



یکشنبه ۱۶ بهمن ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۹۸

اندیشکده بندرکنگ - بخش اول

الگوگیری از معماری سنتی در توسعه پایدار شهری



مطالعه موردی: بندر تاریخی کنگ

نویسندگان: محسن کنگی نژاد، مجتبی کریمی

گوغری، مهدی کامفیروزی

توسعه پایدار، از جمله مفاهیمی است که امروزه مورد توجه بسیاری از صاحب نظران مجامع علمی را به خود جلب نموده است. شهرها در گذشته بهترین نمونه های پایداری را در خود متجلی ساختهند. انسان همواره در طول تاریخ به منظور ایجاد سرپناه امن برای سکونت سعی در شکل دهی محل زندگی و پیرامون خود با توجه به محدودیت های اقلیمی و اکولوژیک محل در تناسب و سازگاری با طبیعت دارد تا بتواند شرایط مناسبی برای ادامه حیات خویش ایجاد کند. معماری بومی در توسعه پایدار روستایی و شهری و اهمیت احیای بناهایی اینگونه، جهت دستیابی به توسعه پایدار اهمیت والاّیی دارد. مسکن سنتی بندر کنگ نمود کامل هم آوایی محیط و انسان است که نتیجه آن ایجاد منطقه آسایش در فضایی است که هانهجاری های اقلیمی محیطی باعث نارضاضی انسان می شود را نمایان می کند و توسعه پایدار شهر بندر کنگ بر مبنای همین مورد شکل می گیرد. همچنین روش جمع آوری اطلاعات روش مطالعه منابع کتابخانه ای و میدانی است. این مقاله با بررسی نقش معماری بومی در شکل گیری و توسعه پایدار شهر با عامل تاثیر گذار اقلیم برمسکن بومی و تاثیر متناظر بر شهر و ارائه راهکارهای مناسب در این راستا می پردازد.

مقدمه

گسترش صنعت در تار و پودهای محیط پیرامون انسانی و افزایش بهره گیری از محیط زیست در راستای برآورد کردن نیازهای انسان صنعتی باعث تخریب گسترده محیط زیست شده است و ادامه این روند حیات بشری را با مشکل روبرو می کند. بحث در مورد تخریب جنگل ها و سواحل دریا و گرم شدن کره زمین و ... اهمیت روزافزون پیدا کرده است. شروع مطالعات در مورد پایداری محیط زندگی نیز کم اهمیت والاّی خود را نمایان می کند و از طرفی بحث های مربوط به پایداری شهری کمتر مورد توجه کارشناسان شهری قرار گرفته است و این در حالی است که شهر از اساسی ترین منابع دریافت انرژی و تخریب حاصل از این انرژی در دریافتی میباشد. آثار سوء حاصل از شیوه های زندگی شهری نشینی مشکلات و معضلات زیادی برای محیط زیست و طبیعت ایجاد کرده است. در تعریف سازمان ملل متحد در سال ۱۹۹۱ میلادی توسعه پایدار شهری را چنین مطرح کرده است: «سیاست توسعه های پایدار چنان سیاستی است که در نتیجه اعمال آن منافع مثبت حاصل از مصرف منابع طبیعی بتواند برای زمان های قابل پیش بینی در آینده ادامه و دوام داشته باشند»، این در حالی است که معماری سنتی خانه های بومی اقلیم جنوبی ایران در شرایط محیطی کاملا نامختار و بعد از بعد اقلیمی و زیست محیطی با بهره گیری حداکثری از امکانات طبیعی و اقلیم شناختی، علاوه بر استفاده از طبیعت پیرامون خود با رویکرد پایداری منابع، شرایط مساعد انسانی را برای ساکنان شهر فراهم میکند. یادگیرها و فرم ساختمانی مختص این اقلیم و شکل گیری ساختار شهر در راستای ساحل از نمونه های این تفکر است. شهر بندر کنگ در استان هرمزگان و همجاری خلیج فارس از نمونه های بارز این شکلگیری فرم شهری و بهره گیری حداکثری از محیط پیرامون با حفظ محیط زیست و توسعه پایدار شهری می باشد. در این مقاله بررسی خانه های سنتی بندر کنگ در اقلیم و جنوب و به کارگیری اصول طراحی معماری از جنبه های اقلیمی و کاهش انرژی و حد استفاده حداکثری از منابع موجود طبیعی در عین حفظ طبیعت و ارائه راهکارهای مناسب در جهت توسعه پایدار شهری می پردازیم.

