

برنامه توسعه کالبدی لبه‌های شهری با تأکید بر الگوهای اسلامی - ایرانی

نمونه موردی: بزرگراه شهید کاظمی تهران

رضا لحمیان^۱

استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه پیام نور «تهران» ایران

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۶/۰۱/۱۹

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۵/۱۰/۳۰

چکیده

هدف پژوهش حاضر ارتقا کیفی ورودی و لبه‌های بزرگراه شهید کاظمی تهران با تأکید بر ارزش‌های ایرانی - اسلامی می‌باشد که این هدف بر اساس اسناد طرح‌های فرادست و معیارهای پایداری در برنامه‌ریزی و طراحی محیط هماهنگ با مقررات شهرسازی، توسعه فیزیکی شهرها، دوری از طبیعت و قطع رابطه انسان را با محیط زیست طبیعی موجب می‌شود. پژوهش حاضر از لحاظ هدف کاربردی و به روش‌شناسی از نوع توصیفی - تحلیلی است. در این پژوهش در بدو امر به کندکاو در تعاریف و مفاهیم سیما و منظر شهری و معرفی اهداف پژوهش، حرکت ناظر و ادراک آن با هدف استخراج معیارها و شاخص‌های مرتبط با مبادی ورودی شهر پرداخته که نتایج آن در قالب معیارهای اصلی و شاخص‌های آن‌ها مشخص می‌گردد. پس از استخراج متغیرها و معیارهای مرتبط، شناخت کیفیات بصری به وسیله برداشت‌های میدانی و تصاویر گرفته شده از سایت انجام گردید تا این متغیرها تدقیق گردند. پژوهش حاضر بر روی کلیدی‌ترین لبه‌های ورودی بزرگراه شهید کاظمی واقع در منطقه ۱۹ تهران انجام می‌گیرد. در حوزه تجزیه و تحلیل داده‌ها، پس از شناسایی متغیرها، بر روی محدوده موردنظر از طریق عکس‌های هوایی و تولید نقشه امکان‌سنجی شده و از این طریق تحلیل و تفسیر انجام گرفته است. سرانجام نیز بر اساس تحلیل موقعیت محدوده مورد نظر بر اساس متغیرهای موردنظر، پیشنهادهای در این زمینه مطرح گردیده است.

واژگان کلیدی: توسعه کالبدی، ورودی‌های شهری، لبه‌های شهری، ارزش‌های ایرانی - اسلامی

مقدمه

یکی از مباحث مهم شهری در دوران معاصر کیفیت فضاهای شهری و راهکارهای ارتقاء آن می‌باشد، و ورودی شهرها به عنوان اولین مکانی که مخاطب در ورود به شهر با آن مواجه می‌شود کیفیت فضایی آن بسیار حائز اهمیت می‌باشد، ورودی شهرها دارای راز و رمزهای بی‌شماری است، ویژگی‌های ساختار کالبدی - فضایی ورودی شهرهای ایران، همواره تجلی عناصر محیطی، اجتماعی، فرهنگی آن بوده است (عباس‌زاده و همکاران، ۱۳۹۲: ۱). امروزه با گسترش نسنجیده شهرها، مبادی ورودی از جمله فضاهای فراموش شده شهرها به شمار آمده که با مشکلات و نابسامانی‌های متنوعی روبه‌رو هستند. تصاویر و کیفیاتی که امروزه در غالب مبادی ورودی شهرها به چشم می‌خورد، این عرصه‌ها را به پست‌ترین لایه‌های فضایی شهرها تبدیل نموده است. کیفیت ساخت‌وسازهای حاشیه مبادی ورودی که به صورت مجتمع‌های پراکنده و منفصل ظهور یافته‌اند، بر فقدان برنامه‌ریزی، خودرو بودن جریان توسعه و نیز نبود نظارت در مبادی ورودی تأکید می‌ورزند (خطیبی و همکار، ۱۳۸۹: ۲). امروزه ورودی‌های شهرها به سطحی از کیفیت تنزل پیدا کرده‌اند که در فضاسازی آنها غالباً تنها عناصر مشهود برنامه‌ریزی شده جهت یادآوری مفهوم ورود، تعبیه یک تابلو است که ورود به شهر را متذکر شده و خوش آمد می‌گوید (ابلقی و همکار، ۱۳۸۵: ۶۶).

با اهمیت یافتن روزافزون استفاده از اتومبیل در نظام ارتباطات درون و برون شهری، ماهیت مبادی ورودی شهرها به لحاظ کالبدی و کارکردی دچار تغییرات اساسی شده است. بدین ترتیب دروازه شهر به عنوان عنصری شاخص، با هویت و در ارتباط با سازمان کالبدی و فضایی شهر، جای خود را به محوری تندرو برای تردد وسایط نقلیه موتوری داد. در شهرهای قدیم دروازه شهر به عنوان فضای ورودی شهر دارای کارکردهای متنوعی چون نشانه و نماد، محوطه‌ای برای داد و ستد، امکان برقراری امنیت و نظارت، فضایی برای گذران فراغت، بدرقه و استقبال و... بود (سلطان‌زاده، ۱۳۸۵: ۴۲)، که به تدریج با ورود اتومبیل و بی‌توجهی به اهمیت مبادی ورودی در سازمان کالبدی - فضایی شهر، نه تنها تمامی کارکردهای همگن و هم پیوند خود را از دست داد، بلکه با جانمایی کارکردهای ناهمگن و ناسازگار به فضایی با ساختاری منفصل، فاقد هویت و مغشوش مبدل شد. بدین ترتیب امروز فضای ورودی بسیاری از شهرهای کشور با افت شدید کیفیت کارکردی و کالبدی روبروست و این امر می‌تواند باعث آسیب زدن جدی به سیما و هویت شهرها شود. مبانی ورودی به عنوان یکی از اصلی‌ترین اجزای ساختار کالبدی و فضایی شهر، علی‌رغم اهمیتی که به لحاظ کالبدی، کارکردی و زیباشناسی دارد با جانمایی کاربری‌های ناهمگن و ناسازگار به فضایی با ساختاری منفصل، فاقد هویت و مغشوش مبدل شده است. امروزه فضای ورودی بسیاری از شهرهای کشور با افت شدید کیفیت کارکردی و کالبدی روبروست و این امر می‌تواند باعث آسیب زدن جدی به سیما و هویت شهرها شود. شهر تهران نمونه‌ای از این نوع شهرهاست. نازل بودن شاخصه‌های خوانایی این محورها به عنوان فضای شهری، از دیگر مشکلات دست به گریبان ورودی شهرهاست. این فضاها همچنین توقعات موردی از ورودی شهر را برآورده نساخته و به عنوان اولین فضاهای شهری که در مقابل تازه واردین قرار می‌گیرند، پذیرندگی و تشخیص لازم را ندارند. از سویی بسیاری از لبه‌های شهری که از عناصر کیفیت‌بخش فضایی بوده‌اند و سبب افزایش هویت و خوانایی فضاهای شهری می‌گشته‌اند، امروزه مورد بی‌توجهی واقع شده‌اند. یکی از این لبه‌های شهری در ورودی منطقه ۱۹ شهر تهران شامل بزرگراه شهید کاظمی می‌باشد که به آن کمتر پرداخته شده است. بررسی ورودی منطقه

۱۹ شهر تهران نشان می‌دهد که یکی از دلایل کیفیت نازل آن، عدم وجود نشانه در ورودی و ناخوانایی این ورودی می‌باشد. به عنوان عنصری از شهر که لبه نیز می‌باشد، نقش هویتی خود را از دست داده و از پتانسیل‌های موجود در آن جهت هویت‌بخشی هر چه بیشتر به فضاهای شهری در این منطقه استفاده نمی‌شود. بنابراین لازم است مسئله بی-توجهی به این فضا برطرف شود تا به فضایی خوانا و باهویت تبدیل شود که در ذهن شهروندان و گردشگران با تصویری مثبت باقی بماند. در پژوهش حاضر با توجه به هدف که تعیین برنامه توسعه کالبدی لبه‌های شهری در بزرگراه شهید کاظمی منطقه ۱۹ شهر تهران می‌باشد، پس از شناسایی عوامل و متغیرهای دخیل در آن، به تحلیل و بررسی منطقه مورد مطالعه پرداخته و در پی آن، راهکارها و پیشنهادهای اجرایی در منطقه ارائه گشته است.

