسبه) را توانمند ساخته و یا توان آنان را باز می‌ستاند؟ کاهش ارزش و بهای اراضی داخل بافت به بی‌رونقی و عدم رغبت به سرمایه‌گذاری منجر نخواهد شد و خروج سرمایه را تشدید نخواهد کرد؟

هزینه مساجد موجود در بافت را چه کسانی می‌پردازند؟ مساجد زیبا و فاخر جامع و سلطانی با هزینه‌های سازمان میراث فرهنگی نگهداری می‌شوند؟ در قرون پیشین چگونه بر پا بوده‌اند؟ امروز که اکثریت ساکنان بافت از آن خارج شده و ساکنین فعلی از تمکن مالی برخوردار نیستند جز کسبه و کمک‌های آنها درآمدی برای مساجد متصور است؟ منکر اعتبارات سازمان میراث فرهنگی نیستیم ولی با کمبود منابع مالی و تعدد بناها اگر نه تمام نیاز بلکه بخش زیادی از هزینه نگهداری و مرمت مساجد و امامزاده توسط مردم و غالباً کسبه تامین می‌شود. حال با تضعیف بازار چه بر سر این بناها خواهد آمد؟

عدم قطعیت

بازگشایی و مسدود شدن‌های پی در پی بر اثر فشار گروه‌های مختلف نتیجه‌ای جز سردرگمی شهر و شهروند به دنبال نداشت. به علامت ورود ممنوع در ابتدای خیابان کسی وقعی نمی‌نهاد و هشدار سربازی که جریمه خواهید شد توجه راکبی را به خود جلب نمی‌نمود. در واقع جز بدآموزی و تشویق به بی‌توجهی به قانون نتیجه‌ای در بر نداشت و شهرکه موصوف به نام اخلاق بود دچار بحران هویت گردید. اعتقاد به کار

کارشناسی کاهش یافت و تخصص به فراموشی سپرده شد و حل مشکل از مجاری دیگر مورد توجه شهروندان قرار گرفت. در این بین اظهار نظر برخی از مسئولین و یا موثرین مورد نقد و واکاوی قرار گرفت. یکی از اعضای شورای شهر اذعان داشته بود با طرح پیاده‌راه به دنبال تغییر سبک زندگی مردم هستیم! ادعای تغییر نحوه زندگی مردم ادعای بزرگی است. اگرچه برخی شهروندان هم بر این باورند لذا لازم است به وظایف شهروندان توجه نماییم. پیش‌تر هم اشاره شد، باید پرسید: تسهیل زندگی شهروندان و پاسخ به نیازها و خواسته‌های مردم و تطابق با ضوابط قانونی و تخصصی بر عهده شهروندان است یا وظیفه اعمال و دیکته کردن خواسته‌های شهروندان بر مردم رسالت شهروندان می‌باشد؟ حال که عضو شورای شهر خود را در جایگاه مصلحی شهروندان می‌پندارد، ایجاد تنش و تقابل در شهر را چگونه توجیه می‌کند؟



مباحث بسیاری در فضای مجازی و همچنین میان مردم و کارشناسان موافق و مخالف در گرفت که در روشن شدن موضوع و تبیین مطلب و شناخت ضعفها و مشکلات موثر بود. افسوس که پیش از اجراء این مباحث بیشتر مطرح نشد تا منجر به گروه‌بندی و لجاجت نگردد و اثر بخش باشد. ابراز این موضوع که طرح محور فرهنگی، مقبول فرهیختگان و دوستداران شهر و مردمان با فرهنگ است منجر به عناد بیشتر مخالفان گردید.

پیش از اجراء با کسبه جلساتی برگزار شده بود و عده‌ای را همراه کرده بودند چون همگان واقف به اعتراض کسبه بودند و کاهش فروش و مشتری موضوعی نبود که به آن توجه نکنند. وعده‌های جذب گردشگر و رونق اقتصادی بیشتر، برخی را همراه کرده بود. هرچند در حین عملیات سنگفرش و جداره سازی و مشکلات تردد و اعتراض کسبه با نوید اینکه مسدود شدن معبر با نظر کسبه خواهد بود بازاریان را ساکت و حتی علاقمند به ادامه کار نموده بودند. بدنه‌سازی و سنگفرش خیابان امام منجر به نو نوار شدن معبر شده بود و اعتباری که هزینه می‌شد موجب دلگرمی کسبه گردید. کسبه‌ای که در ابتدا موافق پیاده‌راه بودند پس از اجراء مخالفت کردند چرا که پیش از آن تصاویر شهرهای غربی و میادین باستانی در آن سوی دریاها را نمایش داده و پرسیدند شما گردشگر نمی‌خواهید؟ به دنبال رونق اقتصادی نیستید؟ مگر بازار تهران چنین نشده است؟ از این روست که فرموده‌اند:

ز دست و دیده و دل هر دو فریاد که هرچه دیده بیند دل کند یاد

و به قول برخی از اهالی مشکلات شهرمان از آنجا شروع شد که برخی به سفر خارجه رفتند و هرچه دیدند لاجرم پسندیدند و به فکر اجرای آن در شهر افتادند. لذا نازک طبعان، پیاده‌راه را سوغات فرنگ نامیدند.

ناگفته نماند که کسبه موافق با پیاده‌راه بیشتر یا درون مجتمع‌های تجاری (پاساژ) و یا بازار سرپوشیده واحد تجاری داشتند و گمان می‌بردند که پیاده محور شدن خیابان

امام بر کسب آنان تاثیری ندارد! شاید هم باور داشتند؛ دیگی که برای من نمی‌جوشد... ولی با اجرای پیاده‌راه، بازار سرپوشیده و مجتمع‌های تجاری (پاساژها) در رکود بیشتری فرو رفتند.

ممنوعیت ورود وسائط نقلیه از همان ابتدا با مشکل همراه بود. عدم نصب دوربین‌های ثبت تخلفات و عدم استفاده از نگهبان ۲۴ ساعته در مبادی ورودی و خروجی مزید بر علت گردید. معابری که به پیاده راه متصل بودند، با موانع فیزیکی مسدود شدند. علاوه بر ایجاد مشکل برای کم‌توانان جسمی و حرکتی، در مواقع بحران نیز عملکرد و نقش معبر جای ایراد داشت و شهروندان را نگران می‌کرد که در زمان حوادث، عدم عبور خودروهای امدادی و ایجاد تاخیر در امداد رسانی را چه کسی پاسخگو خواهد بود و مسئولیت آن‌را چه کسی خواهد پذیرفت!

مخالفان بازگشایی هزینه انجام شده و لق شدن سنگفرش بر اثر عبور خودرو را عامل نگرانی دانستند ولی ضعف اجرا توجیهی بر تداوم پیاده‌راه نبود. حواشی ایجاد شده در این راستا نیز به جدال‌های پیرامون پیاده راه شدت بخشید.

عدم باور

همانطور که پیشتر هم بدان اشاره شد باور به اهمیت پیاده و لزوم ایجاد شهری با محوریت پیاده و یا احترام به پیاده باید در راس امور قرار گرفته و بر تارک اهداف مدیریت شهری خودنمایی کند. بپذیریم شهروند اعتقاد قلبی و باور به یک مقوله با لقلقه زبان شدن را تشخیص می‌دهد. مگر می‌شود به پیاده‌رو توجه نشود و حقوق پیاده در هیچ کجا رعایت نگردد و در یک محور تمام این ارادت به نمایش گذاشته شود؟ خیابان سعدی در شهر سمنان در سال‌های گذشته تعریض گردید ولی از این تعریض هیچ سهمی به پیاده اختصاص نیافت؟ سهم پیاده از معبر سعدی در گذشته و

امروز یکی است! همانطور که پیشین از همین اشاره شد تخصیص سهم بیشتر به پیاده می‌توان سرآغازی بر توجه به پیاده و کاهش سیطره خودرو باشد.



در ادامه تعریض محور مربوطه حد فاصل میدان امام و میدان راه آهن (خیابان باهنر) به دلیل وجود آب انبار توکلی و دو خانه قدیمی (مربوط به پهلوی اول) چگونگی تعریض بلا تکلیف مانده است! از ابلاغ طرح جامع در اواخر سال ۱۳۹۴ که بر مصوبه کمیسیون ماده پنج مبنی بر تعریض از سمت شرق صیحه گذارد، همچنان نحوه اقدام در محدوده آب انبار و دو خانه تاریخی مورد بحث است. گزینه های مختلفی بیان شده است. در هر صورت ۷ حالت بیشتر پیش رو نمانده است:

۱- حفظ وضع موجود

۲- تعریض بدون حفظ آب انبار و خانه های تاریخی

۳- جابجایی تعریض (تعریض از غرب)

۴- ایجاد میدان دور آب انبار

۵- انحراف به سمت غرب در محل وجود آب انبار(تعریض غیر مستقیم)

۶- استفاده از محور آتشفگاه به عنوان جایگزین و مکمل

۷- تخصیص تعریض به پیاده و قرارگیری قسمتی از آب انبار و قسمتی از خانه‌ها در پیاده رو

در اینجا به گزینه هفتم که با بحث ما مرتبط می‌شود می‌پردازیم و در خصوص گزینه‌های دیگر به ذکر این مطلب بسنده می‌کنیم که هر یک از گزینه‌ها بلحاظ اداره کل میراث فرهنگی و یا مدیریت شهری مردود شناخته شده است.

دلایلی چون لزوم حفظ موارث قدیمی و آب انبار ثبت شده و همچنین تعریض‌های صورت پذیرفته و ساخت و سازهای انجام شده و حقوق مکتسبه افراد موجب رد پیشنهاد و یا عدم توافق بر سر آن شده است.



