International Conference on Civil Engineering
Architecture and urban infrastructure
29-30 July 2015, Tabriz , Iran

برنامه‌ریزی راهبردی بزرگراه امام علی تهران با رویکرد بازتعریف محلات منسجم پیرامونی

پیام محمودی کردستانی۱

۱- کارشناس ارشد طراحی شهری، دانشگاه علم و صنعت ایران، kurdistani.payam@gmail.com

چکیده

این مقاله به یکی از مهمترین پدیده‌های تغییر سازمان فضایی شهرها یعنی احداث معابر شهری جدید و تاثیر مستقیم آن بر ساختار محلات پیرامونی می‌پردازد. تمرکز پژوهش پیشِ رو بر بخشی از بزرگراه امام علی شهر تهران است که در مسیر خود (حدفاصل بزرگراه رسالت و بزرگراه محلاتی) از میانه چندین محله منسجم با پیشینه و هویت مشخصِ قابل اتکا می‌گذرد. احداث این راه شهری که بدون توجه به پارامترهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری و تنها به عنوان یک راهکار واکنشی به معضلات عبور و مرور و ساختار ترددی شهر تهران احداث گردیده است، کانون‌های اجتماعی و هویتمند محلات مورد اشاره را به ازهم‌گسیختگی و اضمحلال نزدیک کرده است. بر این اساس و با رویکرد پاسخ به مساله ازهم‌گسیختگی کالبدی و اجتماعی ایجاد شده، این مقاله درصدد ارایه راه‌حل جهت بازتعریف محلات و کانون‌های احتماعی پیرامون بزرگراه برآمده و با استفاده از فرآیند چشم‌اندازسازی و بر پایه ابعاد اجتماعی، اسنادی و کالبدی به واکاوی محلات پیرامونی بزرگراه پرداخته و در نهایت، پس از تدوین بیانیه چشم‌انداز برای سال افق طرح (۱۴۱۰)، نتایج مطالعات مذکور را در چارچوب راهکارهای طراحی در حیطه‌های سه‌گانه محدوده مورد مطالعه ("محور اصلی"، "حوزه-های اصلی" و "بافت پیرامونی هم‌جوار") و در قالب برنامه راهبردی بزرگراه امام علی ارایه داده است.

واژه‌های کلیدی: ازهم‌گسیختگی کالبدی، انسجام، بزرگراه شهری، بزرگراه امام علی تهران

۱- مقدمه

معابر شهری بر اساس جایگاه در فرایند احداث به سه دسته پیش از احداث، در حال احداث و پس از احداث دسته‌بندی می‌شوند. معابر پیش از احداث معابری هستند که هنوز هیچ اتفاقی (از قبیل تملک، تخریب و ...) مبنی بر احداث آنها صورت نگرفته است. معابر در حال احداث معابری هستند که تملک بخشی از آنها صورت گرفته، قسمت‌هایی از آن تخریب شده و یا در مراحل نهایی احداث به سر می‌برند. معابر احداث شده آنچنان که از نامشان پیداست، مراحل احداث آن‌ها پایان پذیرفته و در بستر جا افتاده‌اند. بزرگراه امام علی (ع) تهران به عنوان یکی از شاخص‌ترین معابر احداثی شهر تهران، هرسه نوع از معابر ذکر شده را به طور همزمان در خود جای داده است.[۱]

[۱] از آنجا که مطالعات مقاله حاضر در سال ۱۳۸۹ صورت گرفته است و در آن زمان بخش قابل توجهی از بزرگراه امام علی احداث نشده بود، در پاره‌ای موارد لفظ "در حال ساخت" به بزرگراه امام علی نسبت داده شده است.

۲- بیان مساله

با توجه به رشد و گسترش روزافزون شهرهای بزرگ جهان (خاصه کشورهای کمتر توسعه‌یافته)، احداث شریان‌های جدید شهری به عنوان یک برنامه واکنشی جهت پاسخ‌گویی به معضلات ترافیکی پیچیده ایجاد شده امری مرسوم است. به نظر می-رسد در این‌گونه برنامه‌ریزی‌ها از یک سو شتابزدگی در حل مشکل، تصمیم‌سازان را از توجه به جنبه‌های کیفی پیشنهادات ارایه شده دور می‌سازد و از سوی دیگر اساسا توجه به بافت پیرامون شریان احداثی جزیی از پروژه تعریف‌شده تلقی نمی‌گردد و رویکردی مشابه با راهسازی در محدوده‌های خارج شهر (بیابان) اتخاذ می‌شود. البته هزینه‌های قابل توجه رویکردی همه‌جانبه و کیفیت محور به احداث شریان‌های جدیدالاحداث همواره موضوعی قابل تامل و بازدارنده است. بزرگراه امام علی نیز در این حوزه مثتثنی نیست.

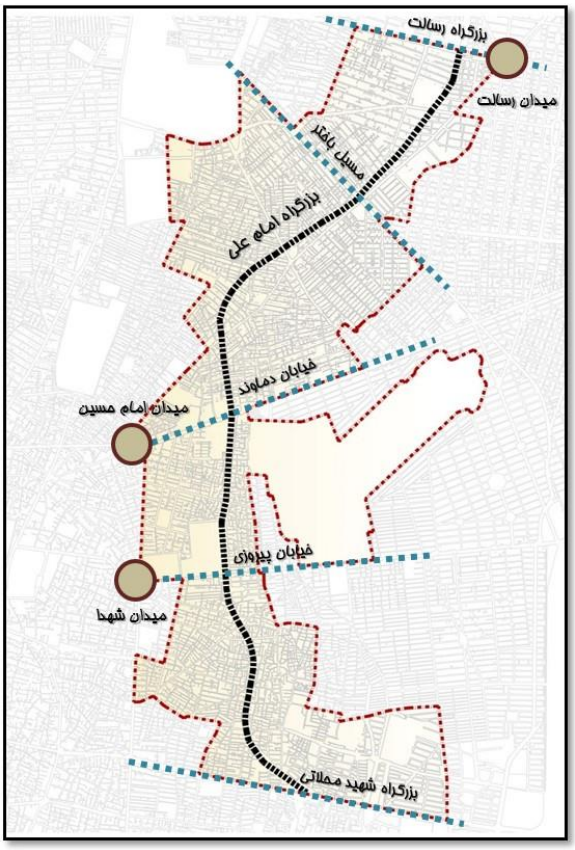
مساله اصلی پژوهش پیش رو، ازهم گسیختگی محلات منسجم و محدوده‌های مسکونی پیرامون بزرگراه امام علی (ع) به واسطه احداث بزرگراه می‌باشد. عبور بزرگراه از میان بافت، بدون توجه به مرز عرفی محلات، بخش‌های جدا افتاده و بی‌هویتی به جای می‌گذارد که در بهترین شرایط، هیچ‌گونه ارتباطی جز از طریق پل‌های عابر پیاده با یکدیگر ندارند و سرنوشتی جز از دست رفتن انسجام اجتماعی و تبدیل شدن به کانون‌های مشکل‌ساز شهری را نمی‌توان برای آن‌ها متصور بود. این موضوع با توجه به وجود محلات بافت فرسوده مجاور بزرگراه امام علی (ع) اهمیت بیشتری می‌یابد.

