

92572



«دانشکده معماری و شهرسازی»

«گروه طراحی شهری»

« طرح ساماندهی خیابان فردوسی »

پایان نامه دوره کارشناسی ارشد

۱۳۸۶ / ۸ / ۲۸

استاد راهنما:

جناب آقای دکتر غفاری

استاد مشاور:

جناب آقای مهندس شعبی

دانشجو:

شهرام صمدزاده

۹۳۴۳۴

تشکر و قدردانی

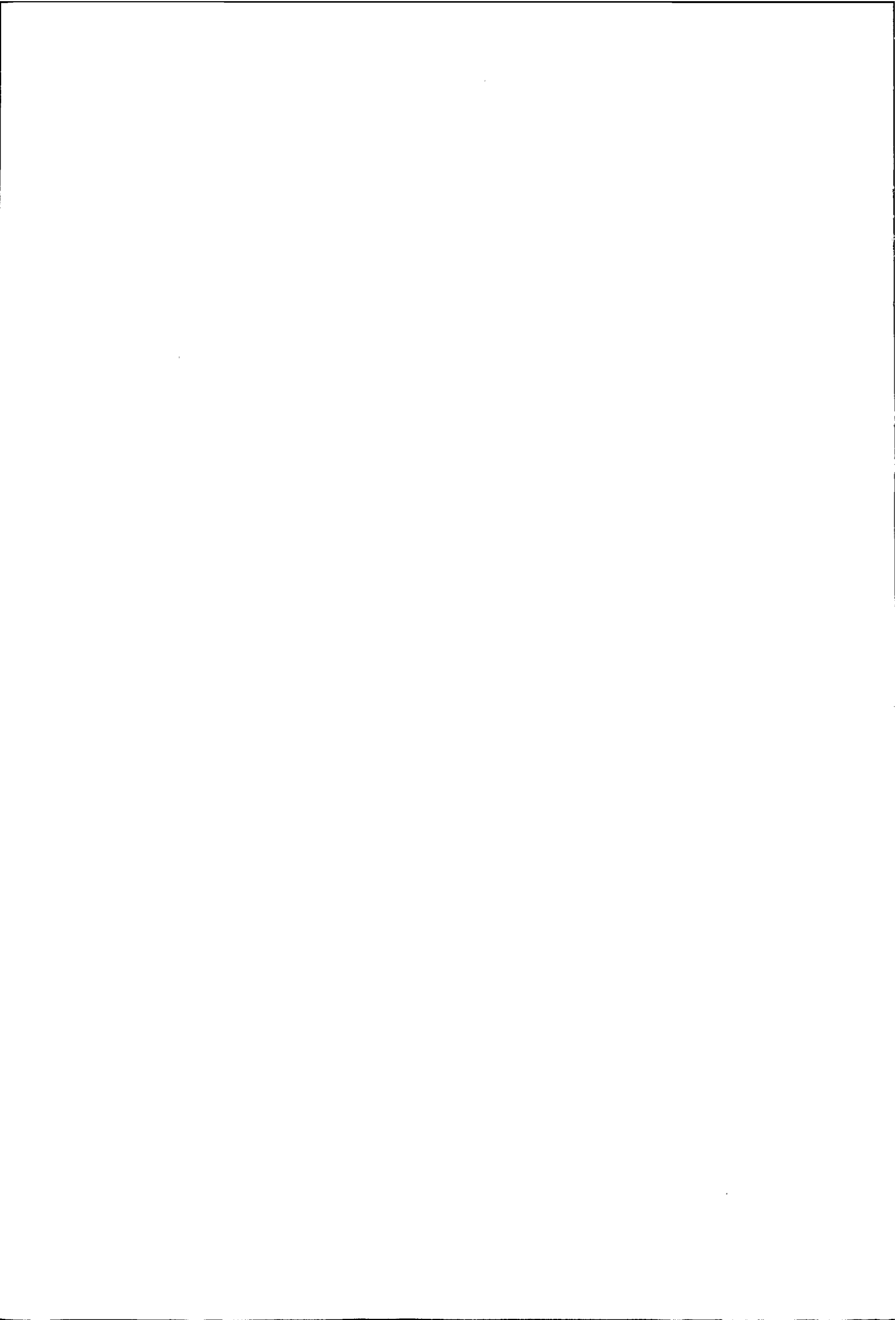
از اساتید محترم گروه طراحی شهری دانشگاه شهید بهشتی

به پاس زحمات و راهنمایی های بی دریغشان

با سپاس فراوان

از آقای دکتر غفاری و آقای مهندس شعیبی

که مرا در تهیه و تدوین این پایان نامه یاری نمودند.