بیان مسئله

فضای ورودی شهرها به عنوان مفصل اتصال‌دهنده فضای طبیعی خارج و فضای مصنوعی داخل شهر و به عنوان برقرارکننده ارتباط میان شهر و پیرامونش از برخی الگوهای ارتباط فضایی پیروی می‌کند. گسترش خودبه‌خود و توسعه بی‌رویه و بدون برنامه شهرها و توجه نکردن به الگوهای توسعه فضایی مناسب باعث ضعف در شکل و محتوای فضاهای ورودی شهرها در ایران گردیده است (حمزه‌نژاد و همکار، ۱۳۹۴: ۴). از آنجا که فضای ورودی در شهرها به عنوان یکی از فضاهای شهری محسوب می‌شود و حتی می‌توان آن را به عنوان اولین فضا در برخورد با پدیده شهر تصور کرد، توجه به مفهوم ورودی و الگوهای رایج ارتباط فضایی این پدیده یکی از اساسی‌ترین مطالعات در توجه به رویکرد فضاهای شهری است. بنابراین برای دستیابی به راهکارهای مناسب در طراحی و ساماندهی ورودی کنونی شهرها، ابتدا توجه به ماهیت مفهوم ورودی و شناخت پدیده‌ای این موضوع و همچنین توجه به ویژگی‌های آن یکی از اساسی‌ترین موضوعاتی است که در طراحی ورودی شهرها باید در نظر گرفت (غفاری، ۱۳۹۴: ۵). فضای ورودی شهرها مفصل اتصال‌دهنده فضای مصنوعی داخل شهرها و فضای طبیعی خارج شهر می‌باشد که همچون دیگر فضاهای شهری توقعاتی بر آن مترتب می‌باشد (نقصان محمدی و همکار، ۱۳۹۲: ۴). تحولات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، سیاسی ناشی از مدرنیته شدن زندگی امروزی، فضاهای شهری را در هر منطقه و ناحیه تحت تأثیر خود قرار داده است. فضای ورودی شهرها نیز از این امر مصون نمانده‌اند، و امروزه حتی دارای حداقل ویژگی‌های فضای شهری مطلوب نیستند (نقصان محمدی، ۱۳۹۳: ۵۷). از آن رو با تبدیل فضای ورودی شهر قدیم (برج و بارو، دروازه و ...) به کریدور ورودی با ساختمان‌های زشت و فرسوده، تعمیرکاری‌ها، کاربری‌های نظامی، انبار مصالح، اسقاطی اتومبیل و فضاهای متروکه و ... مواجه هستیم. از سویی با توجه به مصوبات شورای عالی معماری و شهرسازی در خصوص «سیما و منظر شهری و ارتقاء کیفی آن» و «طرح جامع مصوب ساختاری - راهبردی شهر تهران (۱۳۸۶)» و از همه مهم‌تر این که، در چشم‌انداز طرح تفصیلی، منطقه ۱۹ نیز به عنوان دروازه بین‌المللی شهر تهران اشاره گردیده است، اهمیت توجه به مسئله فوق را به عنوان یکی از ضروری‌ترین دغدغه مدیران شهری کلان‌شهر تهران به همراه داشته است.

در این تحقیق به مطالعه، ارتقاء کیفی سیما و منظر لبه‌های ورودی شهری بزرگراه شهید کاظمی واقع در منطقه ۱۹ شهر تهران (در ابعاد کالبدی، زیباشناسانه، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، گردشگری و زیست محیطی) با تأکید بر ارزش‌های ایرانی - اسلامی می‌باشد. از مقولات مورد بحث این تحقیق بررسی مسیر ورودی و لبه‌های مورد نظر به

لحاظ استقرار انواع کاربری‌های سازگار و ناسازگار، کیفیت مسیر ورودی لبه‌های موردنظر به لحاظ ویژگی‌های فیزیکی و اجزاء و عناصر وابسته به معبر و کیفیت کالبدی ساختمان‌ها و سازه‌های هم‌جوار به عنوان عناصر مؤثر بر منظر مسیر ورودی لبه‌ها و همچنین ارائه راهکارها و پیشنهادهایی برای ساماندهی این مسیر و ارائه طرح اجرایی برای ورودی بزرگراه شهید کاظمی واقع در منطقه ۱۹ شهر تهران می‌باشد.

مبانی نظری

فضای شهری یکی از عناصر ساخت فضایی شهر است، که همراه با تاریخ یک ملت، در ادوار مختلف به وجود می‌آید، شکل می‌گیرد و دگرگون می‌شود (توسلی، ۱۳۸۹: ۷). عواملی همچون عوامل فرهنگی، سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی در نهایت نگرش و رفتار خود در مکان، سیمای ادراکی آن مکان را به تصویر می‌کشند. این عوامل باعث تحرک و پویایی یک جامعه در طول زمان می‌شود و می‌تواند باعث پیشرفت و یا نابودی آن جامعه گردد (جوادی و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۴۱). حفظ و نگهداری و رونق احیاء فضاهای شهری موجود در مقیاس‌های مختلف همان ایده‌های طراحی مسکن سنتی است که به نوعی می‌تواند منطبق با ردیف‌های موسیقی سنتی ایران عمل و دنبال شود. اصول مبانی که در این رابطه می‌توان از آن استفاده کرد عبارتند از: ۱- وابستگی و عدم وابستگی، ۲- گوناگونی فضاهای شهری، ۳- تجمیع چندین عناصر شهری، ۴- حریم فضاهای شهری، ۵- ارتباط و اتصال فضاها، ۶- توازن فضاها، ۷- سادگی و بی‌پیرایگی، ۸- ترکیب فضاهای شهری، ۹- مقیاس فضاها (زندیه و همکاران، ۱۳۹۰: ۹۷). همچنین با قبول شهر به عنوان موجودی زنده، دیگر نمی‌توان تنها به ابعاد ظاهری آن نگریست. پدیده‌هایی در شهر حضور دارد که شاخص و نماد درجه کیفیت تمدن و روحیات جمعی اقوام و ملت‌ها و حاصل تصمیمات و تصورات مردم آن شهر است. این پدیده کیفی، محصول اتفاقی و یا خارج از قوانین و قواعد انسان فهم، محصول عمل شاعرانه و یا توهمات نیست بلکه حاصل عمل ارادی ساکنین شهر است و به عنوان عنصری "حامل معنا" برای زندگی بخشیدن به شهر لازم است (آتشین‌بار، ۱۳۸۸: ۴۷). شهر علاوه بر عناصر کالبدی، شامل نمادها، سمبل‌ها، معانی و رموزی است که مردم بر اساس نقش‌ها و انگیزه‌ها و ذهنیات و دیگر عوامل درونی، آن را درک می‌کنند. در رابطه با ورودی‌های شهر نیز می‌توان گفت که یکی از مؤثرترین و جذاب‌ترین نقاط شهر، مناظر ورودی آن شهر بوده که تأثیرگذارترین خاطره هر شهر نیز نشأت گرفته از آن می‌باشد (ظاهری، ۱۳۸۰: ۵). مبادی ورودی شهر نقش مهمی در ایجاد تصویری کلی از شهر در ذهن عابر ایفا می‌کند و معمولاً یکی از متغیرهای مؤثر در قضاوت تازه واردین در مورد کلیت شهر محسوب می‌شود. زشتی و زیبایی شهر از دید تازه وارد می‌تواند تا حد زیادی تحت تأثیر ویژگی‌های کالبدی و کارکردی و زیباشناسی مبادی ورودی شهر قرار گیرد. مبادی ورودی شهر یکی از اصلی‌ترین اجزای ساختار کالبدی و فضایی شهر محسوب می‌شود که به لحاظ کارکردهای متعدد از اهمیت خاصی برخوردار است (Carmona & et al, 2007: 78). ورودی‌های شهری همچنین جزء لبه‌های شهری محسوب می‌شوند که از لحاظ ماهیت در دو دسته عینی و ذهنی قابل بررسی است:

۱- عینی: لبه‌های عینی و کالبدی به دو دسته طبیعی و مصنوعی تقسیم‌بندی می‌شوند. مؤلفه‌های لبه طبیعی شهر شامل متغیرهایی چون کوه، دشت، رود و نظیر آن می‌شود. مؤلفه‌های لبه مصنوعی نیز شامل متغیرهایی چون بزرگراه‌ها، خطوط راه‌آهن، توده‌های پیوسته ساختمانی، حصارها و نظیر آن است.

۲- لپه‌های ذهنی: لبه ذهنی، لبه‌ای است که کالبد آن وجود ندارد ولی در ذهن شهروندان، امتدادی را تعریف کرده و دو نقطه شهری را به هم وصل می‌کند (پاراحمدی، ۱۳۸۹: ۳۲).

اصول و مفاهیم و قواعد شکل‌دهنده بسیار وسیع است و جنبه‌های پیچیده‌ای مانند نظم و وحدت و ترکیب و هماهنگی تا جنبه‌های ملموس‌تری مانند محصور کردن، مقیاس، نسبت، تناسب، تقارن، تعادل و ریتم و تا موارد ساده‌تری مانند میزان اشغال سطح زمین و سطح دید آسمان و ارتفاع و خطوط نما را دربر می‌گیرد (توسلی، ۱۳۸۸: ۴۴-۴۵). برای ایجاد محیط اسلامی ابتدا بایستی ویژگی‌های فضای مناسب زیست و زندگی مسلمانان برگرفته از تعالیم اسلامی، تعیین و تعریف شوند. در حقیقت سخن این است که اسلام یک کالبد فیزیکی و ثابت و بدون تغییری برای معماری و شهرسازی ارائه نکرده بلکه راهی و اصولی برای زیست، برای رابطه انسان‌ها با یکدیگر، رابطه انسان و طبیعت، رابطه انسان و خدا و رابطه انسان و مصنوعش را معرفی می‌کند (مشکینی و همکار، ۱۳۹۳: ۴).

