

پایگاه خبری

مذاکره

نگاه بومی بر اقتصاد و جامعه

کدخبر: 38283
تاریخ انتشار: چهارشنبه 5 مرداد 1401 - 10:06

**دکتر جهان‌بین عضو هیات علمی دانشگاه در گفت‌وگو با فردای کرمان:
راه‌حل نهایی میدان بیرم‌آباد در گرو یک طراحی همه‌جانبه‌نگر
است**
به تغییرات بنیادین در تفکر حاکم بر مدیریت شهری نیاز داریم



فردای کرمان - اسما پورزنگی آبادی: حالا با اطمینان بیشتری می‌توان گفت که شهرداری کرمان اشتباه دیگری را، این بار در میدان بیرم‌آباد مرتکب شده است. کارشناسان در مدت اجرای طرحی که برای اصلاح هندسی و ساماندهی ترافیکی این میدان تعریف شده، انتقادات زیادی مطرح کرده‌اند؛ شهرداری اما طبق روال همه دوران‌های گذشته، بی‌اعتنا به هشدارها، راه خود را می‌رفت تا اینکه در تازه‌ترین خبری که عصر سه‌شنبه از سوی شورای شهر کرمان منتشر شد، معاون عمرانی استاندار کرمان بنا به درخواست کمیسیون عمران شورای شهر، دستور «توقف طرح و تجدید نظر در آن، با در نظر گرفتن اولویت‌ها و مطالبات مردمی و مسائل اجتماعی» را داد.

دکتر نیما جهان‌بین، معمار، شهرساز و عضو هیات علمی دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه آزاد کرمان یکی از منتقدان طرحی است که بخشی از آن اجرا شده است. او پیش از این نیز، نگرانی خود از اجرای آن را بارها بیان کرده است. او در گفت‌وگویی که صبح سه‌شنبه و پیش از اعلام تصمیم توقف طرح انجام شد، همچنان رویکرد شهرداری در این میدان را نقد کرد. میدانی که این متخصص شهری آن را یک «سرمایه‌یگانه» برای شهر می‌داند و می‌گوید: ما از این سرمایه شهری بحران ساخته‌ایم.

این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.

***در مدتی که طرح میدان بیرم‌آباد در حال اجرا بوده است، انتقادات زیادی نسبت به این اقدام شهرداری مطرح شده و می‌دانم که شما هم یکی از منتقدان این طرح هستید. چرا این طرح را نامناسب می‌دانید؟ چه ایرادات و اشکالاتی دارد؟**

دلایلی که برای نقد این طرح دارم را در سه محور مطرح می‌کنم. اول اینکه درباره هیچ کاری نمی‌توان اظهارنظر دقیق داشت مگر اینکه فرآیند مطالعاتی و طراحی به صورت دقیق و علمی برای آن صورت گرفته و همه جنبه‌های موضوع شناسایی شده باشد. بنده براین باورم که مسئله میدان

بیرم‌آباد یک سویه نیست و نباید این‌طور تصور کرد که در این میدان صرفاً با یک مسئله ترافیکی مواجهیم که برای رفع آن، به دنبال راه‌حلی ترافیکی باشیم. مسائل این میدان سویه‌های گوناگونی دارد و توجه به همه آنها در قالب یک طرح ضروری و مهم است. حالا اگر فرض را بر این بگذاریم که وضعیت موجود تصادفات منجر به فوت متعددی را سبب می‌شود، پس، مسائل ایمنی انسانی دارای اولویت است و به این نتیجه برسیم که باید طرحی ترافیکی در این میدان اجرا شود، باز هم طرح فعلی قابل دفاع نیست چرا که راه‌حل ترافیکی میدان، باید بخشی از یک طرح کلی و همه‌جانبه‌نگر باشد که همه مسائل این میدان را دیده است. نمی‌توان طرحی را جدا از همه مسائل و بدون توجه به تمام جنبه‌های موضوع اجرا کرد. چنین اقدامی حتماً چالش‌آفرین خواهد بود. دومین محوری که درباره میدان می‌توان مطرح کرد این است که وقتی داریم حلقه پیرامونی فلکه بیرم‌آباد را تنگ می‌کنیم، باید مشخص کنیم با چه هدفی این اقدام انجام می‌شود. کاهش عرض در همه دنیا برای حل مسئله ترافیک و نظم‌بخشی به حرکت خودروها انجام می‌شود اما این اقدامات که در قالب اصطلاح «رژیم راه» معرفی می‌شود، کجا و با چه شرایطی اتفاق می‌افتاد؟ این کاهش عرض در جایی انجام می‌شود که بخواهیم رفتار حرکتی مربوط به خودرو را به نفع رفتار حرکتی دیگری مثل پیاده یا دوچرخه محدود کنیم. میدان بیرم‌آباد در شرایط فعلی برای تردد پیاده و دوچرخه، آمادگی و جذابیت لازم را ندارد. پس زمانی که تقاضای حرکت و آمد و شد ثابت باشد، اما محدود کردن رفتار حرکتی غالب رخ دهد و این اتفاق به نفع هیچ رفتار دیگری نباشد، به طور حتم ما با اختلال حرکت مواجه می‌شویم. سومین موضوع این است که با توجه به ارزشی که زمین شهری دارد، باید مشخص شود که می‌خواهیم با میزان زمین شهری که با تنگ شدن حلقه دور فلکه آزاد می‌شود؛ چه بکنیم؟ آیا برای افزودن فضای سبز به شهر است؟ آن هم در شرایطی که خود شهرداری می‌گوید شوری آب چاه‌های آبیاری پارک‌های شهر به حد شوری آب دریا رسیده است؟ پس، با هدف افزایش فضای سبز نمی‌توان از این طرح دفاع کرد. اگر هم هدف از آزادسازی زمین در این فلکه منظرسازی باشد که با وضعیت فعلی آمودشد در میدان، امکانی برای اینکه از منظر محیطی بهره‌ای برده شود وجود

