





۹۳۵۵۳۹۳۱۱

دانشگاه شهید چمران اهواز

پردیس دانشگاهی

پایان نامه کارشناسی ارشد مهندسی عمران

گرایش راه و ترابری

عنوان :

مشکلات حمل و نقل و ترافیک در بافت فرسوده شهری با مطالعه موردی بافت فرسوده محله عامری شهر
اهواز

استاد راهنما :

دکتر سید عباس طباطبایی

استاد مشاور :

دکتر سیروس رادکیا

نگارنده :

اشکان قربانی کلخواجه

دی ماه ۱۳۹۳

باسمه تعالی

دانشگاه شهید چمران اهواز
پردیس دانشگاهی

(نتیجه ارزشیابی پایان نامه کارشناسی ارشد)

پایان نامه آقای اشکان قربانی کلخواجه دانشجوی رشته : عمران گرایش : راه و ترابری

دانشکده پردیس دانشگاهی به شماره دانشجویی ۹۱۵۵۵۳۹۳۲۳

با عنوان :

مشکلات حمل و نقل و ترافیک در بافت فرسوده شهری با مطالعه موردی بافت فرسوده محله عامری شهر اهواز

جهت اخذ مدرک : کارشناسی ارشد در تاریخ : ۱۳۹۳/۱۰/۲۷ توسط هیأت داوران مورد ارزشیابی قرار گرفت و با درجه خیلی خوب تصویب گردید.

امضاء	رتبه علمی	اعضای هیأت داوران :
.....	دانشیار	استاد راهنما : دکتر سید عباس طباطبایی
.....	استادیار	استاد مشاور : دکتر سیروس رادکیا
.....	استادیار	استاد داور : دکتر مسعود اولی پور
.....	دانشیار	استاد داور : دکتر آرش ادیب
.....	استادیار	نماینده تحصیلات تکمیلی : دکتر محمدرضا صفاریان
.....	مربی	مدیرگروه : مهندس سید عبدالله حسینی دهدشتی
.....	دانشیار	معاون پژوهشی و تحصیلات تکمیلی دانشکده : دکتر علی حقیقی
.....	استاد	مدیر تحصیلات تکمیلی دانشگاه : دکتر عبدالرحمن راسخ

تقدیر و تشکر؛

تقدیر و سپاسگزاری از همکاری صمیمانه استاد محترم جناب آقای دکتر طباطبایی و دیگر اساتید دانشکده فنی مهندسی دانشگاه شهید چمران و همچنین پدر و مادرم که مرا در رسیدن به این راه یاری فرمودن کمال تشکر و قدردانی را می نمایم .

و من ... التوفیق

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
فصل اول : مقدمه و طرح مسأله	
۱,۱	طرح مسأله
۴	اهمیت و اهداف تحقیق
۵	نتایج تحقیق
۸	محدودیت ها
فصل دوم : مرور پژوهش های پیشین	
۹	مقدمه
۱۱	تراکم ساختمانی در بافت فرسوده شهری
۱۳	انواع تراکم ساختمانی در شهری
۱۴	توزیع شبکه ارتباطی و همبستگی آن با کاربریهای شهری
۱۷	علل مشکلات ترافیکی بافت قدیم شهر
۱۸	انواع بافت ها و بررسی فرسودگی در هر کدام از آنها به طور جداگانه
۱۸	بافت های ارزشمند و تاریخی
۱۹	بافت های شهری گران
۱۹	بافت های شهری ارزان قیمت
۲۰	بافت های قدیمی و کهنه
۲۰	بافت های شهری با کاربری های ناموزون
۲۱	اجزای مهندسی ترافیک
۲۴	مدل های شبیه سازی جریان ترافیک
۲۹	نرم افزارهای شبیه سازی جریان ترافیک
۳۲	شبیه سازی ترافیک به همراه شبیه ساز ترافیکی Aimsun

۱,۹,۲. شبیه سازی ترافیکی چیست ؟ ۳۲

فصل سوم : مبنای نظری و روش انجام پژوهش

۱,۳. مقدمه ۳۵

۲,۳. روش تحقیق ۳۷

۳,۳. ویژگی های بافت های فرسوده مورد پژوهش ۴۵

فصل چهارم : ارائه نتیجه ها و تحلیل داده ها و بحث

۱,۴. مقدمه ۵۰

۲,۴. گردآوری داده های مورد نیاز ۵۲

۱,۲,۴. ساختار موجود محله ۵۷

۲,۲,۴. وضع موجود محله ۵۸

۳,۲,۴. مطالعات کمی و کیفی مسکن ۶۰

۴,۲,۴. قدمت ابنیه ۶۱

۵,۲,۴. کیفیت ابنیه ۶۱

۶,۲,۴. تعداد طبقات ۶۱

۳,۴. ابعاد شبکه ارتباطی و حمل و نقل ۶۲

۴,۴. ارزیابی طرح تفصیلی و ارائه پیشنهادات ۶۳

۱,۴,۴. ارزیابی طرح تفصیلی مصوب در خطوط شبکه ارتباطی و نظام آمد و رفت شهری و میزان تحقق پذیری آن ۶۳