جدول ۱- مؤلفه‌های تأثیرگذار در هویت شهرهای ایرانی - اسلامی

ابعاد	مؤلفه‌های ایرانی اسلامی	تجلی در فضای شهری
	به کارگیری نمادهای ایرانی اسلامی (نظیر شمشه، نقوش اسلیمی، گره‌ها و ...)	به کارگیری مفاهیم ایرانی نظیر اساطیر ایرانی و ...
	روح‌نوازی و زیبایی با مؤلفه‌های اسلامی و ایرانی	به کارگیری مفاهیم اسلامی (متون قرآنی، اعداد قدسی و ...)
	تأکید بر اصل ذکر و عبادت و استفاده از اسامی خداوند، انبیا و ...	تأکید بر اصل تقوا و اخلاص و استفاده از نور و آب در طراحی فضاها
	مردم‌واری و توجه به اعتقادات و جهان‌بینی مردم در طراحی فضا	توجه به گروه‌های ویژه نظیر زنان، کودکان و سالمندان در تأمین امنیت و توجه به
	علاقه و خواسته‌های به عنوان قشر حساس جامعه	توجه به جوانان به عنوان سرمایه‌های مؤثر اجتماع شهری و رفع خواسته‌ها و نیاز ساکنین
	حداکتر رفاه عمومی	تأکید بر معرفی مشاهیر علم و دین
	سعی در ترویج فرهنگ و هنر ایرانی	تأکید بر معرفی اساطیر و ویژگی‌های قومی فرهنگی ایرانی و خراسان
	تأکید بر تناسب، تقارن، توازن، تطابق، تشابه، تجانس، تناظر، تساوی، تعادل و ...	تأکید بر تناسب، تقارن، توازن، تطابق، تشابه، تجانس، تناظر، تساوی، تعادل و ...
	استفاده از فرم‌های اسلامی ایرانی مانند شمشه و ...	استفاده از فرم‌های هندسی اسلامی ایرانی مانند شمشه و ...
	تأکید بر رعایت سلسله‌مراتب عملکردی و تأثیر بر کالبد	تأکید بر رعایت سلسله‌مراتب عملکردی و تأثیر بر کالبد
	تأکید بر جهان‌بینی و مردم‌واری در طراحی فضاها	تأکید بر جهان‌بینی و مردم‌واری در طراحی فضاها
	استاتیک	استاتیک
	استحکام بنا	استحکام بنا
	مقاوم در برابر حوادث غیرمترقبه	مقاوم در برابر حوادث غیرمترقبه
	استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر در طراحی فضا	استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر در طراحی فضا
	توجه به محیط زیست و شاخص‌های توسعه پایدار	توجه به محیط زیست و شاخص‌های توسعه پایدار
	تأکید بر اصل علم در طراحی فضاها	تأکید بر اصل علم در طراحی فضاها
	سعی در ترویج فرهنگ و هنر ایرانی	تأکید بر استفاده از هندسه در طراحی فضاها
	تعبیه فضاهای برای برگزاری جشن‌های ملی مذهبی	تعبیه فضاهایی در جهت آموزش و عرضه هنرهای دستی ایرانی
	تعبیه فضاهایی در جهت آموزش و عرضه هنرهای دستی ایرانی	تعبیه فضاهایی در جهت آموزش و عرضه هنرهای دستی ایرانی
	رعایت سلسله‌مراتب عملکردی در طراحی فضاها	رعایت سلسله‌مراتب عملکردی در طراحی فضاها
	توزیع عادلانه خدمات شهری	تسهیل در دسترسی به خدمات و رعایت شعاع دسترسی عملکردها
	توجه به اقشار مختلف اجتماعی در گروه‌های اقتصادی و سنی متفاوت و توجه به نیازهای آن‌ها	توجه به اقشار مختلف اجتماعی در گروه‌های اقتصادی و سنی متفاوت و توجه به نیازهای آن‌ها

پیشینه پژوهش

تاکنون پژوهش‌های متعددی در راستای بررسی ورودی‌های شهری و یا در جهت ارائه طرح پیشنهادی در راستای بهبود کیفیت لبه‌های مبادی ورودی شهری انجام شده‌اند.

بر اساس مطالعات داخلی، قدمی و غلامیان در سال ۱۳۹۰، تحقیقی تحت عنوان «بررسی کیفیت مبادی ورودی شهرهای گردشگری با تأکید بر جامعه گردشگران نمونه موردی: شهر بابلسر» انجام داده‌اند. آن‌ها بعد از بررسی مبادی ورودی شهر بابلسر بر اساس چند معیار انتخابی به این نتیجه دست یافته‌اند که میزان ماندگاری مبادی ورودی در ذهن گردشگران به دلیل جذابیت بصری پایین آن، بسیار اندک بوده و سهم آن از تصویر ذهنی گردشگران از بابلسر ناچیز می‌باشد. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که مبادی ورودی بابلسر قابلیت و جذابیت بصری لازم را برای ماندگاری و تثبیت در ذهن را دارا نمی‌باشد.

جوهری و همکاران در سال ۱۳۹۱ به ارزیابی فضاهای واسط در ورودی شهرها، بر اساس معیارهای کیفیت شهر کرج پرداخته‌اند. در این پژوهش در جهت افزایش کارایی ورودی شهرها، معیارهای کیفیت در فضاهایی که دارای پتانسیل ایجاد فضاهای واسط در ورودی قدیم شهر کرج می‌باشند (خیابان شهید بهشتی و مسیر هم‌جوار رودخانه کرج) بررسی شده و نتایج حاصل شده تأثیر هر کدام از فضاهای مذکور را در ساماندهی ورودی شهر مورد نظر نشان می‌دهد. برای دستیابی به هر کدام از این معیارهای کیفیت، دسته‌ای از عوامل نیاز است که در طراحی محیطی ورودی شهر از لحاظ کالبدی، اجتماعی و غیره مفید می‌باشد. در این مقاله، پس از بررسی کیفیت‌های مذکور و با استفاده از روش ارزیابی AHP، قوت و کیفیت معیار موردنظر از جهات مختلف مورد بررسی قرار گرفته و با استفاده از معیارهای مذکور، در شهر کرج میزان کیفیت خیابان شهید بهشتی و مسیر هم‌جوار رودخانه کرج در ارتقا عملکرد ورودی قدیم شهر کرج بررسی می‌شود. کیانی و سرگزی در سال ۱۳۹۲ به بررسی سیما و منظر محور ورودی زاهدان در شهر زابل پرداخته‌اند. در انتها آن‌ها به این نتیجه رسیده‌اند که وجود مشاغل مزاحم شهری، کمبود پوشش گیاهی، عدم پیوستگی در ساخت‌وسازها، کمبود مراکز خدماتی از مشکلات ورودی این شهر می‌باشند که از لحاظ زیباشناسی ورودی شهر زابل را تحت شعاع قرار داده است. دانش‌پور و ماستیانی در سال ۱۳۹۳ مقاله‌ای تحت عنوان «تدوین راهبردهای طراحی مبادی ورودی شهرها با رویکرد کیفیات ادراکی - بصری ورودی جنوب شرقی کلان‌شهر تهران» تدوین کرده‌اند. ایشان در این مقاله به دنبال تعاریف و مفاهیم مرتبط با پدیده ورودی و کیفیات مرتبط با آن به ویژه بررسی کیفیات ادراکی - بصری در مبادی ورودی، در جستجوی راهبردهایی ادراکی - بصری در راستای این کیفیات پرداخته‌اند.

از جمله مطالعات خارجی انجام شده در زمینه محورهای ورودی راهنمای طراحی ورودی شهر درباری است. هدف استانداردهای طراحی در امتداد این محور ورودی شامل موارد زیر می‌باشد. تقویت منظر ورودی، ورودی خوش-منظر به شهر، ایجاد استانداردهای طراحی هماهنگ برای تقویت کیفیت محور، کاهش آلودگی بصری ناشی از ساختمان‌های ناهماهنگ، ایجاد الگوهای جریان ترافیک برای بهبود امنیت عمومی، بهبود ارزش‌های مالی، ایجاد یک مکان فعال پایدار از نظر بصری، مالی و اقتصادی. راهنمای طراحی ورودی خیابان راسین از دیگر مطالعات خارجی است. هدف کلی از این راهنما طراحی مجدد محیط ساخته شده محور ارتباطی خیابان راسین و بهبود خصوصیات

بصری با اجتناب از یکنواختی و تکرار می‌باشد. این ناحیه برای ارائه گسترده وسیعی از فعالیت‌های تجاری و خدماتی در شهر ماسکگو (واقع در ایالت فلوریدای آمریکا) مشخص شده است. برای تحقیق این راهنما، استانداردهای طراحی در محور ورودی خیابان راسین اجرا می‌شود.

