

# بازطراحی بافت مرکزی شهر جیرفت با تاکید بر ابعاد اکولوژیک

محمد رحیم رهنما

عضو هیئت علمی گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد

علی خوشاب

دانشجوی دکترای جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد<sup>۱</sup>

پذیرش: ۱۳۹۷/۶/۲۵

دریافت: ۱۳۹۷/۱/۱۶

## چکیده

شهر جیرفت با دارا بودن ۲۰۴ هکتار بافت فرسوده مصوب در محدوده‌ی مرکزی از معضلات کالبدی، اجتماعی و زیست محیطی فراوانی رنج می‌برد. از این رو لازم است بر پایه رویکرد مشخصی سازمان فضایی آن مورد بازطراحی مجدد قرار گیرد. این پژوهش با ماهیتی تحلیلی-تفسیری و با تاکید بر رویکرد اکولوژیک و اقتباس از تجربه سایر شهرهای که مبتنی بر کارکردهای بومی شهر جیرفت استخراج شده‌اند و همچنین با تحلیل نظام کاربری و عملکردی، شبکه ارتباطی، سازمان همگانی و تحلیل منظر با پیروی از دو اصل طرح‌های فرداداست و منطقه بلافصل به طراحی نقشه پیشنهادی در سازمان فضایی بافت فرسوده پردازد. با توجه به شیوه تحقیق به کار گرفته شده مهمترین منابع برای تحلیل و تفسیر وضع موجود؛ عکس‌ها، نقشه‌ها و طرح‌های است که مورد تفسیر قرار گرفته است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد، سازمان فضایی بافت فرسوده شهر جیرفت در حال حاضر دارای سه بخش اصلی می‌باشد: بخش غربی که دارای تراکم نسبی پایین، تخلخل بالا، تعدد زمین‌های بزرگ خالی و تعدد خانه باغ‌ها است. بخش مرکزی که دارای تراکم نسبتاً بالا به ویژه در لبه خیابان اصلی است و همچنین ریزدانگی قطعات و کمبود فضاها شهری در این پهنه مشهود است. بخش شرقی نیز دارای تراکم نسبی پایین و تعدد زمین‌های خالی و اندازه قطعات متوسط با سطح زیربنای متوسط است. با توجه به تفسیر سازمان فضایی در بافت فرسوده شهر جیرفت و تحلیل سایت، سازمان فضایی در قالب نقشه‌ی پیشنهادی مورد بازطراحی قرار گرفته است.

واژگان کلیدی: بافت فرسوده، بازطراحی، شهر جیرفت

## مقدمه

در پایان سال ۲۰۰۷ برای اولین بار در تاریخ بشریت تعداد جمعیت ساکن در شهرها بیشتر از جمعیت روستانشین شد تخمین زده شده است که تا پایان سال ۲۰۲۰ بیش از ۶۰ درصد جمعیت جهان را شهرنشینان تشکیل دهند که این امر مناطق شهری را به شدت تحت تاثیر قرار خواهد داد در نتیجه شهرها با دربرگرفتن درصد فزاینده ای از جمعیت و تبعات ناشی از آن از نظر محیط زیست چالش مهمی در پیش دارند (Journal of Landscape and Urban Planning, 2009, 195). در حال حاضر هیچگونه توازن یا تعادلی بین شبکه های شهری و الگوهای طبیعی مشاهده نمی شود و شبکه های شهری در حال مسلط شدن بر شبکه های اکولوژیکی آسیب پذیرند (کوخانی و مثنوی، ۱۳۹۳، ۵۷). افزایش نرخ رشد جمعیت شهرنشین منجر به تغییر روند برنامه ریزی و طراحی محیط شهری گردیده است که به تبع آن اهمیت جوانب اقتصادی، اجتماعی و اکولوژیکی مورد اهمیت برنامه ریزان و طراحان قرار گرفته است (امین زاده و خاک سفید، ۱۳۸۷، ۹۷). اهمیت ابعاد اقتصادی و اجتماعی در سالهای اخیر رقابت فزاینده ای را در میان شهرهای مختلف برای کسب فرصت های توسعه و رقابت جهانی فراهم کرده است در این رقابت جهانی کیفیت فضاها و طراحی شهری به عنوان فاکتور کلیدی جهت ارزیابی شهرها محسوب میشود (UNCHS, 2011, 43).

براساس مولفه های؛ کیفیت طراحی شهری به سه مولفه کیفیت عملکردی، کیفیت تجربی - زیباشناختی و کیفیت زیست محیطی قابل تقسیم می باشند از میان این سه مولفه "مولفه زیست محیطی" با توجه به بحران های اکولوژیکی کنونی از جمله مصرف بی رویه منابع، آلودگی هوا و منابع خاکی، گرمایش زمین و ... از اهمیت ویژه ای برخوردار می باشد. این مولفه در ابعاد خرد آن در برگیرنده مقولاتی همچون تنظیم اقلیم خرد فضاها شهری (آفتاب، جریان هوا، سایه گیری) و در بعد کلان دغدغه پایداری زیست محیطی را داشته و با کیفیت تعادل مبتنی بر اکولوژی شهری و چگونگی استفاده از منابع طبیعی اعم از زمین، آب و ... در رابطه با طرح های توسعه شهری سرو کار دارد (هاشم پور، ۱۳۹۰، ۶۹). در قرن جدید توسعه شهری نه تنها تمرکز بر روی منطقه ساخته شده است بلکه بهبود کیفیت زیست شهری بویژه در شهرهای قدیمی با سلامت بیمارگونه همراه بوده است ((liu and et al.2012.285). بطوریکه هم اکنون بیش از ۷۲ هزار هکتار محدوده بافت

فرسوده در ایران وجود دارد (مهران فر و همکاران، ۱۳۹۱: ۱۵۹). که طبق آمار منتشره از طرف شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری ایران، در ۳۴۲ شهر کشور، ۶۴۵۲۶۸۸ هکتار بافت فرسوده دارای هر سه شاخص فرسودگی با ۸.۵ میلیون نفر جمعیت ساکن تعیین محدوده شده است. (مظفری، ۱۳۸۸، ۲۲). در این راستا جوامع مختلف شهری برای روبه رو شدن با معضلات این بافت ها راه حل های مختلفی در پیش گرفتند که نمونه عمده این مداخلات در ابعاد کالبدی و اجتماعی این بافت ها صورت پذیرفته است و کمتر مطالعه ای به بررسی پیامدهای زیست محیطی این بافت ها و ایجاد راهکارهای در قالب فرصتهای طبیعی و اکولوژیکال ارائه داده است. از این رو با بررسی اصول عمومی اکولوژی منظر در برنامه ریزی و طراحی شهری، به نظر میرسد ایجاد طرح جامع اکولوژی مشتمل بر شبکه پارک های شهری در تمامی مقیاس ها، ایجاد شبکه ای از سبزراه ها برای اتصال شهر، حومه شهر و فضاهای سبز طبیعی و مصنوعی دارای عملکردهای اکولوژیکی و حفاظت از مناطق حاشیه مسیره های آب و بهبود کیفیت ابهای سطحی و زیر زمینی در محیط شهری بتواند با توجه به ظرفیت های پنهان و آشکار این بافتها در کیفیت عملکرد اکولوژیکی اثرگذار باشد.

با توجه به این ضرورت این تحقیق علمی سعی دارد تا با تلفیق نگاه برنامه ریزی و طراحی شهری به باز طراحی بافت فرسوده شهر جیرفت با ۲۰۴ هکتار وسعت و بیش از ۱۴ هزار نفر جمعیت بر پایه ظرفیت های طبیعی و انسانی در مرکز شهر بپردازد با توجه به شرایط اقلیمی و جغرافیایی شهر جیرفت، که دارای ۲۹۸ روز افتابی بطور میانگین در طول سال می باشد، عدم وجود آلودگی های هوا، ایجاد زمین های بایر و تراکم کم جمعیت، و رشد حمل و نقل عمومی در طی سالهای اخیر و توجه فزاینده به برنامه های توسعه و نوسازی در قالب پروژه های موضوعی و موضعی با توجه به افزایش فرهنگ و رشد دانشگاه های مختلف به نظر میرسد در صورت شناسایی این فرصتها بتوان به بازطراحی این بافت در قالب طرح های پیشنهادی-فضایی پرداخت (مهندسین مشاور شهرستان، ۱۳۹۱، ۲۶۷). این در حالی است که در این پژوهش سعی شده است تا با استفاده از تجربیات جهانی شهر فرایبورگ آلمان که به عنوان پایتخت اکولوژیک اروپا محسوب میگردد و با توجه به برخی ساختارهای مشابه (جمعیت، ویژگی های طبیعی و قدمت تاریخی) الهاگ گرفته شود. از این رو با توجه به بیان ساختار مساله مطرح شده مهمترین سوال های تحقیق به شرح ذیل قابل بررسی است:

۱- سازمان فضایی بافت فرسوده شهر جیرفت در حال حاضر از چه ساختاری برخوردار است؟

۲- سازمان فضایی پیشنهادی بافت فرسوده شهر جیرفت با توجه به ظرفیت های طبیعی و ابعاد اکولوژی چگونه ترسیم میگردد؟

### اهداف پژوهش

بررسی و تحلیل ساختار استخوان بندی و نظام تقسیمات کالبدی بافت فرسوده شهر جیرفت  
تحلیل وضعیت کالبدی-فضایی و عملکرد-ارتباطی بافت فرسوده شهر جیرفت  
بررسی و تحلیل نظام منظر شهری در بافت فرسوده شهر جیرفت