۱,۱,۴,۴. ارزیابی پیشنهادات طرح تفصیلی مصوب در خصوص شبکه ارتباطی ۶۳

۲,۴,۴. میزان تحقق شبکه ارتباطی پیشنهادی طرح تفصیلی ۶۷

۵,۴. شبیه سازی شبکه بافت فرسوده عامری برای بدست آوردن پارامترهای ترافیکی توسط نرم افزار Aimsun ۶۷

فصل پنجم : جمع بندی ، نتیجه گیری و ارائه پیشنهاد

۱,۵. مقدمه ۷۸

۲,۵. نتایج بازسازی بافت فرسوده با نرم افزار شبیه ساز Aimsun ۸۰

۳,۵. پیشنهادات ۸۳

فهرست نمودارها و شکل ها

صفحه	عنوان
۷۲.....	نمودار ۴-۱ : نمودار تغییرات زمان توقف هر خودرو در بازه زمانی مورد بررسی
۷۳.....	نمودار ۴-۲ : نمودار تغییرات سرعت متوسط حرکت در بازه زمانی مورد بررسی
۷۴.....	نمودار ۴-۳ : نمودار تغییرات زمان سفر هر خودرو در بازه زمانی مورد بررسی
۷۵.....	نمودار ۴-۴ : نمودار تغییرات زمان تأخیر هر خودرو در بازه زمانی مورد بررسی
۷۶.....	نمودار ۴-۵ : نمودار تغییرات میزان مصرف سوخت هر خودرو در بازه زمانی مورد بررسی
۵۷.....	شکل ۴-۱ : نقشه موقعیت محله عامری در عکس هوایی شهر اهواز.....
۵۸.....	شکل ۴-۲ : نقشه کاربری وضع موجود.....
۵۹.....	شکل ۴-۳ : نقشه AutoCAD وضع موجود محدوده مورد مطالعه.....
۶۰.....	شکل ۴-۴ : نقشه مساحت قطعات.....
۶۶.....	شکل ۴-۵ : نقشه طرح تفصیلی محدوده مورد مطالعه (بافت مرکزی).....

فهرست جداول

صفحه	عنوان
۶۲.....	جدول ۴-۱ : جدول تهدید ، فرصت ، نقاط ضعف و قوت محدوده مورد مطالعه.....
۷۱.....	جدول ۴-۲ : داده های خروجی نرم افزار پیش و پس از تاثیر افزایش ۲ متر تعریض ناشی از عقب نشینی.....

چکیده

نام خانوادگی : قربانی کلخواجه	نام : اشکان	شماره دانشجویی : ۹۱۵۵۳۹۳۲۳
عنوان پایان نامه : مشکلات حمل و نقل و ترافیک در بافت فرسوده شهری با مطالعه موردی بافت فرسوده محله عامری شهر اهواز		
استاد راهنما : دکتر سید عباس طباطبایی		
استاد مشاور : دکتر سیروس رادکیا		
درجه تحصیلی : کارشناسی ارشد	رشته : عمران	گرایش : راه و ترابری
دانشگاه : شهید چمران اهواز	دانشکده : پردیس	گروه : عمران
تاریخ فارغ التحصیلی : ۹۳/۱۰/۲۷		تعداد صفحه : ۸۶
کلید واژه ها : تراکم ساختمانی ، حمل و نقل ، کاربری اراضی ، بافت قدیم ، محله عامری		
<p>تحلیل و بررسی بافت قدیم از مباحث مهم و حساس برنامه ریزی حمل و نقل شهری است و یکی از مسائلی که در این بافت امروزه بیشتر مطرح است ؛ مسأله حمل و نقل شهری است . در واقع برنامه ریزی حمل و نقل شهری به عنوان مؤثرترین ابزار هدایت توسعه شهر و شکل دهی به محیط و ارتقای کیفیت زندگی شهری مطرح است . ضعف دسترسی و ساختار نامناسب شبکه حمل و نقل شهری ، همچنین موقعیت فضایی کاربریها و تراکم ساختمانی بیش از حد در بافت قدیم شهر ، نارسایی در سامانه حمل و نقل عمومی ، نامنجم بودن تردد عابران پیاده و وسایل نقلیه و وجود گره های زیاد ترافیکی همگی در افزایش ترافیک بافت قدیم شهر موثر می باشند . برای بهبود و ساماندهی سیستم های حمل و نقل شهری در بافت مرکزی شهر ، راهی جز حفظ تعادل و توازن بین سه عنصر جمعیت ، خدمات و حمل و نقل از طریق تلفیق برنامه ریزی حمل و نقل با برنامه ریزی کاربری زمین و هماهنگی آنها با تغییرات تراکم وجود ندارد . بنابراین می توان با بهبود مدیریت حمل و نقل شهری ، افزایش کارایی سیستم اتوبوسرانی ، اخذ هزینه های واقعی حمل و نقل از وسائط نقلیه شخصی و بهبود شبکه های پیاده و دوچرخه در شهرها به حمل و نقل پایدار در چارچوب شهر فشرده دست یافت .</p> <p>هدف این تحقیق بررسی موردی مشکلات نظام و جابجایی در بافت فرسوده محله عامری شهر اهواز است . نتایج حاصل از این تحقیق بررسی و ارزیابی نظام جابه جایی در بافت فرسوده و معرفی مشکلات و اولویت بندی آن ها خواهد بود .</p>		