۳- هدف پژوهش

چنان‌که در بیان مساله بدان اشاره گردید، ازهم‌گسیختگی کالبدی مهم‌ترین معضل محدوده مورد مطالعه است. لذا مقاله حاضر در جستجوی تدوین برنامه‌ای راهبردی در راستای بازگرداندن انسجام به محلات از هم گسیخته و بازتعریف بستری کالبدی جهت از سرگرفته شدن تعاملات اجتماعی و فرهنگی ساکنین است.

۴- محدوده مورد مطالعه

در این مقاله بخشی از بزرگراه امام علی (ع) (که با پیچیده‌ترین مسایل کالبدی ـ اجتماعی دست به گریبان است) به عنوان محدوده مورد مطالعه تعیین شده است. چنانکه در نقشه زیر دیده می‌شود، این محدوده از تقاطع بزرگراه رسالت در منطقه ۸ آغاز شده و با گذر از مناطق ۷ و ۱۳، به بزرگراه شهید محلاتی در منطقه ۱۴ ختم می‌گردد. لازم به ذکر است بزرگراه شمالی ـ جنوبی امام علی (ع) در مسیر خود با مسیل باختر، خیابان جانبازان(گلبرگ) و خیابان‌های سبلان، دماوند و پیروزی با عملکرد فعالیتی فرامنطقه‌ای تقاطع دارد. همچنین از میادین اثرگذار در حوزه پیرامونی بلافصل می‌توان به میدان رسالت با عملکرد غالب ترافیکی و میادین امام حسین و شهدا به عنوان گره‌های آشفته و نابسامان شهری اشاره کرد.



شکل ۱: محدوده مورد مطالعه

۵- روش‌شناسی پژوهش

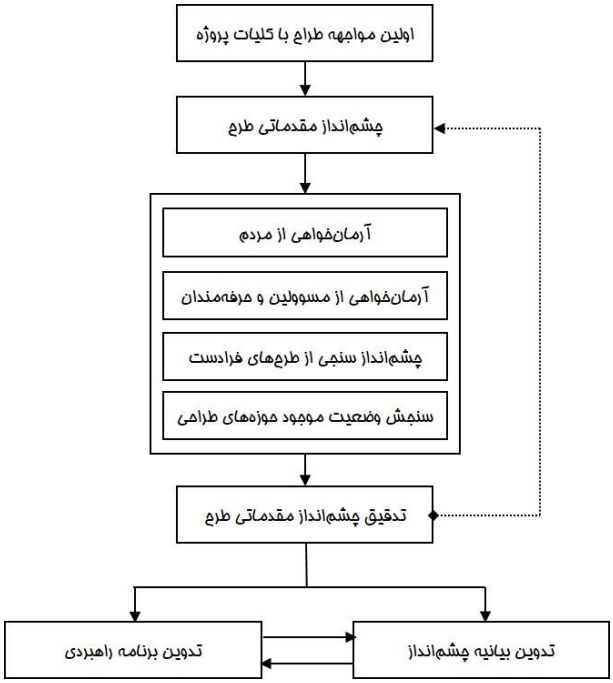
شاکله اصلی پژوهش حاضر بر پایه فرآیند چشم‌اندازسازی استوار است. به بیان دیگر فرآیند کلاسیک و سه مرحله‌ای طراحی شهری (شناخت، تحلیل، طراحی) در فرآیند چشم‌انداز سازی تنیده شده و فرآیند خاص مطالعات حاضر را ایجاد نموده است. لذا در راستای دستیابی به راهبردهای طراحی مورد انتظار، پس از تبیین چشم‌انداز مقدماتی، نظرسنجی از ذی‌نفع‌ها، ذی‌نفوذها و ذی مدخل‌ها[۲] و مطالعات اسنادی مرتبط، مطالعات میدانی جهت سنجش وضعیت موجود حوزه مورد مطالعه انجام گرفته است و در نهایت برنامه راهبردی و بیانیه چشم‌انداز به عنوان محصولات فرآیند ترکیبی مورد اشاره، ارایه گردیده است.

اتخاذ چشم‌اندازی روشن بر پایه تصمیمات شهروندان و مسوولان دولتی شهر می‌تواند بسیاری از خواسته‌ها، نیات و آمال گوناگون را به اقدامی تحقق‌پذیر و سازنده تبدیل نماید و از این طریق بستر تحول شخصیت و هویت شهر را پدید آورد [۲]. دست‌یابی به چشم‌اندازی با ویژگی‌های مذکور، با گذر از فرایند چشم‌اندازسازی (از چشم‌انداز مقدماتی تا بیانیه چشم‌انداز) امکان‌پذیر خواهد بود.

چشم‌اندازسازی دو پایه اصلی و ضروری دارد که عبارتند از "اتکاء چشم‌اندازسازی بر سنجش جامع وضعیت" و "مشارکتی بودن". به بیان دیگر منظور از چشم‌انداز، چشم‌انداز مشترک و جمعی است و بدون مشارکت گروه‌های ذینفع و ذی‌نفوذ چشم-انداز به لفظی تهی از معنا تقلیل می‌یابد. جلب مشارکت در فرآیند چشم‌اندازسازی به شیوه‌های گوناگون نظیر اجرای پیمایش-های اجتماعی؛ برگزاری نمایشگاه از طرح‌ها و پیش‌نویس چشم‌اندازها؛ رایزنی و بحث با مسوولان و مدیران شهری؛ ترتیب دادن بازدید از شهرها و محلات دیگر؛ برگزاری برنامه‌های آموزشی و آگاهنده و ارایه مثال‌های تصویری و ساده فهم از چشم‌اندازهای

[۲] Stakeholders

محتمل صورت می‌گیرد. باید تاکید نمود که در چشم‌اندازسازی، "فرایند" لااقل به میزان "فراورده" اهمیت دارد. چراکه نه تنها کیفیت فراورده را تعیین می‌نماید بلکه خود به مثابه ابزاری آموزشی ـ ترویجی موجب ارتقاء سطح گفتمان برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت شهری در لایه‌های مختلف جامعه، حرفه‌مندان و مسوولین می‌گردد [۸].