الف	.....	مقدمه
۱	.....	الف- تدوین موضوع
۱	.....	۱- فضای شهری
۱	.....	۱-۱- تعریف فضای شهری
۲	.....	۱-۲- ویژگیهای فضای شهری
۴	.....	۲- مفهوم خیابان به عنوان یک فضای شهری
۴	.....	۱-۲- سیر تحول مفهوم خیابان در اروپا
۱۰	.....	۲-۲- مفهوم خیابان در ایران
۱۸	.....	۳- اصول نظری
۱۸	.....	۳-۱- مبانی نظری
۲۱	.....	۳-۲- تعاریف و معیارها
۵۱	.....	۳-۳- اصول مورد توجه در طراحی خیابان شهری
۵۳	.....	۴- طرح مسئله
۵۳	.....	۴-۱- چگونگی برخورد با حوزه های تاریخی و فرهنگی شهرها
۵۴	.....	۴-۲- معضلات هسته تاریخی شهر تهران
۵۷	.....	ب- شناخت
۵۷	.....	۱- مطالعات تاریخی
۶۷	.....	۲- مطالعه وضع موجود
۶۷	.....	۲-۱- مطالعات حوزه فراگیر
۷۱	.....	۲-۲- مطالعات حوزه تفضیلی
۷۳	.....	۲-۳- مطالعات حوزه بلافصل
۷۷	.....	۳- مطالعه ساختار طبیعی
۸۸	.....	۴- طرحهای فرادست
۸۸	.....	۴-۱- طرح ساماندهی تهران (مهندسین مشاور آتک)
۹۰	.....	۴-۲- طرح تفضیلی شهر تهران
۹۱	.....	۴-۳- سایر طرحهای مصوب
۹۲	.....	۵- تحلیل
۹۹	.....	ج- تدوین اهداف و سیاستها
۱۰۰	.....	۱- احیای تاریخی اجتماعی
۱۰۱	.....	۲- تبدیل خیابان فردوسی به یک محور مجهز شهری
۱۰۳	.....	۳- ارتقای کیفیت محیط

۱۰۴	..... ۴- تقویت منظر ذهنی
۱۰۵	..... ۵- احیای منظر عینی
۱۰۶	..... د- تدوین طرح
۱۰۷	..... ۱- گزینه های طرحی
۱۰۷	..... ۱-۱- گزینه مفهومی ۱
۱۰۸	..... ۱-۲- گزینه مفهومی ۲
۱۰۹	..... ۱-۳- گزینه مفهومی ۳
۱۱۰	..... ۲- ارزشیابی
۱۱۱	..... ۳- تدوین طرح نهایی
۱۱۲	..... ۵- منابع و مآخذ

مقدمه :

خیابان فردوسی بعنوان بخشی از بافت تاریخی شهر تهران دارای نقش عمده‌ای در تحول و تغییر پیشینه اجتماعی و فرهنگی تهران بوده است. مطالعه مرفولوژی این خیابان به خوبی بیانگر دوره‌های تاریخی و معاصر شهر تهران می‌باشد که ضمن حفظ روحیه فرهنگ و تاریخی خود در بسیاری موارد عملکردهای جدید و معاصر را به خوبی پذیرا بوده است چنانکه از ابتدا تا انتهای آن می‌توان شاهد انواع مختلف فعالیت‌ها و عملکردها از جمله لوازم الکتریکی، لوازم صنعتی، تبلیغاتی، البسه، عتیقه‌جات، صرافیه، بانگ، چرم و ... بود که این تنوع عملکردی را در محدود خیابانی در تهران می‌توان یافت.