مقدمه و طرح مسأله

۱.۱. طرح مسأله

با مطالعه ۳۶ شهر کشور، ۵ درصد سطح شهرها فرسوده محسوب می شوند. فکر ساماندهی و احیای این محلات همواره موضوعی بحث برانگیز است. فرم و ساختار شهرهای ایران به طور طبیعی شکل گرفته اند و این شهرها غالباً بدون نقشه قبلی بوجود آمده اند. با ورود اتومبیل و سبک مدرن، محلات قدیمی مورد تاخت و تاز بساز بفروش ها قرار گرفتند. هر روز بافت محلات قدیمی فرسوده تر شد و با مهاجرت افراد بومی آن، وضع روز به روز بدتر می شود. به طوری که این گونه محلات سرانجام به ویرانی کشیده می شوند و یا به محل سکونت مهاجران از روستا گریخته، تبدیل می شوند. واژه بافت فرسوده در هر اندازه ای که مطرح شود، تداعی کننده یک مسئله و عامل ایجاد یک مشکل اساسی و شاید یک ویرانی باشد و در واقع به بافتی گفته می شود که در آن کاهش ارزش های کمی و کیفی محیط زیست انسانی بروز کرده است [نازیلا محب یثرب، ۱۳۸۸]. بافت های فرسوده خصوصاتی دارند که راهکارهای رویارویی با این مسئله باید با توجه به این خصوصیات انجام شوند. تنوع خصوصیات بافت های فرسوده در شهرهای کشور، امکان تدوین راهکاری جامع را فراهم می کند. یکی از بزرگترین معضلاتی که سطح ایمنی را برای ساکنان بافت های ناکارآمد شهرها کاهش می دهد فقدان تجهیزات مناسب زمین است که مستقیماً با ایمنی استفاده کنندگان از فضا به خصوص عابران پیاده، سروکار دارد. این معضلات، عناصری چون کفسازی، نقص در تابلوهای ترافیکی و علائم راهنمایی و رانندگی و همچنین چراغ های روشنایی فضاهای شهری است.

اگر ایمنی و امنیت را دو مقوله جدا از یکدیگر در نظر بگیریم به نحوی ایمنی ، مجموعه عواملی است که با بعد فیزیکی انسان سروکار دارد و در مقوله حفاظت افراد از خطرات احتمالی می گنجد و امنیت شامل مواردی است که با ادراک انسان از یک محیط سروکار دارد . عوامل عنوان شده در بالا که در مقوله سیمای زمین می باشند بیشتر در زمره عواملی هستند که ایمنی افراد را به کنترل در می آورند . عدم وجود کفسازی مناسب عابران پیاده ، عدم توجه به ایمنی حرکت عابران پیاده در قالب مسیرهای جداگانه حرکتی و یا با تمهیدات ویژه و عدم توجه به پاکسازی موانع حرکتی که در مسیرهای حرکت وجود دارد از این دسته اند . همچنین عدم کفایت چراغ های روشنایی در سطح محدوده نیز حس امنیت افراد را کاهش می دهد . بنابراین توجه به امکاناتی از این دست در ارتقای ایمنی فضاهای شهری نقش بسزایی دارد [محمد جعفر جمال، ۱۳۸۸] .

شهر اثر ماندگار تاریخی در عین حال واحد جغرافیایی و اجتماعی تکامل پذیر است که با تأثیر از ایدئولوژی ناظر بر ناحیه ، که توان سطح و کاربرد نیروهای اقتصادی و تکنیکی را روی شهر مشخص می دارد و به مقتضای اندیشه های ارزشمند معماران ، شهرسازان و همیاری کارشناسان نظام های علمی دیگر و با بهره مندی از عادات اجتماعی ساکنان شهر و با اراده و تصمیم نظام سیاسی بر پهنه ی زمین و روی محیط طبیعی شکل می گیرد و در مسیر زمان در فضای جغرافیایی معینی ، بر حسب شیوه مبادلات اقتصادی و اجتماعی بر پویایی فضایی ، اقتصادی و اجتماعی خود تداوم می بخشد و بالاخره سیمای برونی و فیزیکی خود و حیات انسانهایی را که در بطن خویش دارد ، دگرگون می کند . گاهی رفاه و بهزیستی را و زمانی نا به هنجاری و دلواپسی را بر شهرنشینان عرضه می کند .