روش تحقیق

نوع تحقیق کاربردی توسعه ای و روش بررسی آن توصیفی تحلیلی است. محدوده جغرافیایی مورد مطالعه در این پژوهش شهر بندرکنگ میباشد. گردآوری اطلاعات از طریق مراجعه حضوری به سازمان میراث فرهنگی و گردشگری و برداشت میدانی و منابع کتابخانه ای میباشد. نهایتا با استفاده از یافته ها و نتایج، مبادرات به تجزیه و تحلیل اطلاعات مآخوذه گردیده است. سپس به جمع بندی مطالب و نتیجه گیری در راستای توسعه پایدار شهری بر اساس خانه های سنتی بندرکنگ پرداخت شده است.

مبانی نظری تحقیق توسعه پایدار

دهخدا پایداری را به معنای بادوام، ماندنی آورده است. در اجلاس ریو توسعه پایدار به این صورت بیان شده است «توسعه ای که نیازهای کنونی بشر را بدون مخاطره افکندن نیاز نسل آینده، برآورده ساخته و در آن به محیط زیست و نسل های فردا نیز توجه می شود.

پایداری شهری

توانایی شهر برای بقا و رونق دائمی، عواملی همچون اقتصاد شهر، موجود بودن مشاغل و خدمات بهداشت و جذابیت محیط شهری، دسترسی بودن منابع همچون آب و مواد خام و انرژی و به همان نسبت فضا برای رشد رادر بر می گیرد. یک شهر پایدار را می توان بعنوان شهری تعریف کرد که بتواند زندگی مطلوبی برای شهروند خود فراهم کند و این در صورتی است که بتواند در چارچوب محدودیتها ظرفیت برد سامانه های زیستی حمایتی نقش



رونمایی از اطلس محیط زیست خلیج فارس در پژوهشگاه اقیانوس شناسی

رییس پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی از رونمایی از اطلس محیط زیست خلیج فارس و دریای عمان حاصل داده برداری و مطالعات زیست محیطی کاوشگر خلیج فارس در آب های خلیج فارس و دریای عمان خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، دکتر مرتضی توکلی، رئیس پژوهشگاه اقیانوس شناسی در این باره گفت: پژوهشگاه بنا دارد در راستای دستورالعمل ابلاغی از وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، برنامه های علمی، فرهنگی و ترویجی متنوعی را در جهت تبیین دستاوردهای انقلاب اسلامی در حوزه علوم دریایی و اقیانوسی و همچنین عمل به رسالت مهم جهاد تبیین، از ۱۲ تا ۲۲ بهمن ۱۴۰۱ اجرایی کند. توکلی هدف از برگزاری این برنامه ها را تبیین دستاورد تحقیقاتی پژوهشگران کشور و همچنین ترویج علم و انتقال یافته های محققان در حوزه علوم و مهندسی اقیانوسی - جوی عنوان کرد و ادامه داد: این برنامه ها قرار است در جهت سیاست ها و خط مشی های اجرایی پژوهشگاه در سطوح دانش آموزان، دانشجویان، پژوهشگران و کارمندان اجرا شود. به نقل از روابط عمومی پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی، وی افتتاح آزمایشگاه زیست فناوری دریا به عنوان چهارمین آزمایشگاه پژوهشکده علوم دریایی در محل ساختمان مرکزی پژوهشگاه و برگزاری گشت تحقیقاتی در آب های دریای عمان به عنوان یکی از پروژه های ارتباط با صنعت پژوهشگاه را از جمله این برنامه ها عنوان کرد و یادآور شد: رونمایی از اطلس محیط زیست خلیج فارس و دریای عمان حاصل داده برداری و مطالعات زیست محیطی کاوشگر خلیج فارس در آب های خلیج فارس و دریای عمان با حمایت صندوق ملی محیط زیست از دیگر برنامه های این پژوهشگاه در هفته فجر است.



می شمارم: از تیر ماه ۱۳۹۷ تا اکنون، یعنی بهمن ۱۴۰۱! می شود به عبارتی: بیش از ۴ سال!

به عنوان تنها روزنامه دریایی کشور که دغدغه «اقتصاد دریا محور» داریم، در جستجو بودم که ببینم در باره «آبراه شمال - جنوب» که یک ابرپروژه ای است که از سال ۱۳۴۵ تا کنون بحثش هست و خودش نیست، رسانه ها چه کرده اند و کارشناسان چه گفته اند و چرا این پروژه تعیین تکلیف نمی شود.