روش پژوهش

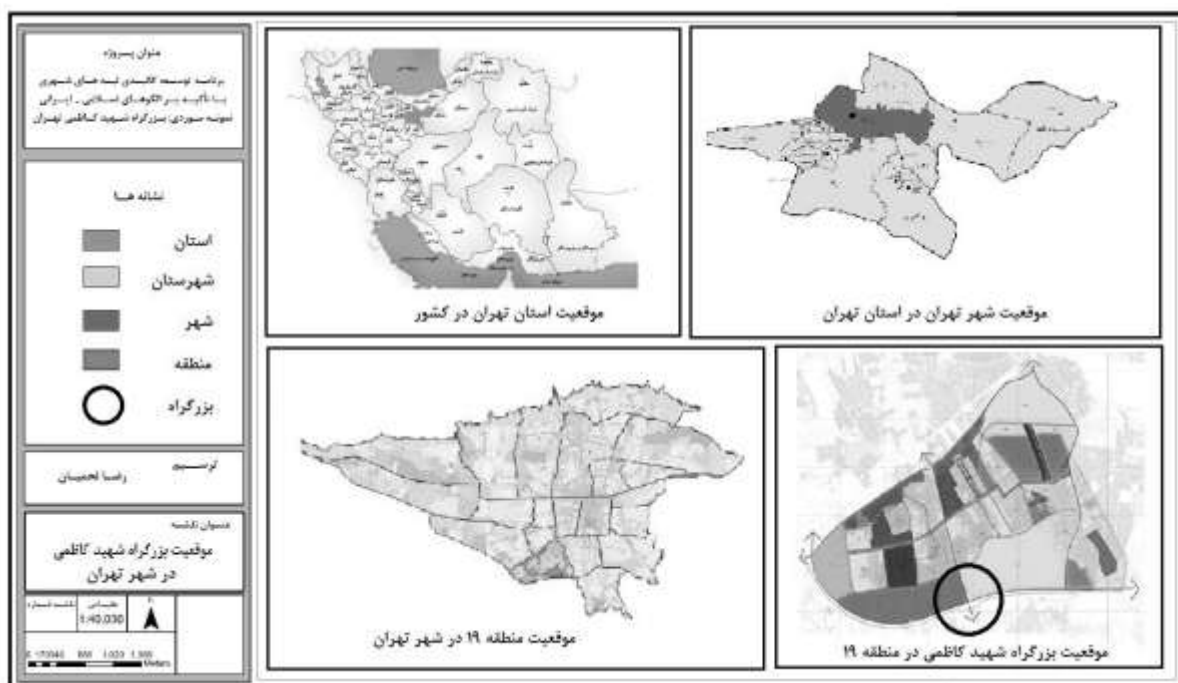
پژوهش حاضر از لحاظ هدف کاربردی و به روش‌شناسی از نوع توصیفی-تحلیلی است. در این پژوهش در بدو امر به کندکاو در تعاریف و مفاهیم سیما و منظر شهری و معرفی اهداف پژوهش، حرکت ناظر و ادراک آن با هدف استخراج معیارها و شاخص‌های مرتبط با مبادی ورودی شهر پرداخته که نتایج آن در قالب معیارهای اصلی و شاخص‌های آن‌ها مشخص می‌گردد.

پس از استخراج متغیرها و معیارهای مرتبط، شناخت کیفیات بصری به وسیله برداشت‌های میدانی و تصاویر گرفته شده از سایت انجام گردید تا این متغیرها تدقیق گردند.

عرصه مورد پژوهش

منطقه ۱۹ شهرداری تهران از جمله مناطق حاشیه‌ای و جنوبی شهر تهران است که در حوزه دروازه ورودی جنوب-غربی شهر قرار گرفته است. این منطقه از شمال با مناطق ۱۷ و ۱۸ همجوار است که به ترتیب محورهای زمزم و آیت‌الله سعیدی (جاده ساوه) مرز مشترک بین منطقه ۱۹ با مناطق همجوار شمالی را شکل داده‌اند. پژوهش حاضر بر روی کلیدی‌ترین لبه‌های ورودی بزرگراه شهید کاظمی منطقه ۱۹ شهرداری تهران انجام می‌گیرد. منطقه ۱۹ تهران دارای جمعیت حدود ۲۵۰ هزار نفری در قالب حدود ۷۱ هزار خانوار می‌باشد. پیکره منطقه ۱۹ در تمام مسیرهای اطراف خود ورودی و خروجی‌های متعدد، ناهمسطح، ناهمگن و ناهم عرض داشته و ورودی‌ها در بسیاری از محلات فقط به محله مذکور راه دارد. به عبارت روشن‌تر مسیرهای ورودی در داخل بافت منطقه فاقد به هم پیوستگی است و در تمام بافت جریان ندارد و این موضوع از خوانایی منطقه می‌کاهد. بنابراین منطقه ۱۹ به دلیل حضور موانع کالبدی با مناطق همجوار خود یعنی مناطق ۱۶، ۱۷ و ۱۸ و همچنین درون منطقه میان بخش غربی با بخش شرقی آن، دچار عدم یکپارچگی بافت و عدم ارتباط و پیوند ساختاری می‌باشد. اما به دلیل حضور محورهای خدماتی مهم منطقه‌ای همچون محور مدائن در منطقه ۱۶ و محورهای لطیفی و مهران، میثاق و میعاد در منطقه ۱۹، توانایی بالقوه‌ای برای برقراری ارتباطی مناسب با بافت مجاور خود داراست. با توجه به شرایط جغرافیایی منطقه ۱۹ که در حاشیه جنوبی تهران قرار گرفته و به عنوان دروازه جنوبی شهر محسوب می‌شود، روزانه پذیرای انبوه مسافری استان‌های جنوبی کشور و زائرین حرم مطهر حضرت امام (ره) می‌باشد. افتخار همجواری با صحن مطهر امام خمینی (ره) این منطقه از امتیاز ویژه‌ای برخوردار نموده است. پیکره منطقه ۹۱ به دلیل جدایی و تکه تکه بودن عناصر و پیوند دهنده‌های درونی‌اش پیکره‌ای چندبخشی، فاقد یکپارچگی، چند مرکزی و چندپاره است و مراکز پیونددهنده مانند فضاهای میانی محلات و فضاهای سبز نتوانسته یکپارچگی، وحدت، یگانگی و یکدستی بافت را پدید آورد و شبکه‌ها نیز از هم گسسته‌اند. جمعیت منطقه در سرشماری سال ۱۳۹۰ برابر ۲۴۸۸۳۷ نفر بوده است. پس از رشد بسیار زیاد ۷ درصدی جمعیت منطقه در دوره ۵۶-۱۳۵۹ که همراه با بیشترین میزان ساخت‌وساز

مسکونی بوده است (تعداد واحدهای مسکونی منطقه در طی ۶ سال، دو برابر شده است.)، کاهش چشمگیری در اندازه نرخ رشد جمعیت به وجود آمده و نرخ رشد به ۰.۵ درصد در طی سال‌های ۷۵-۱۳۶۵ رسیده است که حتی از نرخ رشد طبیعی جمعیت نیز کمتر است. بنابراین برخلاف دوره ۶۵-۱۳۵۹ که منطقه به شدت مهاجرپذیر بوده، در دهه ۵۷-۱۳۶۵ تعدادی از جمعیت رشد طبیعی خود را نیز از دست داده است و با عنایت به رشد ۰.۵ درصدی جمعیت این منطقه تبدیل به منطقه‌ای مهاجرفرست شده است. بررسی ویژگی‌های جمعیتی، اجتماعی منطقه ۱۹ شهرداری، حاکی از آن است که منطقه ۱۹ از حیث اجتماعی شامل بافت یکدست و هماهنگی نبوده و نوعی ناهمگنی در ویژگی‌های اجتماعی و اقتصادی جمعیت منطقه مشاهده می‌شود. محدوده مورد بررسی در این پژوهش مبادی ورودی از بزرگراه شهید کاظمی (۳ کیلومتر) منطقه ۱۹ می‌باشد که یکی از مهم‌ترین محورهای این منطقه محسوب می‌شود.



نقشه ۱- سلسله مراتب تقسیمات کشوری محدوده مورد مطالعه تنظیم: نگارنده - ۱۳۹۵

تجزیه و تحلیل یافته‌ها

بر اساس مطالعات و بررسی‌های میدانی که در ورودی‌های بزرگراه شهید کاظمی در منطقه ۱۹ شهر تهران انجام شده است، نتایج زیر بدست آمد:

نفوذپذیری: فقط مکان‌هایی که برای مردم قابل دسترسی باشند به آنان حق انتخاب می‌دهند. با این تعبیر کیفیت نفوذپذیری (تعداد راه‌های بالقوه به یک محیط) عامل دستیابی به مکان‌های پاسخده تلقی می‌گردد (بنتلی و همکاران، ۱۳۹۲: ۶). نفوذپذیری یک عامل اساسی و محوری در رسیدن به مطلوبیت به حساب می‌آید و در اولین مراحل طراحی باید به آن توجه شود.

ورودی اول و مهم‌ترین ورودی برای منطقه نوزده، همان بزرگراه شهید کاظمی تشخیص داده شد. این مسیر در درجه اول دروازه ورود به شهر تهران نیز به صورت دروازه‌های بین‌المللی عمل می‌کند و بعد از آن دروازه‌ای برای

منطقه نوزده است. در بزرگراه‌ها و جنب ورودی آنها به علت ایمنی، نمی‌توان کاربری‌هایی برای توقف هر چند کوتاه ایجاد کرد، مگر تدابیر امنیتی و ترافیکی مخصوص به آنجا در طراحی دسترسی‌ها و حتی نوع دسترسی سواره یا پیاده به طور مشخص لحاظ گردد. همچنین در ضلع جنوب‌شرقی و جنوب‌غربی این بزرگراه، به نسبت شمال آن، فضای وسیعی وجود دارد. این دو فضا می‌توانند با استفاده از کاربری‌های خدماتی، از جمله پمپ‌های سوخت، رستوران، کافی‌شاپ و فضای مهمان‌پذیر به صورت "متل" که پذیرای مهمانان در کوتاه‌مدت است، ایجاد گردد. این کاربری‌ها مختص مسافران بوده و برای ساکنین منطقه و شهر تهران کاربرد کمی خواهد داشت. در قسمت شمالی بزرگراه وسعت کاهش پیدا می‌کند و نمی‌توان به عنوان دسترسی سواره و پیاده به طور مستقیم استفاده کرد. ضمن این که فضاهایی که به بزرگراه کاظمی نزدیک‌تر هستند، به خصوص فضای میانی ورودی و خروجی‌ها تنها نقش نمادین دارند. در نتیجه باید از حاشیه و محیط اطراف آنها در جهت‌های شمال‌غرب و شمال‌شرق ورودی‌هایی به نسبت محدود و کم‌ظرفیت برای سواره و ورودی‌های پیاده و استفاده از فضای سبز در نظر گرفت.