بافت قدیمی شهرها که شالوده مدنی و تشکیلاتی خود را تا شروع شهرسازی های دوره جدید حفظ کرده بودند ، با شروع فعالیتهای جدید متحول شده و تغییر شکل و نقش ظاهری و درونی شدیدی را متحمل شدند . آنچه که در وحله ی اول موجب ازهم پاشیدگی بافت قدیمی شهرها می شود ، ورود اتومبیل و به ناچار خیابان کشیهایی برای ایجاد شبکه های ارتباطی به منظور تسهیل در رفت و آمد آن است .

اگرچه ورود اتومبیل به بافت های قدیمی امری الزامی است ، اما فرصتی برای انطباق با شرایط جدید ، به بافت های قدیمی داده نشده است . خیابان کشی های سریع ، ناهماهنگ و بدون مطالعه و همچنین ورود غافلگیر کننده اتومبیل ، ارتباط فضایی و پیوسته این بافتها را که طی سالهای متمادی و براساس ارتباطات اجتماعی و اقتصادی شهروندان شکل گرفته بود ، از هم پاشیده و باعث شد تا بافتهای قدیمی خصوصیات و کارکردهای قدیمی خود را از دست بدهند .

شهرداری ها در دهه های گذشته به جای احداث خیابانهای متعدد و متناسب با مقیاس و هماهنگ با شکل طبیعی و دسترسی های بخش قدیمی ، معمولاً با چند خیابان عریض و مستقیم بخش قدیمی را قطعه قطعه کرده اند . این تفکر هنوز هم بر احداث خیابان در بخش قدیمی حاکم است و از ترس اینکه مبدا در بخشهای جدید شهر روزی مشکلات فعلی دسترسی بخش قدیمی پدید آید ، احداث خیابانهای بسیار عریض و غیر ضروری هنوز معمول است .

باید قبول کرد که پذیرفتن خیابانها و بلوارهای عریض و برهنه در شهرهای ایران با مقیاس غربی درست نبوده است . در بخش قدیمی شهر هم اگر دفاعی توسط شهروندان و مسئولان شهر از احداث خیابانهای عریض به عمل می آید ، تنها عکس العملی است که به تدریج نسبت به وجود کوچه پس کوچه های تنگ و پر مسئله بخش قدیمی صورت پیدا کرده است . در حین حال از نظر اقتصادی احداث خیابانها و بلوارهای عریض همواره باری بر دوش بنیه مالی ناتوان شهر بوده است . از نظر اداری و سیاسی باید گفت که بخش دولتی نسبت به انجام اقداماتی در این بافتها مستاسل و سرگردان است . عدم تمایل سازمانهای دولتی در احیاء حداقل قسمتی از بافت قدیم ، مردم را نیز از وارد شدن به بازسازی بافت قدیم باز داشته است . قوانین جدید دست و پا گیر شده و مسائلی مانند تعریض معابر و عقب نشینی به این نابسامانی دامن زده است . برخورد غیر مسئولانه و غیر متخصصانه با بافت توسط مسئولین دولتی و خصوصی ، عدم امیدواری مردم به زندگی در این بافتها را باعث شده است و در نتیجه موجب بی تفاوت ماندن ساکنین نسبت به دخالت در احیاء آن و در آخر ترک این محلات شده است .

امروزه در نظام های برنامه ریزی ، مشارکت به عنوان یکی از اصیل ترین و مقبول ترین رویکرد ها جهت نیل به اهداف برنامه ریزی از جمله پایداری پذیرفته شده است . در حال حاضر بسیاری از شهرهای کشور با مسأله ای به نام بافتهای فرسوده مواجه هستند . این بافتها یا هسته های قدیمی شهرها بوده و به مرور زمان دچار فرسودگی و عدم کارایی شده اند ، و یا در دوران معاصر بدون رعایت ضوابط و مقررات معماری و شهرسازی شکل گرفته و از این رو اکنون با مسائل و مشکلات بسیاری روبرو بوده و این مشکلات را به کل شهر نیز تسری می دهند . این بافتها به رغم تمامی نقاط ضعف و کمبودها ، جزئی از شهرها هستند و مردمان زیادی در آنها ساکن می باشند . به نظر می رسد در بافتهای فرسوده با توجه به وسعت دامنه و شدت مسائل گریبانگیر این بافت ها کارآمدترین رویکردی که بتوان برای مواجهه با کاستی ها و نارسائی ها اتخاذ نمود رویکرد مشارکتی باشد . در بسیاری از عرصه ها بهسازی بافت و اقدام خرد و مشارکتی با مردم ساکن در آن شیوه بسیار مطلوب و پایداری را ارائه می دهد به این ترتیب می توان با استفاده از الگوهای توانمندسازی و مشارکت جمعی از نیروهای همه بهره وران در جهت ساماندهی و تجدید ساختار بافت های مذکور در راستای نیل به اهداف توسعه پایدار بهره جست .