### ضرورت پژوهش

بافت های فرسوده معمولاً از کیفیت محیطی و زیست محیطی نازل و فضایی غیربهداشتی برخوردارند که بافت فرسوده شهر جیرفت از این قاعده مستثنا نبوده است. وجود آلودگی های ناشی از فقدان سیستم فاضلاب و دفع آبهای سطحی، مشکلات ناشی از پسماندهای شهری ( بافت فرسوده شهر جیرفت که برابر با ۷۰ تن در روز میباشد و فاقد هرگونه طرحی تفکیکی از مبدا می باشد) عدم مکان یابی صحیح محل لندفیل در نظر گرفته شده برای دفن زباله های شهر جیرفت ( که فاقد طرح مطالعاتی و تائید اداره حفاظت از محیط زیست می باشد) وجود آلودگی های موجود در سطح بافت به دلیل حاکم بودن اقلیم خشک و نیمه خشک و نبود رطوبت کافی و نزولات جوی و همچنین وجود ریزگردها، و ... ضرورت ایجاد چنین پژوهشی را الزام آور کرده است (مهندسین مشاور آرمانشهر، ۱۳۸۵، ۴۰). به نظر میرسد در صورتیکه بتوان تمامی معضلات زیست محیطی شهر را رصد کرد و بر پایه رویکرد اکولوژیک برنامه ریزی مناسبی اتخاذ کرد و ظرفیت های لازم را در طرح فضایی پیشنهادی به ترسیم درآورد میتوان شاهد بازخوردهای این طرح در ابعاد کیفی سازی بافت بود.

## مبانی نظری و ادبیات پژوهش

مفهوم اکوسیستی اولین بار توسط سازمان ملل در سال ۱۹۷۱ مطرح شد. ریچارد ریجستر یکی از اولین نویسندگانی بود که به تعریف واژه اکوستی در کتاب "اکوستی برکلی: ساخت شهرهایی برای آینده ای سالم" در سال ۱۹۸۷ کمک کرد (Register, Richard, and others, 116, 2008).

رجیستر اکوستی را چنین تعریف می کند: "اکوستی شهری است که با توجه به تاثیرات محیطی آن طراحی شده باشدف مردمی در آن ساکن باشند که دغدغه به حداقل رساندن انرژی مورد نیاز برای غذا، آب و ضایعات خارجی گرما، آلودگی هوا- دی اکسید کربن، متن و آلودگی آب را داشته باشند". و در ادامه بیان میدارد که "شهر پایدار خودش را از طریق حداقل نیاز به محیط طبیعی اطرافش تغذیه میکند و از منابع انرژی تجدید پذیر بهره می برد" این تعریف مبرهن است که هدف کاهش ردپای اکولوژیکی، تولید حداقل مقدار آلودگی، استفاده از زمین، تخصیص کاربری های کارآمد، باز استفاده و یا تولید کود از مواد استفاده شده و بهره گیری از تکنولوژی ضایعات-تا-انرژی می باشد بنابراین تاثیر شهر یا ناحیه در تغییرات آب و هوایی به حداقل می رسد(همان، ۱۱۸).

کولین فورنیه (Colin Fournier) همچنین تعریفی را برای اکوسیستی فشرده ارائه می دهد که رویکرد مشابهی را دنبال می کند: "یک اکوسیستی فشرده، شهری است که در تعادل و هماهنگی با محیط طبیعی ساخته شده است. این شهر دارای مرزهای مشخص و نسبت بهینه بین تراکم و شبکه فضاهای باز عمومی بوده و توسط بلوکهای شهری با کاربری مختلط تعریف شده است. تراکم بهینه اکوسیستی فشرده امکان حضور مغازه های تجاری خرده فروشی را به شکل گسترده داده و به خلق یک سیستم حمل و نقل کارآمد عمومی کمک می کند. به همین ترتیب به ساکنانش این امکان را می دهد که در محدودهای پیادهمدار زندگی کنند که حرکت پیاده و استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی را تشویق کرده و استفاده گسترده از اتومبیل را کاهش می دهد (Head, 2008.20).



اصول پایه اکولوژیکی در روند برنامه ریزی و طراحی منظر برای یک منطقه به شرح زیر قابل ارائه می باشند:

۵. محتوای اکولوژیکی : شامل ساختارها و عملکردهای یک اکوسیستم و چیدمان فیزیکی

اجزای زیستی و غیرزیستی

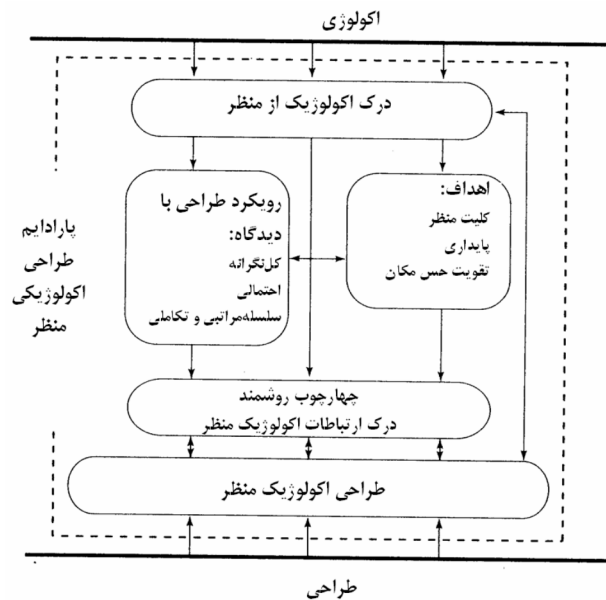
منظر و تعامل دوسویه ساختار و عملکرد است. در مورد لکه های واجد اهمیت اکولوژیکی مانند

فضاهای سبز، این عناصر

شامل فراوانی و توزیع جنگل های شهری، پارک های شهری در مقیاس های مختلف و درختان

حاشیه خیابان ها و سایر سطوح سبز می باشد

۲. بستر اکولوژیکی: شامل محل قرارگیری، نزدیکی و مجاورت لکه ها و دالان های اکولوژیکی نسبت به یکدیگر و نسبت به کل شهر و حومه آن است. این امر، جریان های انرژی، مواد و گونه ها را بین این اجزای ساختاری منظر کنترل می نماید
۳. پویایی اکولوژیکی: پویایی اکوسیستم، از جمله اکوسیستم شهری، از عوامل ایجاد توالی و تداخل اثر می پذیرد. توالی، تغییر تدریجی در طول زمان و تداخل، تغییر خارجی طبیعی است. اندازه و شکل قطعات سازنده منظر شهری در نوع پاسخ به این تغییر مؤثر است.
۴. عدم تجانس اکولوژیکی : در یک محیط شهری، فضاهای شهری عمدتاً یکدست نیستند و دارای نوعی عدم تجانس هستند. این عدم تجانس باعث تنوع عملکردها و در نتیجه سودمندی های متنوع فضاهای مختلف در شهرها می شود.
۵. سلسله مراتب اکولوژیکی : وجود سلسله مراتبی از لکه ها و دالان های اکولوژیکی در بستر شهر، با افزایش پیچیدگی اکولوژیکی فضاها و ارتقای عملکردهای آن در مقیاس های مختلف به پایداری محیط های شهری کمک شایان توجهی می نماید (Benedict and McMahon, 2006, 16).



شکل ۲- بررسی فرایند طراحی شهر اکولوژیک

Mostafavi, Mohsen(2010)

## فرایبرگ دروازه ای به سمت تحول

شهر فرایبورگ واقع در ایالت بادن-ورتمبرگ کشور آلمان طی چند دهه ی اخیر موفق گردیده با تدوین برنامه های مبتکرانه و اجرای آنها، گامهای بلند و موفقیت آمیزی به منظور کاهش آلودگی های زیست محیطی در راستای دستیابی به شهری پایدار بردارد. به دلیل همین موفقیتها، این شهر اکنون شهرتی جهانی یافته و به مرور به مرکز توریسم زیست محیطی کشور آلمان تبدیل شده است. هر ساله ده ها هزار گردشگر از سراسر جهان برای آشنایی با برنامه ها و اقدامات زیست محیطی به این شهر مسافرت میکنند. این شهر دارای جمعیتی برابر با ۲۵۰.۰۰۰ نفر می باشد که ۴۳ درصد آنان کاتولیک و ۲۴ درصد پروتستان می باشند. این شهر به دلیل دارا بودن آب و هوای مساعد امکانات ورزشی زیادی در آن فعال می باشند بطوریکه در این شهر ۲۵۰۰۰۰ نفری بیش از ۱۳۲ باشگاه ورزشی فعالیت دارند (Freiburg Official Guide, 2011, 46).

آغاز نهضت پایدارش هر فرایبورگ در حدود ۳۵ سال قبل و به دلیل مخالفت شهروندان این شهر با راه اندازی نیروگاه هسته ای در این شهر بود از آن پس همه ی مردم، مسئولان، متخصصان، کارشناسان، نهادها، سازمانها، دانشگاه ها، مؤسسات پژوهشی و... به تکاپو افتادند تا بتوانند انرژی مورد نیاز شهر را از منابع تجدیدپذیر همچون خورشید، نیروی باد، حرارت زمین، زیست توده و... تأمین نمایند. در این راستا، سیاستهای کلی شهر بر سه محور اساسی قرار گرفت: کاهش مصرف انرژی، استفاده ی بهینه از انرژی و نهایتاً و از همه مهمتر استفاده از انرژیهای تجدیدپذیر (Solar Region Freiburg, 2011, 5).