گوناگونی: به تنوع قابلیت‌هایی که به مردم عرضه می‌گردد، توجه دارد. برای رسیدن به گوناگونی ابتدا میزان اهمیت و مقدار تقاضا برای انواع مختلف کاربری‌ها را در سایت تعیین می‌شود، سپس از نظر عملکردی و اقتصادی طرز قرارگیری انواع کاربری‌ها در کنار هم بررسی می‌گردند که توجیه‌پذیر باشد و در مرحله آخر ضمن جا دادن انواع کاربری‌ها (که قبلاً با توجه به برخورداری از یک پاسخدهی فضایی انتخاب شده بودند) در حجم‌های ساختمان به آزمون و جانمایی عوامل و عناصر قابل استقرار به صورت سه بعدی پرداخته می‌شود و سپس در صورت نیاز طرح گسترش بیشتری پیدا می‌کند (بتلی، ۱۳۹۲: ۶)، در نتیجه گوناگونی می‌توان به حق انتخاب بیشتری دست یافت. در محدوده شهید کاظمی همان‌طور که توضیح داده شد، در قسمت جنوبی کاربری‌هایی برای استفاده مستقیم مسافران و غیرمستقیم ساکنین مطرح شد. این قسمت‌ها در گوناگونی کاربری‌ها به گونه‌ای باید باشند که تقاضای مسافران برای استراحت کوتاه‌مدت و یا طولانی‌مدت تا حداکثر دو روز را داشته باشد. فضاهایی مانند پمپ‌های سوخت و رستوران و خواروبارفروشی‌ها در کوتاه‌مدت می‌تواند پاسخ‌گو باشد. کاربری‌هایی برای سرگرمی‌های کوتاه، چون بیلارد، سالن‌های نمایش کوچک می‌توانند مابین طولانی و کوتاه مدت دریافت‌کننده نظرات مردم باشد. در مرحله آخر استفاده از متل و مکان‌هایی برای استراحت، دوش گرفتن و تعویض لباس می‌تواند انگیزه مسافر برای برنامه‌ریزی درست و با حوصله برای پیمایش شهری و یا خارج شهری باشد. در قسمت‌های شمالی به علت محدودیت فضایی و ناتوانی در دسترسی گسترده خودرویی، ایجاد پارک و فضای سبز با امکاناتی نظیر کافی‌شاپ‌ها و یا سرگرمی‌هایی مانند فضاهای ورزشی اسکیت برد و یا پینت‌بال و فضاهای ورزشی تلفیقی روباز استفاده کرد.

خوانایی: خوانایی، کیفیتی که موجبات قابل درک شدن یک مکان را فراهم می‌آورد (بتلی، ۱۳۹۲: ۱۱۳). هر فرد واجد آشنایی دیرین با پاره‌ای از قسمت‌های شهر محل سکونت خود است و تصویری که وی از این شهر در ذهن دارد همراه با خاطرات و معانی بسیار برای او است (لینچ، ۱۳۸۷: ۱۰). در تعریفی از خوانایی آمده است: مقصود کیفیت بصری شهر است، که مربوط به وضوح بصری یا خوانایی سیمای شهر است. غرض از خوانایی این است که

به آسانی اجزا شهری را بتوان شناخت و بتوان آن را در ذهن، در قالبی به هم پیوسته به یکدیگر ارتباط داد (لینچ، ۱۳۸۷: ۱۲).

در محدوده شهید کاظمی، گستره دید فضایی بالایی موجود است و موانع دید وجود ندارد. مداخله در اینجا کمتر دیده می‌شود و دروازه بین‌المللی شهر تهران شناخته شده است. برای رسیدن به خوانایی در این فضا باید به گونه‌ای عمل کرد که معرف شهر تهران نیز باشد. همخوانی با بافت منطقه و نمایانی باید رعایت گردد. نمادهای معماری ایرانی اسلامی، کارایی را بالا می‌برد، حس پذیرش و ماندگاری در ذهن را باعث می‌شود. با توجه به دید گسترده تا حدودی راه‌های اطراف و ورودی و خروجی‌ها به خوبی خود را نمایان می‌کنند و باعث گره‌هایی خوانا خواهد شد. لبه در اینجا به گستردگی شهر تهران است و به تعریف لبه در موارد خاص باید دقت بیشتری شود. در اینجا محله تعریف کاملی ندارد و کاربری‌های موجود عمومیت پیدا می‌کنند و نشانه‌ها در این محدوده نیز باید نمایانگر دروازه بین‌المللی شهر تهران در کشوری اسلامی باشد و نمایانگر تاریخ شهر و کشور عزیزمان باشد.

انعطاف‌پذیری: در این مرحله از طراحی، مرحله چهارم، بر روی جزئیات طراحی تک بناها و مکان‌های بیرونی تمرکز می‌شود. هدف ایجاد سازمان فضایی مکان‌ها است که بیشترین حد ممکن فعالیت‌ها و استفاده‌های آتی، چه در کوتاه‌مدت و چه در بلندمدت، در آنها آماده‌سازی شود (بتلی، ۱۳۹۲: ۸). در محدوده موردنظر فضاهای سبزی پیشنهاد شده است. در این فضاها چه با وسعت بالا و چه با وسعت کم، رعایت به وجود آمدن مسیرهایی با کارایی مستقیم نظر مردم، که بهره‌بردار اصلی هستند، پیشنهاد می‌شود، زیرا که این مسیرها جزء بخش‌های سخت می‌باشند و در خصوص استفاده از گیاهان در بخش سخت که درختان هستند، استفاده از درختان با مصرف آب کمتر و ماندگاری بیشتر و در قسمت نرم گل‌های هر فصل با توجه به مصرف آب کمتر لحاظ گردد. فضاهای سبز تا حدودی وجود دارد و در قسمت‌هایی باید تقویت شوند. در خصوص ساختمان‌هایی که احداث خواهند شد، لزوم پیش‌بینی آینده و ارجاع به برنامه‌ریزی‌ها و اسناد موجود ضروریست. در حال حاضر در محدوده بزرگراه شهید کاظمی، ساختمان‌هایی باید احداث گردد و فضاها با تعلقات خود به صورتی ضابطه‌مند باید تعریف گردد تا کارایی خود را در دهه‌های عمر ساختمانی خود حفظ کند. استفاده از سازه‌های جدید که باعث به وجود آمدن فضاهای بیشتری میان سازه‌های عمودی (ستون‌ها) می‌شود، کیفیت انعطاف‌پذیری را بالا می‌برد و در صورت تغییر کاربری، می‌توان از آنها مجدد و بدون تخریب استفاده کرد.

تناسبات بصری: برای این که با نوع گزینه‌هایی که قبلاً برای مکان‌ها مربوط طراحی شده است رابطه برقرار کرد، باید بدواً کلید رمزهایی جهت درک بصری در محیط برجا نهاد. با استفاده از این کلیدها، به مثابه یک پایه طراحی، تصویر ظاهری پروژه‌ها در جزئیات نیز سامان پیدا می‌کند (بتلی، ۱۳۹۲: ۸). در محدوده بزرگراه شهید کاظمی، قسمت جنوبی تناسبات بر اساس ارتفاع درختان موجود یا طراحی شده شکل می‌گیرد و احجام نیز به همین صورت خواهد بود. در قسمت شمالی این تناسبات با گستردگی فضا شکل خواهد گرفت.

غناي حسی: باید باقی تصمیمات به طریقی اتخاذ شود که تجربیات حسی استفاده‌کنندگان، آن هم به ترتیبی که موجبات لذت آنان را فراهم نماید، ارتقا یابد. در این مرحله با ریزترین اجزا پروژه‌ها درگیر شده و باید تصمیم گرفته

شود که چه جایی از طرح غنای حسی تأمین گردد و برای رسیدن به این هدف چه در بعد بصری و چه غیر بصری، مصالح و تکنیک‌های ساختمانی مناسبی را باید برگزید (بتتلی، ۱۳۹۲: ۹). حس‌های دخیل در الزامات طراحی را می‌توان به ترتیب زیر برشمرد: حس جابجایی (حرکت)، حس بویایی، حس شنوایی، حس بساوایی (همان: ۲۶۵). در محدوده مورد نظر، در خصوص غنای حسی هیچ مورد خاصی برای برداشت مختص مکان وجود ندارد و باید به طراحی‌های لبه‌ها و برداشت‌های کلی از منطقه نوزده، تهران و الگوهای ایرانی - اسلامی بسنده کرد.

رنگ تعلق: در این مرحله طراح آخرین ترفندها در جزییات بصری و مصالح مورد استفاده را به کار می‌گیرد. رنگ تعلق، کاربران را به ایجاد ظواهر متفاوت در ساختمان تشویق می‌کند. نوع هر کاربری را صریح‌تر و روشن‌تر می‌سازد (بتتلی، ۱۳۹۲: ۲۹۳). رنگ تعلق در محدوده بزرگراه شهید کاظمی به صورت قالب، رنگ سبز است و این موضوع به علت وجود فضای سبز موجود در محدوده مورد نظر است. در موارد دیگر رنگی که در این محدوده وجود خواهد داشت بر اساس تعاریف از منطقه نوزده و تهران و معماری ایرانی اسلامی خواهد بود.