۲.۱. اهمیت و اهداف تحقیق

در این پژوهش ما بدنبال ارزیابی وضعیت ، مشکلات و کاستی های حمل و نقل در این بافت های فرسوده شهری هستیم . برای ارزیابی سیستم حمل و نقل در بافت های فرسوده ، نیاز به شناخت صحیح فرآیند فرسودگی در این بافت ها هست . این فرآیند اثر مستقیم در پیدایش مشکلات و محدودیت های ترافیکی ایجاد شده دارد . برای ارزیابی این اثر در ایجاد محدودیت های ترافیکی نمی توان صرفاً به یک مطالعه بازگشتی و مرور اطلاعات ترافیکی و هندسی معابر بافت های فرسوده مانند حجم ترافیک ، سرعت و پهنای خطوط برای مطالعه این اثر در قالب فرآیند فرسودگی آن بافت ها تکیه کرد ، بلکه نیاز به یک ارزیابی جامع تر داریم که می تواند بحث امکان بازسازی بافت های فرسوده را نیز دربر گیرد .

در این پژوهش برای انجام چنین ارزیابی جامعی از نرم افزارهای شبیه سازی جریان ترافیک کمک می گیریم تا با توجه به اوضاع و تغییرات ترافیکی در دوره های مختلف فرآیند فرسودگی به نتایج قابل اعتمادتری از مطالعه خود در بررسی و برشمردن مشکلات ترافیکی بافت های فرسوده برسیم .

۳.۱. نتایج تحقیق

با توجه به اطلاعات بدست آمده سعی در برآوردن اهداف تحقیق داشته و هدف از انجام این تحقیق شناخت و بررسی بافت فرسوده و چگونگی حمل و نقل در این بافت است که به طور کلی نتایج قبل و بعد با استفاده از شبیه ساز ترافیکی با هم سنجیده می شود و در نهایت گزینه برتر انتخاب می شود . نرم افزار مناسب چنین شبیه سازی ، نرم افزار توانمند شبیه سازی جریان ترافیک Aimsun است که می تواند بر مبنای خصوصیات جمعیتی و حجم ترافیک برآورد شده و شرایط هندسی معابر و تقاطع ها جریان ترافیک را شبیه سازی کند . نتایج شبیه سازی می تواند دید جامع تری از مشکلات ترافیکی پیش روی سیستم های حمل و نقلی که برای این مکان ها در نظر گرفته شده بدست دهد . بر مبنای نتایج این ارزیابی ، می توان امکان بازسازی بافت های فرسوده را سنجید و تصمیم گرفت . علاوه بر این مزیت بزرگ دیگر شبیه سازی جریان ترافیک ، توجه به این نکته است که امروزه دوران سعی و خطا در ترافیک به پایان رسیده است و مدیران شهری می دانند ، که شاید تغییر جهت یک خیابان بار مالی زیادی برای شهر به طور مستقیم ندارد ، ولی به طور غیر مستقیم هزینه های زیادی را در نتیجه تغییر عادات ترافیکی رانندگان به شهر تحمیل می کند . از این رو به شبیه سازی قبل از اجرا اهمیت زیادی می دهند .

شهر اهواز دارای بخش هایی است که با گذشت زمان دچار استهلاک و فرسودگی شده اند . اجزای نرم و اجتماعی شهر در طول زمان دچار تغییر شده اند . عدم همراهی تغییرات این دو بعد سخت و نرم شهری که یکی میل به زوال و دیگری رو به تکامل دارد ، موجب بروز ناسازگاری و عدم انطباق بین نیازهای اجتماعی و ظرفیت ها و کارایی فیزیکی شهر شده است . مشکل بافت های فرسوده و قدیمی شهر از این عدم انطباق نشأت می گیرد .

فرسودگی شهری فرایندی طبیعی و غیر قابل اجتناب است ولی شهرها در طول حیات خود سعی در جوان ماندن دارند. تعمیر و بهسازی ساختمان‌ها، زیرساخت‌ها و نوسازی برای انطباق با شرایط جدید نمونه‌هایی از تلاش شهرها برای جوان ماندن است. بافت‌های فرسوده درون‌شهری حاصل توسعه شهری در قسمت‌هایی با مزیت‌های نسبی، حاشیه شهرها و شهرک‌ها و توقف نوسازی بخش‌هایی از شهر به واسطه برنامه‌ریزی‌های آینده است. بافت‌های فرسوده حاصل همجواری مردم طی سال‌های متمادی، ایجاد روابط فرهنگی اجتماعی و روابط نانوشته بین ساکنان محلات است؛ مردمی که به واسطه قدیمی بودن مسکن و محل کسب و کار، فاقد امکانات مناسب شبکه حمل و نقل و دارای پتانسیل خطرات ناشی از آثار حوادثی همچون زلزله، سیل و آتش‌سوزی و در عوض بهره‌بردار از خدمات شهری چون برق، آب، تلفن و گاز در دل شهرها و ارتباط نزدیک با مراکز اداری، خدماتی و امکانات زیربنایی در محلات نوساز هستند.