ندارد. به این مسائل بیافزاییم رفتار حرکتی خودروهایی را که از دو مسیر یکی با ماهیت محور مواصلاتی و دیگری یک کمربندی شهری؛ در حالی به این نقطه بحرانی می‌رسند که هنوز هوای رانندگی جاده‌ای یا پرسرعت را در سر دارند. حالا وقتی خودرو ناگهان با سرعت بالا وارد این حلقه تنگ می‌شود، بر عطش حرکتی محدوده افزوده خواهد شد و در این تنگنا، بار روانی و عدم امکان حرکت دلخواه با سرعت لازم، مسئله‌ساز می‌شود. در چنین شرایطی باید این سوال را مطرح کرد که آیا این طرح، پاسخ مناسبی برای حل مشکلات این میدان بوده است؟ به نظر می‌رسد راه‌حل نهایی میدان در گرو یک طراحی همه‌جانبه‌نگر باشد. این میدان نقطه بسیار حساسی است و بنده بارها گفته‌ام که اینجا جزو نقاط یگانه‌ای است که در سرمایه‌های هر شهری به راحتی نمی‌توان آن را یافت و ما از این سرمایه شهری بحران ساخته‌ایم؛ در حالی که می‌شد به گره‌ای بسیار ارزشمند و به عنوان یک ورودی برای شهر تبدیل شود. در این محدوده، از یک سو منظر طبیعی مطابق با هویت تاریخی شهر، یعنی درختان کاج و سرو زیبا و کوه‌های پیرامون و از سوی دیگر، بنای تاریخی باغ صفوی و تخت درگاه قلی‌بیگ ما را با یک نقطه یگانه شهری مواجه می‌کند و در چنین نقاطی، برخوردها باید بسیار حساس‌تر و محتاطانه‌تر باشد. حالا وقتی مسائل اجتماعی محدوده را به این موارد اضافه کنیم با مسئله‌ای چندسویه و بسیار جدی‌تر روبرو می‌شویم. هجوم اقشار توانمند برای ویلاسازی در مناطق سرآسیاب و ده‌بالا و ایجاد یک اختلاط نامناسب اجتماعی با ساکنان این مناطق که واجد مسائل خاص خود به لحاظ اجتماعی و اقتصادی هستند، نشان می‌دهد که مسئله میدان بیرم‌آباد صرفاً کالبدی و کارکردی نیست. بلکه باید هر نوع مداخله در آن با مطالعات دقیق اجتماعی و در نظر گرفتن سایر مولفه‌های شهری همراه باشد و ما را به نگاهی همه‌جانبه‌نگر برساند که در قالب رویکرد بازآفرینی شهری و نه ساماندهی ممکن است.