گفت و گویی دیدم در مانا که به ۲۵ تیر ۱۳۹۷ بر می می کرد. گفت و گو با یکی از شاخص ترین شخصیت های علمی و عملیاتی این ابرپروژه، نظرم را جلب کرد و با دقت به مطالعه آن پرداختم. متوجه شدم که انگار همین امروز این گفت و گو انجام شده است! آن قدر روند توجه و اجرا با عدم اجرای این ابرپروژه کند و سنگین است که بعد از گذشت ۴ سال از آن گفت و گو، کمترین تغییری در وضعیت ایجاد نشده است و انگار زمان برای ابرپروژه آبراه شمال - جنوب متوقف شده است.

مایلم به بازنشر و به بازخوانی این گفت و گو مبادرت کنم تا مخاطبان روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد را در برابر دو نکته قرار دهم:

اول: اهمیت این ابرپروژه و ارزش های اقتصادی آن

دوم: دقت در این گفت و گوی خوب از مانا با مهندس پاک نژاد و درک توقف زمان برای این پروژه بزرگ. مانا از این نوشتار خود به زیرکی و دانایی، تحت روزافزون ذهن در ذهن، یاد می کند. عثرانی بسیار قوی، معنادار و هشدار دهنده که اتفاقا مورد نظر ما نیز هست و در بند سوم این نوشتار و بسیار نوشتارهای قبلی که منتشر کرده ایم بر آن تاکید کرده ایم. سوم: تقاضا از مسئولان برای تعیین تکلیف این طرح با ایده. بالاخره بعد از نیم قرن که از طرح این ایده گذشته و سال ها مطالعه و ده جلد کتاب مطالعات مقدماتی و.. بالاخره آیا قرار است بشود یا نشود؟ چقدر این طرح با ایده ها هر چه که هست، باید در «ذهن» ما قرار بگیرد و واقعا نمی دانیم بازهم در باره آن بنویسیم یا نه؟! تاریخ ثبت می کند و آیندگان به ما خواهند خندید که نیم قرن برای یک تصمیم، این دست و آن دست کرده ایم. از سال ۴۵ تا ۵۷ می توانیم به بهانه حکومت سلطنت و خصائص آن، توجیه کنیم؛ از ۵۷ تا ۶۷ را هم می توانیم به یای جنگ بنویسیم، از ۶۷ تا کنون چه بهانه ای می توان آورد؟

این ابرپروژه، تعیین تکلیفی می خواهد. «شهادت بزرگ برای تصمیم بزرگ» می خواهد. چیزی که مرحوم هاشمی رفسنجانی داشت و دستور مطالعات مقدماتی و شروع اجرا را داد ولی عمر ریاستش تکاف نداد و بعد از او، کسی شهادت تصمیم در باره این ابرپروژه را نداشت. آن چه ما دنبال می کنیم، کشف یک شهادت است برای یک تصمیم بزرگ در باره این کار بزرگ:

«نیم قرن از طرح این ایده گذشته و سال ها مطالعه و ده جلد کتاب مطالعات مقدماتی و.. بالاخره آیا قرار است بشود یا نشود؟ چقدر این طرح یا ایده یا هر چه که هست، باید در «ذهن» ما قرار بگیرد و واقعا نمی دانیم بازهم در باره آن بنویسیم یا نه؟! تاریخ ثبت می کند و آیندگان به ما خواهند خندید که نیم قرن برای یک تصمیم، این دست و آن دست کرده ایم

چه به چه نه!

مگاپروژه ها همواره مناقشه برانگیز بوده اند، اینکه طی یک طرح بسیار بزرگ بتوان به تمام اهداف از پیش تعیین شده آن وقتی که دانش و توان بشر کاملا نسبی است دست یافت، امری است که می تواند محلی برای بحث های فراوان باشد. مثال بارز را می توان در طرح اولیه کانال پاناما به عینه دید. اجرای این پروژه بزرگ ۷۷ کیلومتری پس از یک بار شکست و احیای دوباره، ۳۴ سال زمان برد و طی آن حدود سی هزار نفر از کارگران کشته شدند. با این حال از ۱۰۴ سال پیش به این سو کانال پاناما کمک شایان توجهی به اقتصاد جهانی کرده است و بی شمار انسان به صورت مستقیم و غیرمستقیم از آن ارتزاق کرده اند.

هر چند در قرن بیست و یکم احداث پروژه ای مشابه نهایتا در کمتر از پنج سال و با هزینه های مالی به مراتب کمتر و هزینه انسانی نزدیک به صفر، اجرایی و شدنی است؛ اما وقتی صحبت از احداث کانالی به طول دو هزار کیلومتر تا آن ها نیز در پی اجرای این دستور تیم بزرگ ۱۳۰ نفری از نخبگان دانشگاهی و اجرایی را گرد هم بیاورند و یکی از بزرگ ترین طرح های مطالعاتی کشور را رقم بزنند.