نکته قابل توجه دیگر در مورد این خیابان، عدم دخالت و نوسازی‌های ناهمگون در جداره‌ها و حفظ لایه‌های مورفولوژیک در کالبد و جداره‌های آن می‌باشد که بعنوان یک فرصت و در بسیاری موارد بعنوان یک قوت می‌تواند مورد توجه قرار گیرد. هم‌چنین وجود چند کانون و گره مهم کالبدی و فعالیتی یعنی میدان امام خمینی (توپخانه)، چهارراه استانبول، خیابان منوچهری و نهایتاً میدان فردوسی دامنه عملکرد وسیع این خیابان را به عنوان کریدور ارتباطی میان کانونهای مهم کالبدی و فعالیتی نشان می‌دهد.

نکته‌ای که در این میان قابل تامل است تغییر ساختار ذهنی شهروندان و تلقی آنان از خیابان به عنوان معبر عبور ترافیک موتوری است و این مسئله ناشی از ضعف و ساختار فضایی حاکم بر عموم خیابانهای شهرها و کلانشهرها دارد. در حالیکه خیابان به عنوان یک فضای شهری دارای عملکردهای بسیاری است که حتی عملکرد دسترسی سواره را تحت الشعاع قرار داده و شامل می‌گردد.

هدف این رساله ساماندهی خیابان فردوسی در جهت تبدیل و یا بهتر بگوئیم احیاء آن به عنوان یک خیابان شهری با خصوصیات یک محور مجهز شهری است.

الف - تدوين موضوع

۱- فضای شهری:

۱-۱- تعریف فضای شهری:

شهر به عنوان اصیل ترین جلوه گاههای حیات جمعی به لحاظ کالبدی شکل می گیرد و به واسطه حضور و حرکت انسان معنا می یابد. گذشت زمان این کالبد را واجد هویت می سازد. در این میان مفهوم فضای شهری تحت عنوان ساختاری سازمان یافته، آراسته و واجد نظم بر قواعد معین و روشن استوار گشته است. این قوانین عبارتند از: ارتباط میان شکل، بدنه، ساختمانهای محصورکننده، هم‌شکلی و یا تنوع، ابعاد مطلق بدنه‌ها نسبت به پهنا و درازای فضایی که در میان گرفته‌اند، زاویه گذرها یا خیابانهایی که به آن می‌رسند و سرانجام موقعیت و محل بناهای تاریخی، آب‌نماها، فواره‌ها یا عناصر سه‌بعدی دیگر و البته در کنار و یا مهم‌تر از همه اینها نوع فعالیت یا فعالیت‌هایی است که در آن اتفاق می‌افتد. بنابراین هر گشایش فضایی بین چند ساختمان را نمی‌توان یک فضای شهری دانست بلکه ارتباطات ویژه بصری و حرکتی در فضایی با خصوصیات گفته شده موجد فضای شهری است و غیر اینصورت فضای باز تنها به منزله حفره‌ای در میان انبوه ساختمانهای شهر خواهد بود. با چنین تعبیری می‌توان گفت که میزان موفقیت یک فضا در مطرح شدن به عنوان یک فضای مطلوب شهری نسبت مستقیم با میزان جذابیت و کشش آن دارد.

مقوله دیگری که از فضا جدا نیست زمان است. لیکن یادآور می‌شود که عامل زمان را در طراحی نمی‌توان نادیده گرفت. این که زندگی در جریان پیوسته‌ای از تجربه‌های هماهنگ مفهوم می‌یابد، ارتباط فضاها را با یکدیگر همان گونه که در طول زمان تجربه می‌شوند به عنوان یک مسئله عمده طراحی مطرح می‌کند که در آن هیچ جزئی را نباید بدون ارتباط با آنچه قبل و بعد می‌آید در نظر گرفت.

ادراک فضایی ناظر نیز در طول زمان تغییر می‌کند به این معنی که دریافت معنی و مفهوم یک فضای شهری در طول تاریخ کاملاً متفاوت است. این امر به شکل متفاوت زندگی اجتماعی و فرهنگی و اصولاً فعالیت فضا در طول تاریخ بستگی دارد تا جائیکه زنگار تاریخ بسیاری از فضاها و عناصر شهری را که فاقد کیفیت و یا با کیفیت ضعیف را در ذهن شهروندان مهم و تاثیرگذار می‌کند.