***آنطور که متوجه شدم شما می‌گویید شهرداری همهٔ مسائل میدان را به مسئله ترافیک تقلیل داده است. مجریان طرح می‌گویند که به دنبال کاهش آمار تصادفات در این میدان هستند. به نظر شما، وقتی طرح تمام شود آیا این هدف که کاهش تصادفات است محقق خواهد شد؟**

اظهارنظر دربارهٔ مسائل ترافیکی میدان را به متخصصان ترافیک واگذار می‌کنم اما براساس دانش شهرسازی می‌گویم که وقتی دو رفتار حرکتی متناقض را در این میدان داریم که در جریان آن، کاربر، ناگهان با رانندگی پرسرعت وارد محدوده‌ای می‌شود که سرعت پایین و حجم حضور خودرو بالاست؛ قطعاً امکان تصادفات بالا می‌رود. منتها ممکن است بر اثر کاهش سرعت که در حلقهٔ پیرامونی میدان به وجود می‌آید، تصادفات منجر به جرح و فوت از نظر آماری کاهش یابد. سوالی که وجود دارد این است که آیا راه‌حل‌های دیگری نبود تا علاوه بر کاهش آمار تصادفات، به سایر خواسته‌هایی که در صورت مسئله وجود دارد هم پاسخ درستی داده شود؟ پاسخ قطعاً مثبت است و نقد بنده این است که چرا به دنبال راه‌حلی هستیم که فقط آمار تصادفات را کاهش دهد؟ در حالی که راهکارهایی بسیار جدی‌تر می‌توان داشت که نه تنها هدف کاهش آمار تصادفات جرحی و فوتی را محقق می‌کند بلکه کلاً آمار تصادفات را در منطقه کاهش داده و به سایر مسائل میدان نیز پاسخ درستی خواهد داد.

بارها به مدیران و کارشناسان این را گفته‌ام که تهیهٔ طرح‌های مناسب برای محدوده‌های شهری به کمک مشاورانی که توانمند هستند، نسبت به فرایندهای فرساینده و طولانی اداری که برای تصویب این نوع طرح‌ها وجود دارد؛ آنقدر زمان نمی‌برد که به این بهانه، از مشاوران استفاده نشود. از طرفی، روند کاری در مدیریت شهری باید متناسب با مسائلی باشد که در شهر وجود دارد. مدیریت شهری در کرمان باید به این باور برسد که شهر به یک برنامهٔ راهبردی جدی برای تمام مولفه‌هایش نیاز دارد؛ نه برنامهٔ راهبردی‌ای که صرفاً از سرفصل‌های سایر برنامه‌های شهری کپی‌برداری کند، بلکه برنامه‌ای که خاص کرمان تهیه شده باشد و بسته‌های اجرایی نیز ارائه داده باشد. اگر اشتباه نکنم سال 85 بود که

برای اولین بار به فکر تهیهٔ چنین برنامه‌هایی برای کرمان افتادیم اما یکی از مشکلات همواره این بوده که هیچ‌گاه در کنار برنامه‌های راهبردی، برنامهٔ عملیاتی آن هم در قالب بسته‌های اجرایی تهیه نشده است و تا زمانی که این برنامه‌های مادر آماده نشود و زیرمجموعهٔ آن، طرح‌های موضعی و موضوعی تعریف نشود، نگاه نقطه‌ای به شهر ادامه خواهد داشت. آن هم از نوعی که تنها وقتی به دنبال راهکار می‌گردد که بحران سررسیده و بدتر آن که مجال و توانی هم برای حل کردن بحران ندارد، بلکه حداکثر توانش رفع بحران در کوتاه‌مدت است. با چنین رویکرد مدیریتی، همواره با میدان بیرم‌آبادها مواجه خواهیم بود و بی‌نهایت پرسش از سوی شهروندان را بی‌پاسخ می‌گذارد که علاوه بر چرایی این نوع مدیریت شهر، به طور کلی نسبت به توان و عمل مدیران شهری نیز بدگمان است.

***یکی از مسائلی که این روزها بیش‌تر دربارهٔ آن صحبت می‌شود، جابه‌جایی ورودی سراسیاب است که در طرح دیده شده اما ساکنان این منطقه با آن مخالفند. نظر شما دربارهٔ این بخش از طرح چیست؟**

شرکت مشاوره که بنده مسئولیت آن را دارم در دوره‌ای از مدیریت شهری، مطالعات اولیه‌ای در میدان بیرم‌آباد را شروع کرد. همان زمان بود که متوجه شدیم میدان بیرم‌آباد مسائل چند سویه‌ای دارد که نتایج این مطالعات، یک بار به خواست معاونت وقت شهرسازی و معماری شهرداری در شورای فعلی شهر نیز ارائه شد. تا مطالعات میدان کامل نشود و تحلیل‌های دقیق و یکپارچهٔ کیفی روی داده‌های گردآوری شده صورت نگیرد، نمی‌توانم به این مسائل جزئی و این سوال مشخص که جابه‌جایی ورودی درست است یا خیر؟ پاسخ دقیقی بدهم، اما براساس نظراتی که متخصصان ترافیکی ارائه کرده‌اند باید بگویم که اکثر آن‌ها موافق جابه‌جایی ورودی سراسیاب هستند. در عین حال این را بگویم که به همان اندازه‌ای که با مسائل میدان درگیر بوده‌ام و از آنجا که وقتی روی موضعی کار می‌کنیم بعد از مدتی چشم‌اندازی نسبت به پاسخ طراحانه آن پیدا