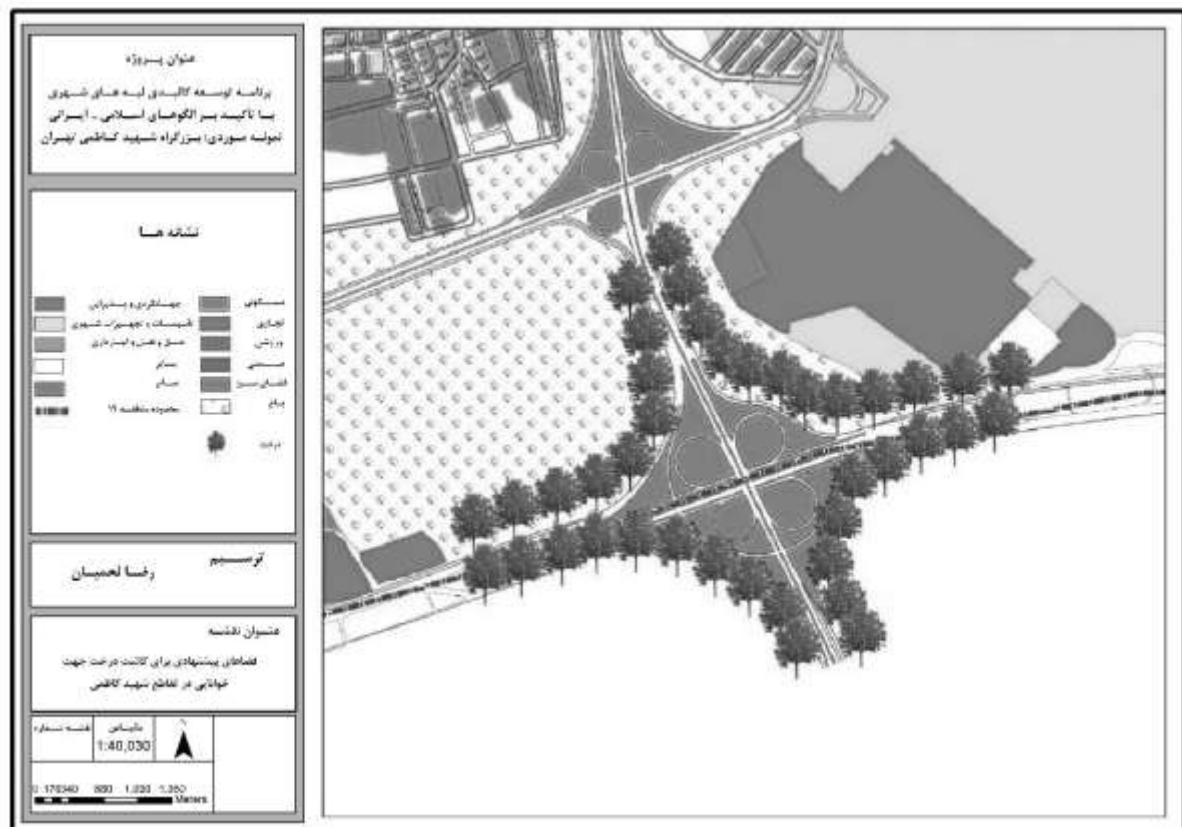
روشنایی: در فضای شهری به خصوص در مناطق جنوبی تهران که تراکم بالای جمعیتی دارد، در درجه اول از منظر امنیتی و انتظامی اهمیت دارد. روشنایی در این مناطق باید به گونه‌ای باشد که امنیت بزهکاران و خرده‌فروشان موادخدر را به خطر بیندازد و از تجمع این افراد در این مناطق که گستردگی بالایی دارد، جلوگیری کند. در منظر بعد حس زیبایی‌شناسانه مورد نظر خواهد بود. نور هم می‌تواند به عنوان روشنایی‌دهنده محیط باشد و هم می‌تواند متمرکز بر روی نشانه‌ای خاص مورد استفاده قرار گیرد. ضمن این که وسایل برقی نورزا باید به گونه‌ای طراحی شوند که هدررفت انرژی نداشته باشند، مخصوصاً در موارد استفاده شهری که هزینه‌های بسیاری را برای شهرداری‌ها دارد. در محدوده‌های مورد نظر میزان نوری که در شب وجود دارد، بر اساس نیاز فعلی است و در موارد مورد بحث باید با طرح‌های مدنظر خود ارتباط برقرار کند.

نظر به این که مقاله موجود به بررسی وضع موجود از نقطه نظر توسعه کالبدی لبه‌های شهری با تأکید بر الگوهای اسلامی - ایرانی در بزرگراه شهید کاظمی واقع در منطقه ۱۰ شهر تهران پرداخته است و با بررسی داده‌های جمع‌آوری شده از نمونه موردی، طبق تحلیل این نتیجه حاصل شده که برنامه توسعه کالبدی لبه‌های شهری در بزرگراه شهید کاظمی منطقه ۱۹ تهران معیارهای مورد پژوهش بستگی داشته که تبلور این نظریه از طریق تأمین نفوذپذیری، گوناگونی، خوانایی، انعطاف‌پذیری، تناسب بصری، غنای حسی، رنگ تعلق و روشنایی در بزرگراه شهید کاظمی منطقه ۱۹ شهر تهران شدنی و ممکن می‌باشد و با توجه به این که این پژوهش در سطح منطقه، مورد تحلیل و بررسی قرار گرفت، راهکارهای متفاوتی نیز به کار برده می‌شود که از نظایر آن‌ها می‌توان به جانمایی میل‌های نمادین مطابق با الگوهای ایرانی - اسلامی در ورودی بزرگراه شهید کاظمی اشاره نمود.

نتیجه‌گیری و پیشنهادات

برای آن که فضایی دارای حس مکانی قوی بوده و پرمعنا ظاهر شود و پیوسته و کامل به نظر آید می‌بایست محرک‌های حسی مختلف توأمافضا را درک کرده تا حس خاص نسبت به آن مکان ایجاد شود. تجربه توالی محرک‌های بصری از طریق حرکت در فضا میسر می‌شود. از آنجا که ادراک بصری مهم‌ترین ادراک ما از فضاست، حرکت در

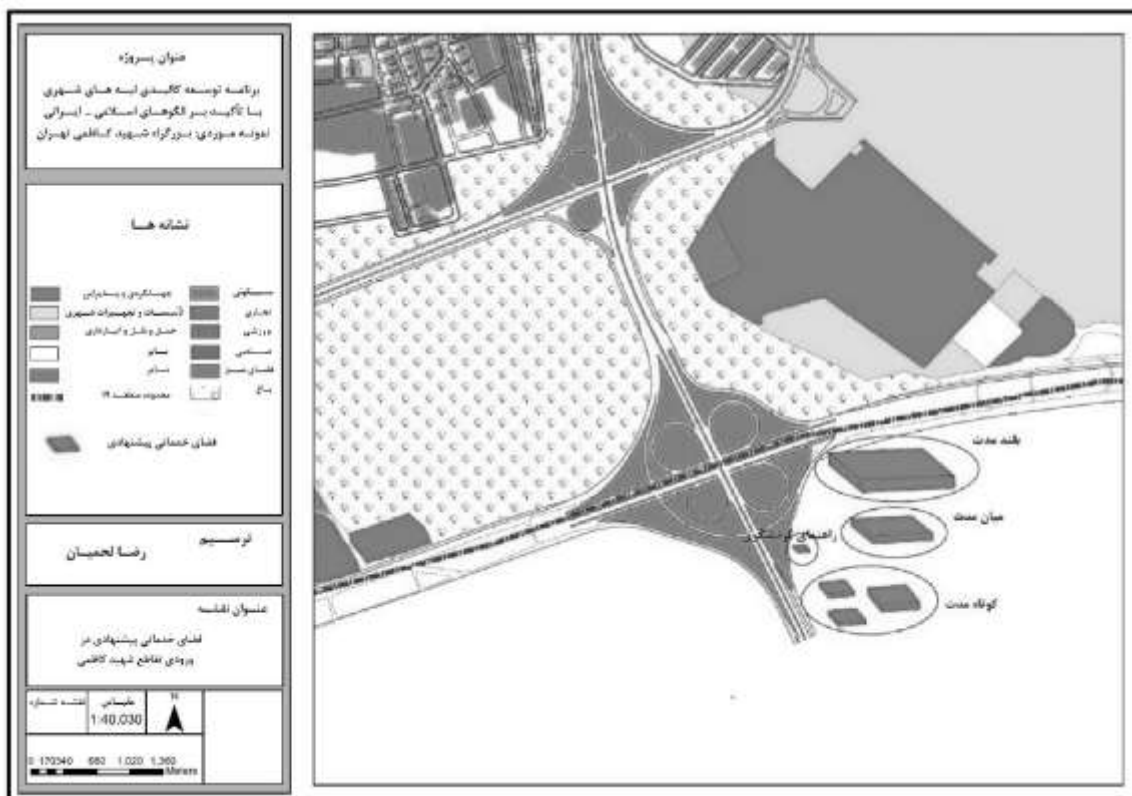
فضا نقش مهمی در کمک به ایجاد این حس مکان قوی دارد. مهم‌ترین احساسی که باید در مسافر وارد شده به شهر القاء شود حس ورود است، که در وهله اول روانی و سپس عینی و فیزیکی می‌باشد. از آنجا که مشخص کردن ابتدا و انتهای حوزه ورودی امری غیر ممکن است (به لحاظ جنبه‌های روانی ادراک آن) مهم‌ترین بخش تنظیم پیکره و بدنه اصلی ورودی، ابتدا و انتهای آن می‌باشد که فصل مشترک برداشت‌های متفاوت است. بر اساس موارد ذکر شده و نتیجه‌گیری در مطالعات انجام شده، ورودی‌ها برای نمایانی باید با بدنه خود هماهنگی‌هایی داشته باشند. در اینجا با توجه به تاریخ ایران در قبل و بعد از اسلام که شهرها دارای برج و بارویی بودند و این پیوستگی خواسته یا ناخواسته اتفاق می‌افتاد. برای بست این موضوع هم به محیط زیست شهری و پایداری محیطی و هم ایجاد محیطی مفرح و شاداب و زیبا به معنی عام آن، از نمادهای سبز استفاده می‌شود. در قسمتی که به باروها و نمادی از آن مربوط می‌شود از درختان با رشد ارتفاعی بالا تا ارتفاع ۲۰-۱۵ متر استفاده می‌گردد و برای پیوستگی با محیط از درختانی که حداکثر ارتفاع آنها ممکن است به ۱۵ متر برسد استفاده خواهد شد. این پیوستگی در تمام محیط منطقه نوزده تهران ادامه خواهد داشت. این نوع فضاسازی باعث کمتر شدن آلودگی‌های صوتی و محیطی می‌شود و به عنوان قسمتی از اجزای شهری نیز در اینجا استفاده می‌شود. برای استمرار این جز از لبه شهری، این درخت‌کاری در تمام طول بزرگراه شهید کاظمی و در محیط اطراف پارک ولایت امتداد خواهد داشت. در کلیه تقاطع‌های بزرگراه کاظمی، استفاده از درخت‌های بلندمرتبه توصیه شده است. این درختان در سطوح محیطی قرار می‌گیرند تا هم این که جلوگیری از آلودگی‌های صوتی شود و هم این که بتواند فضای درونی خود را بهتر و نمایان‌تر نمایش دهد.