شکل ۲: ساختار مفهومی روش‌شناسی پژوهش

فرایند چشم‌اندازسازی را می‌توان به مثابه طوفان ذهنی۳ خلاقانه‌ای دانست که برای پروژه‌های بهبود کیفیات محیطی عرصه‌های همگانی شهری (طراحی شهری) شکل می‌گیرد. لذا، با فرایند تدوین چشم‌انداز برای یک شهر یا یک حوزه کلان شهری متفاوت است. در این‌جا، طراحان شهری، رهبران شهری و مدیران توسعه شهری خلاق و آرمان‌گرا، محتوای دید باز، آرمانی و خلاقانه خویش را متضمن بهترین حالت‌ها و آرمانی‌ترین وضعیت‌هایی که برای توسعه یک عرصه همگانی نظیر یک خیابان متصور می‌باشد، عرضه می‌دارند. طرح‌مایه‌ها[۴] و طرح‌واره‌های[۵] برآمده از فرایند چشم‌اندازسازی مذکور می‌باید قابلیت به واقعیت پیوستن یا اقدام در دوره‌های کوتاه مدت را داشته باشند. در عین حال این‌ها را می‌توان طوفان ذهنی و بازتاب‌های توسعه خلاقانه هنرمندانه‌ای دانست که به وسیله طراحان شهری، معماران منظر و سایر هنرمندان دخیل در حرفه ـ هنرهای کاربردی ارایه می‌گردد. برنامه‌های طراحی چشم‌انداز را که در لباس طرح‌مایه‌ها و طرح‌واره‌ها ارایه می‌گردد می‌باید در فرایند برنامه‌سازی راهبردی و تفصیلی تدقیق، توجیه پذیر و اجرایی نمود. توجه به خلاقیت، بلندپروازی و آرمان‌خواهی همه دست‌اندرکاران اعم از مردم، مسوولین و حرفه‌مندان یکی از مهم‌ترین مولفه‌های فرایند چشم‌اندازسازی است. برنامه چشم‌انداز خود می‌تواند برای تهیه برنامه‌های تفصیلی و اجرایی و اقدام یک طرح (برنامه) پایه و سند راهبردی تلقی گردد [۲] محصول نهایی و رسمی فرایند چشم‌اندازسازی بیانیه چشم‌انداز است

فرایند انجام پژوهش

---

۳ Brainstorm
۴ Conceptual Design
۵ Sketches

۶- فرایند انجام پژوهش

آغاز روند پژوهش بر مبنای مطالعه اسناد فرادست شامل طرح‌های جامع، تفصیلی مناطق ۷، ۸، ۱۳ و ۱۴ شهر تهران و طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران خواهد بود. با توجه به این موضوع که نقش ترافیکی بزرگراه، یک پوسته نسبتا "ثابت، غیرقابل تغییر و مصوب " در طرح‌های فرادست (به‌خصوص طرح تفصیلی) ایجاد نموده است، شناخت جایگاه بزرگراه امام علی (ع) و حوزه پیرامونی آن در اسناد مورد نظر حایز اهمیت است. شناخت حاصل شده از این بخش از یک سو و اعمال رویکرد طراحی شهری که خلاء ناشی از نگاه تک بعدی ترافیکی به بزرگراه و نیز نگاه دو بعدی طرح تفصیلی را پر می‌نماید از سوی دیگر منجر به تدوین سیاست‌گذاری هوشمندانه در خلق حداکثر کیفیت ممکن با داشتن حداقل تعارض با مسایل از پیش تعیین شده در اسناد فرادست می‌گردد. تدوین چشم‌انداز بزرگراه امام علی (ع) در قالب فرایند مذکور، مستلزم گذر از مراحل زیر است:

- نگارش چشم‌انداز اولیه طرح بر پایه نگاه آرمان‌گرای طراح به وضعیت آینده بزرگراه امام علی (ع)
- نظرسنجی از مردم، نهادهای تاثیرگذار در روند طراحی و حرفه‌مندان (با استفاده از پرسش‌نامه‌های کلاسه‌بندی شده)
- مطالعه اسناد فرادست (طرح جامع تهران، طرح‌های تفصیلی مناطق ۷، ۸، ۱۳ و ۱۴ شهر تهران، طرح تدوین راهنمای طراحی شهری معابر احداثی تهران و ...)
- شناخت اولیه از بزرگراه امام علی (ع) و محدوده بلافصل آن با حضور در سایت
- تدقیق چشم‌انداز اولیه طرح با استفاده از نتایج بررسی‌ها و مطالعات صورت‌گرفته
- تدوین بیانیه چشم‌انداز (ع)

۶-۱- چشم‌انداز مقدماتی طرح

بزرگراه امام علی (ع)، در سال افق طرح (۱۴۱۰ هـجری خورشیدی) بزرگراهی است حایز ویژگی‌های زیر:

ـ سرزنده، سبز و پویا
ـ سطح سرویس بالا
ـ کمترین آلاینده‌های زیست محیطی
ـ دسترسی مناسب به بافت اطراف
ـ طرح هندسی مناسب
ـ با حرایم حفاظت شده در اطراف
ـ با امنیت بالا و ایمن برای استفاده‌کنندگان
ـ آسایش محیطی و بصری

۶-۲- نظرسنجی از ذی‌نفع‌ها، ذی‌نفوذها و ذی‌مدخل‌ها و استنتاج راهبردهای مرتبط

طرح احداث بزرگراه امام علی (ع) به عنوان یکی از شریان‌های اصلی شمالی ـ جنوبی شهر تهران از جهات متعدد از اهمیت ویژه برخوردار است و برخی ویژگی‌های خاص آن ضرورت به کارگیری رویکردی متفاوت از آنچه در طراحی و احداث سایر موارد مشابه به‌کار گرفته شده است را ضروری می‌نماید؛ از جمله این‌که احداث بزرگراه امام علی (ع) بر بستر مناطق کاملا مسکونی، ابعاد انسانی را در طراحی شهری این بزرگراه به نسبت پررنگ‌تر می‌نماید. عبور بزرگراه از نواحی مسکونی متراکم در مناطق ۷، ۸، ۱۳و ۱۴ شهر تهران موانع و تهدیدهایی را در کنار برخی فرصت‌ها در فرایند طراحی، اجرا و اثربخشی طرح آشکار می‌سازد. فرسودگی کالبدی و اجتماعی حاکم بر پهنه‌های مسکونی واقع در حوزه پیرامونی بلافصل و مداخله مستقیم طرح، مشکلات و آلودگی‌های متعدد زیست‌محیطی و معضل ترافیک و دسترسی‌های نامناسب از مسائلی است که ساکنین این حوزه-

ها با آن دست به گریبانند. این‌که مسئله تملک واحدهای مسکونی در بسیاری از نقاط پوسته بزرگراه به طور کامل حل نشده یا تا به‌حال اقدامی صورت نپذیرفته است، از موانع جدی بر سر راه پیش‌برد پروژه احداث بزرگراه محسوب می‌گردد.

در این مرحله از مطالعات به منظور بررسی نظرات و دیدگاه‌های ذی‌نفع‌ها، ذی‌نفوذها و ذی‌مدخل‌های مورد اشاره و استخراج راهبردهای طراحی شهری بزرگراه امام علی (ع) اقدام به نظرسنجی از ساکنین و مسئولین شده است. نتایج حاصل از این نظرسنجی‌ها در ادامه آمده است.

۳-۶- نظرسنجی از ساکنین محدوده بزرگراه امام علی (ع)

جهت دریافت نظرات ساکنین، تعداد ۵۰۰ عدد پرسشنامه در سطح مناطق ۷، ۸، ۱۳ و ۱۴ در محدوده‌های تملک پوسته اجرایی، حریم بزرگراه و خارج از محدوده مورد مطالعه توسط ساکنین تکمیل گردیده است.