ولی گزینه شماره ۷ که مبتنی بر توجه به پیاده است و نمونه‌هایی از آن در شهر و در بسیاری از شهرها مسبوق است برای مدیریت شهری جاذبه نداشته و تعریض معبر و اختصاص به پیاده

را هزینه‌ای غیر قابل توجیه می‌داند! حال این سوال پیش می‌آید مدیریت شهری با این نگاه و رویکرد چگونه مسدود نمودن خیابان امام بر روی خودرو را هزینه نمی‌داند؟

به نظر می‌رسد تعریض ایجاد شده فرصت مناسب و مغتنمی برای طراحان شهری است. از آنجایی که خیابان باهنر اتصال مناسبی با پارک ۸ شهرپور در جنوب خیابان باهنر به عنوان یکی از قدیمی‌ترین و پُر خاطره‌ترین پارک‌های شهر سمنان دارد، شرایط مطلوبی را برای پیاده ایجاد می‌نماید. این اقدام منجر به انسجام فضایی خوبی شده و فضای تفرجگاهی مناسبی را از مرکز شهر و بافت تاریخی به پارک‌های جنوبی شهر ایجاد می‌نماید و می‌تواند محور گردشگری را در شهر تعریف و در تقویت بافت تاریخی، موثر باشد. عدم توجه به قسمت‌های جنوبی شهر و بافت‌های تاریخی منجر به کاهش جایگاه اجتماعی این قسمت از شهر شده که می‌باید با ایجاد پروژه‌های موثر و تاثیر گذار رضایتمندی را به این بافت‌ها بازگرداند. طراحی مناسب این محور می‌تواند منجر به فراهم آوردن محیطی سرزنده و با نشاط شده و در ارتقای کیفی محیط موثر باشد.

فضای سبز ایجاد شده ورودی مناسبی را برای شهر سمنان فراهم می‌آورد. باید توجه داشت که میدان راه آهن بعنوان یک ورودی مناسب برای شهر سمنان است و بر خلاف سایر مبادی ورودی که با تعویض روغنی‌ها و سایر خدمات مشابه محصور شده‌اند، شرایط بهتری دارد.

بازارهای هفتگی

بازارهای هفتگی در بسیاری از شهرها و مناطق وجود داشته و بمنظور عرضه مستقیم کالا این الگوی در بسیاری از شهرها ایجاد شده است. مکانی برای حضور دستفروشه‌ها و وانت‌بارهایی که به عرضه محصولات می‌پردازند. علیرغم وجود نقاطی در شهر ولی

در سمنان مکان‌هایی که به این منظور تشکیل گردید عموماً توفیقی نیافت و دیری نپایید که تعطیل شده و یا به مکانی دیگر منتقل شد. در اینجا به این نکته که به بحث ما تا حدودی مرتبط است اشاره می‌کنیم که سمنان با سابقه شهرنشینی طولانی که مسجد جامع - در قرون اولیه اسلامی بنا نهاده شده - بر آن گواهی می‌دهد دارای بازاری با بیش از ۶۰۰ سال (بازار شیخ علاالدوله) قدمت بوده لذا در شهری که بمنظور رفاه فروشنده و خریدار مکانی مسقف بنا نهاده تا شرایط اقلیمی را تعدیل نماید بدیهی است که بازارهایی اینگونه مورد پسند و پذیرش مردم نبوده و از آنجاییکه در بازار محصولات طرفه‌تر ارائه می‌شود، عرضه محصولات به شیوه‌ای که در مناطق و سکونتگاه‌های خاص وجود دارد توفیق نیابد. برای توضیح بیشتر باید به بازار در شهرهای ایرانی - اسلامی اشاره کرد. حضور تجار و کسبه با صنوف مشابه در نزدیکی هم امکان انتخاب و مقایسه کالاها را فراهم نموده و کاسب به نوعی کنترل کیفی محصولات خریداری شده را به عهده داشته و با مکان ثابتی که در بازار داشته پاسخگوی آنچه فروخته نیز بوده است.

همچنین بازار تنها محل فروش نبوده است بلکه با کارگاه‌های کوچک مکانی برای تولید و تعمیر بوده و با تیم و تیمچه و الحاقاتی که داشته برای باراندازی و انبار کالا شرایط مناسب‌تری را فراهم می‌آورده است.

امروز هم بجای بازارهای هفتگی که به دستفروشی پرداخته می‌شود و کمتر از عرضه مستقیم کالا از سوی روستائیان در آن خبری هست (البته این موضوع در شهر سمنان بلحاظ شرایط خاص جغرافیایی و قلت روستاهای پیرامون بیشتر مشهود است) به نظر می‌رسد بهتر است با توجه به غلبه بافت فرهنگی شهر توجه به صنایع دستی و عرضه اینگونه محصولات و ایجاد شرایط فروش سهل‌تر مکان‌هایی مطلوب‌تر با چشم‌انداز فرهنگی فراهم آورد که نمونه‌هایی از آن را می‌توان در سایر کشورها مشاهده نمود.



باید توجه داشت در گذشته روستایی اعم از کشاورز و دامدار یا هر تولید کننده‌ای در یک روز از هفته در مکانی تجمع کرده تا ضمن فروش محصولات خود مکانی برای تفریح، دید و بازدید و آشنایی با دیگر تولیدکنندگان فراهم نماید. به عبارتی هم فال بود و هم تماشا، هم تفریح بود و هم خرید و هم عرضه محصولات. به سخنی دیگر یک تیر و چند نشان بود. اگرچه امروز هم بسیاری بر این باورند که باید برای دستفروشان هم مکان‌های مناسب ارائه محصول فراهم آورد و این خرده کسبه را حمایت نمود ولی باید میان بازارهای هفتگی قدیم و کارکردهای آن با مکانهای دستفروشی امروز تفاوت قائل شد.



نتیجه

با اعتراضات کسبه در نهایت با تغییر سهم پیاده و سواره (عریض شدن پیاده‌رو) بازگشایی خیابان امام صورت پذیرفت. آنچه حاصل این کیش و قوس بود اجرای سنگفرش در کف خیابان بجای آسفالت و جداره‌سازی خیابان امام بود. سوالی که شهروندان مطرح می‌نمودند این بود که با توجه به مشکلات، نارسایی‌ها و کمبودها چگونه مدیریت شهری چشم بر آنها بسته و بی‌توجه به نگرانی‌ها خواست خود را اجرا نموده‌است؟ مگر خلبان با آگاهی از نقص و نارسایی به پرواز در آمده و جان مسافران را به خطر می‌اندازد؟ درست است شاید انتقاد شود که در مثال تناسبی وجود نداشته و این پرسش موجب خطای شناختی می‌شود ولی اگر اهمیت موضوع را تا این میزان بدانیم در تصمیم‌گیری بیشتر دقت می‌نماییم. لذا شایسته است از گذشته پند گرفت. تجربه‌ای که بطور خلاصه می‌توان به موارد ذیل اشاره و آنرا مورد مذاقه قرار داد:

- توجه به طرح‌های بالادستی و لزوم طی مراحل قانونی و اخذ مصوبات لازم.
- لزوم مطالعات جامع و انجام کار کارشناسی.
- توجه به فرهنگ و لزوم ایجاد همدلی و پذیرش عمومی.
- توجه به اقلیم، تاریخ و آموزه‌های معماری و سنت‌ها.
- توجه به ظرف زمان و مکان در اجرای پروژه‌ها.
- توجه به خواسته‌های ذینفعان پروژه و تلاش برای رفع مشکلات و موانع و پرهیز از مسکوت گزاردن کاستی‌ها.
- اجرای آزمایشی طرح و شناخت مشکلات و موانع

پیوست شماره یک

شهر سمنان

بمنظور شناخت کلی از شهر سمنان با استناد از طرح جامع (مهندسیین مشاور پارت ۱۳۷۴) و طرح جامع (مهندسیین مشاور آرمانشهر ۱۳۹۴) مواردی مختصر ارائه می‌شود:

با توجه به وجود بازار به عنوان هسته اولیه شهر سمنان و موقعیت بی‌رقیب شهر به عنوان مرکز یک ناحیه جغرافیایی نظریه اقتصادی پیدایش شهر در سمنان بیشتر از نظریه های دیگر قابل استناد است. موقعیت بی‌رقیب این شهر در بین مسیر ری به مشهد و گرگان باعث توسعه این شهر در دوره‌های مختلف شده‌است. منطقه سمنان در تاریخ پُر فراز و نشیب به اسامی مختلفی نامیده شده و مورخان بعد از اسلام عموماً این منطقه را کومش و قومس ذکر کرده‌اند.

پیش از اسلام

شواهد بسیاری حاکی از این است که در موضع فعلی شهر سمنان قبل از اسلام کانون زیستی وجود داشته است. دو قلعه نارین و چرمینه که یکی در شرق و دیگری در غرب شهر سمنان و محله کهن دژ تداعی کننده کهن دژ بعنوان یکی از عناصر اصلی شهر ایرانی قبل از اسلام و ذکر نام دو محله قدیمی ناسار و اسفنجان در افسانه‌های باستانی دلالت بر قدمت شهر سمنان دارد ضمن آنکه به زمین‌هایی موسوم به آتشکده در جنوب شهر سمنان نیز می‌توان اشاره داشت.

وجود دست کم نه (۹) قلعه در محدوده فعلی شهر سمنان مُسجل است و در فواصل نزدیک با محدوده شهر سمنان قلعه‌های دیگری وجود دارد. این همه قلعه در محدوده‌ای بسیار کوچک با وجود ناکافی بودن اطلاعات بیانگر نکاتی روشن است:

۱- بیشتر این قلاع از نظر اندازه کوچکند

۲- بیشتر این قلاع حکومتی نبوده‌اند

۳- بیشتر این قلاع در ارتباط با جاده باستانی ابریشم وجود آمده‌اند

۴- وجود این همه قلعه کوچک، مستقل و نزدیک بهم نشانگر ضعف حکومت مرکزی در منطقه می‌باشد.

۵- اهمیت معیشتی این قلاع مطمئناً کشاورزی نبوده‌است

۶- اهمیت معیشتی این قلاع احتمالاً تجاری بوده‌است

۷- وجود این همه قلعه لزوم شهری فراگیر با باروهای دفاعی را منتفی می‌کند

به نظر می‌رسد تعدد و نزدیکی قلاع بیانگر جدایی‌گزینی و حضور اقوام مختلف در کنار هم باشد همانطور که در خصوص احداث شهر سمنان روایتی مبنی بر کوچاندن مردم از سه منطقه ایران به این منطقه نقل می‌گردد اما آنچه که مسلم است شهر سمنان در مسیر راه ابریشم و حرکت بسیاری از قبایل و جریانات تاریخی بوده است و اقوام مختلف در این خطه سکنی گزیده‌اند. هم‌اکنون نیز منطقه سمنان به جزیره لهجه و گویش‌ها معروف است به گونه‌ای که این تکرر لهجه و گویش در یک منطقه کوچک بی‌نظیر بوده و نمایانگر تاریخ پرفراز و نشیب، پُربار و طولانی این منطقه است. هم‌اکنون شهر سرخه به فاصله ۲۰ کیلومتری در غرب سمنان گویش مختص خود، مهدیشهر به فاصله هجده کیلومتری شمال سمنان گویشی متفاوت و شه‌میرزاد به فاصله شش کیلومتری شمال مهدیشهر گویشی جداگانه را دارا می‌باشد تمامی روستای اطراف دارای لهجه‌ای متفاوت با شهر یا روستای کنار خود هستند حتی در شهر سمنان نیز محلات مختلف دارای لهجه‌ای متفاوت می‌باشند. تعدد مراکز فرهنگی و مذهبی که هم‌اکنون نیز در بافت قدیم وجود دارد همانند تکایا نیز به نوع جریان زندگی در این شهر و سابقه تاریخی آن دلالت دارد.

