

پیروز حناچی استاد دانشگاه و شهردار سابق تهران مطرح کرد؛

شهرداری کرمان به بلیه تراکم‌فروشی دچار است

❖ فرصت‌های مثبت جهانی کرمان از دست می‌رود

❖ تعریض معابر تاریخی بدترین کار است

❖ اسما پورزنگی آبادی

از نگاه دکتر «پیروز حناچی» کرمان شهری است که پتانسیل و ارزش مثبت‌جهانی شدن را دارد ولی با بی‌توجهی دارد این فرصت‌ها را از دست می‌دهد.

از او که به‌تازگی برای شرکت در کارگاه «نگاهی دوباره به کرمان» به شهر ما سفری داشته است، دربارهٔ وضعیت فعلی بافت تاریخی پرسیدیم. این معمار و عضو هیات علمی دانشگاه تهران تصریح کرد: آنچه که از آن به‌عنوان بافت تاریخی یاد می‌کنیم در کرمان به‌عنوان ارزش دیده نشده است. او بارها این نکته را یادآوری کرد که وقتی چیزی را بارزتر تلقی کنیم تلاش می‌کنیم تا آن را حفظ کنیم ولی وقتی چیزی را فاقد ارزش بدانیم خیلی به آن توجه نمی‌کنیم. او در این گفت‌وگو، به برخی دیگر از مسائل شهر کرمان نیز اشاره کرد. از جمله اینکه گفت از تراکم‌فروشی شهرداری در شهری مثل کرمان تعجب کرده است. او در بخشی از توضیحاتی که در این‌باره داد این پرسش را مطرح کرد که «احداث ساختمان‌های هفت، هشت طبقه در چنین شهری چه معنی دارد؟!»

گفت‌وگو با حناچی را با پرداختن به موضوع ترافیک و تناقضی که شهرداری کرمان در شعار و عمل نسبت به توسعه حمل‌ونقل عمومی دارد ادامه دادیم. او که یک سیاستمدار اصلاح‌طلب نیز هست در پاسخ به این پرسش که آیا فکر نمی‌کنید ترافیک در شهرهای ما به یک موضوع سیاسی تبدیل شده است؟ اذعان کرد که برخی از مظاهر کار کردن در شهرها سیاسی شده است و گفت که همهٔ افراد و نیروهای تاثیرگذار باید دربارهٔ کار کردن در شهر به توافق برسند. از او دربارهٔ نقش و وظیفهٔ دانشگاهیان در قبال شهر کرمان نیز پرسیدیم. همچنین از او خواستیم تا بگوید که چه سهمی از تخریب بافت تاریخی شهرهایی مثل کرمان را مربوط به طرح‌های بالادستی و کمیسیون ماده ۵ می‌داند. شهردار سابق تهران در این‌باره توضیحات قابل‌تاملی داد. حناچی در جریان این گفت‌وگو که متن کامل آن را در ادامه می‌خوانید، به برخی از راه‌حلهایی که می‌توان با کمک آن شهر کرمان را به مسیر درست توسعه هدایت کنیم نیز اشاره کرد.

❖ آقای دکتر، شما هفتهٔ گذشته سفری به کرمان داشتید و می‌دانم موضوع یکی از کارگاه‌هایی که در آن حضور داشتید کرمان کهن و مسائل آن بود. برخی از متخصصان و دانشگاهیان کرمان معتقدند به‌واسطهٔ تخریب‌ها و تعریض‌ها و خیابان‌کشی‌ها و اشتباهات متعددی که طی دهه‌های متمادی در بافت تاریخی شهر کرمان اتفاق افتاده دیگر چیزی به اسم کرمان کهن یا بافت تاریخی نداریم. نظر شما در این‌باره چیست؟ آیا هنوز می‌توان کرمان را یک شهر تاریخی دانست؟

کرمان یکی از تاریخی‌ترین شهرهای ایران است و زمانی تنه به یزد می‌زده و حتی قدیمی‌تر از شهر خشتی یزد است ولی توجهی که در دوره‌های مختلف توسط مردم و مسئولین به بافت تاریخی یزد شده متأسفانه در کرمان صورت نگرفته و بخش زیادی از این بافت تخریب شده است؛ به ویژه با احداث خیابان‌های جدید که سال‌هاست در بافت تاریخی شهرها متوقف شده و حساسیت لازم نسبت به آن وجود دارد ولی در کرمان دیدیم که در مجاورت بازار تاریخی خیابان جدیدی احداث شده است (خیابان گلبازخان). اینکه چگونه می‌توان بافت متروک‌شده‌ای را مجدد احیا کرد کار پیچیده‌ای است منتها قدم اول آن اراده است. کرمان، یزد، شیراز و اصفهان