مطابق با نظرات مطرح‌شده توسط پرسش‌شوندگان می‌توان این‌طور نتیجه‌گیری نمود که به طور کلی احداث بزرگراه مورد موافقت آنان است و تنها به درازا کشیدن زمان احداث و عدم ایجاد دسترسی مناسب برای عابر پیاده از طریق پل‌های عابر پیاده و پله برقی موجب نارضایتی ایشان را فراهم آورده است. به عبارت دیگر در زمان طولانی احداث بزرگراه شاخص‌های کیفی زندگی ساکنین حوزه‌های مورد مطالعه روند نزولی داشته است. در ادامه راهبردهای استنتاج شده از بررسی و تحلیل نتایج حاصل از نظرسنجی‌های صورت گرفته از ساکنین حوزه‌های مورد مطالعه به شرح زیر آمده است.

- ایجاد ارتباط ایمن، راحت و جذاب حوزه‌های مورد مطالعه در دو سمت بزرگراه امام علی (ع).
- افزایش کیفیت کالبدی بافت حوزه‌های مورد مطالعه.
- بهسازی شبکه معابر موجود و ایجاد سلسله‌مراتبی از معابر در بافت‌های مجاور در ارتباط با بزرگراه امام علی (ع).
- بازنگری طرح هندسی پوسته بزرگراه امام علی (ع) به منظور بازبینی و اصلاح شیب‌بندی.
- ایجاد بستر مناسب برای افزایش ایمنی و امنیت حوزه‌های مورد مطالعه در حاشیه بزرگراه.
- کاهش آلودگی‌های هوا و صوتی از طریق ایجاد فضای سبز در حاشیه بزرگراه.
- کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی در جهت ایجاد محیط زیست مطلوب.
- گسترش فضای سبز و باز محلی در حوزه‌های مورد مطالعه.
- ایجاد و بهبود کیفیت فعالیت‌های خدماتی و تفریحی (به‌ویژه از خیابان شهید مدنی به سمت جنوب).
- ساماندهی و تقویت فعالیت‌های کارکردی در مقیاس محلی در حوزه‌های مورد مطالعه.
- فعال‌سازی جداره بزرگراه امام علی (ع).

۴-۶- نظرسنجی از مسوولین نهادهای تاثیرگذار در طرح

به منظور بررسی دیدگاه‌های تخصصی و اجرایی سازمان‌ها و نهادهای موثر در مطالعات حاضر در محدوده مناطق ۷، ۸، ۱۳ و ۱۴، ۲۱ سازمان به شرح ذیل انتخاب شد و فرم‌های نظرسنجی برای ایشان ارسال گردید. (پرسشنامه‌های نظرسنجی از مسوولین در پیوست ۲ آورده شده است.)

ـ شهرداری شهر تهران :
ـ معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران
ـ معاونت فنی و عمرانی شهرداری تهران
ـ معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران
ـ معاونت فرهنگی ـ اجتماعی شهرداری تهران
ـ شهرداری مناطق ۷، ۸، ۱۳ و ۱۴ شهر تهران:
ـ معاونت شهرسازی و معماری شهرداری منطقه

ـ معاونت فنی و عمرانی شهرداری منطقه
ـ معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه
ـ معاونت فرهنگی ـ اجتماعی شهرداری منطقه
ـ سازمان نوسازی شهر تهران

۶-۴-۱- استنتاج راهبردهای طراحی از دیدگاه‌های ارائه شده توسط مسوولین

عبور این بزرگراه از میان یک منطقه کاملا مسکونی که در بخش‌هایی از آن بافت قدیمی و فرسوده وجود دارد، متضمن فرصت‌ها و تهدیدهایی برای توسعه‌های شهری حوزه‌های مورد نظر است. وجود ویژگی‌ها و شرایط خاص در بزرگراه امام علی (ع)، استفاده از رویکردی ویژه را در برنامه‌ریزی و طراحی شهری آن ضروری می‌نماید. در این میان، بهره‌گیری از دیدگاه‌های تخصصی و اجرایی سازمان‌ها و نهادهای موثر در طرح، دستیابی به چشم‌اندازی واقع‌گرا و اتخاذ رویکردی مناسب در مواجهه با طرح احداث بزرگراه امام علی (ع) را هر چه بیشتر امکان‌پذیر می‌سازد. راهبردهای استنتاج شده بر مبنای دیدگاه‌های ارائه شده توسط مسوولین ذیربط به شرح زیر آورده شده است.

- ایجاد ارتباط ایمن، راحت و جذاب حوزه‌های مورد مطالعه در دو سمت بزرگراه امام علی (ع).
- انسجام‌بخشی کالبدی و هویتی به بافت‌های مجاور که در اثر عبور بزرگراه گسسته شده‌اند.
- تعریف مرکز تعاملات اجتماعی و فضاهای عمومی مورد نیاز ساکنین در حوزه‌های مورد مطالعه.
- ساماندهی و نوسازی بافت فرسوده در حوزه‌های مورد مطالعه.

۶-۵- بررسی کلی مطالعات، سیاست‌ها و طرح‌های فرادست و استنتاج راهبردهای مرتبط

در این مرحله از تهیه طرح، سیاست‌ها و اسناد فرادست توسعه شهر تهران در ارتباط با احداث بزرگراه امام علی (ع) در مناطق ۷، ۸، ۱۳ و ۱۴ شهرداری تهران مورد بررسی و مطالعه قرار گرفته است و در نهایت راهبردهای مرتبط استنتاج گردیده است. اسناد فوق موارد زیر را شامل می‌گردد:

۱. طرح راهبردی ـ ساختاری توسعه و عمران شهر تهران، طرح جامع تهران، ۱۳۸۵[۳].
۲. طرح‌های تفصیلی مناطق ۷، ۸، ۱۳ و ۱۴ شهر تهران، ۱۳۸۵[۴]، [۵]، [۶] ،[۷].
۳. طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، ۱۳۸۷.
۴. طرح راهنمای طراحی شهری معابر احداثی شهر تهران ، ۱۳۸۶ [۱].
۵. طرح تفصیلی ملاک عمل،۱۳۷۲ [۹]، [۱۰]، [۱۱].
۶. طرح پوسته بزرگراه امام علی (ع)، ۱۳۸۸.
۷. طرح هندسی بزرگراه امام علی (ع).

۶-۵-۱- جمع‌بندی راهبردهای اسناد فرادست در ارتباط با بزرگراه امام علی (ع)