برای دستیابی به اهداف فوق، مجموعه برنامه ها و اقداماتی به صورت ترکیبی در دستورکار مردم و مسئولان اجرایی شهر قرار گرفت که از آن جمله میتوان به توسعه ی حمل و نقل عمومی، گسترش مسیرهای دوچرخه و عابر پیاده، عاری ساختن مرکز شهر از تردد خودروهای شخصی، مدیریت جامع پسماند، استفاده ی گسترده از انرژی های خورشیدی، محافظت از اکولوژی زیبا و جذاب شهر و... اشاره نمود. شهر فرایبورگ در چند دهه ی اخیر در این زمینه ها به موفقیت های چشمگیری رسیده و توانسته تا حدود زیادی به اهداف مورد نظر دست یابد. همین موفقیتها موجب شده تا این شهر ضمن دریافت ده ها جایزه ی ملی و بین المللی در زمینه ی حفاظت از



محیط زیست، به یکی از کانونهای مهم گردشگری کشور آلمان تبدیل شود و سالیانه ده ها هزار گردشگر داخلی و خارجی از این شهر بازدید نمایند و با دستاوردهای زیست محیطی آن آشنا شوند. فرایبورگ یکی از معدود شهرهای آلمان است که با موفقیت توانسته انتشار گاز کربن را در این شهر تا ۵ درصد بین سالهای ۱۹۹۲ تا ۲۰۰۳ کاهش دهد و آمارها نشان میدهد که این رقم در سال ۲۰۱۱ به ۷ تا ۸ درصد رسیده است (Green City Freiburg, 2011, 37).

فرایبورگ عنوان «بهترین شهر اروپا» را در سال ۲۰۱۰ از آکادمی شهرسازی لندن به خاطر ایده های طراحی و توسعه ی شهری خوب دریافت نمود. همچنین در همین سال، شهر فرایبورگ به دلیل موفقیت در حفاظت از شرایط آب و هوایی، عنوان «پایتخت حفاظت از اقلیم آلمان» را به خود اختصاص داد اقدامات تحسین برانگیز شهر فرایبورگ در راستای حفاظت از محیط زیست، این شهر را به کانونی برای برگزاری کنفرانسها و همایشهای بین المللی زیست محیطی تبدیل نموده و هر ساله در ماه اکتبر کنفرانسهایی با عنوان «انرژیهای تجدیدپذیر محلی» در این شهر برگزار میشود (Local Renewable Freiburg 2011, 137).

نهضت رفع آلودگی هوا و حذف گاز کربن از سطح شهر فرایبورگ با قوت و جدیت دنبال میشود و مسئولان شهر امیدوار هستند تا سال ۲۰۳۰ میلادی، تولید گاز کربن در شهر را تا میزان ۴۰ درصد و تا سال ۲۰۵۰ میلادی تا میزان ۹۰ درصد کاهش دهند و نهایتاً آنرا به صفر برسانند. مسئولان شهر معتقد هستند با توجه به تلاشهایی که تاکنون صورت گرفته، سرانه ی انتشار گاز CO2 برای هر نفر تا ۱۳ درصد کاهش داشته است. در شرایطی که قبلاً ۶۰ درصد برق موردنیاز شهر از نیروگاه های هسته ای تأمین می شده، در حال حاضر این میزان به کم تر از ۱۰ درصد کاهش یافته

است (International journal of sustainable transportation, 2011, 147).

جالب آنکه اگر چه فرایبورگ یک مکان صنعتی نیست، ولی ابتکارات و فعالیتهای زیست محیطی آن به عنوان یک عامل اقتصادی عمل نموده است. گرایشهای زیست محیطی این شهر نقش مهمی در پیدایش مشاغل زیادی به ویژه در حوزه های تحقیقاتی و ارائه ی خدمات داشته است. در حال حاضر شرکتهایی در این شهر تأسیس شده و فعال هستند که خدمات خود را نه تنها در مقیاس ملی، بلکه به خارج از کشور آلمان نیز ارائه مینمایند. فرایبورگ با دانشگاه ها و مؤسسات

تحقیقاتی خود، به عرص های کارآفرین در کشور آلمان تبدیل شده است (Guidelines, 2011).  
(for Sustainability Management)

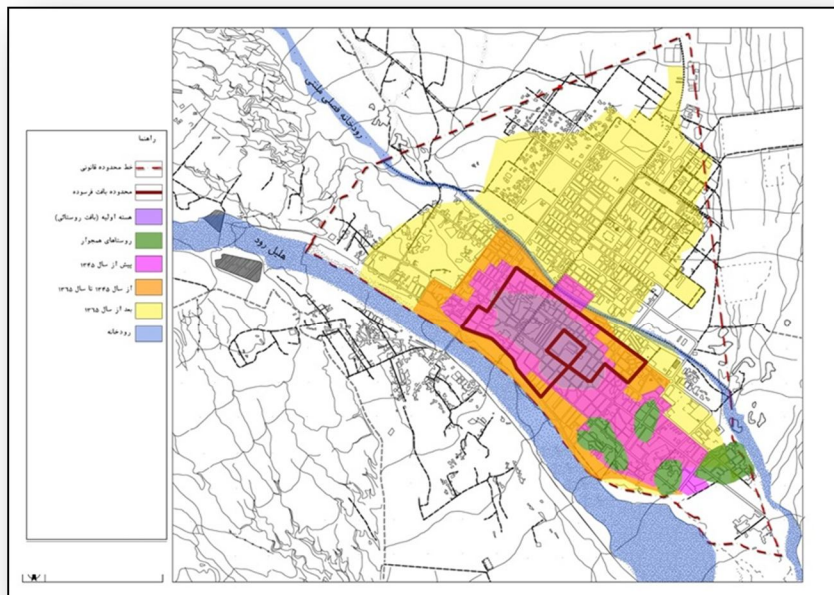
### روش پژوهش

با توجه به اینکه در این پژوهش سعی گردیده است تا به تفسیر وضعیت ساختاری-فضایی موجود بافت فرسوده شهر جیرفت در قالب ابعاد کالبدی، نظام دسترسی، و منظر همگانی پرداخته شود در انتها سعی میگردد با توجه به تجربیات شهر فرایبورگ بخصوص در ابعاد اکولوژیکی و همچنین تحلیل نظام فضایی در بخش پیشین به ساماندهی سایت فضایی بافت فرسوده در قالب نقشه ای پیش طرح (اسکیسی) باز طراحی گردد از آنجائیکه رسالت پژوهش ماهیت آن را تعیین میکند لذا ماهیت این پژوهش تحلیلی-تفسیری و در قالب اهداف کاربردی جای میگیرد. در باز طراحی نظام بافت فرسوده شهر جیرفت، تمامی تحلیل ها بر پایه مستندات شکل میگیرد که از مهمترین و معتبرترین منابع شناخته میشوند که میتوان از عکس ها و نقشه ها را نام برد که در طول متن تفسیر گردیده اند. در گام دوم پژوهش پس از تحلیل نظام های کالبدی-کارکردی بافت فرسوده جیرفت که توامان با طرح های فراداد است شهری و حوزه بلافصل تفسیر می گردند در قالب جدولی بصورت پیشنهاد مطرح میگردند در واقع در این مرحله آن دسته از تجربیات مدیران شهر فرایبورگ در بازطراحی و ساماندهی که قابل پیاده سازی و بومی سازی در شهر جیرفت می باشند لحاظ میگردد در ردیف دوم جدول مشکلات ناشی در بافت فرسوده شهر جیرفت قید میشود و در نهایت در ستون سوم پیشنهاداتی منطبق بر مشکلات شهر جیرفت و تجربه شهر فرایبورگ داده میشود در انتها با توجه به سپری شدن دوگام قبل نقشه پیشنهادی در قالب طرحی طراحی میگردد که در واقع همان نقشه باز طراحی بافت فرسوده شهر جیرفت در آینده می باشد.

## یافته های پژوهش

### بررسی و تحلیل روند توسعه شهر و بافت فرسوده در ادوار زمانی

محدوده بافت فرسوده شهر جیرفت در میان دو رودخانه هلیل رود و ملتی واقع گردیده است. امتداد شمال غربی جنوب شرقی این دو عارضه طبیعی مهمترین عامل در شکل گیری ساختار شهر جیرفت تا اوایل دهه شصت (کمی فراتر از بافت فرسوده فعلی) بوده است. محدوده بافت فرسوده در طول حدود چهار دهه با کشیدگی نسبی شمال غربی - جنوب شرقی توسعه یافته و روند کلی حرکت توسعه بیشتر به سمت شرق متمایل بوده است. زیرا بر خلاف حوزه شمال غربی که توسط باغها و ارتفاعات محدود گشته، در حوزه جنوب شرقی تا همین اواخر که جاده کمربندی تکمیل نشده بود هیچ مانعی را برای توسعه روبه روی خود نمی دید. چند روستای واقع در این محدوده (سرجاز، صاحب آباد، کلاغ آباد، ...) نیز به تدریج به بافت شهری الحاق شده اند.