ساکنان این مناطق طی سال‌ها زندگی توانسته‌اند رابطه خود را با محل کار و اشتغال، نقل و انتقالات، روابط خانوادگی، اجتماعی و سیاسی را شکل دهند اما به دلیل فرسودگی محل سکونت و کسب و کار خود امیدی به زندگی در آن منطقه نداشته و تلاشی نیز در جهت نوسازی یا تعمیرات اساسی محل زندگی خود به دلیل ممنوعیت‌های ایجاد شده توسط مراکز سیاست‌گذاری توسعه شهری نمی‌کنند و این امر تاثیر منفی در روح و روان و روابط اجتماعی فرهنگی آنها گذاشته است و این تهدیدی از منظر آسیب‌های فرهنگی و اجتماعی محسوب می‌شود.

بازارهای قدیمی شهر اهواز به عنوان مهم‌ترین مراکز ارتباطات اجتماعی، فرهنگی و تجاری که دارای ویژگی‌های تاریخی و میراث فرهنگی نیز هستند در زمره بافت‌های فرسوده قرار می‌گیرند که با رعایت الگوهای معماری سنتی امکان دسترسی آسان و روان از جمله امداد رسانی در زمان وقوع حوادث، حمل و نقل کالا، رفت و آمد پیاده مردم توجه به مالکیت واحدهای تجاری و خدماتی علاوه بر کمک به توسعه شهری می‌تواند زمینه ایجاد کانون‌های کار و اشتغال را فراهم آورد. همچنین در بافت‌های فرسوده بعضاً میراث فرهنگی و بناهای قدیمی با اهمیت تاریخی وجود دارد که در صورت نوسازی و بازسازی با حفظ ساختمان‌های با اهمیت فرهنگی به عنوان مراکز گردشگری در

جذب توریست داخلی و خارجی نقش موثری خواهد داشت . در سال‌های اخیر متولیان توسعه شهری با آگاهی از خطرات ادامه زندگی مردم در این مناطق ، بسته‌های پیشنهادی و تشویقی جهت نوسازی همچون افزایش تراکم ، معافیت از عوارض ساخت و نظایر آن ارائه کرده اند که به دلیل نبود جامعیت و گسترش نامناسب محلات قدیمی ، زمینه اتلاف منابع مالی و تثبیت مشکلات و اختلاف بین مالکان و ساکنان محلات را موجب شده است . برای برون‌رفت از مسائل بافت‌های فرسوده و توسعه مناسب محلات مزبور با نگرشی دراز مدت و تبدیل آن به فرصت برای استفاده از پتانسیل اراضی وسیع در داخل شهرهای دارای بافت فرسوده ، ضرورت تهیه طرح‌های تفصیلی منطبق با طرح جامع شهری و متناسب با فرهنگ و آداب و رسوم در این محلات و توجه به مسائل اجتماعی روز جامعه ، تصویب قوانین جامع به ویژه در ارتباط با تجمیع قطعات ریز و کوچک با رعایت احترام به مالکیت خصوصی افراد، فرهنگ‌سازی آثار توسعه شهری مناسب و آگاهی مردم به خطرات زندگی در این مناطق ، تامین امکانات مالی و بانکی ، پیش‌بینی ایجاد زمینه‌های کار و اشتغال و درآمد و خدمات در کنار اسکان دراز مدت ساکنان ، کمک ارزنده‌ای به استفاده از پتانسیل اراضی فاقد کاربری مناسب اقتصادی در این محلات خواهد کرد . ضمن اینکه از صرف هزینه‌های گزاف جهت ایجاد زیرساخت‌ها به منظور توسعه شهرهای جدید در حاشیه شهرها جلوگیری خواهد شد . ایجاد گرایش‌های تخصصی معماری و شهرسازی بافت‌های فرسوده در مراکز دانشگاهی و تحقیقاتی با نگرش به موضوعاتی چون مسائل فرهنگی ، اجتماعی و سیاسی توجه به میراث فرهنگی و جذب گردشگر در کنار اسکان مردم و ایجاد اشتغال برای آنها می‌تواند کمک موثری به مدیریت شهری در بازسازی و نوسازی مناسب بافت‌های فرسوده شهرها باشد .

۴.۱. محدودیت ها

محدودیت‌های اصلی طرح به شرح زیر مورد توجه قرار می‌گیرد:

۱. منابع مالی

۲. امکانات فنی و اجرایی

۱. منابع مالی

طرح تفصیلی در پیشنهادات خود، برخورد واقع بینانه‌ای به منابع شهر می‌کند، و از پیشنهاداتی که امکان تحقق آنها در افق طرح ناچیز است خودداری می‌کند. اما، بدیهی است که ساده‌ترین اقدامات نیز مجانی نیست، و تحقق پیشنهادات طرح، نیازمند منابع مالی است.

واقعیت این است که استفاده کنندگان از خدمات جابجایی بهای این استفاده را نمی‌پردازند، و با کاهش کمک‌های دولتی به شهرها، تنها راه چاره، اقدام در جهت وصول بهای کامل خدماتی است که نظام جابجایی عرضه می‌کند. در تدوین سیاست‌های شهر در این زمینه پیشنهادهایی داده خواهد شد.