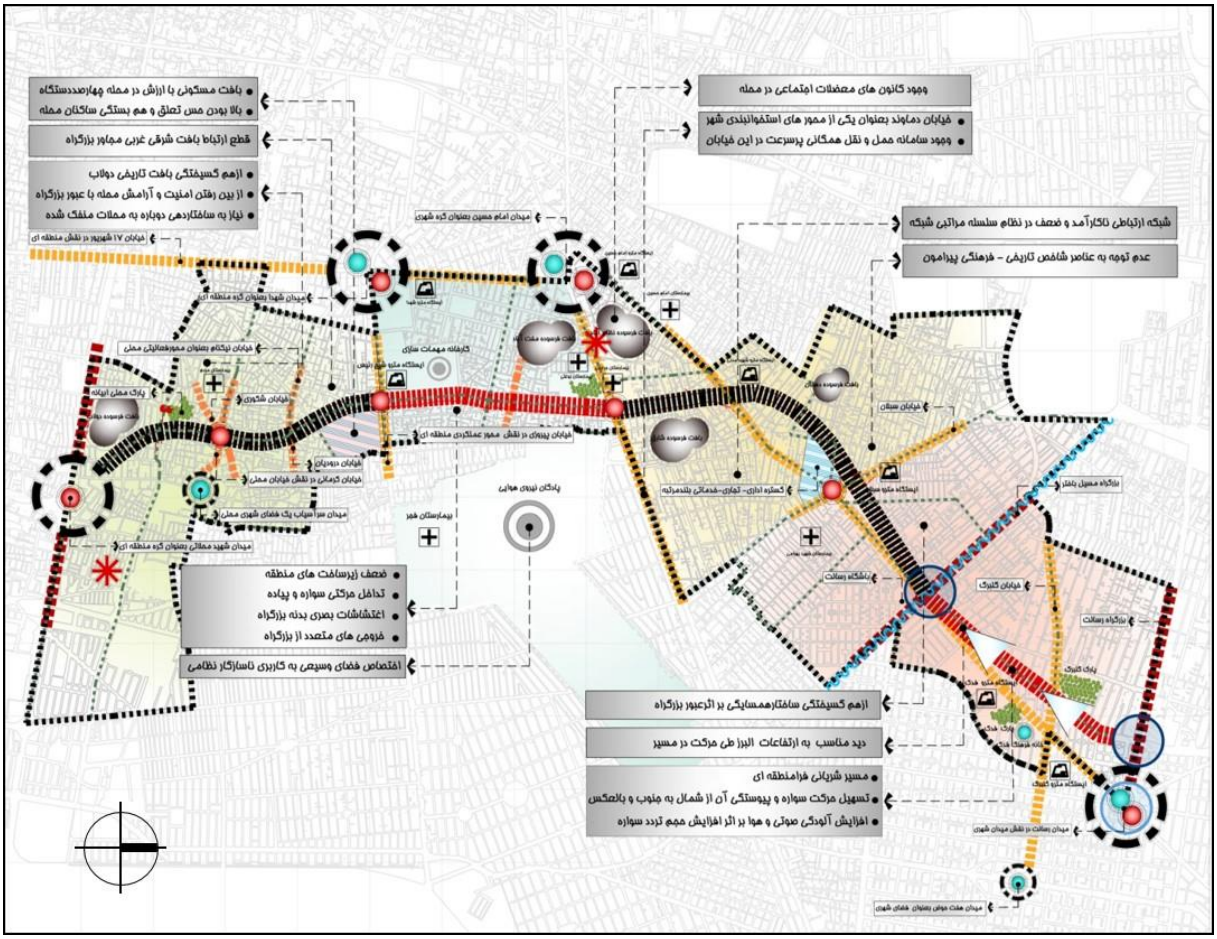
در این مرحله، با توجه به مطالعات انجام شده در فرایند بررسی اسناد فرادست در حوزه مورد مطالعه، راهبردهای ارائه شده در زمینه طراحی شهری بزرگراه استنتاج گردیده است. راهبردهای مورد نظر به شرح زیر می‌باشد (شکل ۳):

- کاهش تقاضای سفر با توزیع متناسب مراکز فعالیتی و خدماتی
- هماهنگ‌سازی نظام حرکت پیاده و خطوط اتوبوس‌رانی با ایستگاه‌های مترو در جهت افزایش کارایی حمل و نقل عمومی
- ساماندهی و حفاظت جریان‌های طبیعی
- تنظیم هم‌نشینی محلات مجاور با کارکرد محور بزرگراه امام علی (ع)

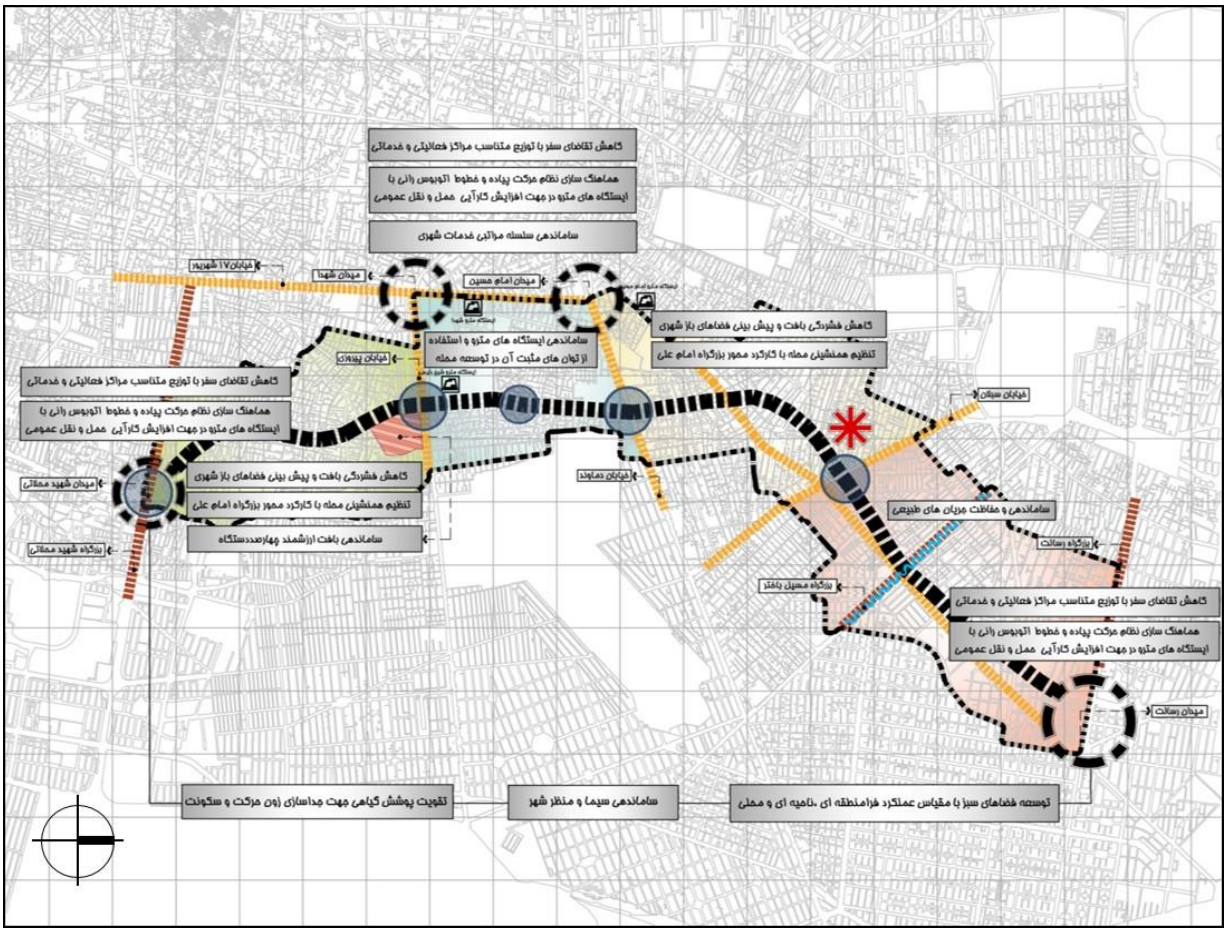
- کاهش فشردگی بافت و پیش‌بینی فضاهای باز شهری
- ساماندهی ایستگاه‌های مترو و استفاده از توان مثبت آن در توسعه محله
- ساماندهی سلسله مراتبی خدمات شهری
- کاهش تقاضای سفر با توزیع متناسب مراکز فعالیتی و خدماتی
- ساماندهی بافت ارزشمند چهارصد دستگاه
- تقویت پوشش گیاهی جهت جداسازی پهنه حرکت و سکونت
- ساماندهی نما، سیما و منظر شهر
- توسعه فضای سبز با مقیاس عملکرد فرامنطقه‌ای، ناحیه‌ای و محلی