نکته قابل‌ذکر دیگر این است که فضای شهری خارج از عرصه خصوصی فعالیت‌هاست، خارج از فضای مسکونی، فضای خصوصی ادارات، مراکز تجاری و ... فضای شهری فضایی عمومی است در دسترس شهروندان و متعلق به شهروندان. در یک تقسیم‌بندی موضوعی دو عنصر اساسی فضای شهری عبارتند از: میدان و خیابان. ولیکن نه میدان با تلقی فکله ترافیکی که در جداره‌های آن گاهی کاربریهای عمومی نیز قرار گرفته است و نه خیابان به عنوان معبر ترافیکی با تسلط حمل و نقل موتوری بر سایر کاربریها بلکه میدان شهری و خیابان شهری که در ادامه به تعاریف آنها خواهیم پرداخت.

۱-۲- ویژگیهای فضای شهری:

پیشگامانی که جنبه شکلی و فضایی و مکانی و نقش عناصر ساخت فضایی شهر را مورد مطالعه قرار داده‌اند به طور ساده بر این اصل نظر دارند که «فضای شهری جزئی است لاینفک از ساخت فضایی شهر»

شهرهای ایران علی‌رغم فشردگی کالبدی، مبین ساخت فضایی ویژه‌ای هستند که آن پیوستگی مجموعه مرکز شهر و مراکز محلات از طریق گذرهای اصلی است که توجه به این اصل فضایی، در تجدید سازمان فضایی این گونه شهرها مثمر ثمر است.

در تبیین فضای شهری علاوه بر شناخت عناصر آن می‌بایست نقش و کاربرد فضا را نیز مدنظر قرار داد. فضای شهری به منظور تداوم حیات خود، به علت طیف وسیع استفاده‌کنندگان از آن فضاها، باید جوابگوی احتیاجات متنوع آنان باشد و از این نظر باید قابلیت تجمع تنوعی از فعالیت‌های سازگار با یکدیگر را داشته باشد تا حدی که میزان تنوع کاربریهای گوناگون باعث آشفتنگی و کاهش میزان خوانایی فضا نگردد و بتواند زندگی جاری در خود را در طول ساعات مفید شبانه روز تداوم بخشد. در عین حال فضاهای شهری به علت ماهیت وجودیشان فضاهایی با کاربردهای عمومی می‌باشند و نباید کاربردهای متنوع آن به‌طور کامل از هم تفکیک شده و دارای حریمهای خصوصی گردند.

در مجموع به علت غلبه ماهیت اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری بر سایر جنبه‌های دیگر آن و نیاز به حیات شبانه‌روزی آن، فعالیت‌های تجاری (فروشگاه‌ها) فعالیت‌های فرهنگی (مراکز مذهبی، موزه‌ها، تالارها، مراکز تجمع و ...) و در مواردی ادارات دولتی می‌توانند کاربردهای مناسبی برای محیط شهری باشند.

۲- مفهوم خیابان به عنوان یک فضای شهری:

۲-۱- سیر تحول مفهوم خیابان در اروپا:

قبل از حضور اتومبیل و بریده شدن بافت شهرها بوسیله بزرگراه‌ها، شهرها غالباً در مقیاس پیاده طراحی شده و حرکت پیاده شکل غالب جابجایی شهری به شمار می‌آمد و مردم نیز در استفاده از آن کم و بیش دارای حقوق مشابهی بودند. اما با حضور اتومبیل دسترسی سواره در بافت شهرها مورد تاکید قرار گرفت بدون آنکه

به حرکت پیاده و تعادل میان این دو شیوه دسترسی توجه شود.

لیکن پس از بی‌توجهی به ارزشهای مثبت پیاده‌روی در شهر اینک دسترسی پیاده به عنوان یک شیوه اصلی برای جابجایی و ایجاد ارتباط و درک فضا و تحرک درونی مناطق شهری مطرح گردید.

این سیر تحول در اروپا طی سه دوره و در غالب چهار نگرش به مقوله فضای شهری صورت گرفت.