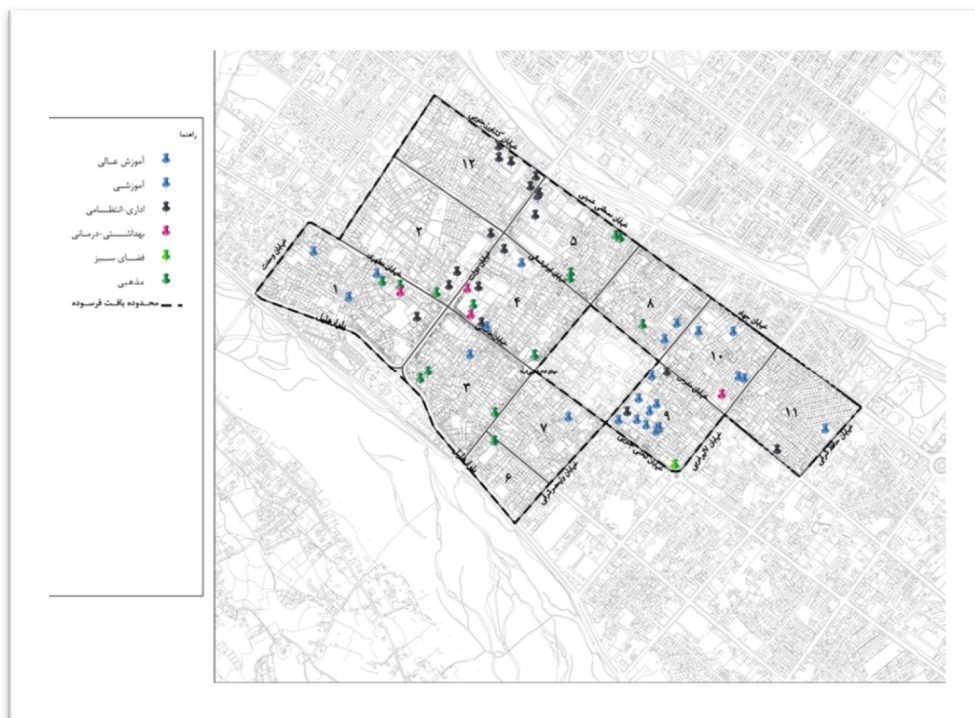
شکل ۳- نقشه توسعه شهر و بافت فرسوده شهر جیرفت در ادوار زمانی

منبع: مهندسین مشاور شارسنان، ۱۳۹۲

امتداد یاد شده البته پیامدهای دیگری نیز به همراه آورده است. شکل معابر شهر (که دو دهه پس از آغاز سیاستهای جدید خیابانکشی رضاشاه تازه از حالت روستا خارج شده بود.) هندسی منظم است (با اغماض کوچک و با در نظر گرفتن معابر واقع در عمق محله ها میتوان این شبکه را بسیار منظم خطاب نمود!) مسیرهای غربی شرقی (که در نظام جهت یابی محلی شمالی جنوبی قلمداد میگردند) نسبت به همتهای عمودی برخورد طولانی تر بوده و مهمتر به نظر میرسند.

### بررسی و تحلیل نظام کاربری های شهری

بررسی سطوح و سرانه خدمات شهری در بافت فرسوده، به روشن ساختن شرایط ویژه فضائی و عملکردی مناطق مختلف بافت کمک موثری خواهد کرد. و خدمات مورد مطالعه را می توان به طور کلی به چند دسته، فضای آموزشی، بهداشتی درمانی، فرهنگی و مذهبی، فضاهای ورزشی و فضاهای سبز تقسیم نمود. و در ۱۲ حوزه بافت فرسوده مورد ارزیابی قرار گرفته شده است،



شکل ۴- نقشه وضعیت کاربری بافت فرسوده شهر جیرفت

منبع: مهندسین مشاور شارستان، ۱۳۹۲

بررسی‌ها بیانگر آن است که، در ساختار عملکردی و نحوه پراکنش خدمات در سطح محدوده بافت فرسوده کمبودهای خدمات اصلی و توزیع نامتناسب آن‌ها وجود دارد.

در مجموع پیش‌نهادهای ارائه شده در طرح جامع نشان‌دهنده نیاز به احداث ۲ دبیرستان پسرانه، ۵ پارک محلی و زمین بازی

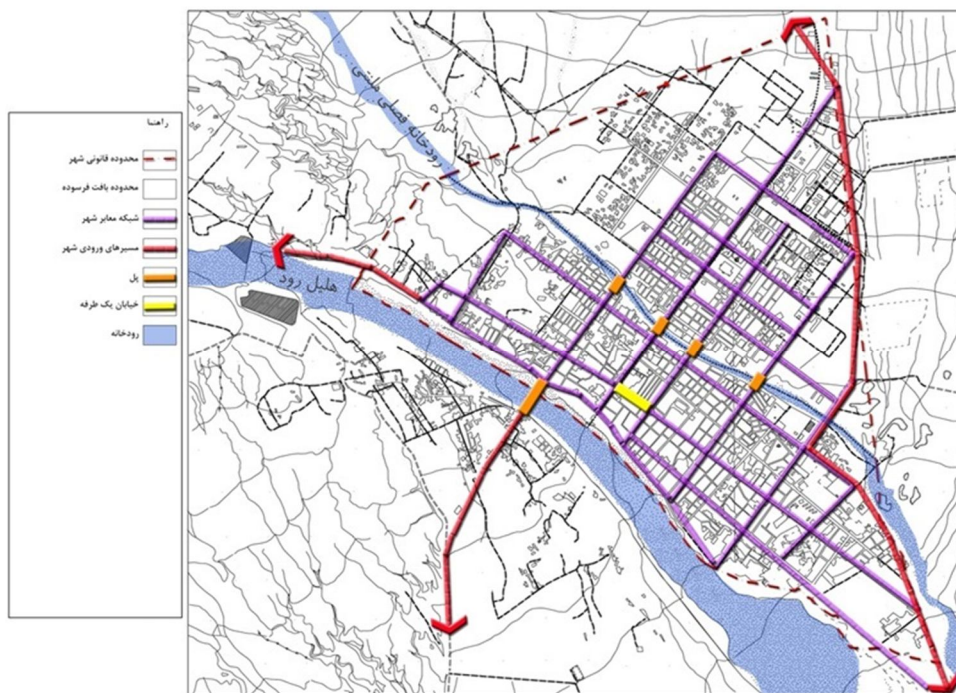
کودک، ۵ زمین بازی نوجوان، ۲ پارک ناحیه‌ای، ۱ کاربری درمانی و ۳ کاربری فرهنگی است. علاوه بر آن مساحت کاربری‌ها و همچنین مکان‌یابی هر کدام از آن‌ها در سطح بافت به طور شناور مورد بررسی قرار گرفته شده است.

### بررسی و تحلیل ساختار و خصوصیت عمده شبکه ارتباطی و نظام دسترسی

شبکه اولیه اصلی شهر با توجه به معاصر بودن بافت به صورت شطرنجی بین دو رودخانه ی هلیل رود و ملتی اجرا شده و بلوار هلیل در موازات رودخانه هلیل رود به عنوان محور اصلی ارتباط دهنده خیابانهای شرقی و غربی شبکه ی موجود اجرا شده و پل هلیل ارتباط بین محدوده شهر با اراضی غربی رودخانه و پلهای ملتی، اول، دوم و سوم ارتباط بین مرکز شهر و محدوده ی نوساز مسکونی شرق رودخانه ملتی را بر عهده دارد. میدانهای اصلی شهر در امتداد شمالی و جنوبی خیابانهای طالقانی، مطهری، باهنر و تختی قرار گرفته است. تنها خیابان یک طرفه محدوده بافت فرسوده (خیابان طالقانی) بین میدان امام و چهارراه فرمانداری قرار دارد. خیابان طالقانی جنوبی (یک طرفه) و بلوار شهید رجایی (خیابان لرها) به دلیل تمرکز واحدهای تجاری و مطب‌های پزشکان دارای ترافیک بسیار بالایی بوده و از حجم ترافیک خیابان یک طرفه به طرف میدان شهرداری و چهارراه دهخدا کاسته میشود. وجود کوچههای ممتد شرقی و غربی منتهی به خیابان یک طرفه بار ترافیکی گسترده‌ای به آن تحمیل میکرده که با ایجاد خیابان ۲۰ متری (دارائی) در شرق آن و تعریض کوچه بصیریان در غرب آن کمی از بار ترافیکی آن کاسته است.

خیابان ۳۰ متری بعثت یکی از مهمترین خیابانهای جدیدالاحداث شبکه معابر موجود است و موجب روانبخشی حرکت سواره در محدوده شمالی بافت فرسوده شده است. ایجاد پلهای جدید بر روی رودخانهی ملتی در امتداد خیابانهای امیرکبیر (زندان)، قرنی شرقی و همین‌طور پل در دست احداث

در امتداد ۷ تیر شرقی به موازات پل قدیم موجب ارتباط گسترده بافت قدیم با بافت جدید شهر جیرفت شده است. با ایجاد پل جدید بر روی رودخانه هلیل رود در امتداد خیابان ۲۲ بهمن، که موجب ارتباط غرب رودخانه هلیل با بافت قدیم شهر شده، موجب تسهیل در جابجایی سواره از بلوار شهدا در شرق ملتی به غرب هلیل رود گشته و از میزان تردد در مسیر پر ترافیک محدوده مرکزی بافت فرسوده کاسته می شود.