۶-۶- شناخت وضع موجود حوزه پیرامونی بلافصل اولیه طرح

در راستای شناخت اولیه محدوده مورد مطالعه و در قالب فرایند چشم‌اندازسازی، در این بخش از مطالعات اقدام به شناخت و تحلیل ویژگی‌های عام حوزه پیرامونی بلافصل اولیه بزرگراه امام علی (ع) گردیده است که جزییات آن در شکل شماره (۴) قابل رویت است.



شکل ۳: نقشه مکانی راهبردهای اسناد فرادست در ارتباط با محدوده مورد مطالعه



شکل ۴: نقشه سنجش وضعیت موجود حوزه مورد مطالعه

۷-۶- پالایش اهداف کلی و تدوین اهداف و چشم‌انداز

در این بخش از مطالعات با استفاده از نتایج حاصل از نظرسنجی‌ها، بررسی‌های صورت گرفته در حوزه اسناد فرادست و شناخت اولیه محدوده، چشم‌انداز مقدماتی طرح تدقیق گردیده و بر اساس آن به "تدوین بیانیه چشم‌انداز" و "اهداف کلی" طرح پرداخته شده است.

۱-۷-۶- تدقیق چشم‌انداز مقدماتی طرح

چشم‌انداز مقدماتی به عنوان محصول مواجهه بلاواسطه نگارنده با کلیات بزرگراه امام علی (ع) به مواردی اشاره دارد که مطالعات پیشین بر صحت آن‌ها صحه می‌گذارد. با این وجود، نتایج بررسی‌های صورت گرفته انتظاراتی از بزرگراه امام علی (ع) برمی‌انگیزد که می‌تواند منجر به تدقیق چشم‌انداز مقدماتی طرح گردد. "نقش شریانی بزرگراه مبتنی بر سرعت و حرکت"، "اثرگذاری در اقتصاد کلان شهر و اقتصاد حوزه پیرامونی بلافصل خود"، "کارآمدی سازمان اجرایی طرح"، "بستر حقوقی مناسب"، "تلفیق روش‌های متداول حمل و نقل" و ... از آن جمله‌اند.

۲-۷-۶- تدوین بیانیه چشم‌انداز

چشم‌انداز بنا به علل گوناگون می‌تواند در قوالب و اشکال متفاوتی ارایه گردد که از جمله این علل می‌توان به تفاوت مقیاس فضایی اسناد وتفاوت وضعیت مکان‌ها اشاره داشت. چشم‌انداز محیط می‌تواند از مقیاس‌های کلان، نظیر چشم‌انداز یک

قاره تا مقیاس‌های خرد نظیر چشم‌انداز یک میدانچه محله‌ای را شکل دهد. چشم‌انداز می‌تواند در قالب‌های گوناگون بیان گردد لیکن هر شکلی برای بیان چشم‌انداز انتخاب شود باید به راحتی و به سرعت برای همه مردم قابل فهم باشد. بیانیه چشم‌انداز می‌تواند در قالب تصویر، نقشه، نمایش اسلاید، نوشته، داستان و یا ترکیبی از اشکال ارایه گردد. یک بیانیه چشم‌انداز علاوه بر داشتن قالب فرمال مناسب لازم است از ویژگی‌های معینی برخوردار باشد. برخی از این ویژگی‌ها عبارتند از:

- بیانیه چشم‌انداز باید بر اساس آرمان‌گرایی واقع‌گرایانه تدوین شده باشد.
- بیانیه باید آسان فهم باشد.
- بیانیه باید از طریق الصاق کنیه یا لقب، شهر یا محدوده شهری را نام‌گذاری کند. چنین کنیه و لقبی لازم است ساده، جذاب و به یاد ماندنی باشد تا بتوان در تبلیغات مورد استفاده قرار گیرد.
- بیانیه باید ایماژ / تصویر برانگیز باشد.
- بیانیه چشم‌انداز باید بر ارزش‌های مشترک ساکنین استوار بوده و به آن‌ها تعلق داشته باشد [۸]

با توجه به مطالب مذکور و با استناد به مطالعات پیشین در قالب فرایند چشم‌اندازسازی، بیانیه چشم‌انداز برای سال افق طرح (۱۴۱۰ هجری خورشیدی) به شرح ذیل تدوین گردیده است:

بزرگراه امام علی (ع)، بخشی از محور "حماسی ـ نمادین" دارآباد ـ بی‌بی شهربانو است که به عنوان اصلی‌ترین شریان ارتباطی شمال به جنوب در شرق تهران ایفای نقش می‌کند. این بزرگراه به وسیله کاربری‌های همساز با عملکرد بزرگراهی و با گذر از فرایندا‌جرایی کارآمد و مبتنی بر بستر حقوقی ـ مالکیتی مناسب، در بطن بافت تعریف گردیده و پیوند محلات و جزایر جدا افتاده بافت را به لحاظ اجتماعی، کالبدی و عملکردی برقرار نموده است. احداث بزرگراه در این محدوده از شهر منجر به افزایش ارزش افزوده اراضی پیرامونی (اقتصاد خرد) و کاهش هزینه‌های حمل و نقل و زمان سفر (اقتصاد کلان شهر)گردیده است.

این بزرگراه با سطح سرویس الف (A)، طرح هندسی مناسب، سرعت طرح بالا، با تقاطع‌های غیرهمسطح و تلفیق انواع روش‌های حمل و نقل همگانیِ پیوسته با بافت محلات، حجم بالای ترافیک عبوری را بدون توقف و راهبندان از خود عبور داده و به محلات اطراف دسترسی می‌دهد.

نشانه‌های شاخص، سکانس‌های متوالی و دیدهای گسترده و نقطه‌ای منجر به افزایش خوانایی بزرگراه شده است و جداره-های طراحی شده دو سوی بزرگراه و توالی و ریتم ایجاد شده با المان‌های کالبدی، حس حرکت و درک سرعت را در رانندگان برمی‌انگیزد. همچنین با ایجاد و تقویت قرارگاه‌های رفتاری متعدد در بافت همجوار، تقلیل آلاینده‌های زیست‌محیطی(به واسطه فضاهای سبز طراحی‌شده و حرایم حفاظت‌شده اطراف)، ایجاد تسهیلات ایمن جهت تردد پیاده از عرض بزرگراه، حذف فضاهای گمشده و بی‌دفاع با استفاده از عناصر طراحی کالبدی و نورپردازی، محیطی همراه با آسایش و حظِ بصری برای ساکنین محلات پیرامونی و استفاده‌کنندگان از فضا ایجاد نموده است.