تکیه‌های سمنان ویژگی‌های منحصر‌فردی دارند که شاید بتوان مهمترین آنها را کوچکی اندازه، کثرت و نزدیکی فاصله دانست بطور مثال در گذر قدیمی کهنه دژ پنج تکیه با این

ویژگیها وجود دارد مسلما نوع روابط اجتماعی مردم سمنان منجر به این تفاوت در شکل گیری تکایا در سمنان در مقایسه با سایر شهرهای ایران داشته باشد.

پس از اسلام تا عهد صفوی

اطلاعاتی که از سمنان بعنوان یک مرکز شهری بعد از طلوع اسلام تا عصر حاضر در دست است عمدتا متکی بر سفرنامه‌ها و گزارشات جغرافیدانان اسلامی و مستشرقین می‌باشد. هرچند این خطه نتوانسته مستقلا نقش قابل ملاحظه‌ای در تحولات ایران داشته باشد با این حال جنبش‌های مردمی و نهضت‌های مذهبی مثل سربداران و اسماعیلیه در این خطه و اطرافش نشو و نما پیدا کرد که هر دو موجد حرکات اجتماعی عظیمی گردید و بر تحولات عمومی سال‌های بعد نیز تاثیرات مهمی بر جای گذاشت.

دوران مغول بویژه تیموری عصر شکوفایی شهر سمنان محسوب می‌شود شهر فاقد برج و بارو بوده و چهره باغ‌شهر را داشته است.

بعد از حمله وحشیانه مغول این مردمان تحت تاثیر فرهنگ غنی ایران زمین قرار گرفته و اقداماتی را در جهت کمرنگ کردن ویرانی‌های پیشین خود انجام دادند، سمنان نیز از جمله شهرهایی بود که مورد توجه حکمرانان در این دوران درآمد و سمنان دارالوزرا یا مرکز ستاد فکری حکومت‌های ایلخانان مغول و تیموریان نامیده شده است.

باید توجه داشت شهر سمنان پس از حمله مغول و تیموری به مرور از اهمیت آن کاسته شده است چراکه بنای اولیه مسجد جامع در زمان خلافت علی‌ابن‌ابیطالب گذارده شده و سمنان تا عهد مغول دارای مسجد جامع بوده و در دوره اسلامی وجه تمایز شهر از روستا مسجد جامع می‌باشد، ضمن آنکه مساجد جامع زاوقان یقینا به زمان تسلط اعراب باز می‌گردد چرا که اعراب در مناطق تصرف شده در ابتدای ورود در حاشیه شهرها استقرار یافته و به احداث مساجد می‌پرداخته و از ورود به داخل شهرها حداقل به لحظ مسائل امنیتی خودداری می‌ورزیده‌اند

گرچه مطالعات جامعی در خصوص مسجد زاوقان صورت نپذیرفته ولی شواهد امر دلالت بر ساخت آن در قرون اولیه اسلام دارد. ساخت مسجد جامع و منار آن به عهد سلجوقی یعنی پیش از حمله مغول بازمی‌گردد و واضح است که چنین مساجدی را در شهرهای دارای رونق مناسب احداث می‌نموده‌اند. مبارزات پیرنجم الدین که هم اکنون نیز مقبره آن در شهر سمنان می‌باشد بر علیه مغولان و همچنین تحت نفوذ حکومت سربداران بودن این منطقه و همچنین بیشترین آسیب‌های وارده به شهرهای شمالی و مرکزی ایران بلحاظ قرارگیری در مسیر هجوم مغولان، بیانگر این است که بی‌رونقی شهر سمنان در این عهد شروع و در عهد صفوی شاید به همین دلیل التفاتی بدان نشده است. البته نباید از تاثیرات بسیار مهم شیخ علاءالدوله سمنانی وزیر دربار مغولان بر شهر سمنان نیز غافل بود بازار شیخ علاءالدوله و موقوفات مربوطه و همچنین تقسیم آب شهر سمنان از اقدامات ماندگار این شخصیت ممتاز است و همین اقدامات این اندیشه را در اذهان متبادر نموده که دوران مغول اوج شکوفایی شهر سمنان بوده حال آنکه ناصر خسرو در سفرنامه خود در عهد غزنوی (پیش از حمله مغول) از شهر سمنان نام می‌برد و از آنجاییکه در تاریخ این سرزمین شهر دارای بار فرهنگی، سیاسی و اقتصادی بوده به نظر می‌رسد در ادوار مختلف و بنا به شرایط خاص جغرافیایی و فواصل نقاط سکونتگاهی در این منطقه شهر سمنان به ایفای نقش حداقل در سطح منطقه‌ای پرداخته است.

دوره صفوی

بطور کلی عصر صفوی دوران رکود شهر سمنان بحساب می‌آید و مداخله کالبدی در بافت شهر و خلق فضاهای شهری در این دوره بسیار ناچیز است تاثیر دوران صفویه در ساختار شهر سمنان به مرزبندی مشخص محلات باز می‌گردد هر یک از این محلات یک واحد اصلی روابط اجتماعی با مرز کاملاً مشخص از سایر محلات متمایز شده است و در ساخت آنها بر خلاف شهرهای ایران با اختلاف قومی، نژادی، مذهبی و صاحبان پیشه‌های مختلف روبرو نیستیم. به نظر می‌رسد نظر مشاور مجرم فخر توسعه با شواهدی که قبلاً ذکر گردید منافات داشته باشد.

هرچند محلات مختلف شهر بلحاظ قومی، نژادی و مذهبی هم اکنون تفاوت ندارند ولی روایت کوچانده شدن سه قوم ایرانی به سمنان در بدو پیدایش و وجود قلعه‌های متعدد و نزدیک بهم، وجود تکایای متعدد، تفاوت لهجه‌ها و عرق و تعصبات موجود میان محله‌های مختلف و میل به ازدواج در داخل محلات در گذشته بیانگر نوعی اختلاف و تفاوت میان محله‌های مختلف باشد که سالیان دراز همزیستی در کنار هم، آنان را همسان‌تر از پیش نموده است. اگرچه سابقه تشیع در سمنان به زمان علویان باز می‌گردد ولی فراگیری دیر هنگام تشیع در سمنان از نقطه نظر سلاطین صفوی شاید یکی از دلایل بی‌اعتنایی در عصر صفوی به این خطه می‌باشد.

دوره نادری

در دوره نادرشاه پیرامون شهر حصار کشیده می‌شود که محلات شهر را در بر می‌گرفت این حصار مجموعاً ۶۶ برج و چهار دروازه به نام‌های دروازه خراسان، چوبمسجد، عراق و ناسار داشته است حصار نادرشاهی حدود توسعه شهر را تا ۱۵۰ سال قبل نشان می‌دهد. بافت قدیم شهر سمنان که عمدتاً به محدوده درون حصار نادر گفته می‌شود نمونه و الگوی کاملی از شهرهای ایرانی - اسلامی است این بافت با اینکه چندین دوره تاریخی را پشت سر گذاشته اما ساختار اصلی آن تا به امروز باقی مانده و قابل تشخیص است.

دوران قاجار

در دوره قاجار نیز با احداث ارگ حکومتی در شمال حصار نادری، رشد و توسعه شهر و امتداد یافتن بازار به سمت شمال ممکن می‌گردد احداث مسجد امام نیز از مهمترین اقدامات این دوره است.

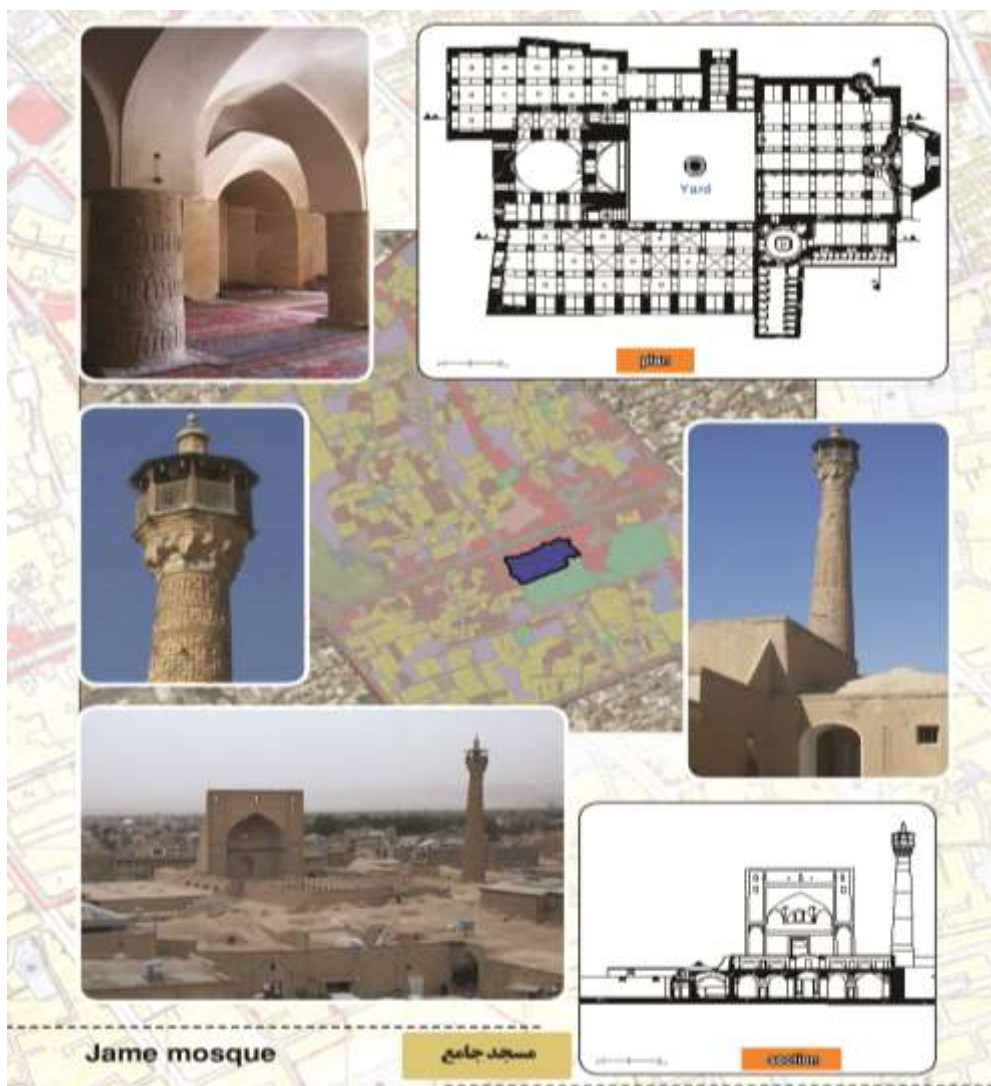
دوره پهلوی و انقلاب اسلامی

در دوره رضاخان نیز شهر سمنان همانند بسیاری از شهرهای مهم ایران دست‌خوش تجدیدگرایی شد که البته این تجدیدگرایی در لبه خیابان‌های جدید الحداث باقی مانده و تا دوره اصلاحات اراضی به عمق بافت‌های شهری نفوذ نمی‌کند.