شکل ۵- وضعیت شبکه دسترسی بافت فرسوده شهر جیرفت

منبع: مهندسین مشاور شارستان، ۱۳۹۲

تقاطع بلوار شهید رجایی با بلوار هلیل رود، چهار راه فرمانداری، چهار راه بعثت و میدان شهدای گمنام از نقاط بحرانی ترافیکی در محدوده بافت فرسوده قرار دارند. از این نقاط چهار راه فرمانداری به دلیل قرار گرفتن در مرکز خدماتی اصلی شهر و عبور خیابانهای دولت، طالقانی و بلوار رجایی از اهمیت بالاتری برخوردار است. میدان شهدای قدیم به دلیل قرارگیری در کنار پل قدیم ملتی بار ترافیکی بالای داشته که با احداث پلهای جدید از شدت آن کاسته می شود. در معابر درونی بافت فرسوده، دارای معابر نسبتاً منظم و نفوذ پذیری مناسب و بلوک بندی با قطعات تقریباً هم اندازه

بوده و محدوده ۲ (کوچه پردیس و کوچه دکتر لطفی) دارای بلوکهایی با قطعات بزرگ و سرانهی شبکه معابر پایین بوده، معابر اطراف بخش استادیوم با توجه به کاربری غالب اداری، ورزشی، تجاری و بویژه آموزشی با کمبود شبکهی معابر درونی روبرو بوده و بارترافیکی گستردهای در خیابانهای اطراف به ویژه در خیابانهای قرنی غربی و ۱۷ شهریور غربی ایجاد میکنند. این بخش به دلیل همجواری با میدان امام و خیابان یک طرفه موجب کندی حرکت سواره به ویژه در ساعات باز شدن و تعطیلی مدارس منطقه میگردد.

معابر اصلی محدوده به طور نسبی دارای پوشش مناسب بوده اما معابر درونی بافت اغلب بدون پوشش مناسب و سالم بوده و تعدادی از معابر نیز به طور کلی فاقد پوشش است. معابر بخش هایی از بافت که دارای شکل هندسی اندام وار بوده و دارای طول های بالاتر و عرض معبر کمتر بوده، از فرسودگی بیشتر در پوشش معابر برخوردارند. تمامی کوچههای درون بافت فاقد تفکیک مسیر پیاده از سواره بوده و تردد پیاده به ویژه در مناطق مسکونی با امنیت پایینی همراه است. تیرهای برق نیز در معابر با عرض کمتر از ۶ متر بر مشکلات تردد عابران افزوده است.

بررسی و تحلیل ساختار نظام فعالیت در عرصه های همگانی

تصویر ذهنی از شهر جیرفت به طور گسترده های از کیفیت "قلمروهای همگانی" آن در قالب خیابان، بلوارها، پارک ها، میادین، میدانچه ها و بازارها نشأت می گیرد. اما در نهایت این کیفیت کلی محیط همگانی است که شهر را خاطره انگیز و قابل زندگی می سازد. شهر جیرفت و محدوده بافت فرسوده آن از نظر کمیت و کیفیت فضاهای عمومی دچار فقر شدید

است. دلایل این امر به شرح زیر است:

شهر از طول عمر کمی برخوردار است و به همین دلیل نیروهای اقتصادی و اجتماعی از فرصت کافی برای شکل دادن به عرصه های عمومی مورد نیاز خود نداشت هاند.

ضعف نسبی اقتصادی و نبود تقاضای اجتماعی باعث گردیده تا حکومت نیز چندان مترصد ایجاد عرصه های عمومی درون شهر نباشد. روش زندگی مردم جیرفت، که تا حدودی ادامه روش زندگی روستاییان و عشایر منطقه سبزووران قدیم است، وجود یک عرصه مشخص برای تبادلات اجتماعی، گردش و تفریح را الزامی نمی نماید. همچنین به نظر می رسد که علاقه ی جیرفتی ها به ماندن درون



خانه بیشتر از حضور در فضای شهری است. البته نبود عرصه عمومی با کیفیت نیز در این انتخاب (تا حدی اجباری) مؤثر بوده است.

دلیلی دیگر برای اقبال کم جیرفتی ها به احداث و بهره برداری از فضای شهری، تمایل بالای آنها به استفاده از ماشین شخصی برای رفت و آمد در سطح شهر است. البته نبود عرصه عمومی با کیفیت نیز در این انتخاب (تا حدی اجباری) مؤثر بوده است.



شکل ۶- بررسی وضعیت ساختار نظام فعالیت همگانی در بافت فرسوده شهر جیرفت

منبع: یافته های تحقیق ۱۳۹۶

دلیل مهم دیگر برای اقبال کم جیرفتی ها به احداث و بهره برداری از فضای شهری، تمایل بالای آنها به استفاده از ماشین شخصی برای رفت و آمد در سطح شهر است. این مطلب بارها و به شیوه های گوناگون در کارگاه های برگزار شده توسط این مهندسين مشاور از جانب مسئولان و آگاهان محلی بیان گردیده که مطلوب یک شهروند جیرفتی این است که با ماشین شخصی از منزل به سوی محل کار یا خرید حرکت کرده، جلوی مقصد ماشین را پارک نموده، و پس از پایان کار یا خرید نیز سوار ماشین گردیده و به منزل بازگردد.

ساختار فضایی شهر و شکل شبکه ی راه ها که بر حرکت ماشین استقرار گردیده اند، نبود پیاده روهای مناسب، روشنایی کافی و کمبود امنیت (به ویژه در عمق محله های مسکونی)، و در نهایت گرمای شدید در نیمی از سال همه دست به دست هم داده اند تا تمایل شهروندان جیرفتی به پیاده روی و حضور در فضای شهری به شدت کاهش یابد.





شکل ۶- بررسی وضعیت ساختار نظام فعالیت همگانی در بافت فرسوده شهر جیرفت

منبع: سایت ریشه، ۱۳۹۶

با این وجود می توان در محدوده بافت فرسوده بر روی دو خیابان فرمانداری و لرها به عنوان محدوده های شهری انگشت گذاشت که پذیرای بخش عمده ای فعالیت های موجود در عرصه همگانی هستند. بازار به عنوان جاذب ترین قلمرو همگانی شهر در این محدوده قرار گرفته است.

#### بررسی و تحلیل نظام منظر شهری در محدوده مورد مطالعه

بررسی نظام منظر شهری محدوده مورد مطالعه نشان میدهد که کمبود نقاط شاخص و همچنین نبود پراکندگی آنها در کل بافت، خوانایی را تضعیف می کند. نبود خط آسمان ممتد و گسست در آن به ویژه در بخشهای مرکزی بافت و جداره های خیابانهای اصلی مشهود است. مهمترین نشانه های منظر شهری جیرفت در جدول ذیل قابل بررسی است:

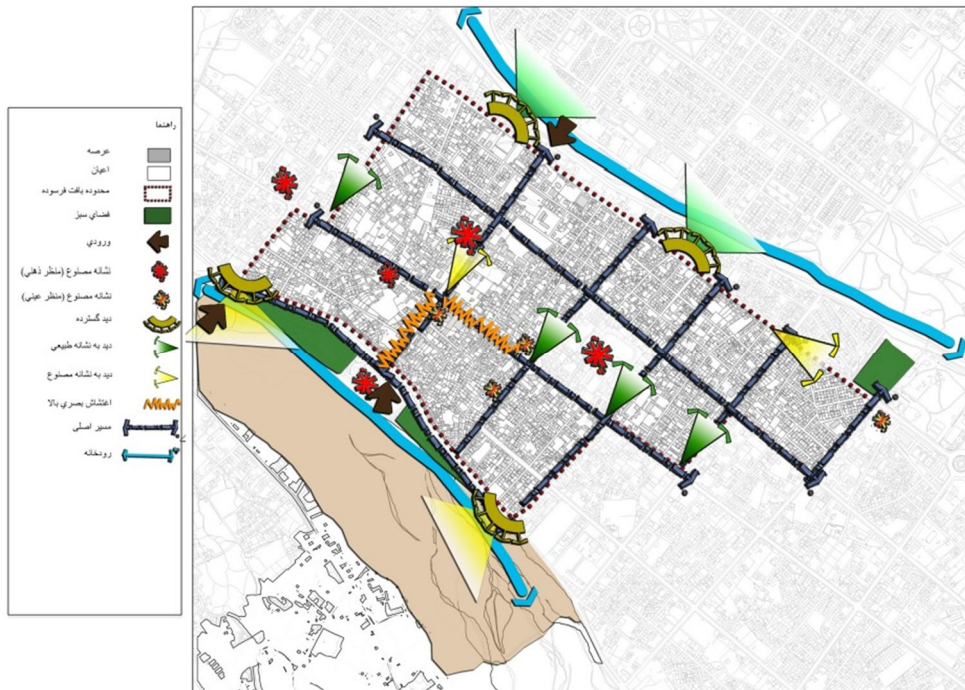
جدول ۱- بررسی وضعیت نظام منظر بافت فرسوده شهر جیرفت