می‌کنیم، به این نتیجه مقدماتی رسیده‌ام که راه‌حل نهایی محدوده بیرم‌آباد، مسیرهایی در ترازهای مختلف ارتفاعی (تقاطع غیرهمسطح) است. یکی از دلایلم این است که فلکه بیرم‌آباد فضای سبز بسیار خاصی دارد و همین الان با همه مخاطراتی که در دسترسی به آن وجود دارد، مردم خود را به آن می‌رسانند. این نقطه اگر بخواهد حفظ شود که باید بشود، باید به اراضی شمال و شمال غرب فلکه پیوند پیدا کند تا یک میدان به معنای واقعی برای حضور انسان فراهم شود. برای دسترسی به این ایده و تدارک یک ورودی شهری با کاربری‌های مورد انتظار، مجبور می‌شویم دسترسی برخی از مسیرها به این نقطه بحرانی فعلی را قطع کنیم و در برخی دیگر از مسیرها که باید ارتباطات آن با مسیر مقابل حفظ شود، از ترازهای ارتفاعی غیرهمسطح استفاده کنیم. در این خصوص، نکته مهم دیگری وجود دارد و آن اینکه یکی از بندهای سیلابی تاریخی کرمان پشت منطقه مسکونی سرآسیاب واقع شده و این منطقه، از لحاظ سیلاب، شرایط خاصی دارد. بنابراین، چنانچه راه‌حل تقاطع غیرهمسطح بخواهد به کار گرفته شود، باید با ملاحظات ویژه محیطی اتفاق بیفتد و این مسئله چهره فعلی محیط را دستخوش تغییراتی می‌کند که ورودی محدوده سرآسیاب هم تابعی از آن خواهد بود. با این همه اما در نهایت، طرح باید بتواند به بیش‌تر خواسته‌ها پاسخ درستی بدهد که یکی از مهم‌ترین آن، خواسته‌های مردمی است که میزبانان اصلی و نهایی دیگر اقشار استفاده‌کننده از هر طرح شهری هستند. یعنی مردمی که در حوزه بلافصل طراحی زندگی می‌کنند و حتماً باید رضایت آن‌ها تامین شود. از آنجا که ساکنان سرآسیاب هر روز با این نقطه ارتباط دارند، بنابراین باید خواسته‌های آنان مورد توجه قرار گیرد. شهرسازی امروز ارتباط با مخاطبان هر طرح و جلب مشارکت آن‌ها را به طور جدی مدنظر دارد. در شهرهای امروزی، آن دوران که عده‌ای از بالا برای شهر تصمیم بگیرند، گذشته است. طرح‌ها باید با جلسات متعدد، گفت‌وگو و در نظر گرفتن نیازهای طیف‌های مختلف مخاطب یک پروژه اجرا شوند.

***در این مدت متخصصان و مردم انتقادات زیادی داشتند. رفتار شهرداری در مواجهه با این انتقادات را چه طور ارزیابی می‌کنید؟ پاسخ مناسبی داده یا با همان یكدنگی گذشته کار خودش را پیش می‌برد؟**