البته که این طرح در همان مطالعات مقدماتی - که به تویلد ۱۰ مجلد محتوای

محاسباتی در تمامی ابعاد ختم شد - مسکون و مسکوت باقی ماند؛ اما این تصور که بتوان دریاهای شمال و جنوب کشور را سه نحوی - به هم متصل کرد و از قیل آن ضمن سودآوری اقتصادی، معضل دیرینه کم آبی در فلات مرکزی ایران را نیز حل کرد، همواره ذهن بسیاری از اندیشمندان و دست اندرکاران ایرانی را به خود مشغول کرده است. در این میان «مهندس علی پاکنژاد» یکی از آن صد و سی نفری است که در آن سال ها به دعوت وزارت جهاد کشاورزی و نهاد ریاست جمهوری برای مشارکت در پروژه مطالعات مقدماتی امکان سنجی اجرای آبراه خلیج فارس (دریای عمان) - دریای خزر فراخوانده شد و در این پروژه مشارکت فعال داشت. «مانا» برای دریافت درک بهتری از این پروژه - که باردیگر احتمال اجرای آن از سوی برخی دستگاه های دولتی مطرح شده است - به سراغ مهندس پاک نژاد رفته است تا از او که طی سه دهه اخیر در حوزه اجرای پروژه های بزرگ حمل و نقلی و به ویژه حمل و نقل دریایی و بنادر فردی شناسخته شده است درباره چند و چون مطالعات مقدماتی طرح آبراه خلیج فارس - دریای خزر پرسد. اقتصاد سرآمد که همواره پیگیر اخبار و اطلاعات در باره «آبراه شمال - جنوب» بوده و هست، با باز نشر این گفت و گو، مقاصد گفته شده را دنبال می کند؛ با این وعده که با استاد محمد علی شریفیان - مدیر اجرای مطالعات - مهندس علی پاک نژاد و دیگر اعضای آن تیم ۱۳۰ نفره، زودی گفت و گو کرده و نتایج را به اهالی دریا عرضه می داریم.

در وهله اول ضمن توضیح مختصری از تاریخچه طرح آبراه خلیج فارس - دریای خزر بگویید چرا این طرح (ایده) همواره در کشور مطرح بوده است؟

اتصال دریای خزر به خلیج فارس از لحاظ تاریخی به دوره ترارهای روسیه برمی گردد، طرح و ایده های دیگری نیز با عناوین متفاوت نظیر کانال سراسری ایران، کانال لوت، ایران رود، احیای دریاچه های کویر ایران و آبراه کشتیرانی خلیج فارس - دریای خزر مطرح بوده اند که برخی از آنها با اهداف کشتیرانی و برخی با اهداف انتقال آب شور به کویر مرکزی ایران ارائه شده اند. علاقمندان به تاریخچه طرح و سوابق این ایده ها را به کتاب آبراه جنوب به شمال ایران، تألیف مولف محترم نقی آقالو که در سال ۱۳۹۶ منتشر شده است ارجاع می دهم. اما اهمیت این ایده به دلیل اهمیت وجود آب برای مناطق مرکزی ایران است. به نظر من هر ایده ای که منضم تامین آب در فلات ایران باشد فی نفسه مهم و در خور تأمل خواهد بود.

بعد از انقلاب نخستین بار این طرح چه زمان و از سوی چه کسی مطرح شد؟

آنجا که بنده حضور ذهن دارم، اولین بار پس از انقلاب «مهندس هومان فرزاده» این ایده را مطرح کرده اند. ناگفته نماند ایده های دیگری نیز از سوی افراد مختلفی مطرح شده است که برخی از این ایده ها غیر فنی و غیر اجرایی بوده اند. در سی و ششمین جلسه اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی که شما و برخی از دست اندرکاران طرح مطالعاتی آبراه خلیج فارس - دریای خزر حضور داشتند، مطرح شد که حدود ۱۳۰ تن از کارشناسان و متخصصان کشور - در رشته های مرتبط با این طرح - در یک گروه مطالعاتی گرد هم آمدند. کیفیت و فرآیند انتخاب را توضیح دهید؟ انجام مطالعات امکانپذیری مقدماتی آبراه خلیج فارس - دریای خزر (آبراه شمال - جنوب) از سوی رئیس جمهور وقت؛ مرحوم آیت ... هاشمی رفسنجانی زده شد. ایشان که بر مسائل حوزه آب و مسائل ژئوپلیتیک اشرافی بی نظیر داشتند، دستور انجام مطالعات را به مهندس فروزش که وزیر وقت جهاد سازندگی بودند، ابلاغ کرد. ایشان هم مجری مستقلی را در وزارت جهاد برای این کار معین کردند. مجری مطالعات که «مهندس محمدعلی

طرح حمایت نکرده باشند مشاهده نشده است.