نمونه	نشانه	منظر	شاخص
	مهمترین نشانه منظر شهری در بافت فرسوده شهر جیرفت وجود نخلستانها است که به صورت نخلستان و تک درخت قابل بررسی است	نخلستانها	خط آسمان
	سقفهای گنبدی که الگوی معماری سنتی بافت فراوان دیده می شود و به ندرت در سطح بافت قابل مشاهده است، حالت نوستالژیک به محدوده میدهد.	سقف های گنبدی	
	نبود بدنه های ممتد به جز در بخشهای مرکزی بافت (خیابان یکطرفه). وجود بخشها و طبقات الحاقی که حالت موقتی را به ناظر القا میکند.	بدنه ممتد	بدنه و کف سازی
	اغتشاش بصری بالا ناشی از نبود هماهنگی در ابعاد و رنگ تابلوهای تبلیغاتی مغازه ها و همچنین محل نصب آنها بر روی جداره، به ویژه در لبه خیابانهای اصلی بافت.	ابعادبصری	
	عدم پیش بینی فضای باغچه و کاشت درخت در جوی آب در لبه اکثر خیابانها بالاخص خیابان یکطرفه و لرها. نبود پیوستگی در کاشت درختان لبه خیابانها با توجه به اقلیم منطقه و نیاز به بهره گیری از سایه اندازی درختان در فضاهای شهری.	حفظ پیوستگی	میلان شهری و فعالیت انسانی
	حضور مریضان در بخشی از خیابان لرها که معطب های پزشکان و مراکز درمانی وجود	فعالیت انسانی در معابر اصلی	

	<p>دارد، به اغتشاش بصری این خیابان افزوده است.</p> <p>بازار زنان در بخش دیگری از خیابان لرها، موجب افزایش تنوع در منظر شهری و نیز ارتقا حضورپذیری فضای شهری شده است.</p>		
--	--	--	--

منبع: یافته های تحقیق ۱۳۹۶

همانگونه که از جدول شماره ۱ قابل بررسی است مهمترین نشانه های منظر بافت فرسوده شهر جیرفت نخلستانها، سقفهای گنبدی، بدنه ممتد دیوارها و بناها و حفظ پیوستگی عناصر می باشد.



شکل ۷- نقشه نظام منظر شهری در محدوده بافت فرسوده

### بررسی وضعیت موجود سازمان فضایی مرکز بافت فرسوده شهر جیرفت

شکل خطی (تقریبی) منطقه مرکزی شهر جیرفت در راستای یک محور شکل گرفته و توسعه یافته است. این محور از باغ های عامری در شمال غربی آغاز شده و خیابانهای باهنر، مطهری، طالقانی (یک طرفه)، تختی، آزادی و سعدی را شامل میگردد (این خیابان ها به غیر از قرار گرفتن در یک امتداد، از اشتراک چندانی با هم برخوردار نیستند). یکی از پیامدهای این امر، قرارگیری مهمترین

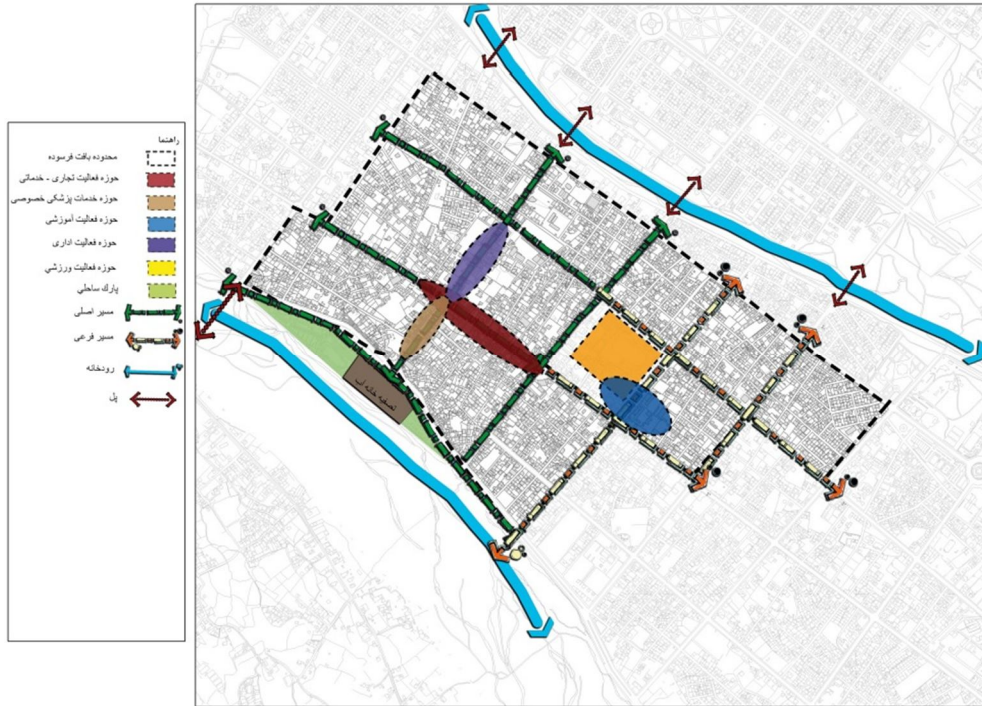
مرکز فعالیت شهر (خیابان یک طرفه) در امتداد این محور است. خیابان یک طرفه البته اولین مسیری نبود که در شهر شکل گرفت، اما در طول چند دهه بخش قابل توجهی از فعالیتهای تجاری را به خود جذب نمود و امروزه به شکل یک راسته بازار (که البته جریان اتومبیل از میان آن جاری است) در آمده است. سرریز فعالیت های تجاری این خیابان نوار جنوبی خیابان محدوده سه و بخش قابل توجهی از محدوده چهار را به صورت واحد تجاری یا انبار درآورده است. به این ترتیب یک محدوده تجاری مرکزی برای شهر جیرفت به وجود آمده است. همچنین ادامه عمده و خرده فروشی ها، خیابان شهید رجایی (لرها) را به تصرف خود درآورده و حتی تا انتهای خیابان تختی (البته با شدت کمتر) نیز در اختیار واحدهای تجاری است. این محدوده تجاری بافت مسکونی شمال و جنوب خود را نیز تحت تاثیر قرار داده و بافت اجتماعی این محدودهها را نیز به غلبه نیروی کار فصلی و مهاجرین افغانی بر ساکنان بومی سوق داده است.

همچنین باید به نقش مهم بخش شمالی شهر جیرفت بر روی استخوانبندی بخش مرکزی اشاره نمود. امتداد جاده کرمان و بلوار امام خمینی از روی اولین پل ساخته شده بر روی مسیل فصلی ملتی تحت عنوان خیابان دولت وارد بخش مرکزی شهر و محدوده بافت فرسوده شده و سپس پس از قطع کردن محور شرقی غربی در ابتدای خیابان یک طرفه در چهارراه فرمانداری، به نام خیابان شهید رجایی (لرها) به بلوار هلیل رود منتهی میگردد. خیابان دولت (و امتداد آن در بخش شمالی شهر، بلوار امام خمینی) مرکز اداری شهر جیرفت را تشکیل میدهند. همچنین خیابان شهید رجایی (لره ۱) مهم ترین مرکز ارائه خدمات پزشکی خصوصی به ساکنین جیرفت و جنوب استان کرمان است (هفت داروخانه) از نه داروخانه، ۹۸ درصد مطبها، تمامی دندانپزشکها، آزمایشگاهها، رادیولوژیها و... در این خیابان با طول ۲۵۰ متر مربع واقع گردیده اند.

تقاطع سه مراکز اداری، اقتصادی و خدمات پزشکی شهر در یک نقطه (چهارراه فرمانداری)، آن را به مهمترین مرکز فعالیت شهر جیرفت و جنوب استان کرمان تبدیل کرده است. ساختار کلی محدوده را می توان به سه بخش تقسیم نمود، بخش غربی (غرب خیابان دولت و لرها) دارای تراکم نسبی پایینتر، تخلخل بالا، تعدد زمین های بزرگ خالی و تعدد خانه باغ ها است. بخش مرکزی (شامل سه حوزة سه، چهار و پنج) این پهنه دارای تراکم نسبتا بالا به ویژه در لبه خیابان یک طرفه است و همچنین ریزدانه گی قطعات و کمبود فضاهای شهری و استقرار خدمات در لبه های خیابانها در این



پهنه مشهود است، و بخش شرقی ( شرق خیابانهای قرنیه و ۱۲ بهمن) دارای تراکم نسبی پایین است و تخلخل بالا، تعدد زمین های خالی و اندازه قطعات متوسط با سطح زیربنای متوسط از جمله ویژگیهای این بخش است.



شکل ۸- سازمان فضایی موجود در بافت فرسوده شهر جیرفت

منبع: یافته های تحقیق، ۱۳۹۶

### معیارهای تلفیقی و شناختی در باز طراحی مرکز بافت فرسوده شهر جیرفت

در این مرحله سعی گردیده است تا با توجه به اقدامات شهر فرایبرگ در حوزه های مختلف زیست محیطی، دسترسی و کالبدی و بررسی مشکلات بافت فرسوده شهر جیرفت و با توجه به تحلیل های که در مرحله قبل شکل گرفته است راهکارهای پیشنهادی مد نظر قرار گیرد در نهایت این راهکارهای پیشنهادی در سیاست پلان های پیاده میگردند.