۳-۷-۶- تدوین اهداف کلی

با توجه به بررسی‌های صورت گرفته در این قسمت از مطالعات و "بیانیه چشم‌انداز بزرگراه امام علی"، اهداف کلی طرح عبارتند از:

- سرزندگی و پویایی بزرگراه
- آسایش بصری بزرگراه
- بهبود مولفه‌های زیست محیطی بزرگراه
- هویت‌مندی بزرگراه به عنوان یکی از ارکان شکل شهر
- خوانایی بزرگراه و تاثیر بر تصویر ذهنی مردم شهر تهران
- پویایی و توسعه اقتصادی (با ارزش افزوده بالا) در سطح خرد و کلان

- ایمنی و امنیت بزرگراه
- اتصال و پیوند کالبدی و عملکردی پهنه‌های هم‌سنخ
- ارتقا کیفیت کالبدی بافت هم‌جوار
- بهبود وضعیت شبکه ارتباطی و توسعه زیرساخت‌ها

۸-۶- برنامه راهبردی (استراتژیک)

در ادامه مطالعات و بررسی‌های صورت گرفته در مراحل پیشین (نظرسنجی از مردم و مسوولین، بررسی طرح‌های فرادست، سنجش وضع موجود حوزه پیرامونی بلافصل، استنتاج راهبردهای مرتبط و ...)، این مرحله به برنامه راهبردی بزرگراه امام علی (ع) اختصاص یافته است. که در راستای ارتقاء کیفی مولفه‌های محیطی بزرگراه، به ارایه راهکارهای طراحی در حیطه "محور اصلی"، "حوزه‌های اصلی" و "بافت پیرامونی هم‌جوار" بزرگراه امام علی (ع) پرداخته است.

الف ـ محور اصلی بزرگراه

محور اصلی بزرگراه امام علی (ع) در محدوده مناطق چهارگانه ۷، ۸، ۱۳ و ۱۴ شهر تهران به عنوان بخشی از محور شمالی ـ جنوبی شرق تهران، انتظاراتی را در ذهن متبادر می‌کند که از جمله می‌توان به موارد ذیل اشاره داشت:

- پیوستگی با ادامه بزرگراه در شمال و جنوب محدوده پیرامونی بلافصل؛
- خوانایی بزرگراه برای استفادکنندگان از فضا (سواره و پیاده)؛
- حرکت با سرعت مطلوب و بدون توقف برای اتومبیل؛
- وجود حرایم سبز حفاظت شده در دو سوی پوسته بزرگراه؛
- ارتباط کانون‌های فعالیتی محور بزرگراه با کانون‌های پیرامون آن؛

راهکارهای ارایه شده در خصوص محور اصلی بزرگراه، معطوف به تامین انتظارات مذکور پیشنهاد گردیده است.

ب ـ حوزه‌های اصلی بزرگراه

تمرکز کانون‌های فعالیتی در بخش‌هایی از محور بزرگراه منجر به تشخیص حوزه‌هایی گردیده است که پتانسیل مناسبی برای تقویت نقش ساختاری ـ عملکردی بزرگراه از خود بروز می‌دهند. جزییات حوزه‌های مذکور و راهکارهای پیشنهادی طرح راهبردی برای هریک از آن‌ها به شرح زیر است:

ـ حوزه شماره ۱: این حوزه گره ترافیکی تقاطع بزرگراه امام علی (ع) و بزرگراه شهید محلاتی (میدان شهید محلاتی) و محدوده پیرامون آن را در بر می‌گیرد. با توجه به پتانسیل‌های موجود در این حوزه، ارتقای نقش گره موجود در مقیاس منطقه-ای و افزایش خوانایی به واسطه ایجاد عنصر نشانه‌ای پیشنهاد گردیده است.

ـ حوزه شماره ۲: حد فاصل تقاطع بزرگراه امام علی (ع) با خیابان پیروزی و تقاطع آن با خیابان دماوند و محدوده پیرامون آن را شامل می‌شود که حوزه میانی بزرگراه در محدوده پیرامونی بلافصل محسوب می‌گردد. قرارگیری کاربری‌های مهم و اثرگذاری چون بیمارستان بوعلی، کارخانه مهمات سازی و ایستگاه مترو شیخ الرئیس در داخل حوزه و پادگان نیروی هوایی در خارج آن، حوزه میانی بزرگراه را به حوزه‌ای با اهمیت بدل نموده است. سه تقاطع غیر همسطح با محورهای دماوند، صفا و پیروزی، لزوم ساماندهی طرح هندسی و دسترسی‌های بزرگراه در این حوزه را نمایان می‌کند. همچنین تغییر کاربری‌های ناسازگار و درشت‌دانه (پادگان و مهمات‌سازی) به گره‌های فعالیتی در مقیاس منطقه و شهر که موجبات ارتقای کیفیت محیطی محدوده اطراف را فراهم می‌آورد از جمله راهبرهای اصلی پیشنهادی در این حوزه می‌باشد.

ـ حوزه شماره ۳: حدفاصل تقاطع بزرگراه امام علی (ع) با تقاطع خیابان سبلان، مسیل باختر و محدوده پیرامون این دو تقاطع می‌باشد که با نقش غالب فعالیتی عمل می‌کند. علاوه بر اصلاح طرح هندسی در تقاطع‌های موجود، ایجاد فضاهای باز شهری در بافت متراکم هم‌جوار بزرگراه و همچنین ارتباط فضایی پهنه‌های اداری ـ تجاری ـ خدماتی دو سمت بزرگراه از راهبردهای پیشنهادی این حوزه می‌باشد.

ـ حوزه شماره ۴: شامل تقاطع بزرگراه امام علی (ع) با بزرگراه رسالت و محدوده پیرامون آن است که با توجه به تمرکز ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی در میدان رسالت و نقش شریانی بزرگراه امام علی (ع)، راهبردهای پیشنهادی در راستای تقویت عملکرد ترافیکی حوزه می‌باشد.