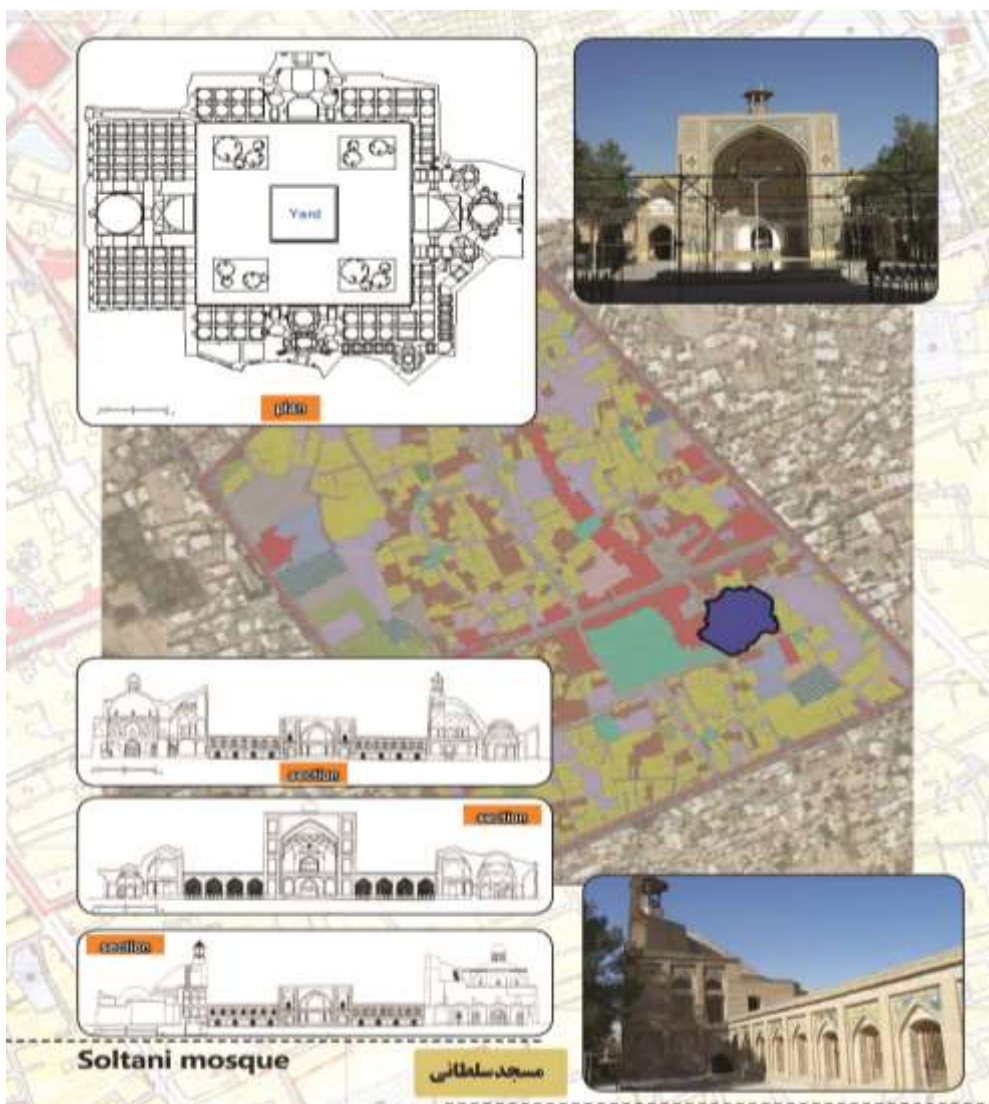
در اولین طرح جامع شهر سمنان که در سال ۱۳۵۶ تصویب گردید بر افزایش نقش مرکزی بافت تاریخی به لحاظ عملکردی و کالبدی اذعان و بر توسعه شهر با حفظ بافت تاریخی در جهت شمال و جنوب تاکید کرده است اما ساخت و سازهای بی‌رویه در ابتدای دهه شصت و بعد آن موجب گسستگی بافت قدیم و بافت جدید شهر گردید و عملاً شهر سمنان به دو نیمه جنوبی و شمالی تقسیم گردید که هریک بلحاظ فرم و فعالیت از یکدیگر متمایز بودند. اراضی وسیعی در شمال و حتی خارج از محدوده شهر زیر ساخت و ساز قرار گرفت که موجب گسیختگی و ایجاد فاصله میان بخش جدید و قدیم شهر گردید از این پس هرچند در طرح‌های بعدی لزوم توجه به بافت قدیم و مرکزی مطرح بود ولی با جریان‌های اجتماعی و اقتصادی همراه نبود و بخش قدیم اقبالی در مقابل بخش نوساز نیافت. باید توجه داشت که وجود مزارع و زمینهای کشاورزی در جنوب، شرق و غرب سمنان تنها امکان توسعه از سمت شمال را ممکن می‌ساخته است. ضمن آنکه اراضی شمال شهر فاقد مالک شخصی و به عبارتی بدون معارض بوده است. مهندسین مشاور نیز عمدتاً به تاکید بر اهمیت بافت، لزوم انسجام میان بافت قدیم و جدید پرداخته و بطور کلی برای حفظ و رونق بافت عموماً سیاست‌های بازدارنده مورد توجه قرار گرفته که با توجه به جریان تاریخ و حرکت جوامع خصوصاً در نیم قرن حاضر در مملکت ایران که توأم با رشد فزاینده جمعیت، مهاجرت و شهرنشینی، ورود اتومبیل و تاثیرات بسیار زیاد فرهنگ و زندگی غربی می‌باشد این گونه سیاست‌ها تنها حرکت در خلاف جریان بوده و تاثیری در جلوگیری از اتفاقات رخ داده در بافت جدید و قدیم نداشته است.

بناهای تاریخی

مسجد جامع؛ مسجد جامع را می‌توان در زمره کهن‌ترین و قدیمی‌ترین آثار اسلامی شهر سمنان به شمار آورد که با توجه به تحقیقات حفاری سال ۱۳۴۵ احتمالاً بر روی خرابه‌های ساسانی در قرن اول هجری بناگردیده است.



مسجد امام؛ این مسجد یکی از مساجد چهار ایوانی دوره قاجار و نمونه‌ای کامل از لحاظ معماری آن دوران می‌باشد. عناصر تشکیل دهنده مسجد را ایوانهای متعدد، شبستانهای وسیع، حجره‌ها و کاشی‌کاری‌های زیبا و هفت رنگ تشکیل می‌دهند. ارتفاع ایوان غربی این مسجد ۱۹٫۵ متر بوده و از سایر ایوان‌ها بلندتر می‌باشد.



بازار شیخ علاء الدوله؛ این بازار یکی از کهن‌ترین بازارهای استان سمنان بوده که منطبق بر مسیر قدیم جاده ابریشم از شرق به غرب احداث گردیده است بنای این بازار توسط شیخ علاءالدوله از عارفان قرن هفتم و هشتم هجری ساخته شده است.

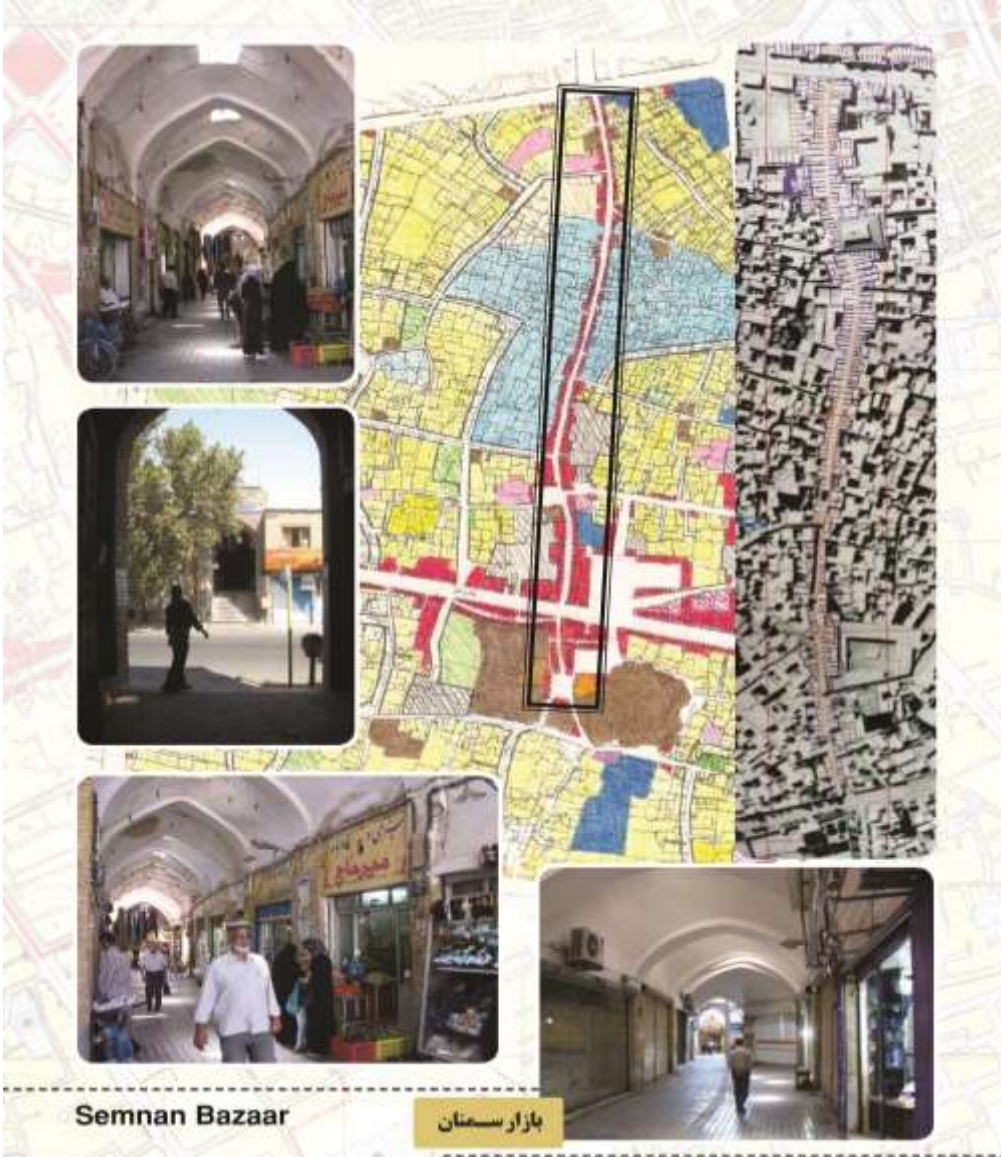
بازار سمنان؛ این بازار که از بناهای دوره قاجار می‌باشد طول آن تقریباً هزار متر بوده که با احداث خیابان امام در عهد پهلوی به دو قسمت تقسیم شده است این بازار از شمال به خیابان شهدا شروع و تا خیابان امام ادامه دارد و در قسمت جنوبی از خیابان امام تا تکیه پهنه ادامه پیدا می‌کند قابل ذکر است که برخی این بازار را به عهد صفوی منسوب می‌دارند.