جدول ۲- سیاست‌گزینی راهکارهای پیشنهادی در بافت فرسوده شهر جیرفت

شاخص	تجربه سایر شهرها	مشکلات شهر جیرفت	شاخص پیشنهادی برای بافت فرسوده شهر جیرفت
محیط زیست شهری	مدیریت جامعی بر دفع مواد زائد و زباله های تولید شده محدودیت حجمی در تولید زباله، (هر خانوار ساکن در شهر با توجه به تعداد اعضای خانوار، مجاز به تولید حجم مشخصی از زباله می باشد) راه اندازی مرکز خاصی در حاشیه ی شهر، برای لوازم خانگی مستعمل حفاظت سبز پیرامون محیط طبیعی رودخانه شهر بکارگیری ضوابط خاصی برای استفاده از اراضی پیرامون رودخانه	<ul style="list-style-type: none"> <li>- حاکم بودن اقلیم خشک و نیمه خشک</li> <li>- نبود رطوبت کافی و نزولات جوی</li> <li>- بافت خاص منطقه به ویژه وجود سه رودخانه و بافت سنی و رسی آن</li> <li>- آلودگی هوا ناشی از وجود ریزگردها</li> <li>- عدم سیستم فاضلاب</li> <li>- دفع فاضلاب از طریق چاه های جذبی</li> <li>- بالا آمدن سطح آبهای زیرزمینی و آلودگی آنها</li> <li>- تخلیه فاضلاب برخی مراکز دولتی و صنعتی به بستر رودخانه ها</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>بهبود و بازسازی سیستم جمع آوری آب های سطحی در سطح بافت</li> <li>ایجاد سایت بازیافت زباله</li> <li>تهیه و تنظیم ضوابط به منظور حفظ و احیا و عدم تغییر و تفکیک کاربری فضاهای سبز و باغ های شهری در داخل محدوده بافت فرسوده</li> <li>بهره گیری از تدابیر کارشناسی به منظور جلوگیری و کاهش خطرات ناشی از حوادث غیر مترقبه مانند سیل به ویژه بر روی رودخانه ملنتی</li> <li>کاشت درختان مقاوم به اقلیم منطقه در داخل بافت جهت ایجاد بادشکن های طبیعی</li> </ul>
حمل و نقل و نظام ارتباطی	استفاده از سیستم حمل و نقل عمومی با استفاده از کارت الکترونیکی تمهیدات لازم نیز برای استفاده ی معلولان کاهش و ثبات هزینه و افزایش دوبرابری وسایل حمل و نقل عمومی کاهش سرانه ی اتومبیل شخصی در شهر فرایبورگ (به ازای هر ۱۰۰۰ نفر فقط ۴۲۳ وسیله ی نقلیه ی شخصی وجود دارد). سیاست منطقه ممنوع تردد خودرو در برخی از نقاط شهر	<ul style="list-style-type: none"> <li>اختلال در روند عادی فضاها به دلیل حضور فعالیت های شهری و فراشهری فراوان در هسته مرکزی بافت</li> <li>کیفیت پایین شبکه معابر به خصوص برای عابرین پیاده</li> <li>مشکلات ساختاری شبکه معابر</li> <li>بارگذاری ترافیکی نامتعادل</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>امکان ارتقای کیفیت شبکه معابر بافت و اولویت دهی به حرکت پیاده</li> <li>وجود شبکه بندی هندسی و منظم</li> <li>استقرار فضا بر بستر طبیعی میان دشتی و فاقد ناهمواری های گسترده</li> </ul>

<p>تهیه و تنظیم ضوابط و راهنمای طراحی فضای شهری و سیما و منظر بافت</p> <p>–ترویج سبک های معماری سازگار با اقلیم و بوم پیش بینی و طراحی فضاهای باز شهری به منظور خلق پاتوق و هماهنگی نظام توده و فضا بهبود وضعیت روشنایی معابر در بافت فرسوده تعریض معابر کم عرض داخل بافت اصلاح کفسازی معابر به ویژه در عمق بافت اقتصادی</p> <p>ارتقا قابلیت ها و ظرفیت های اقتصادی موجود در بافت</p> <p>فرسوده به منظور افزایش توان اقتصادی ساکنین جلب مشارکت مردم و بخش خصوصی و تعاونی ها در رونق اقتصادی و سرمایه گذاری در بافت فرسوده</p> <p>ایجاد ارزش افزوده در مسکن به منظور جذب سرمایه گذار در بافت</p> <p>استفاده از سایت تاریخی شهر به منظور جذب</p>	<p>ضعف تکنولوژی ساخت و کیفیت پایین مصالح ساختمانی در کالبد ابنیه</p> <p>نابسامانی شبکه انتقال برق در سطح محدوده</p> <p>فقدان فضاهای شهری و سبز عمومی در بافت</p> <p>سیما و منظر شهری نامطلوب</p> <p>نبود مبلمان شهری مناسب در فضاهای شهری</p>	<p>یکپارچه سازی برنامه ریزی کاربری زمین و حمل و نقل عمومی</p> <p>تمرکز بر مرکز شهری و آمایش بافت مرکزی</p> <p>ایجاد فضاهای عمومی در مرکز شهر با سیاست تردد خودرو ممنوع</p> <p>ایجاد سقف های مجهز به پنل های خورشیدی</p>	<p>کالبدی-تاریخی</p>
--	---	---	----------------------

منبع: یافته های تحقیق ۱۳۹۶

## بررسی اسناد فرداست طرح

مهمترین پیشنهاد طرح تفصیلی در محدوده بافت فرسوده احداث دو معبر جدید و تعریض یک معبر موجود است.

امتداد خیابان ابومسلم و اتصال آن به خیابان میثم در شمال غربی محدوده بافت فرسوده در صورت اتمام یک مسیر شرقی-غربی مهم را ایجاد خواهد نمود. یک خیابان جدید در شمال خیابان یکطرفه پیشنهاد گردیده است که کاملاً از درون بافت مسکونی عبور خواهد نمود. متناظر با این مسیر در جنوب خیابان یکطرفه طرح تفصیلی پیشنهاد تعریض کوچه بصیریان را مطرح نموده و به این ترتیب دو مسیر کمکی برای خیابان یکطرفه ایجاد گردیده اند. علاوه بر سه معبر مهم یاد شده در مواردی معابر عمق بافت نیز مشمول تعریض های مقطعی گردیده اند، البته تعداد زیادی از معابر که عرض کمی داشته اند به همان وضع به حال خود راه گشته اند. در طرح تفصیلی تعدادی طرح هندسی برای میادین و تقاطع ها پیشنهاد کرده است.

همچنین طرح تفصیلی به منظور حل مشکل پارک اتومبیل تعداد قابل توجهی کاربری پارکینگ در اطراف خیابان های یکطرفه، رجایی، دولت و ابومسلم پیشنهاد نموده است.

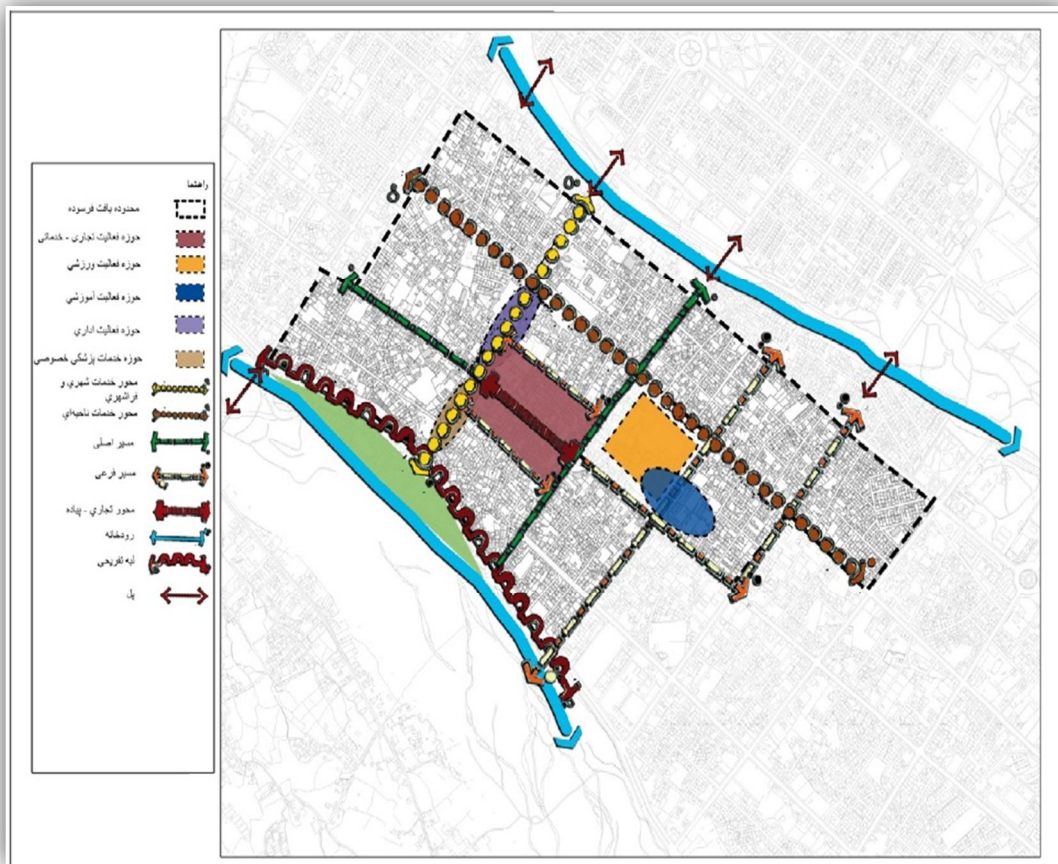
طرح تفصیلی مراکز اصلی آموزشی (تقاطع خیابان تختی با ۱۷ شهریور)، اداری (خیابان دولت)، و تجاری شهر (خیابان یکطرفه) را به همان صورت وضع موجود تثبیت نموده است. به طور کلی در بخش کاربری ها به نظر نمی رسد که طرح پیشنهاد تغییر اساسی در توزیع عملکردها در وضع موجود داشته باشد. در این میان اشاره به این نکته ضروری به نظر می رسد که علی رغم فقر شدید محدوده از لحاظ پارک و فضای سبز طرح تفصیلی پیشنهادی برای توسعه فضای سبز عمومی در محدوده نداشته است. مشروح بررسی مدارک موجود از طرح تفصیلی در بند بررسی تطبیقی طرح تفصیلی با وضع موجود در سطح دو گزارش مورد توجه قرار خواهد گرفت.