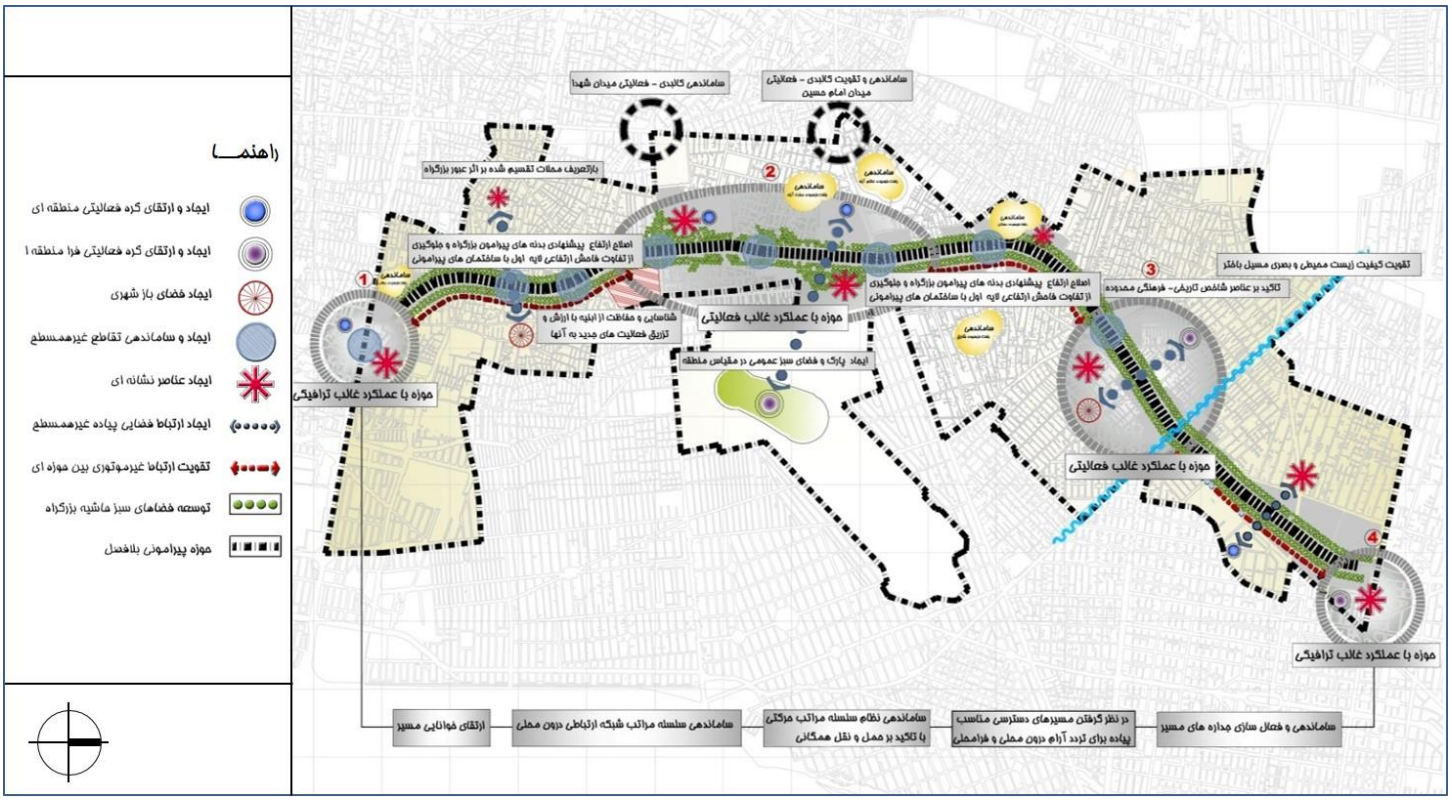
پ ـ بافت پیرامونی هم‌جوار بزرگراه

احداث بزرگراه امام علی در بافت مسکونی موجود و گذر از میان محلات منسجمی چون سرآسیاب، دولاب، نیکنام، وحیدیه و ... لزوم بازتعریف محلات ازهم گسیخته هم‌جوار و ایجاد ارتباط فضایی میان پهنه‌های جدا افتاده دو سمت بزرگراه را بیش از پیش مطرح می‌سازد که این موضوع در مجموعه راهبردهای ارایه شده، به طور ویژه مورد توجه قرار گرفته است.

۷- نتیجه‌گیری و جمع‌بندی

با توجه به مطالب فوق، راهبردهای اصلی بزرگراه امام علی (ع) در قالب برنامه راهبردی (شکل شماره ۵) و در راستای نیل به اهداف طرح، به شرح زیر است:

- توسعه فضاهای سبز و در نظر گرفتن حریم جهت کاهش آلودگی های زیست محیطی
- ساماندهی و فعال سازی جداره های بزرگراه
- در نظرگرفتن مسیرهای دسترسی مناسب پیاده برای تردد آرام درون محلی و فرامحلی
- ساماندهی نظام سلسله مراتب حرکتی با تاکید برحمل و نقل همگانی
- ساماندهی سلسله مراتب شبکه ارتباطی درون محلی
- ارتقای خوانایی مسیر از طریق ایجاد عناصر نشانه ای در فواصل مشخص در راستای تقویت جهت یابی، میزان پیشروی در مسیر و بروز عکس العمل مناسب راننده طی حرکت
- ساماندهی تقاطع ها و اصلاح طرح هندسی آن ها
- تقویت ارتباط غیرموتوری بین حوزه های طراحی
- بازتعریف محلات تقسیم شده بر اثر عبور بزرگراه
- ساماندهی بافت های فرسوده
- اصلاح تعداد طبقات پیشنهادی بدنه های پیرامونی بزرگراه و جلوگیری از تفاوت فاحش ارتفاع پیشنهادی لایه اول با ساختمان های پشت آن
- ارتباط فضایی محلات منفک شده از طریق ایجاد پل های روگذر و یا زیرگذر پیاده
- ساماندهی کالبدی- فعالیتی کانون‌های اصلی



شکل ۴: نقشه برنامه راهبردی بزرگراه امام علی (ع)

مراجع

[۱] آرمانشهر، مهندسین مشاور، طرح راهنمای طراحی شهری معابر احداثی شهر تهران، تهران، ۱۳۸۶.

[۲] پامیر، س، آفرینش مرکز شهری سرزنده، ترجمه مصطفی بهزادفر و امیر شکیبامنش، تهران، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۸۹.

[۳] توسعه بوم‌سازگان پایدار، مهندسین مشاور، طرح راهبردی ـ ساختاری توسعه و عمران شهر تهران، طرح جامع تهران، تهران، ۱۳۸۵.

[۴] زیستا، مهندسین مشاور، طرح تفصیلی منطقه ۸ شهرداری تهران، جلد خلاصه گزارش، تهران، ۱۳۸۶.

[۵] شهر و برنامه، مهندسین مشاور، طرح تفصیلی منطقه ۱۴ شهرداری تهران، جلد خلاصه گزارش، تهران، ۱۳۸۶.

[۶] شهر و خانه، مهندسین مشاور، طرح تفصیلی منطقه ۱۳ شهرداری تهران، جلد خلاصه گزارش، تهران، ۱۳۸۶.

[۷] فرنهاد، مهندسین مشاور، طرح تفصیلی منطقه ۷ شهرداری تهران، جلد خلاصه گزارش، تهران، ۱۳۸۶.

[۸] گلکار، ک، چشم‌انداز شهر/محله (پیشنهاد یک چهارچوب مفهومی برای صورت‌بندی بیانیه چشم‌انداز)، مجله هنرهای زیبا، تهران، شماره ۲۴: ۲۵ ـ ۳۶، ۱۳۸۴.

[۹] واحد GIS شهرداری تهران، مجموعه مصوبات شورای هماهنگی، چاپ اول، انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۷۳ـالف.

[۱۰] واحد GIS شهرداری تهران، مجموعه مصوبات کمیسیون ماده ۵، جلد ۱و۲، انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۷۳ـ ب.

[۱۱] واحد GIS شهرداری تهران، مجموعه مصوبات شورای طرح و بررسی، جلد ۱و۲، انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری، ۱۳۷۴.