نقشه ۲- فضاهای پیشنهادی برای کاشت درخت در تقاطع شهید کاظمی

تنظیم: نگارنده - ۱۳۹۵

در قسمت شرقی، بوستان افرا قرار دارد، و در قسمت غربی نیز فضای سبز شهری وجود دارد. در این دو جهت غرب و شرق، پیشنهاد می‌شود که کاربری‌های خدماتی در مقیاس محدود به وجود آید، تا هم راهنمای مسافران باشد و هم این که قبل از ورود و خروج بتوانند مکث کوتاهی برای درک بهتر محیط جدید به دست آورند. کاربری‌ها می‌تواند پمپ بنزین و گاز، سرویس بهداشتی، خدمات رفاهی کوچک و کابین پلیس راهنمایی و رانندگی باشد. البته ایجاد پایگاه اطلاع‌رسانی برای معرفی شهر تهران و راهنمایی مسافران می‌تواند بهره بیشتر در خدمات‌رسانی شهرداری باشد. در قسمت جنوبی دروازه شهید کاظمی یک فضا در قسمت شرقی به عنوان خدماتی برای ورودی و یک فضا در غرب به عنوان فضای خدماتی به عنوان خروجی در نظر گرفته شده است.

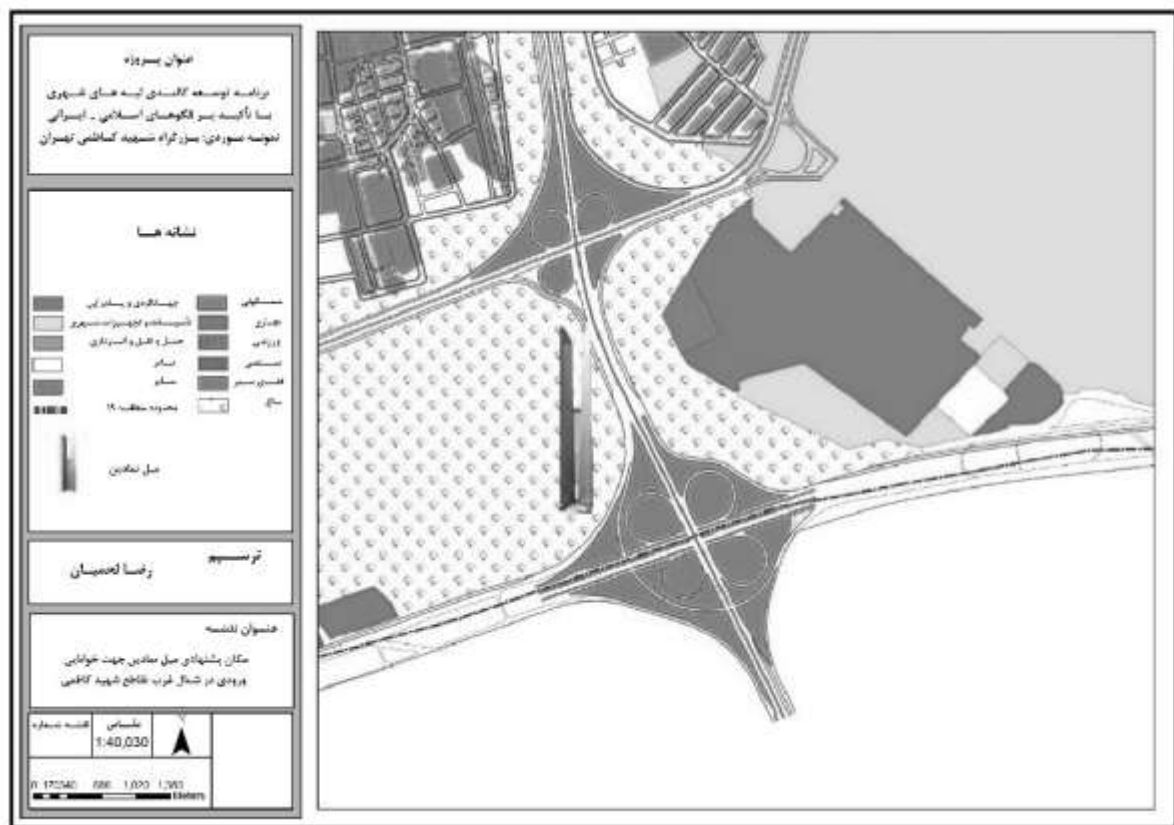


نقشه ۳- فضای خدماتی پیشنهادی در ورودی تقاطع شهید کاظمی

تنظیم: نگارنده - ۱۳۹۵

در قسمت شرقی یک فضا با نام راهنمای گردشگری در نظر گرفته شده است، که در بدو ورود به شهر تهران، ارائه خدمات کند و تعیین‌کننده مسیر برای مسافرانی که شناختی از شهر تهران ندارند، باشد. فضا سازی در حالت کلی به سه قسمت تقسیم شده است که در مرحله اول قسمت کوتاه‌مدت قرار دارد. کوتاه‌مدت به معنی این است که زمانی برای سوخت‌گیری یا یک خرید کوچک و یا استفاده از سرویس بهداشتی را برای مسافر فراهم کند. در قسمت میان-مدت رستوران و کافه و سرگرمی‌های کوچک قرار دارد، که به نسبت زمان بیشتری را خواهد برد و برای قرارهای موقتی کاری و ... می‌تواند استفاده شود. در مرحله آخر، قسمت طولانی‌مدت قرار دارد که می‌تواند خدمات بلندمدت چند روزه را ارائه نماید. در اینجا متل و اتاق‌ها و سوئیت‌هایی برای استراحت‌های کوتاه‌مدت روزانه می‌تواند ارائه دهد.

در قسمت شمال شرق بزرگراه کاظمی فضای سبز موجود توانایی ارائه خدمات محلی را دارد و می‌تواند خدماتی همچون کافه و ورزش‌های میدانی کوچک را بدهد. همان‌طور که در قبل گفته شده بود، بزرگراه شهید کاظمی در درجه اول اهمیت قرار داده دارد. برای این منظور و به وجود آوردن نمادی از شهر تهران که هم بتواند تاریخ، فرهنگ و اسلامی بودن را بنمایاند و هم مرکزیت تهران را نشان دهد، استفاده از میل یا برجی نمادین و مرتفع پیشنهاد شده است. این برج باید نمادی از علم و مدرنیته و تکنولوژی بروز در ایران باشد. مکان این برج نیز اهمیت دارد. در ادامه فضاهای احتمالی قرارگیری این نماد ارائه می‌گردد. ضلع شمال غربی دید مناسبی از سمت غرب به شرق دارد. با توجه به کشیدگی فضای سبز موجود در اطراف محدوده، برای فرهنگ‌سازی و استفاده بیشتر ساکنین و نوعی تفرجگاه، می‌توان مسیر دوچرخه را به وجود آورد. این مسیر می‌تواند برقرارکننده ارتباط بصری و فضایی در ورودی باشد و با طراحی روگذر برای این استفاده پیوند میان خودرو و دوچرخه اتفاق خواهد افتاد. در این خصوص ورزشگاه شهید کاظمی که در ضلع شمال غربی محدوده وجود دارد، می‌تواند نقطه مرکزی این موضوع باشد.