دروازه ارگ؛ ارگ دولتی سمنان مجموعه ای بزرگ از ابنیه و اماکن مورد نیاز شهر بوده است که در زمان قاجار بنا گردیده است تنها از مجموعه فوق الذکر دروازه باقی مانده است. ارگ دولتی که شامل تلگرافخانه، حسینیه، حمام و آب انبار بوده در هنگام احداث معابر در عهد پهلوی از بین رفته است و دروازه شمالی در داخل میدان قرار گرفته است.

موزه گرمابه پهنه سمنان؛ گرمابه پهنه یکی از ابنیه تاریخی سمنان است که نزدیک به ششصد سال از تاریخ بنای اولیه آن می‌گذرد حمام پهنه در تاریخ ۱۹۷۴ میلادی بعد از یک سری مرمت و بازسازی تبدیل به موزه باستان‌شناسی و مردم‌شناسی گردید. از مهمترین گنجینه‌های موزه اسکلت چهارهزار ساله بدست آمده از تپه حصار دامغان است که کاملاً دست نخورده می‌باشد و همچنین سفالینه‌هایی مربوط به هزاره اول پیش از میلاد در موزه موجود می‌باشد.

امامزاده یحیی؛ این بقعه دارای گنبد عظیم و ایوان کاشیکاری شده و حرم و صحن می‌باشد ارتفاع ایوان ۵٫۱۲ متر و بنای گنبد مربوط به ششصد سال قبل بوده که مرمت و کاشی‌کاری شده است.

سایر ابنیه تاریخی؛ از دیگر بناهای تاریخی شهر سمنان می توان از خانه کلانتر، خانه ناظمیان، خانه تدین ، امامزاده علی ابن جعفر، مسجد جامع زاوقان، امامزاده اشرف و امامزاده علوی، برج چهل دختران و بقعه پیرنجم الدین را نام برد.



Semnan Bazaar

بازار سمنان

پیوست شماره دو

خواهرخواندگی شهرهای ایران

ایران با تاریخ کهن و گستره‌ی وسیع در جغرافیای جهان، اقوام متعددی را با ریشه‌ی فرهنگی مشترک در خود جای داده است. نمودی از وحدت در کثرت، مردمانی که یکی هستند و چون طیف نور، رنگارنگ بر پهنه گیتی می‌درخشند. در این سرزمین رنگارنگ، زبان‌ها و گویش‌های متعدد، مذاهب و ادیان مختلف و آداب و رسوم متفاوتی وجود دارد که علیرغم وحدت و همزیستی مسالمت‌آمیز و قرن‌ها زندگی در کنار هم، همچنان نیازمند تقویت این مودت و دوستی می‌باشند.

از آنجاییکه امروز شهرها بیشترین جمعیت جهان را در خود جای داده‌اند و شهر نمود عینی تمدن و فرهنگ کشورهاست و حوزه عملکرد شهرها هم اینک در بسیاری از کشورها از حکومت‌ها فراتر رفته است، لذا همبستگی میان شهرها همدلی میان کشورها و دولت‌ها را هم به دنبال دارد تا در راستای بدست آوردن منافع مشترک بکوشند. در این میان ایجاد همدلی و همبستگی میان شهرهای کشور به وحدت بیشتر در سطح ملی می‌انجامد.

بمنظور تقویت همبستگی و وحدت ملی شایسته است موضوع خواهرخواندگی شهرها در درون کشور بصورت جدی دنبال شود. برخی از شهرهای کشور با شهرهای سایر نقاط جهان عهد و پیمان بسته‌اند که در جای خود پسندیده است ولی از آنجاییکه؛ چراغی که به خانه رواست بر مسجد حرام است، بهتر است این تبادل اطلاعات، مراودات فرهنگی و اقتصادی و حمایت و همراهی در درون خود کشور صورت پذیرد. باشد که بیشتر حال خویش دریابیم و با هم زیستن را شادمانه شادباش گوئیم.

سابقه خواهرخواندگی

خواهرخواندگی شهرها اولین بار بعد از جنگ جهانی اول بین یک شهر در انگلستان و شهری در فرانسه منعقد شد و تا سال ۱۹۸۶ ادامه داشت. هدف پیوند و اتحاد میان شهروندان دو شهریست که منافع مشترک دارند. این موضوعات عموماً فرهنگی، اقتصادی و بازرگانی و هم ورزشی هستند. البته پیش از آن در ایران و میان بسیاری از شهرهای باستانی روابط تجاری برقرار بوده است و گاه مردی بزرگ و عارفی کامل و یا شاعری شوریده، پل ارتباطی میان فرهنگ‌ها و شهرها را برقرار می‌نمود و گاه چنان در آسمان علم و ادب می‌درخشید که هر شهر می‌کوشید به خود منسوبش دارد. مولانا از بلخ آمد و در قونیه آرمید؛ هم بلخی شد و هم رومی؛ یا خواجهی کرمانی که مدفن او در شیراز است.

به کنار از مشاهیری که برای وصل کردن آمده بودند و تجاری که راه‌ها را در می‌نوردیدند و هنرها، محصولات و دست رنج انسانها را به اشتراک می‌گذارند هم اکنون نیز در ایران؛ شهر تهران، اصفهان، شیراز، قزوین، تبریز و... با بسیاری از شهرهای جهان پیمان بسته‌اند. این مودت چه میزان تحقق یافته و عملیاتی شده است خود جای بحث دارد که از حوصله این مجمل خارج است.

تبیین موضوع

در حال حاضر ۳۱ استان داریم که باستثنای تهران در واقع هر دو شهر می‌توانند خواهرخوانده هم باشند. از آنجا که تهران شهری ملی است بهتر است تنها با یک شهر خواهرخوانده نباشد، البته از آنجاییکه تهران به تمام ایران تعلق داشته و نمود زندگی تمامی اقوام ایرانی در آن است می‌تواند خواهرخوانده ۳۰ شهر مرکز استان باشد. بهتر است در مرحله اول مراکز استان‌ها به عنوان نماد اتحاد و وحدت هر استان با یکدیگر این عهد را برقرار نمایند. بر اساس آمار تعداد شهرهای کشور در سال ۱۳۹۵ حدود ۱۲۴۵ شهر می‌باشد. به عبارتی بیش از هزار شهر در سطح کشور داریم؛

که با این کار موجبات ایجاد وحدت و همدلی بیشتر و ایجاد روابط فرهنگی و اقتصادی و همکاری‌های بیشتر را فراهم خواهیم آورد. بدیهی است در مرحله دوم برای تمام شهرهای کشور این مهم می‌تواند برقرار شود. تمام شهرداری‌ها به نمایندگی از شهرها و با تایید مراحل که در ذیل به آن خواهیم پرداخت می‌باید حداقل با یک شهر در کشور پیوند خواهرخواندگی برقرار نمایند.

الزام اولیه

در این پیوند اولیه هر شهر تنها می‌تواند با یک شهر عهد خواهرخواندگی داشته باشد. زمانی که تمامی شهرهای کشور واجد این مهم شدند در صورتیکه پیوندهای بعدی منع و محدودیتی برای عهد اولیه نداشته باشد و موجب تحکیم و استحکام بیشتر و ایجاد روابط چند جانبه شود و به عبارتی عهد اولیه را کمرنگ و مخدوش نسازد مورد پذیرش قرار گرفته و ثبت خواهد گردید. بهتر است تحت عنوان عهد ثانویه مطرح گردد.

آنچه لازم است تلاش برای عملی شدن پیمان خواهرخواندگی میان شهرهاست تا تنها این مودت بر روی کاغذ باقی نماند و عملیاتی شود. لذا این پیمان‌ها توسط وزارت کشور، ثبت و در سامانه‌ای بدین منظور درج شود تا سایر شهرهای کشور جهت تداوم این دوستی‌ها ترغیب شوند.

نزوم خواهرخواندگی

با توجه به اهمیت وحدت روز افزون میان تمام اقوام ایرانی و تبادل فرهنگی سازنده و ایجاد حس با هم بودن و گفتمان موثر و ارتباط روز افزون و آشنایی بیشتر شهروندان با میهن اسلامی و آگاهی از جاذبه‌ها و توانمندی بخش‌های مختلف و شهرهای مختلف ایران زمین شایسته است پیوند میان شهرها کشور برقرار که این شبکه بهم پیوسته گسترده موجب بهبود کارکرد و ایجاد همدلی بیشتر شود.