یکی از اقدامات خوب در این مدت، برگزاری برنامه زنده اینستاگرامی از سوی روابط عمومی شهرداری کرمان بود. اینکه از درون خود شهرداری، چنین میزگردی تدارک دیده شود و مخالفان و موافقان بتوانند دیدگاه خود را مطرح کنند، اتفاق جدیدی بود که گرایش به پاسخگویی به افکار عمومی و نقد را نشان می‌داد. اما به طور کلی، با وجود تغییرات فردی که اتفاق می‌افتد، همچنان نگاه حاکم در مدیریت شهری ما تغییر جدی نکرده است. بخشی از این عدم تغییر به دلیل چالش‌های درونی سیستم مدیریت شهری است. مدیریت شهری روزمره با مسائل شهر در ارتباط است؛ شهری که زنده است و هر روز بر مسائل آن افزوده می‌شود، نیازمند توان جدی برای رسیدگی درست و علمی و به موقع و پاسخ بلافاصله به مسائل شهری است. جالب است بدانید که در دنیا، جدیدترین نگرش‌ها در مورد مسائل شهری از میدان جنگ و تجربیات فرماندهی استراتژیک جنگی درآمده است؛ یعنی تا این اندازه شهر را با میدان جنگی که در هر لحظه در آن اتفاقاتی می‌افتد و مدیران و فرماندهان باید در لحظه برای آن تصمیم درست بگیرند، مشابه دیده‌اند و بنیان نظام برنامه‌ریزی استراتژیک یا راهبردی از تفکر میدان جنگ آمده است. یک فرمانده در جنگ باید در هر لحظه متناسب با شرایط تصمیم بگیرد. از این منظر، مشخص می‌شود که برنامه‌های شهری تا چه اندازه باید منعطف باشند تا بتواند تغییرات لحظه‌ای را در ذات خود مدیریت کنند. ساختار صلب بسیار سخت فعلی چگونه می‌تواند در چنین میدانی موفق عمل کند؟ برای اینکه به پرسش شما پاسخی منصفانه بدهم باید بگویم حقیقتاً به تغییرات بنیادین در تفکر حاکم بر مدیریت شهری نیاز داریم. در سال‌های گذشته، منتقدان و برخی از متخصصان مدام درباره تقاطع‌های غیرهمسطح در شبکه درون شهری هشدار می‌دادند اما شهرداری کار خود را انجام داد و امروز شهروندان دارند از بیهودگی مصرف هزار میلیارد تومان از منابع شهر در پروژه‌هایی از جمله زیرگذر آزادی صحبت می‌کنند. این رویه باید تغییر کند. شهرداری کرمان

هنوز نتوانسته مشاوره‌های تخصصی را به بخشی از روال کاری روزانه خود تبدیل کند و این، یک ضعف جدی است. تا زمانی که مدیریت شهر و تصمیم‌گیری درباره مسائل آن در قالب چارچوب خشک و غیرمنعطف در برابر پذیرش تغییرات باشد، حتما این خطاها تکرار خواهد شد. نکته خیلی مهم این است که شاید اشتباهاتی شبیه میدان بیرم‌آباد در گذشته نیز در شهر کرمان زیاد رخ داده که می‌توانم موارد متعددی را بشمارم اما مردم آن زمان به اندازه امروز متوجه و مطالبه‌گر نبوده‌اند که البته هنوز هم بسیار کم است. این یعنی تغییر در سطح اجتماعی رخ داده، ولی سیستم مدیریتی ما، متناسب با این تغییرات اجتماعی تغییر نکرده است. شهرداری کرمان برای بهره‌گیری از نگاه تخصص‌مدار باید از خود انعطاف نشان دهد و متخصصان هم باید با علم روز به مسائل شهری نگاه کنند و بدانند دوره برج عاج‌نشینی و تصمیم‌گیری از بالا به پایین گذشته است و در روندهای مطالعاتی و طراحی، ارتباط با طیف‌های گوناگون مخاطب پروژه را از ابتدا در دستورکار قرار دهند.

***اینکه طرح فعلی بر کاهش تصادفات چه تاثیری دارد را پرسیدم. به طور کلی، آینده میدان بیرم‌آباد را با اجرای طرح فعلی چگونه می‌بینید؟ آیا این میدان همچنان به عنوان یک معضل در شهر باقی خواهد ماند؟**

در مدتی که انتقاداتم به طرح فعلی میدان را بیان کرده‌ام؛ ایده و نظری دریافت نکردم که به این نتیجه برسم اشتباهی مرتکب شده‌ام. متأسفانه باید بگویم که طرح فعلی را طرح موفقی برای میدان نمی‌دانم چرا که سویه‌های مختلف مسئله در نظر گرفته نشده است. وقتی با حضور متخصصان و مدیران شهری سویه‌های دیگر مسئله را مطرح کردم، نگفتند که به این مسائل توجه کرده‌ایم؛ بلکه گفتند کار خیلی حادی انجام نداده‌ایم و حتی برخی از دوستان می‌گفتند اگر لازم باشد، می‌توانیم آنچه انجام داده‌ایم را دوباره تغییر دهیم. پاسخ من به این دیدگاه این است که با شهر نباید این‌طور رفتار کرد. اگر قرار به سعی و خطا بود، کار را با ایجاد

موانع قابل جمع‌آوری انجام می‌دادند. یا اینکه می‌گویند این طرح را به‌عنوان یک مُسکن برای میدان در نظر گرفته‌ایم که این هم متناسب با نیاز شهر امروز نیست. در مجموع باید بگویم که پیش‌بینی خوبی برای آنچه در میدان اتفاق می‌افتد ندارم. مسائل مورد غفلت، بسیار زیاد و قدرت این مسائل مغفول هم آنقدر بالا هست که ما را با این نگاه و طرح فعلی با مشکلات جدی مواجه کند. / الف