۲. امکانات فنی و اجرایی

امکانات فنی و اجرایی از دو بخش تشکیل می‌شود: قابلیت‌های فنی، و قابلیت‌های فنی-مدیریتی. در تهیه طرحها، قابلیت‌های واقعی فنی مورد توجه قرار می‌گیرد، و از ارائه طرحهایی که قابلیت‌های فنی لازم برای تحقق آنها وجود ندارد خودداری می‌شود.

اما، اگر قابلیت‌های فنی-مدیریتی موجود را تغییر نپذیر بگیریم، امکانات بهبود وضعیت بسیار ناچیز خواهد بود. بنابراین، پیشنهادات بر این پیش فرض متکی است، که قابلیت‌های فنی-مدیریتی در طول سالی طرح افزایش قابل ملاحظه می‌یابد. باید تاکید شود، که بهبود این قابلیت‌ها، به عزم مقامات شهر و برنامه ریزی جداگانه نیاز دارد.

مرور پژوهش‌های پیشین

۱،۲. مقدمه

بافت های تاریخی شهر ایران عموماً از یک ساختار هماهنگ با هندسه ای نشأت گرفته از ارگانیسم زندگی شکل می یابند ، محور خطی بازار با فضاهای باز و همچنین قرارگیری مراکز مهم و مذهبی و دولتی در کنار آن ، همراه با محلات کوچک و بزرگ مسکونی ساختار قدیمی شهر ایران را تشکیل داده است . شکل خطی و پیوسته کالبدی شهر ، امکانی برای رشد و توسعه مناسب و همگن ایجاد می کند.در اکثر شهرها با ورود ماشین ، ساختار قدیمی شهر دستخوش تغییرات اساسی شده است . همچنین با گسستن ساختار قدیمی شهر دسترسی به محلات و راسته های بازار از هم گسیخته و هیچ تدبیر و اقدام ویژه ای به عمل نیامده است .

بدین سبب اولین ویژگی که سبب فرسودگی بافت تاریخی شهر می شود، نبود نفوذ و دسترسی مناسب شهری به درون بافت است . دومین ویژگی که سبب آسیب دیدگی بافت می شود از بین رفتن تناسب کاربری هاست . رشد فضاهای صنعتی و از بین رفتن کیفیت خانه های مسکونی هم جدار آن و همچنین نفوذ کاربری تجاری در بافت مسکونی اطراف بازار و همچنین استفاده از کاربری مسکونی برای انبار و کارگاه و ... سبب کاهش ارزش بافت مسکونی می شود و در نتیجه ساکنان قدیمی و بومی منطقه را رها کرده و جایگزین آنها طیف متنوعی از مهاجران از شهرها و روستاهای اطراف با درآمد کم می شود .

یکی از راهکارهای حفظ بافت ارزشمند تاریخی، توسعه فضای گردشگری و فرهنگی در مجاورت آن است. با این تدبیر ارزش سکونتی منطقه حفظ می شود و اجتماع اشتیاق بیشتری برای زندگی در این بافت از خود نشان می دهد. نمونه این راهکارها را در شهرهای اروپایی نظیر پاریس، فلورانس، رم و ... بسیار دیده می شود.

عامل دوم فرسودگی بافت تاریخی آلودگی است. به دلیل تمرکز فضاهای تجاری و کارگاهی و احداث انواع پایانه ها و انبارها و تردد بیش از حد اتومبیل آلودگی هوا و آلودگی صوتی ایجاد می شود. برای احیای با باز زنده سازی بافت تاریخی پیشنهاد می شود که تردد اتومبیل شخصی و سواری محدود و حمل و نقل عمومی افزایش یابد. راههای دسترسی درون بافت برای خدمات رسانی مناسب شهری تصحیح شود، ساماندهی کاربری درون بافت شهری با در نظر داشتن اینکه صدمه ای به بافت مسکونی نزند، انجام شود و افزایش ارزش های سکونتی و ایجاد نکات مثبت در بافت جهت بالا بردن حس ماندگاری انجام شود.

بهسازی و مرمت بافت های فرسوده شهری به طور مجزا و مستقل از بناهای تاریخی به عنوان عنصر شهری زنده و پویا تا قبل از جنگ جهانی دوم مورد توجه کنگره های مرمت قرار نگرفته است. اولین سمینار بین المللی که آشکارا به مرمت، حفاظت و بهسازی بافت های فرسوده توجه کرد کنگره گوینو (۱۹۶۰) بود. تدوین کنندگان منشور جهانی آمستردام (۱۹۷۵) نیز خواستار تغییرات وسیع در موازین قانونی و مقررات اجرایی مداخله در بافت های فرسوده شهری شدند به نحوی که بتوانند در آشتی دادن فضاهای کالبدی قدیمی با فضاهای زندگی مدرن توفیق یابند.