از جمله شهرهای ایران هستند که ظرفیت مثبت‌جهانی داشته‌اند و به نظر من کرمان هنوز این ظرفیت را دارد منتها برای رسیدن به آن، به اراده‌ای جدی نیاز است. اقدامات اشتباه در این شهر نباید انجام شود و بخش باقی‌مانده را هم باید با این نگاه حفاظت کنیم.

❖ با توجه به تجربهٔ مدیریتی و دانش تخصصی که دارید، فکر می‌کنید جدی‌ترین عاملی که موجب تخریب بافت تاریخی شهری مثل کرمان شده چیست؟ آیا این وضعیت ناشی از ضعف در قوانین است یا قوانین به‌درستی اجرا نشده‌اند یا مسائل اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی خاصی در ایجاد چنین شرایطی دخیل بوده است؟

من از اینکه می‌بینم در دل کویر در شهری مثل کرمان شهرداری تراکم می‌فروشد متعجبم. احداث ساختمان‌های هفت، هشت طبقه در چنین شهری چه معنی دارد؟! این وضعیت شهر نشان می‌دهد سرمایهٔ عظیمی وجود دارد که شاید همهٔ مردم را درگیر نکرده و صرفاً تعدادی که صاحب دارایی هستند به جان شهر افتاده‌اند و دائماً با رویکردی که به آن فروش تراکم می‌گوییم دارند شهر را اداره می‌کنند. آنچه مشخص است اینکه ادارهٔ شهر به روش فروش تراکم، رانت و فساد تولید می‌کند و مثل باتلاقی است که هر روز شهر را بیش‌تر و بیش‌تر در خود فرو می‌برد؛ آن هم شهری که با بحران‌های جدی مثل زلزله و کم‌آبی و ... مواجه است. به نظر من، کرمان نباید با این نگاه توسعه پیدا کند. طبیعتاً برگشت به برنامه و آنچه که به آن طرح مصوب می‌گوییم و نگاه قانونی و برنامه‌ای راه‌حل این مشکلات است ولی چنین چیزی را در شهرداری کرمان کم‌تر دیدم و به نظر می‌رسد به این بلیه (تراکم‌فروشی) دچار است و میزان وابستگی آن به درآمدهای ناشی از شهرداری بسیار بالاست. در چنین شرایطی باید هرچه زودتر به اصطلاح پا را از روی گاز برداند و تغییر رویه و رویکرد بدهند و این شهر را به گونه‌ای اداره کنند تا به چنین بارگذاری پرتراکمی در بخش‌های مسکونی و تجاری کرمان نیاز نباشد و شهر در چارچوب برنامه‌های مصوب توسعه یابد. واحدهای تجاری مانند آن مجموعهٔ عظیم تجاری در نزدیکی بازار تاریخی (ساروج‌پارس) رقیب بازار تاریخی و موجب افت منزلت کالبدی، اقتصادی و اجتماعی آن هستند. حتی وقتی می‌خواهیم تجاری بسازیم باید آن را به الگوهای بومی خود نزدیک کنیم. صحبت من این نیست که هیچ ساخت‌وسازی اطراف بازار صورت نگیرد ولی نگاه به این محدوده باید از جنس بهسازی و متناسب با ارزش‌های بازار و بافت تاریخی باشد.

❖ اگر شما شهردار کرمان بودید با این مجموعهٔ تجاری یعنی ساروج‌پارس چه می‌کردید؟

وقتی ساختمانی شکل گرفته، آن حجم را دیگر نمی‌توان کاری کرد مگر اینکه بخواهیم بخش‌هایی از آن را کم کنیم که بسیار پرهزینه است. اگر در نقطهٔ صفر باشیم تلاش می‌کنم از بهترین طراحانی که کار در بافت تاریخی را می‌فهمند استفاده کنم تا چنین مجموعه‌ای در دل بافت تاریخی احداث نشود. در مجموع بگویم که به نظر می‌رسد به بافت تاریخی کرمان، به‌جز آن محدوده‌ای که هنوز زنده است بی‌مهری شده است. واقعیت این است که وقتی چیزی را بارزتر تلقی کنیم تلاش می‌کنیم تا آن را حفظ کنیم ولی وقتی چیزی را فاقد ارزش بدانیم خیلی به آن توجه نمی‌کنیم. آنچه که از آن به‌عنوان بافت تاریخی یاد می‌کنیم در کرمان به‌عنوان ارزش دیده نشده است.