امتیاز بندی^{۱۲}

*N1- جمعیت

شهرهای هم رتبه ۲ امتیاز دارند.

شهرهای کمتر از ۲۰۰ هزار نفر

شهرهای ۲۰۰-۶۰۰ هزار نفر

شهرهای ۶۰۰ تا ۱۲۰۰ هزار نفر

۱۲۰۰ تا ۲۲۰۰ هزار نفر

بیش از ۲۲۰۰ هزار نفر

شهرهایی که هم رتبه نباشند ولی بلحاظ جمعیت، در رنج مجاور هم باشند یک

امتیاز(هر سطر فوق شهرهای هم رتبه بلحاظ جمعیت را مشخص نموده است).

*N2- فاصله میان شهرها

۲۵۰ تا ۵۰۰ کیلومتر(دو امتیاز)

۵۰۰ تا ۱۰۰۰ کیلومتر(۳ امتیاز)

بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر فاصله(۴ امتیاز)

*N3- مساحت

شهرهای هم رتبه بلحاظ مساحت ۲ امتیاز دارند.

تا ۲۰۰۰ هکتار

۲۰۰۰ تا ۶۵۰۰ هکتار

۶۵۰۰ تا ۱۰۰۰۰

بیش از ۱۰۰۰۰ هکتار

^{۱۲} باید توجه داشت شاخص‌های پیشنهادی نمونه‌ای جهت کمی‌سازی بوده و این شاخص‌ها و ضرایب قابل تغییر و بسط و گسترش هستند. مهمتر از این ارقام، میل به وحدت و همدلی است که باید در پی آن بود، چرا که: دوستی به زور همیشه سفره به تکلف.

شهرهایی که هم رتبه نباشند ولی بلحاظ مساحت، در رنج مجاور باشند یک امتیاز(فرضا شهر ۲۰۰ هکتار و شهر ۳۰۰ هکتار مجاورند بلحاظ مساحت و یک امتیاز دارند).

***N4-عدم همجواری**

مراکز استانها همجوار نباشند یک امتیاز(برای نمونه: سمنان و سنندج همجوار نیستند. تبریز و اردبیل همجوارند)

سایر شهرها در صورتی که در یک استان قرار نگیرند یک امتیاز

***N5-تفاوت گویش و قومیت**

حداکثر امتیاز برای تفاوت گویش و زبان رایج مردم شهر ۳ امتیاز

**** جمع بندی امتیاز دهی:**

$$S = \sum Ni$$

شهرهای دارای امتیاز ۹ تا ۱۲ می توانند خواهر خوانده باشند.

در صورتیکه شهرهای دارای امتیاز کمتر بوده ولی شوراها اسلامی شهرها اصرار به آن داشته باشند موضوع توسط وزارت کشور رسیدگی شود.

مراحل ثبت

ابتدا وزارت کشور آخرین آمار مساحت محدوده، جمعیت و فاصله مراکز استانها را در اختیار شهرداریها قرار می دهد.

- انتخاب شهرهای دارای امتیاز نزدیک بهم توسط شهرداری انجام و به شورای شهر ارائه شود

- بررسی شرایط همکاری توسط شوراها اسلامی شهرها صورت پذیرد

- تایید و تصویب موضوع خواهرخواندگی توسط شورای اسلامی هر دو شهر

- تایید فرمانداریهای دو شهر

- تایید استانداریها

- اعلام به وزارت کشور

استانداری‌ها و فرمانداری‌ها و شهرداری‌های هر دو شهر سالیانه برنامه‌های همکاری مشترک را منتشر و در پایان سال میزان تحقق و بازخورد موضوع خواهرخواندگی را به اطلاع وزارت کشور و عموم مردم می‌رسانند.

برنامه‌ها

برخی از برنامه‌ها می‌تواند به شرح ذیل باشد:

- کلیه دستگاه‌های اجرایی موظف به تسهیل و ارائه همکاری جهت تحقق بیشتر این پیوند شوند.

- دانشگاه‌های دو شهر به تبادل دانشجو و اساتید پرداخته و در کلیه امور دانشجویی و فرهنگی تشریک مساعی نموده و دانشجویان و اساتید خارج از مقررات موجود امکان جابجایی و ... را دارند.

- نشست فصلی میان استانداران، فرمانداران، شهرداران و شوراهای اسلامی شهرهای خواهرخوانده

- نامگذاری خیابان، میدان و بوستانی از هر شهر به نام شهر خواهرخوانده

- همکاری موسسات گردشگری میان دو شهر.

- برگزاری جشنواره‌های فرهنگی، ورزشی و هنری میان دو شهر

- سرمایه‌گذاری مشترک شهرداری دو شهر

پیوست شماره سه

باغ شهر یا شهر بازار

آنچه که امروز زیاد بر آن تاکید می‌شود باغ‌شهر بودن سمنان است. باید دانست که باغ‌شهر را هاوارد در اوایل قرن بیستم مطرح نمود. برای اینکه زندگی شهری را با زندگی روستایی درآمیزد. اندیشه خانه‌های تک خانواری در فضای سبز با این هدف که زندگی خانوادگی را تا جای ممکن از آشفتگی و بی‌نظمی شهرهای بزرگ جدا سازد و زندگی شهری را با حالت روستایی ممزوج کند. اما بر این نظریه انتقاداتی هم وارد گردید بطور مثال لوکوربوزیه نظریه باغ‌شهر را موجب اتلاف وقت ساکنان، هدر رفتن زمین و ایجاد روحیه ضد اجتماعی می‌دانست. همچنین جین جیکبز اعتقاد دارد که این ایده موجب تضعیف روابط اجتماعی بین ساکنان این شهرهاست.

لذا عنوان سمنان به عنوان باغ‌شهر با مفهوم ارائه شده توسط هاوارد تنافر داشته که بهتر است عنوان شهری در باغ بکار گرفته شود. اما مگر غیر این است که اغلب سکونتگاه‌ها در میان باغات و مزارع محاط شده‌اند؟ می‌توان گفت تمام شهرها و سکونتگاهی که خودکفا بوده، دوام یافته و به امروز رسیده‌اند چنین بوده‌اند. تامین مایحتاج از زمین‌های زراعی و باغی پیرامون تامین شده است، البته از نقش روستاها و دهات پیرامون هم نباید غافل شد که در اینصورت هم، شهر محلی برای مبادله کالا و ارائه خدمات بوده است که همان نقش مهم بازار است که به آن می‌پردازیم. اما شهری که محاط در میان باغات است را می‌توان نام باغ‌شهر بر آن گذارد و بر این وجه از نقش و کارکرد آن در طول تاریخ تکیه کرد؟ شاهرود، شهمیرزاد مگر در میان باغات محاط نبوده‌اند؟ مگر گرمسار و آرادان در بین اراضی زراعی احاطه نشده‌اند؟ جمعیت و مساحت شهرها و اراضی پیرامونی نشان می‌دهد که نقش باغداری یا زراعت در این شهرها بیشتر و پُر رنگ‌تر بوده است. بی‌شک زراعت و کشاورزی به تنهایی

نمی‌توانست این سکونتگاه در دل کویر را به این اندازه برساند. پس در خوش‌بینانه‌ترین حالت، اقتصاد مُکملی برای رشد و توسعه این سکونتگاه باید وجود داشته، هرچند بیان خواهیم نمود که در ابتدا بازار موجب ایجاد شهر سمنان بود و بهتر است که سمنان را شهربازار بنامیم.

چند درصد از باغات سمنان داخل حصار نادری بوده‌اند؟ بدیهی است که عدم امکان توسعه برج و بارو و رشد بطئی شهر و دشواری تامین امنیت، شهرهای پیشین را فشرده نموده و باغات در پیرامون دروازه‌ها شکل گرفته‌اند. اندک باغاتی که به عنوان سرابستان بر کنار منازل مسکونی وجود داشته‌اند نمی‌توانند تداعی کننده باغ شهر باشند. اگر شهر اصلی سمنان را داخل حصار نادری بدانیم باغ‌های اندکی در داخل حصار بوده‌اند. در ازمنه بسیار دور و زمانی که قلاع متعدد و نزدیک هم ساکنان شهر سمنان را در خود پناه می‌دادند شاید شهر با تعاریف و مشخصات امروزی شکل نگرفته بوده و باید شهر توسط نخ اتصالی بنام بازار چنین شده‌باشد. همانگونه که در تمامی شهرهای اسلامی بازار عنصری وحدت بخش و اساس شهر بوده است. البته بازار در گذشته تنها به مکان توزیع و عرضه کالا محدود نبوده بلکه تولید و تعمیر را به‌همراه داشته است و حتی در مراسم آیینی نیز ایفای نقش نموده که در این مختصر به همین بسنده می‌کنیم.

باید دانست، شناخت نقش شهر و دلایل شکل‌گیری آن و به عبارتی دانستن تاریخ آن برای برنامه‌ریزی و تداوم توسعه بسیار مهم است بگونه‌ای که معروف است پیش از هر اقدامی در شهر باید روح شهر را شناخت که همانا شناخت تاریخ و جغرافیای شهر است. هرچند شهرها در طول تاریخ نقش‌های متفاوتی به خود دیده‌اند و دلایل متعددی در شکل‌گیری آنها نقش داشته است ولی شناخت نقش اصلی در تداوم حیات آنها و برنامه‌ریزی برای آینده لازم است.

بدیهی است که تمامی سکونتگاه‌ها قابلیت شهر شدن نداشتند، خواه بلحاظ توپوگرافی، اقلیم و توان محیطی و یا هر دلیل دیگری که منجر گردید تا کنون روستا باقی بمانند. دلیل اصلی ایجاد اولین شهرها را :

۱- دلیل اقتصادی

۲- دلیل نظامی

۳- دلیل مذهبی

۴- دلیل مازاد تولید

ذکر کرده‌اند. هریک نمونه‌هایی بهمراه دارند و می‌توانند عامل اصلی ایجاد برخی از شهرها باشند. بطور مثال دلیل مذهبی عامل ایجاد شهر مکه است و دلیل نظامی موجب ایجاد شهر کوفه و بصره و یا مازاد تولید را در بین النهرین و ایجاد تمدن‌های اولیه شاهدیم و دلیل اقتصادی و یا ایجاد بازار به عنوان عامل اصلی ایجاد شهر را در آناتولی نشان می‌یابیم.