نقشه ۴- مکان پیشنهادی میل نمادین در شمال غرب تقاطع شهید کاظمی

تنظیم: نگارنده - ۱۳۹۵

ضلع شمال شرقی محدودیت فضایی دارد و نصب نشانه پیشنهاد نمی‌گردد. ولی بزرگراه آزادگان به نوعی مسیر حمل و نقل باری نیز می‌باشد، که به علت حوزه گسترده محدوده شهید کاظمی و ترافیک به نسبت کمتر می‌توان از کاربری‌های خدماتی در محور مرز میان آزادگان و شهید کاظمی استفاده کرد. ضلع جنوب غربی که در قسمت فضای کاربری خدماتی قرار دارد به نسبت گزینه قبل نمایانی بیشتری دارد و فضای آن گسترده‌تر است. اما می‌تواند

مداخله‌کننده در فضای خدماتی باشد و اگر بنا باشد که برج قابل استفاده هم برای گردشگری باشد نوع خدمات قابل ارائه با محدودیت خواهد بود. در ضلع جنوب شرقی فضا بسیار گسترده می‌باشد و به همین علت هم می‌تواند در درجه‌بندی خدمات کوتاه، میان و بلندمدت مداخله نکند و هم می‌تواند به عنوان فضایی جداگانه خدمات مخصوص به خود را انجام دهد. این فضا دید کاملی از تمام زوایا و نقاط مختلف تهران نیز خواهد داشت.

دستاوردهای علمی - پژوهشی تحقیق

در نهایت می‌توان راه‌کارهای پیشنهادی زیر را به عنوان دستاوردهای علمی - پژوهشی تحقیق در منطقه مورد مطالعه مدنظر قرار داد:

- ارتقاء درک حس مکان توسط تازه واردین و ساکنان با استفاده از عناصر محیطی و طبیعی
- استفاده از نمادها و المان‌های تاریخی و بومی در ورودی شهید کاظمی جهت ایجاد ذهنیت مسافران خارجی از کشور و تهران
- نورپردازی مناسب در شب که نشانه‌ها و المان‌های شهری را در ورودی‌ها برجسته کند
- گسترش کاربری‌های فعال در شب در ورودی بزرگراه
- استفاده از نمادها و نشانه‌هایی که معرف هویت و تاریخ شهر باشد
- افزایش کیفیت فضای سبز در ورودی بزرگراه، به ویژه استفاده از گیاهان همیشه سبز در کنار گیاهان خزان‌پذیر با چیدمان و آرایش منظم تا از آشفتگی فعلی کاسته شود
- ایجاد پارکینگ جهت توقف در کنار فضاهای سبز و محورهای ورودی
- ایجاد ایستگاه‌هایی برای معرفی شهر همراه با المان‌های طبیعی و مصنوعی
- چون هر سه محور به جز تردد مسافران یک مسیر حمل‌ونقل باری نیز می‌باشند، استقرار کاربری‌های خدماتی در حاشیه بزرگراه‌ها پیشنهاد می‌گردد
- انطباق مراکز خدماتی محورهای ورودی با فصول مختلف مثل استفاده از فضاهای باز و بسته
- استفاده از متریال آجر قرمز با گره چینی و ترکیب با فرم‌های مدرن، در محدوده باید مشترک باشد، که در محدوده شهید کاظمی هم در میل یا برج و هم در کف‌سازی و دیواره قابل مشاهده خواهد بود.
- استفاده از دیوار سبز در میدان میوه و تره بار که می‌تواند نمادهای محیط زیستی را در میان رهگذران بیشتر جلوه دهد.

منابع

- آتشین‌بار، محمد. (۱۳۸۸)، تداوم هویت در منظر شهری، نشریه باغ نظر، سال ششم، شماره دوازدهم.
- ابلقی، علی‌رضا. پورجوهری، امیرحسین. (۱۳۸۵)، مبادی ورودی شهر، نشریه آبادی، شماره ۵۳.
- احمدی، سید مسعود. نفتی، ملیکا. (۱۳۹۳)، تجسم هنر اسلامی در راستای هویت‌بخشی به شهر و فضاهای شهری با تأکید بر طراحی پروژه بوستان خورشید، ششمین کنفرانس ملی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، مشهد، با تأکید بر مؤلفه‌های شهر اسلامی، مشهد.

ای ین بتلی، آلن ال‌کک، پال مورین، سو مک گلین، گراهام اسمیت، (۱۳۹۲)، محیط‌های پاسخده، ترجمه: مصطفی بهزادفر، انتشارات دانشگاه علم و صنعت، تهران.

توسلی، محمود. (۱۳۸۸)، اصل ارتباط در طراحی شهری، تهران، فصلنامه هنرهای زیبا، شماره ۱۴.

توسلی، محمود. بنیادی، ناصر. (۱۳۸۹)، طراحی فضای شهری، تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهر سازی و معماری، چاپ ششم.

جوادی، مهسا. بوداغ، مهرناز. مکانی، ویدا. (۱۳۹۴)، درآمدی بر مفهوم هویت محیط انسان‌ساخت به وسیله مؤلفه‌های مکان، فضا و کالبد، فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۴۱.

جوهری، فرخنده. پورجعفر، محمدرضا. مثنوی، محمدرضا. رنجبر، احسان. (۱۳۹۱)، ارزیابی فضاهای واسط در ورودی شهرها، بر اساس معیارهای کیفیت (مورد مطالعه: ورودی قدیمی شهر کرج)، نشریه معماری و شهرسازی آرمان‌شهر، دوره ۵، شماره ۹.

خطیبی، محمدرضا. رضایی، سمانه. (۱۳۸۸)، نحوه طراحی ورودی شهرها با رویکرد سکانس‌بندی عرصه ورودی شهر (نمونه موردی: ورودی قزوین از سمت تاکستان)، همایش ملی نظریه‌های نوین در معماری و شهرسازی. حمزه‌نژاد، نجمه. مهدوی، افسون. (۱۳۹۴)، نقش زمینه‌گرایی در طراحی منظر ورودی شهرها، همایش ملی معماری و شهرسازی بومی ایران.

دانشپور، عبدالهادی. ماستیانی، مهدی. (۱۳۹۳)، تدوین راهبردهای طراحی مبادی ورودی شهرها با رویکرد کیفیات ادراکی - بصری (نمونه مورد مطالعه: ورودی جنوب شرقی کلان‌شهر تهران)، نشریه علمی - پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره ۷.

زندیه، مهدی. اقبالی، سید رحمان. حصارى، پدram. (۱۳۹۰)، روش‌های طراحی مسکن انعطاف‌پذیر، نشریه نقش جهان، شماره یک.

سلطان‌زاده، حسین (۱۳۸۵)، فضاهای شهری در بافت‌های تاریخی ایران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی؛ تهران. ظاهری، مصطفی. (۱۳۸۰)، بررسی ابعاد مؤثر در ترکیب منظر ورودی شهر از نقطه نظر برنامه‌ریزی شهری، مطالعه موردی: محور ورودی اصلی شهر قزوین (اتوبان قزوین - تهران)، استاد راهنما: مجتبی انصاری، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده هنر و معماری.

عباس‌زاده، شهاب. یزدانی، مجید. حسینی شاخن، جواد. (۱۳۹۲)، ارتقاء مؤلفه‌های کیفیت محیط شهری در ورودی شهرها، نمونه مورد مطالعه: ورودی شهر مشهد از سمت جاده سرخس (شهر رضویه)، همایش مهماری، شهرسازی و توسعه پایدار با محوریت از معماری بومی تا شهر پایدار.

غفاری، عهدیه. (۱۳۹۴)، تأثیر ورودی شهر بابل در هویت بخشیدن به منظر و کیفیت سیمای شهری، کنگره بین-المللی پایداری در معماری و شهرسازی معاصر خاورمیانه.

قدمی، مصطفی. غلامیان آقامحلی، طاهره. (۱۳۹۱)، بررسی کیفیت مبادی ورودی شهرهای گردشگری با تأکید بر جامعه گردشگران، نمونه موردی: شهر بابلسر، فصلنامه علمی پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، سال سوم، شماره سوم.

کیانی، اکبر. سرگزی، زهرا. (۱۳۹۲)، بررسی سیما و منظر محور ورودی در شهر زابل از جنبه زیبایی‌شناسی، مجله پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، سال چهارم، شماره پانزدهم.

لینچ، کوین. (۱۳۸۷)، سیمای شهر، مترجم: منوچهر مزینی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ هشتم.
مشکینی، ابوالفضل. رضایی مقدم، علی. (۱۳۹۳)، بررسی مؤلفه‌ها و شاخص‌های شهر اسلامی با تأکید بر نقش و اهمیت فرهنگ‌سازی در تحقق الگوی شهرسازی اسلامی - ایرانی، ششمین کنفرانس ملی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، مشهد، با تأکید بر مؤلفه‌های شهر اسلامی، مشهد.

نقصان محمدی، محمدرضا. ریسمان‌باف، پریسا. (۱۳۹۲)، بررسی فضای ورودی شهرها با رویکرد شهرسازی پایدار، معماری و شهرسازی و توسعه پایدار با محوریت از معماری بومی تا شهر پایدار، مشهد.

نقصان محمدی، محمدرضا. دهقان، فاطمه. (۱۳۹۳)، بوم‌محوری در طراحی فضاهای شهری فراغتی در ایران، بررسی تطبیقی ابعاد و مؤلفه‌های سرزندگی در خیابان‌های قیام و دهم فروردین شهر یزد، فصلنامه مطالعات شهر ایرانی اسلامی، شماره شانزدهم.

یاراحمدی، سمانه. (۱۳۸۹)، لبه‌های شهری، بررسی نقش لبه‌ها در تحقق اهداف منظر، نشریه منظر، ویژه منظر شهری تهران، شماره ۱۱.

Carmona, M & S. Tiesdell. (2007) "Urban Design Reader", New York, Elsevier: 263-307.