❖ اشاره‌ای داشتید راه‌حل مشکلات شهر کرمان بازگشت به طرح و برنامه است اما آقای دکتر، لاقول در شهری مثل کرمان این تجربه وجود دارد که بخشی از تخریب‌ها در بافت تاریخی ناشی از همین طرح‌هاست و مصوباتی که کمیسیون ماده ۵ برای اصلاح چنین طرح‌هایی می‌دهد. ما برای کرمان یک طرح بافت تاریخی داریم که خیابانی را از دل قدیمی‌ترین محلهٔ شهر عبور داده است. با توجه به اینکه شما در دوره‌ای مسئولیت معاونت معماری و شهرسازی و دبیری شورای عالی معماری و شهرسازی وزارت راه را هم داشته‌اید نظراتان دربارهٔ کارکرد این طرح‌ها و نقش آن در تخریب‌ها چیست؟

به طرح‌های تفصیلی و جامع ما چنین ایراداتی وارد بوده است. در دورهٔ پهلوی اول بدون طرح این کارها (احداث خیابان در بافت تاریخی) را انجام می‌دادند، در پهلوی دوم با طرح و در دوران کنونی به بهانهٔ طرح؛ و در نتیجه، شما در شهرها خیابان‌هایی می‌بینید که در هیچ‌یک از طرح‌های بالادستی نیست و در طرح‌های بالادست و مراجع قانونی مصوب نشده ولی با این وجود، اجرا شده و می‌شود. نگاه دبیرخانه این است که پشت این اتفاقات اقتصاد زمین و مسکن است؛ به هر حال، با احداث این خیابان‌ها، کسانی که زمین‌هایی را در آن حوالی تملک کرده باشند املاک‌شان به بر خیابان اصلی می‌آید. این رویکردها می‌تواند فساد برانگیز باشد. صحبت من این است که وقتی چیزی را واجد ارزش می‌دانیم متناسب با آن ارزش با آن برخورد می‌کنیم و اگر چنین نگاهی داشته باشیم احداث خیابان جدید در داخل بافت تاریخی موضوعیت پیدا نمی‌کند. ایراداتی به مشاوران ما و کسانی که در زمینهٔ تهیهٔ طرح‌های تفصیلی ویژه بافت تاریخی کار کردند وارد است که به این مسائل توجه لازم را نداشته‌اند. ما در دانشگاه به دانشجویان می‌گوییم که تعریض دادن در معابر بافت تاریخی بدترین کار است. یک محلهٔ تاریخی مثل یک تکه پنیر نیست که بخشی از آن را جدا کنید و بقیهٔ آن دست‌نخورده بماند. وقتی شما یک متر تعریض در یک معبر می‌دهید کل آن پلاک از بین می‌رود. در دوران مدیریت ما، در حوزهٔ شهرسازی به این موضوعات حساسیت نشان می‌دادیم. چنانچه بافت تاریخی را واجد ارزش بدانیم، این را هم می‌پذیریم که بخشی از ارزش‌های بافت تاریخی به همین معابر است، ضمن اینکه عرض کردم وقتی چیزی را واجد ارزش بدانیم حتماً تلاش می‌کنیم از تخریب آن جلوگیری کنیم. وقتی در بافت تاریخی شهر کرمان از دو طرف تعریض می‌دهید دیگر آنچه که می‌ماند بافت تاریخی نیست چون عرض این معابر و تناسب آن بخشی از ارزش‌های بافت است که با تعریض آن را از بین می‌برید. حالا سوالاتی مطرح است؛ مثلاً برای اینکه این محدوده‌های مسکونی فضای باطراوت و سرزنده‌ای داشته باشد تردد در آن چگونه باید باشد؟ پاسخ این است که باید راهکارهایی دیگر به جز تعریض معابر را در پیش گرفت. در کشورهای متعدد راهکارهای مختلفی اجرا شده است. مثلاً ای‌تالیایی‌ها خودروهایی برای بافت تاریخی طراحی کرده‌اند که طول آن معادل عرض خودروهای دیگر است. در واقع، خودروها را متناسب با معابر بافت تاریخی کردند یا در برخی کشورها این نگاه وجود دارد که هرکسی وارد بافت تاریخی می‌شود پیاده است بنابراین، تمهیداتی برای تردد سالمندان و کسانی که مشکلاتی دارند در نظر گرفته‌اند. در هر صورت، توجه این مجموعه‌ها را واجد ارزش دانستیم متناسب با ارزش‌ها راه‌حل‌ها را در نظر می‌گیرید. نکتهٔ دیگر اینکه کمیسیون ماده ۵ مثل استفاده از شی‌ای بُرنده مانند



چاقو می‌مانند. این چاقو ممکن است دست‌تان را هم ببرد.