#### ارائه سازمان فضایی پیشنهادی در بافت فرسوده شهر جیرفت

با توجه به بررسیهای انجام شده در خصوص ساختارهای کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و محیط زیستی محدوده ی فرسوده ی شهر جیرفت، در کل آنچه میتوان مطرح نمود، تجمع فعالیتهای شهری و فراشهری به صورت متمرکز در درون بافت فرسوده به ویژه اطراف خیابانهای دولت، لرها و یک طرفه است که نبود تعادل در توزیع خدمات در سطح محله ها و گسست در ساختار و استخوانبندی بافت نتیجه این تمرکز است. درشتدانه بودن بافت و ارتفاع غالب یک یا دو طبقه در کل بافت از جمله امکان های ایجاد ساختار محلی و مراکز محله ها و برقراری ارتباط مناسب آن با ساختار کل بافت و همچنین گسترش بافت در ارتفاع و جلوگیری از رشد بیرویه بافت را مهیا میسازد. نفوذپذیری پایین بافت که از درشتدانه بودن قطعات و همچنین کیفیت پایین معابر چه از لحاظ پوشش و کفسازی و چه از لحاظ شبکه بندی نامنظم مسیرهای ارتباطی در عمق بافت، ناشی می شود، سبب افت کیفیت بافت گردیده. نابسامانیهای بالای بصری ناشی از بیتوجه ساکنین به منظر شهری محیط زندگی خود، چهره بافت را ناخوان او بی کیفیت کرده است. نبود سیستم یکپارچه دفع آبهای سطحی و فاضلاب از جمله آلودگیهای زیست محیطی در سطح بافت است که نیاز به توجه ویژه از طرف مسئولین شهر را می طلبد. کمبود شدید فضای سبز شهری در داخل بافت، با توجه به اقلیم منطقه،



سبب کاهش حضورپذیری و سرزندگی بافت می گردد که با طراحی فضاهای مناسب این اقلیم و فرهنگ می توان روحی تازه به شریان زندگی در شهر دمید. مطالعات اجتماعی و اقتصادی بافت نیز این واقعیت را آشکار میسازد که، میل به سکونت در بافت در ساکنین بالا بوده، که خود موجب تمایل بالای سکنه برای اسکان و به تبع آن اصلاح و نوسازی بافت میشود. بالا بودن شاخص خانوار در واحد مسکونی از جمله عاملهای نگران کننده این بافت میباشد که با ادامه روند فرسایشی بافت به عنوان تهدیدی در بافت فرسوده جیرفت به حساب می آید.



شکل ۱۰- سازمان فضایی پیشنهادی بافت فرسوده شهر جیرفت

منبع: یافته های تحقیق ۱۳۹۶

## جمع بندی و نتیجه گیری

شهر جیرفت که از سابقه طولانی و تاریخ کهن ۵۰۰۰ ساله ای برخوردار است امروز در مرکزی ترین نقطه شهری دارای بیش از ۲۰۴ هکتار بافت ناکارآمد شهری است، عدم توجه به نوسازی و بهسازی بافت در ادوار مختلف زمانی و با توسعه رشد فیزیکی امروزه مرکز شبکه ارتباطی و نظام همگانی ۲۰۰.۰۰۰ نفر از ساکنان شهر جیرفت دستخوش نارسایی ها و نازیبایی های شهری است که بیش از همه برای ساکنان بافت مرکزی مشکلات آمد و رفت، اجتماعی و زیست محیطی ایجاد کرده است. با توجه به تحلیل و تفسیر نظام های کالبدی-کارکردی بافت فرسوده شهر جیرفت و ترسیم و طراحی سازمان پیشنهادی موجود میتوان به ناسازگاری کاربری های شهری، کمبود فضاهای تفریحی، اغتشاش بافت مرکزی و ازدحام بیش از اندازه نهادهای دولتی و عمومی در آن و ایجاد یک نظام درهم و آشوبگر در خیابان های اصلی شهر شاهد بود

با توجه به تحلیلهای صورت گرفته مهمترین سازمان فضایی پیشنهادی شهر جیرفت با توجه به وضعیت سازمان موجود شکل گیری اصل پیوستگی و ارتباط فضاهای بافت فرسوده با کل شهر می باشد آنچه اصل پیوستگی فضایی را امکان پذیر میسازد، توجه به کاربری زمین و شبکه دسترسی به صورت توأمان است

به عبارت دیگر، استخوان بندی یا ساختار منسجم و پیوسته، به واسطه ترکیبی مناسب از کاربری ها و اتصال توسط نظام حرکتی کارا حاصل می شود. در این نظام حرکتی ارتباط دهنده، طراحی پیاده مدار از اهمیت قابل ملاحظه ای برخوردار است. همچنین طراحی نظام حرکتی یکپارچه و پیوسته از دیگر راهکارهای ارتقاء نظام حرکتی موجود است. در سازمان فضایی پیشنهادی، مرکز شهرکه در محدوده مورد مطالعه نیز نقش مرکزیت را ایفا می کند، تحت تاثیر حوزه های فعالیت های اداری، خدماتی و تجاری به مرکز شهری در مقیاس شهری و فراشهری تبدیل شده است، که به منظور تقویت حضورپذیری بیشتر و نیز تاکید بر مقیاس انسانی فضا طراحی یک پیاده راه پیشنهاد شده است. محور خدمات شهری و فراشهری که از این محدوده گذشته و شمال و جنوب محدوده را به یکدیگر وصل می کند و مسیرهای اصلی ارتباط بخش های مختلف بافت را با بخش مرکزی بر عهده دارند. در بخش شرقی بافت همپوشانی حوزه های فعالیت های ورزشی و آموزشی به تمرکز شدید

خدمات در این بخش منجر شده است و به منظور ارایه عادلانه خدمات در سطح پهنه ها محور شرقی - غربی به عنوان محور خدمات ناحیه ای پیشنهاد شده است، که با مسیرهای اصلی و فرعی ارایه خدمات را به بخش های دیگر میسر می کند. علاوه بر آن به منظور ارتباط قوی تر بافت با بخش جنوبی محدوده و لبه رودخانه، پیشنهاد لبه تفریحی و سبز نیز داده می شود.

## منابع

امین زاده، بهناز و خان سفید، مهدی (۱۳۸۷) بررسی چگونگی بهره گیری از اصول و چارچوب های رویکرد اکولوژی منظر در برنامه ریزی راهبردی طرح های جامع فضای سبز شهری، فصلنامه سبزینه شرق، سال ششم شماره یازدهم).  
کوخائی، طاهره و مثنوی محمد رضا (۱۳۹۳)، طراحی محیطی زیرساخت های اکولوژیک منظر شهری با استفاده از اصل پیوستگی با انشعابات به منظور ارتقای کیفیت زندگی شهری (مطالعه موردی: منطقه دو شهرداری تهران)، مجله محیط شناسی دوره ۴۰ شماره ۳).

مظفری، ایرج (۱۳۸۸) بهسازی بافت فرسوده شهری با مشارکت فعال مالکین و سرمایه گذاران، فصلنامه هفت شهر، شماره ۳۱ و ۳۲

مهران فر و همکاران (۱۳۹۱)، «تاثیر کیفیت زندگی مالکان و ساکنان بافت های فرسوده بر تمایل آنان به مشارکت در بهسازی و نوسازی در شهر مشهد»، مجله علوم اجتماعی دانشکده ی ادبیات و علوم انسانی دانشگاه فردوسی مشهد، پاییز و زمستان ۱۳۹۱.

مهندسین مشاور آرمانشهر (۱۳۸۵)، طرح جامع توسعه و عمران جیرفت

مهندسین مشاور شارستان، (۱۳۹۱)، طرح نوسازی و بهسازی شهر جیرفت.

هاشم پور، فرهاد (۱۳۹۰)، اکولوژی شهری، مجله معماری و شهرسازی، شماره ۶۴-۶۵

McMahon E. T. 2006. **Green Infrastructure: Linking landscapes and Communities**. Benedict M. A.

Island Press. Washington.

Freiburg Official Guide, 2011.

Green City Freiburg, Approaches to Sustainability, City of Freiburg im Breisgav, Sustainability Office, 2011.

Guidelines for Sustainability Management, European Commission Directorate-General for Energy and Transport, 2011.

Head, Peter, 2008. Entering an Ecological Age, Arup, London, pp. 34.

International journal of sustainable transportation, 2011, Sustainable transport in Freiburg:

Lessons from Germany's environmental capital, Vol 5. No 1, pp 43-70.

Liu. Xin. 2012. Housing renewal policies, house prices and urban competitiveness. , Geography.

ISSN: 0143-6228 Applied. 221-228

Local Renewable Freiburg 2011, Green Buildings and Renewable Energy: The Way Forward in Urban Development, City of Freiburg im Breisgav,

.Register. Richard, and others, Eco-City Summit Report, San Francisco, 2008

Solar Region Freiburg, 2011.

Sustainability Office, 2011.

UNCHS (United Nations Center for Human Settlements). 2001. **The state of the cities 2001**. UN. Nairobi.