چه دلایلی وجود داشت که طرفداران طرح برای مطالعه و اجرای احتمالی آن اقدام کنند؟ توجیه اقتصادی اجرای طرح چه بود؟

در مرحله ای که ما مشغول مطالعه بودیم یعنی مرحله «بررسی امکانپذیری مقدماتی»، بحثی از اجرای طرح نبود، لذا، فی الواقع مجری مسئولیت پاسخگویی به این سوال مهم را داشت که آیا این طرح شدنی است یا خیر؟ و آیا مطالعات را باید ادامه داد یا خیر؟ موضوع اجرای طرح به طور اساسی در آن زمان از سوی مجری و مشاوران مطرح نبود اگر چه اطلاع داشتیم برخی نهادها به شدت به دنبال اجرایی کردن طرح و شروع آن بودند. آیا از مشاوره خارجی نیز بهره بردید؟

همان طور که گفته شد یک گروه روسی نیز به موازات گروه ایرانی مشغول بررسی طرح بودند. مسیری را که آنها برای آبراه پیشنهاد کردند با تقریب خوبی بر مسیر گروه ایرانی منطبق بود.

در جهان تجربه مشابهی وجود دارد که اجرایی شده باشد؟

بسیار زیاد!

قدیمی ترین آن کانال سوئز است که ۲۵۰۰ سال پیش توسط داریوش هخامنشی فتح شد و افتخار مهندسی ایران است. جدیدتر آن کانال پاناما است که دو اقیانوس آرام و اطلس را به هم متصل می کند. در حال حاضر اتصال کانالی به نام کانال کرا (kra) خلیج تایلند را به دریای اندامان متصل می کند در دست مطالعه است.

قابل توجه است که آبراه های کشتیرانی درون سرزمینی Inland Navigation Canals بخش مهمی از سیستم حمل و نقل کشورها را تشکیل می دهند و بنا به مستندات رسمی در چین صد و ده هزار کیلومتر آبراه، در اتحادیه اروپا سی هزار کیلومتر آبراه و در روسیه ۹۵ هزار کیلومتر آبراه (طبیعی و مصنوعی) وجود دارد.

مخالفتان چه کسانی بودند و چه استدلالی (های) برای مخالفت خود مطرح می کردند؟

وقتی از یک طرح مهندسی صحبت می کنیم، مخالف و موافق مطرح نیست، حساب دو دو تا چهار تا است. در مقابل استدلال فنی و کارشناسی مخالفت معنایی ندارد. اما آنچه که امکانپذیر بودن این ایده را زیر سوال می برد، موضوع تأمین آب برای گنجایش ۵۰۰ میلیون مترمکعب حجم کانال بود که یکی از پر چالش ترین و بحث برانگیزترین موضوعات است. در طرح ارائه شده در سال ۱۳۷۵ تأمین آب کانال از منابع آب شیرین داخلی و از طریق احداث ۱۴ سد بر روی رودخانه ها و مسیل ها و جمع آوری سیلاب های فصلی پیش بینی شده است.

مختصری از آنچه که در مطالعات خود به آن دست یافتید بفرمایید. اینکه این طرح چقدر اجرایی بود؟ هزینه نهایی اجرای آن چه میزان بود؟ چه موانعی پیش پای اجرای آن قرار داشت و مهم تر از همه اینها چه دستاوردهایی را برای کشور می توانست در پی داشته باشد؟

ارائه یک طرح که در ۱۰ جلد و در بیش از پنج هزار صفحه ارائه شده به صورت مختصر، سهل متنع است ولی یک سری ارقام کلی خدمتان ارائه می دهم. طرح مبتنی بر احداث کانالی با سطح مقطع ۲۰۰ متر مربع به طول دو هزار و هفتاد کیلومتر از محدوده جاسک در دریای عمان تا خلیج گرگان در دریای خزر است. حجم آب مورد نیاز برای جبران تبخیر و گردش آب بنا به ملاحظات زیست محیطی سالانه، ۵۰۰ میلیون مترمکعب پیش بینی شده که عمدتا از منابع آب شیرین داخلی تأمین می شود. ظرفیت حمل بار آبراه



«آبراهه های کشتیرانی درون Canals بخش مهمی از سیستم دهند و بنا به مستندات رسمی در چ اتحادیه اروپا سی هزار کیلومتر آبراه (طبیعی و مصنوعی) وجود دارد