به این دلیل که نمی‌توانید بگویید چاقو بد است! بُرنندگی خاصیت چاقو است و باید از آن درست استفاده کرد. کمیسیون ماده ۵ و شورای عالی شهرسازی مراجعی هستند که مجوز اجرای طرح‌های خوب را از آن بگیریم. اگر طرح‌های نامناسبی در این مراجع تصویب می‌شود ایراد از ارائه‌دهندگان و دبیرخانهٔ طرح‌هاست نه کمیسیون و این نشان می‌دهد ما داریم از این ابزارها بد استفاده می‌کنیم. ضمن اینکه طرح‌های شهری نیازمند انعطاف و تصمیم‌گیری به‌موقع و طرح‌های تکمیلی با جزئیات بیش‌تر هستند و مرجع تصویب این تغییرات و اصلاحات هم کمیسیون ماده ۵ است. اگر اعضای این کمیسیون به وظایف قانونی خود به‌درستی عمل کنند و روسای این کمیسیون‌ها اجازهٔ بحث‌های کارشناسی را بدهند نتایج قطعاً قابل‌دفاع خواهد بود.

❖ یکی از مسائل مهمی که در زمینهٔ حفاظت و احیای بافت‌های تاریخی نقش‌آفرینی می‌کند تامین منابع مالی است. چه مدل‌های تامین منابع مالی برای حفاظت و مرمت و بازآفرینی بافت‌های تاریخی وجود دارد که شهری مثل کرمان می‌تواند از آن بهره بگیرد؟

اصلی‌ترین موضوع بافت‌های تاریخی، گردشگری و گر زدن حفاظت بافت به اقتصاد و اشتغال است. اگر کاری که در بافت تاریخی انجام می‌دهیم اقتصادی نباشد پایدار هم نخواهد بود. تجربهٔ موفقی که در این خصوص می‌توان از شهر یزد گرفت این است که بسیاری از بناها در بافت تاریخی توسط بخش خصوصی مرمت و به سکونت، موزه و هتل و کافه و رستوران تبدیل و به چرخهٔ اقتصاد گردشگری وصل شده‌اند و در طول سال از تمام این ظرفیت استفاده می‌شود. در شرایط فعلی کشور و تحریم‌ها و مسائلی که وجود دارد در پیش گرفتن چنین رویکردی سخت است ولی غیرممکن نیست. باید بپذیریم که پیوند خوردن بافت‌های تاریخی به معیشت و اقتصاد و اشتغال ضامن بقای آن خواهد بود.

❖ بسیاری از مصیبت‌هایی که بر سر شهر کرمان و از جمله بافت تاریخی آوار شده ناشی از رویکرد خودرئومحوری است که طی چند دهه در شهر حاکم بوده و هست. شهرداری کرمان صدها میلیارد تومان را طی دهه‌های اخیر صرف ساخت پل و زیرگذر و بزرگراه و بلوار کرده است. وقتی مطالبه می‌کنیم شهر را با رویکرد پیاده‌مداری مدیریت کنند، میدان ارگ را که در حال تبدیل به پیاده‌راه است مثال می‌زنند و از این طریق خود را یک شهرداری با رویکرد پیاده‌مداری معرفی می‌کنند! آقای دکتر، از نظر شما، یک شهر پیاده‌مدار چه ویژگی‌هایی و چه نمودهایی دارد؟

سرعت جابه‌جایی در شهر یک اصل است منتها وقتی سرعت جابه‌جایی انسان مدنظر باشد یک معنا پیدا می‌کند و اگر سرعت جابه‌جایی خودرو مدنظر قرار گیرد معنای دیگری می‌یابد. افرادی که در شهر زندگی می‌کنند باید سرعت جابه‌جایی نسبتاً بالایی داشته باشند و به راحتی در شهر تردد کنند. وقتی مخاطب شما انسان باشد پروژه‌های عملیاتی انسان‌محور مانند توسعهٔ حمل‌ونقل عمومی، احداث مترو و مسیرهای پیاده و دوچرخه مورد توجه است. وقتی منظور از