بدین ترتیب بحث مرمت و بهسازی و نوسازی بافت های قدیمی و فرسوده شهرها برای رسیدگی به مشکلات عدیده همراه با این بافت ها و از آن جمله مشکلات ترافیکی و حمل و نقل درون شبکه ای که از داخل بافت های فرسوده عبور می کنند از اواسط قرن ۱۹ میلادی در اروپا کلید خورد. لذا منشور آتن در ۱۹۳۱ تا قطعنامه آمستردام با روندی تکاملی به تدریج از حوزه هنری به معماری و شهرسازی منتقل شد [زهره داوود پور، ۱۳۹۰].

البته در آن زمان به این علت که هنوز اروپا به توسعه کنونی در زمینه حمل و نقل و ترافیک نرسیده بود، بحث بررسی و ارزیابی یک نظام جامع حمل و نقل در شهرها و رسیدگی به مشکلات ترافیکی در سطح امروزی مطرح نبود. اما بتدریج با رشد صنعت و تکنولوژی و علوم ارتباطی و حمل و نقلی، بحث امکان سنجی بازسازی بافت های فرسوده هم از جهت زیبایی شهرها و مباحث معماری و شهرسازی و هم از نظر حمل و نقل و ترافیک درون شهری مطرح گردید.

۲.۲. تراکم ساختمانی در بافت فرسوده شهری

تراکم نخستین خصوصیت فضای شهری است و بدون داشتن حداقل تراکم، فضای شهری وجود ندارد [پور محمدی و قربانی، ۱۳۸۲] اما تراکم ساختمانی مفهومی کیفی بوده و دارای درجات و میزانهای متعددی می باشد به گونه ای که می توان آن را همچون یک طیف تصور کرد [کریمی نیا، ۱۳۸۱] در ادبیات شهرسازی متداول کشور، نسبت بین سطح زیر بنای ساختمان به مساحت قطعه زمین را تراکم ساختمانی گویند [عزیزی، ۱۳۸۲]. رشد سریع جمعیت شهری در جهان، موضوع سکونت و استقرار جوامع انسانی را با مسائل و پیچیدگیهای تازه ای مواجه ساخته است؛ پیچیدگی هایی که از مرز مسائل اقتصادی عبور کرده و بعد اجتماعی زیست محیطی یافته است. بدنبال این روند از نیمه دوم قرن نوزدهم به بعد که استفاده از ساختمانهای بلند در شهرهای جهان متداول گردید و گسترش یافت؛ بلند مرتبه سازی همواره به عنوان یک پدیده مهم و اساسی مورد بحث بوده است. در واقع، این پدیده از سویی می تواند به بسیاری از مسائل شهری مانند کمبود زمین، مسکن، بهینه نمودن هزینه تأسیسات شهری، جلوگیری از رشد افقی شهرها و ... پاسخ داده و از سوی دیگر خود پدید آورنده مشکلات و نارسائیهای مانند افزایش تراکم جمعیتی و ساختمانی، اختلال در تأسیسات زیر بنایی و خدمات شهری (از جمله ترافیک شهری)، تأثیرات نامطلوب کالبدی و زیست محیطی و ... در فضای شهری باشد [فرهودی و محمدی، ۱۳۸۰].

بدیهی است افزایش تراکم بی رویه در کاربری ها، مسائل و مشکلات بسیاری در مقیاس های مختلف در سطح شهر ایجاد می نماید.

آنچه بیش از همه بر این گونه ساخت و سازهای بدون برنامه تأثیر منفی می گذارد، عدم ملاحظه نسبت به موقعیت و یا ویژگی مکان هایی است که تقاضای افزایش تراکم و یا تغییر کاربری برای آنها صورت می گیرد. از جمله این مکانها بافت قدیم و مرکزی بیشتر شهرهای بزرگ و تاریخی کشورمان است. بافت قدیم شهر اهواز نیز که امروزه بخش تجاری شهر در واقع مرکزیت تجاری - خدماتی و ارتباطی شهر است. قسمتی از ساختارها و کارکردهای خود را حفظ کرده و در برگیرنده عمده ترین مراکز سیاسی و اقتصادی استان و شهر اهواز است. در واقع اگر ما شهرها را مانند موجودات زنده، جاندار و فعال فرض کنیم بخش مرکزی شهرها درحکم قلب این موجود زنده خواهد بود؛ جایی که آثار، علائم و زخمهایی از حوادث تاریخی، مذهبی و فرهنگی در حساس ترین بخش این موجود زنده به صورت عامل شکننده و خرد کننده ظاهر میشود [شکوئی، ۱۳۷۴] بنابراین بخش مرکزی و قدیم شهر اهواز، در برگیرنده هویت، تاریخ، معماری و شهرسازی دوران گذشته شهر است.

در واقع بخش مرکزی و قدیم شهر اهواز به علت کاربری های فراوان تجاری، اداری، تاریخی و جاذبه های گردشگری در مرکزیت شهر موقعیت فضای مرکزی، حجم عظیم جابجائی هایی که در سطح شهر صورت می گیرد، از مرکز شهر می گذرند یا به آن ختم می شوند و همچنین به علت ضعف ساختار شبکه ارتباطی، مشکلات ترافیکی سنگینی در این بخش از شهر ظاهر می شود.