از عوامل یاد شده می‌توان به عنوان مهمترین عامل و نه تنهاترین عامل یاد کرد چرا که عوامل متعددی در تشکیل شهر- این پیچیده ترین دستاورد بشری- نقش داشته و دارد. کثرت این عوامل و تغییر نقش و اهمیت آن در طول زمان باعث پایداری و ماندگاری برخی از شهرها و از بین رفتن شهرهای دیگر گردیده است.

عامل اقتصادی به عنوان مهمترین و اصلی‌ترین دلیل پیدایش شهرها مطرح است. شهرهای خاورمیانه و خصوصا شهرهای کویری چون بندرگاه‌هایی بر کناره کویر مطرح بوده‌اند. توجه حکومت‌ها در خاورمیانه به تجارت در خشکی و انتخاب راه‌های زمینی برای حمل کالا و همچنین تامین مایحتاج کاروانیان و بارانداز مال‌التجاره‌ها نقش بازار در این شهرها را بسیار مهم نموده است به گونه‌ای که حتی شهر مکه که دلیل شکل‌گیری آن را عامل مذهب می‌دانند همواره با بازار نام آن گره خورده است.

اما موضوع از آنجا حائز اهمیت می‌گردد که بی‌توجهی به روح شهر و تاریخ آن متأسفانه منجر گردیده عده‌ای ارائه خدمات و تجارت را کم‌اهمیت تلقی نموده به گونه‌ای که سرانه‌های تجاری و خدماتی را در شهر بدون بررسی، زیاد پندارند و تمامی شهرها را با یک نقش سنجیده و از تاریخ و نحوه شکل‌گیری آن غفلت نمایند.

بازار شیخ علا الدوله قدمت و اهمیت موضوع را به گذشته‌های دور بر می‌گرداند. تداوم نقش اقتصادی شهر تا به امروز و اهمیت آن، در وسعت بازار سمنان مشخص است. بازار سمنان شامل راسته بازار و بازار شیخ علا الدوله به‌همراه کاروانسرای پیرامون آن و تیمچه مسجد امام در مسیر ۶۰۰ کیلومتری راه ابریشم بی‌بدیل بوده و همچنان استوار هرچند رنجور از بی‌توجهی به ایفای نقش می‌پردازد. حال که چنین‌نگینی در عرصه بزرگی از سرزمین وجود داشته نمی‌توان از نقش بازار در شهر سمنان غافل شد و سمنان را شهر بازار نخواند. نقشی که امروز نیز باید به آن توجه داشت و در تقویت آن کوشید.

امروز شهر سمنان (مرکز استان) از اقتصاد جاده‌ای بهره کمتری برده است. از ابتدای استان، ایوانکی تا آرادان و از سرخه تا میامی و حتی بیارجمند که حتی از جاده اصلی فاصله دارد سهم بیشتری در ارائه خدمات به تردد میلیونی محور مهم شرق کشور دارند و در سمنان از این فرصت غفلت گردیده است. حال آنکه کاروانسراهای پیرامون شهر و بازار سمنان به اهمیت راه ابریشم و توجه به این شاه‌راه تاکید می‌نماید، همان شاه‌راهی که امروز محور شرق کشور است.

باید پرسید چه شهرهایی بر سر این شاه‌راه جهانی پدید آمده‌اند؟ می‌شود بر کنار راه ابریشم شهرهایی بوده باشند و نقش بازار و اقتصادی آن مهمترین نقش شهر نبوده باشد؟ آنچه در تعیین نقش شهر باید توجه داشت منبع عظیمی است که در عرصه بین‌المللی از دیر باز تحت عنوان راه ابریشم مطرح بوده است. وقتی که از راه ابریشم

سخن می‌گوییم منظور اقتصاد و ارتباطاتی است که شرق و غرب را در هم می‌نوردد. امروز هم نقش ترانزیتی بزرگراه شرق کشور فرصتی است که نقش دیرین این شهرها را همچنان تقویت می‌کند. امروزه هم بازار محوری مهم است که می‌تواند به عنوان محور گردشگری حرکت را تداوم بخشیده و جلوه‌های مختلف را نمایان سازد.

آنچه که در این مُجمل مطرح است جلوگیری از غفلت در نقش واقعی شهر است و اینکه مبدا اشتباه در عنوان باغ‌شهر، ما را از برنامه‌ریزی بر پایه مستندات تاریخی باز دارد و از سمنان به عنوان شهر بازار غفلت نماییم.

پیوست شماره چهار

نظریه ساقه‌ای

شهر به عنوان موجود زنده دارای ساختی متغیر و متناوب بوده که می‌توان بمنظور بررسی مراحل مختلف رشد و شکل‌گیری بافت‌های شهری، رونق و فرسودگی بافت‌ها همانند ساقه یک درخت آن را مُدل‌سازی نمود (شهر چون گیاه ریشه در خاک دارد و بطور معمول جابجا نمی‌شود). با برش عرضی از ساقه یک درخت و بررسی مراحل رشد آن امکان مطالعه و مدل‌سازی شهر توسط مدل ساقه‌ای فراهم می‌گردد. مراحل مختلف رشد درخت از روی ساقه آن مشخص می‌گردد، همانگونه که شهر توسعه در ادوار مختلف را در خود نمایان می‌سازد. با بررسی کالبد شهر دوران‌های مختلف رشد آن را می‌توان ملاحظه نمود. رشد متفاوت پاییزه و بهاره درختان که در نقوش ساقه نمایان است بیانگر رشد متفاوت در مقاطع زمانی بوده و رشد سریع و بطیء درخت همانند شهر بیانگر تفاوت شرایط محیطی می‌باشد.

هرگاه که شرایط مناسب باشد رشد بیشتر و در شرایط مناسب رشد اندک صورت می‌پذیرد و با نگاهی دیگر پس از هر دوره رشد زیاد، دوره رکود از راه می‌رسد ولی رشد هرچند اندک وجود دارد.

هرچند رشد عرضی یک ساقه کاملاً قرینه نیست اما در تمامی جهات، رشد هرچند ناچیز در جریان است مگر مانعی از رشد ساقه در یک سمت جلوگیری نماید.

شهرهای جوان و نو تاسیس و شهرهایی که رشد بسیار اندکی دارند عموماً بلحاظ نحوه گسترش و شکل ظاهر قرینه می‌باشند که یادآور نظریه دوایر متحدالمرکز ارنست برگس می‌باشد. اگرچه ساقه درخت با شکل دایره‌ای تفاوت دارد و قدمت شهر و شتاب رشد آن در تغییر شکل ظاهری آن موثر است.

در اینجا شاید این سوال در برخی اذهان تداعی گردد که شهرهای خطی ناقص این ادعا هستند. باید توجه داشت که هرچند این شهرها بصورت خطی درکنار

مسیرهای مواصلاتی، رودها و دره‌ها شکل گرفته‌اند و بخاطر تنگناهای توسعه انتظام لازم را در مدل‌سازی به شیوه‌ساقه‌ای شاید نداشته باشند اما در رشد خود، هرچند اندک به افزایش عرض و یا به سخنی دیگر به افزایش گوشته خود می‌پردازند. البته باید توجه داشت که معیارهای تعریف شهر در نقاط مختلف دنیا متفاوت و سابقه شکل‌گیری آنان نیز متغیر است. نظریه‌هایی که به علل پیدایش شهرها می‌پردازند به عوامل مذهبی، تجاری، نظامی و از همه مهمتر توسعه کشاورزی و تبدیل روستاها به شهرها اشاره دارند. ضمن آنکه در نقاط مختلف جهان و در ازمنه متفاوت هریک از این دلایل به تنهایی و یا بصورت ترکیبی نقش داشته‌اند، همچنین شهرهایی که به یک بار و با عنوان شهر بنا نهاده شده و رشد نموده‌اند نیز قابل تمایز و بررسی‌اند.

لذا شهرهایی که از بهم پیوستن مجموعه‌های روستایی شکل گرفته و یا روستاشهرها و نقاط سکونت‌ی که در فرهنگ‌های خاص و یا برخی کشور شهر نامیده می‌شوند، می‌توانند با گونه‌های خاصی از درختان تطابق یابند. در این میان تفاوت‌های فرهنگی و محیطی در نوع گونه درخت قابل ارزیابی است. برای مثال درخت انجیر معابد (1001) و سایر درختان منحصر بفرد در بررسی شهرهای خاص قابل استفاده‌اند.

شهر همچون ساقه نقش انتقال جریان‌های مالی و اقتصادی را به عهده دارد. چون ساقه‌ای که ریشه‌ها را به سرشاخه‌ها وصل می‌کند واسطه و رابطه میان بخش‌های مختلف اقتصادی تولیدی و خدماتی می‌باشد.

در قسمت خارجی و پوسته شاهد بافت‌های غیر فشرده، سست و غیر منسجم هستیم که نمایانگر حومه‌های شهری می‌باشند.

همانگونه که رشد ریشه‌ها با سایه انداز درخت متناسب می‌باشد و در صورت ممانعت از ایجاد چتر در یک سمت، افزایش چتر در سمت دیگر صورت می‌پذیرد و ریشه‌ها نیز همانند سرشاخه‌ها گسترده شده که بر روند رشد ساقه نیز اثر

می‌گذارند. رشد شهر در یک سمت بیانگر سرشاخه‌هایی است که در آن سمت وجود داشته و حرکت و توسعه شهر را به آن سمت معطوف می‌دارند.

آوندها که جریان حیات در درخت را تحقق می‌بخشند در مرکز قرار ندارند و به عبارتی به مرور و متناسب با رشد شهر از مرکز فاصله می‌گیرند و شکل‌گیری آنان به سمت پیرامون گرایش دارد. آوندها نمایانگر راه‌های ارتباطی و شریان‌های شهر می‌باشند. فعالیت‌های جدید عموماً و درحالت طبیعی در بافت‌های جدید و پیرامونی اتفاق افتاده چرا که راحت‌تر با نیازهای جدید تطابق یافته و بافت‌های پیرامونی مراودات سهل‌تری را با خارج برقرار می‌نمایند. با قطع این آوندها و در شهرها شریان‌ها، حیات گیاه و شهر به مخاطره می‌افتد. این شریان‌های حیاتی که حرکت، سرمایه، کالا و فرهنگ را به پیرامون و از پیرامون منتقل می‌کنند بخش زنده شهر بوده و در صورتی که ضعیف گردند کالبد شهر که امروز زنده به نظر می‌رسد به جسدی بی‌جان بدل خواهد شد.