بالا رفتن سرعت تردد خودرو باشد، ساخت زیرگذر و روگذر و تونل و اتوبان و پل هوایی و ... در دستور کار قرار می‌گیرد. این دو رویکرد وجود دارد؛ نگاه نخست به افزایش کیفیت زندگی در شهر می‌انجامد و رویکرد دوم به افزایش تراکم ترافیک و آلودگی و لزوماً ناشی از تردد زیاد خودروها در شهر که لزوماً به کیفیت منتج نمی‌شود. حالا سوال این است که از کجا و چگونه باید آغاز کرد؟ به نظر من دو آیتم اصلی وجود دارد؛ نگاه برنامه‌ای که و بازگشت به قانون. مسیرهای سواره‌ای که خارج از برنامه‌ریزی بلندمدت شهر است و اصطلاحاً در طرح جامع نیامده و یا در هیچ مرجعی مثل شورای ترافیک تصویب نشده است نباید اجرا شود. قانونی داریم که شورای ترافیک را به‌عنوان مرجع تصویب طرح‌های ترافیکی‌ای تعریف کرده که ممکن است در طرح جامع نباشند ولی مسئولین شهر آن را ضروری بدانند. چنین طرح‌هایی باید به تصویب این شورا برسد اما یک موضوع بسیار مهم وجود دارد و آن اینکه ماده ۹ قانون تاسیس شورای هماهنگی ترافیک می‌گوید که مصوبات شورای ترافیک نباید برخلاف مصوبات شورای عالی شهرسازی باشد. بنابراین، نزدیک کردن الزامات شهرسازی و ترافیکی راهگشا خواهد بود. ساخت روگذر و زیرگذر و ... که شما به آن اشاره کردید اگر در مراجع قانونی تصویب و تایید شده‌اند ولی اشتباه هستند امصاکنندگان باید پاسخگو باشند که چرا آن را تصویب کردند و اگر در برنامهٔ مصوب وجود دارند درست هستند و باید از آن دفاع کنند.

❖ شهرداری اشاره شد. کرمان شهری است با ۱۳ هزار هکتار وسعت و حدود ۷۰۰ هزار نفر جمعیت و تراکم حدود ۴۰،۵۰ نفر در هکتار اما با این وجود، ترافیک یکی از چالش‌های بزرگ این شهر است. شهرداری در شعار می‌گوید که راه‌حل مشکل ترافیک، توسعهٔ حمل‌ونقل عمومی است ولی در عمل صدها میلیارد را خرج ساخت زیرگذر و روگذر می‌کند. شما این تناقض در مدیریت موضوع ترافیک در شهر را چطور ارزیابی می‌کنید؟ فکر نمی‌کنید ترافیک در شهرهای ما به یک موضوع سیاسی و انتخاباتی تبدیل شده باشد؟ این نگاه وجود دارد که برای رای گرفتن در انتخابات‌ها، پروژه‌های بزرگ مثل ساخت تقاطع‌های غیرهمسطح گزینۀ مناسبی است. نظر شما در این‌باره چیست؟

بودجهٔ سالانهٔ شهرداری نشان‌دهندهٔ این است که در شهر چه رخ می‌دهد. اگر نظام مدیریتی شهر بر پیاده‌مداری و توسعهٔ حمل‌ونقل عمومی تاکید دارد طبیعتاً باید بیش‌ترین میزان بودجه را به این حوزه هدایت کند. اگر دیدید در بودجه چنین چیزی نیست و در آیتم‌های آن، اقدامات مربوط به تسهیل حرکت سواره سهم بیش‌تری دارد همین ثابت می‌کند که شعار و عمل با یکدیگر همخوانی ندارد.

❖ این تناقضات چطور اتفاق می‌افتد؟ شهرداری می‌خواهد حمل‌ونقل عمومی توسعه پیدا کند اما بودجه را صرف پل‌ها و زیرگذرها می‌کند. قبول دارید ترافیک و پل‌سازی و زیرگذر سازی یک موضوع سیاسی و انتخاباتی شده است؟

همهٔ افراد و نیروهای تاثیرگذار باید دربارهٔ کار کردن در شهر به توافق برسند. ادامه در صفحه ۷