شهر نیز چون درخت سعی بر آن دارد که از پیرامون گسترش یابد این گسترش بیانگر زنده بودن و تکامل بوده و گسترش آن نشان از استحکام بیشتر آن دارد.

بافت‌های موجود مدام ایجاد شده و بر اطراف بافت‌های پیشین قرار می‌گیرند آنگاه که جریان و حرکت در بافت‌ها کم می‌شود از زایش بازمانده و انعطاف پذیری در آن کم شده و بافت‌ها به مرور سخت می‌گردند. به دنبال کم شدن انعطاف، جریان زندگی کمتر و کمتر شده، بافت دچار سختی مضاعف می‌گردد. هرچه از قدمت این بافت‌ها بیشتر می‌گذرد چون بافت درونی درختان این بافت‌ها سخت و محکم می‌گردند. در بافت سخت درخت شیره نباتی جریان نداشته بلکه تصویری از حیات پویای گذشته بر ساقه دارد و عامل قوام درخت می‌باشد. اما درگذر ایام این بافت‌های قدیمی آرام آرام پوک شده و گاه فرو می‌ریزند. به عبارتی بافت تاریخی در شهرهای کهن همانند بافت

داخلی درخت از جریان تهی گشته و غیر قابل انعطاف می‌شوند و اگر به حال خود رها گردند این بافت‌های هویت بخش شهر از چرخه زندگی شهری خارج خواهند شد. سلول‌های موجودات زنده می‌میرند و سلول‌های جدید جایگزین آن می‌گردند همانگونه که منازل مسکونی و ابنیه، تخریب و دوباره ساخته می‌شوند، بخشی‌هایی از درخت و یا موجود زنده از ادامه حیات باز می‌مانند اما زندگی همچنان ادامه دارد تا زمانی که کل از حرکت و تکاپو باز بماند. سلول‌های موجودات زمان معینی زنده مانده و زندگی را به جزء دیگری تقدیم می‌نمایند بهسازی و بازسازی تداوم بخش حیات بوده و تلاش مدیران شهری حفظ و تداوم این جریان حیات، در بافت‌های شهری است.

پیوست شماره پنج

خروج سرمایه

مهمترین دلیل فرسودگی بافت‌های شهری در سطح کلان را باید خروج سرمایه از این

بافت‌ها دانست.^{۱۳}

^{۱۳} پدیده شهر نشینی، بزرگ شدن شهرها و مهاجرت روستائیان به شهرها ساختار اجتماعی و فرهنگی جدیدی را به دنبال آورده است. عموماً بین امکانات و نیازهای هر جامعه‌ای کم و بیش فاصله‌ای وجود دارد این فاصله‌ها در میان محلات شهری نیز متفاوت است لذا تازه واردین در محلاتی که امکانات کمتری دارند سکونت می‌گزینند تا توان پرداخت هزینه‌های آن را داشته باشند. اینگونه مهاجرت‌ها از روستا به شهر در شهرهای جهان سوم بیشتر اتفاق می‌افتد و دلیل، آن است که هرچه شهر بزرگتر باشد امنیت اجتماعی، اقتصادی و سیاسی بیشتری را در اختیار ساکنانش قرار می‌دهد.

با مهاجرت ساکنین اصلی بافت به قسمت‌های نوساز شهر و جایگزینی مهاجرینی از سایر نقاط که با نحوه زندگی در بافت و حفظ و نگهداری آن آشنا نیستند جدایی گزینی اکولوژیکی در شهر اتفاق افتاده که در اثر این جدایی گزینی اکولوژیکی فرسودگی کالبدی افزایش یافته است. جدایی گزینی اکولوژیکی از این واقعیت سرچشمه می‌گیرد که ساکنین شهرها از نظر درآمد، مذهب، نژاد، پایگاه اجتماعی و اقتصادی به دسته‌ها و گروه‌های گوناگون تقسیم می‌شوند از این رو در انتخاب محله مسکونی همواره رقابت‌هایی میان گروه‌های شهری در جریان است و گروهی برنده می‌شود که از قدرت و درآمد بیشتری بهره‌مند است، نتیجه رقابت‌های گروهی منجر به جدایی گزینی اکولوژیکی گروهی از گروه دیگر می‌شود.

از آنجاییکه این تازه واردین بلحاظ درآمد در سطح پایینی قرار دارند و عموماً اجاره نشین هستند، تعلق کمتری به آن دارند و در صورت ارتقای سطح زندگی به مناطق دیگر شهر نقل مکان می‌نمایند. طبق برداشت میدانی میزان افراد مجرد که عموماً مهاجرین به بافت قدیم می‌باشند زیاد بوده که نشان از این دارد که بافت نقش خوابگاه و یا سکونتگاه موقت را داشته و اینگونه افراد درآمدهای خود را به زادگاه خود برای بستگان خویش می‌فرستند به عبارتی روشن، سرمایه از بافت تاریخی مدام خارج می‌شود و بافت فرسوده و فرسوده‌تر می‌شود با توجه به نظریه وابستگی (dependence theory) مشاهده می‌شود که بافت‌های فرسوده شهری نقش پیرامون (periphery) را برای بافت پر رونق شهر ایفا می‌نمایند و بافت تاریخی برای ترمیم خود از فعالیت اقتصادی ساکنانش بهره‌ای دریافت نمی‌کند.

هسته اصلی نظریه وابستگی انتقال مازاد از پیرامون به مرکز است. در این زمینه پل باران در سال ۱۹۷۵ در شمار نخستین کسانی بود که خروج مستمر مازاد را از کشورهای توسعه نیافته، عامل تعیین کننده‌ای در ناممکن شدن توسعه در این کشورها و عامل اصلی عقب ماندگی آنها ارزیابی کرد. مدل‌های متفاوتی از نظام شهری جهانی و ملی پیشنهاد شده است به کنار از مدل نظام جهانی ایمانوئل والرشتاین که در سال ۱۹۷۴ بر پایه نظریه وابستگی انتشار یافت. آرمسترانگ و تی‌مک‌گی در سال ۱۹۸۵ مدلی در ارتباط با سلسله مراتب نظام شهری جهانی و انتقال مازاد اقتصادی از کشورهای جهان سوم عرضه کردند که در آن چهار سطح کلی پیشنهاد شده است که هر کدام از سطوح، کارکردهای معینی در جهت هدف اصلی انتقال مازاد در این نظام شهری به عهده دارند. این سطوح عبارتند از:

- ۱- مادر شهرهای جهانی یا مراکز جهانی
- ۲- مادر شهرهای ملی جوامع جهان سوم
- ۳- مراکز منطقه‌ای
- ۴- حوزه های روستایی و شهرهای کوچک

بر مبنای نظریات و مدل‌های فوق به نظر می‌رسد در سطوح خردتر نیز انتقال مازاد در میان محلات شهری صورت می‌پذیرد.

واریز در آمده‌های نفتی و به همراه آن ایجاد کارخانجات و نیاز به نیروی کار و همچنین جنگ تحمیلی مهاجرت روستائیان به شهرها را منجر گردیده و نیاز به احداث مسکن را تشدید نموده است. اراضی ملی واگذار شده در اطراف شهر با قیمت اندک، سرمایه گذاری در خرید اراضی را به فعالیتی پُر سود تبدیل و بافت‌های جدید شهر را با رشدی مضاعف بوجود آورده است، علاقه شهرداری به ارائه بیلان کار و سهولت اجرا در اراضی بکر، منجر به غفلت از بافت تاریخی و تمرکز فعالیت‌ها در بافت‌های نوساز گردیده است. میل به خرید مسکن نوساز که با مصالح و تکنولوژی جدید و مقاوم در برابر زلزله، اندیشه مرمت مسکن موجود را کمرنگ تر نموده است. ارائه تسهیلات بانکی مناسب در بخش ساخت و همچنین خرید، که منحصر به خرید مسکن نوساز است میل به ساخت و ساز در بافت نوین شهری را افزایش داده، هم اکنون نیز ساختمانهایی که دارای تسهیلات بانکی باشند دارای ارزش معاملاتی بیشتر می‌باشند. نکته جالب توجه دیگر این است که بافت تاریخی دیرتر از سایر قسمت‌های شهر از شبکه گاز شهری و فاضلاب برخوردار گردیده و بهره برداری از سایر تاسیسات نیز با توجه به دشواری اجرا در بافت عموماً با تاخیر زمانی مواجه بوده است، تمامی این عوامل در تضعیف بنیه اقتصادی بافت تاریخی به بهای تقویت سایر محلات شهر نقش داشته است.

همانطور که در الگوی ساقه‌ای در خصوص روند رشد و توسعه شهر توضیح داده شد در بافتی که سرمایه در جریان نیست و به نوعی غیر منعطف و سخت گردیده، هر روز فرسودگی بیشتر می‌شود و اگر دچار فرسودگی نسبی باشد به فرسودگی کامل خواهد رسید.

این گونه بافت‌ها در واقع از توسعه شهر جدا مانده‌اند. بافت‌های فرسوده را چه بافت‌های ناکارآمد و چه نیازمند توجه و یا هر عنوان دیگری بنامیم در هر صورت جدا افتاده از زندگی شهر و رشد و توسعه می‌باشند.

شناخت دلایل اصلی وکلان فرسودگی، در افزایش رونق بافت‌های شهری و جلوگیری از آسیب‌های آتی بسیار مهم و اساسی می‌باشد.

خروج سرمایه منجر به جدایی‌گزینی اکولوژیکی شهروندان و همچنین نفوذ ناپذیری و سخت‌شدگی بافت‌های شهری و در نتیجه عدم ایجاد جریان‌های توسعه و زندگی در بافت‌های شهری می‌گردد. عدم دسترسی به درون بافت‌های شهری منجر به ضعف پیوندها و در نتیجه به تضعیف جریان‌ها می‌انجامد. در شهر فضاهایی که ایزوله شده در شبکه قرار نمی‌گیرند رو به فرسودگی می‌روند. جریان کالا، خدمات، سرمایه حرکت و نقل و انتقال در آن صورت نگرفته و از چرخه حیاتی شهر خارج می‌گردند. کمبود سرمایه و به عبارتی انتقال و خروج سرمایه، این بافت‌ها را ضعیف‌تر می‌سازد و امکان هرگونه نوسازی، بهسازی و بازسازی را از آنان سلب می‌نماید. چراکه این بافت‌ها به مرور پذیرای افرادی با فرهنگ‌های متفاوت و عموماً غیر بومی و با ضعف اقتصادی گردیده‌اند.