۱- دوره پیش‌شهرسازی: . در این دوران هنوز نظریه‌ای در شهرسازی شکل نگرفته و

دوره اول طراحی شهرها وظیفه معماران است و درضمن هنوز با

معضل هجوم ترافیک موتوری به خیابانها روبرو نیستیم

دوره پیش‌شهرسازی و سبک‌های مختلف آن را می‌توان

به سه دوره رنسانس، باروک و نیوکلاسیک تقسیم کرد

۲- شهرسازی مدرن: با رواج و تسلط تفکر مدرنیسم عرصه شهرها نیز مورد توجه

دوره دوم هنرمندان مدرن قرار گرفت. راسیونالیزم و انقطاع رابطه با

گذشته مهم‌ترین شاخص تفکر هنرمندان و شهرسازان این

این دوران از جمله لوکورد بوزیه است. این گروه که از آنها به آینده‌گرایان تعبیر می‌کنیم معتقد بودند هیچ عامل و ارزشی جز عوامل فیزیکی و کالبدی بر طراحی شهرها و فضاهای شهر تاثیر نمی‌گذارد تا جائیکه لوکورد بوزیه معتقد بود که خیابانهای شهری هیچ کارکردی جز فضای عبوری ندارند.

۳- فرهنگ گرایان: فرهنگ‌گرایی در عرصه شهرسازی ابتدا با نظرات کاملیوسیت

دوره سوم در کتاب اصول طراحی هنری شهرها و سپس با اصول فضابندی راب کریر (Rob krier) بسط یافت. به طور کلی اصول نظری این رویکرد مبتنی بر توجه به عنصر تاریخ و امتداد سیر تاریخی قطور و تحول فضای شهری است آنچنانکه گذشته یک فضای شهری و تجربه‌های به جامانده از گذشته را راهگشای طراحی و مداخله در فضاهای شهری می‌دانستند.

۴- انسان‌گرایان: انسان‌گرایان توجه به گذشته را برای طراحی فضای شهرها کافی

دوره سوم ندانسته و معتقد به توجه عوامل اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در طراحی فضاهای شهری بودند. این رویکرد با نظریه اصول

انسانی و اجتماعی، لوئیس مامفورد و نظریات کوین لینچ بر

«احساس رضایت شهروندان» شکل گرفت.

با مقایسه مبانی ۳ منظر فکری نام برده شده با تفکرات شهرسازی دوره‌های رنسانس

- باروک و نیوکلاسیک مشخص می‌گردد که :

۱- نظرات فرهنگ‌گرایان و انسان‌گرایان در خصوص مفهوم خیابان ریشه در

گذشته دارد.

۲- پویایی اندیشه انسان‌گرایان در خصوص مفهوم خیابان و شدت گذشته‌گرایی

فرهنگ‌گرایان نسبت به انسان‌گرایان مشخص و بارز می‌باشد.

۳- مبانی اندیشه آینده‌گرایان در خصوص مفهوم خیابان ریشه در گذشته

نداشته و انقطاع با تاریخ انجام داده‌اند، و به قضاوت تاریخ هویت خیابان را از

بین برده‌اند.

* اهداف مشترک در اصول و قواعد طراحی خیابان در دوره‌های موردتحقیق:

- هدف مشترک در طول دوره‌های موردبررسی، تامین ایمنی و آسایش انسان در

خیابان، از طریق چاره‌جویی برای زیبایی، فضابندی و عملکرد عبوری خیابان بوده
است.

- مهم‌ترین ایده‌آل تاریخی انسان در خصوص خیابان‌های مختلط، آرام، سواره و پیاده

و همچنین خیابان‌های با کاربری‌های متنوع در چارچوب « شبکه خیابان مناسب » به

عنوان عنصری سازمان‌دهنده و پیونددهنده فضاهای شهری بوده است.

چند نکته :

هرچند که، کلیه اندیشمندان شهرسازی در ایده‌آلها و اهداف و خط مشی برای طراحی خیابان اشتراک نظر داشته‌اند ولی هرکدام با توجه به دیدگاه خود ابعادی از جنبه‌های مختلف خیابان را عمده کرده و روشی متفاوت را برای راه‌یابی مشکلات و مسائل برگزیده‌اند.

- با مقایسه نتایج «مبانی مفهوم خیابان» در سیر تفکرات و نظریات و نیز نتایج از تاثیر عوامل اقتصادی- اجتماعی و سیاسی بر مبانی نظری سه رویکرد اشاره شده موارد زیر قابل جمع‌بندی می‌باشند:

- فرهنگ‌گرایان به اثرات عوامل اقتصادی و اجتماعی و سیاسی بر «خیابان» توجه کافی نداشتند و یا به عبارتی بر روی یک سری از واقعیات تاریخی چشم‌پوشی کرده‌اند.

- از مشابهت‌گرایش‌های ناشی از مبانی فکری آینده‌گرایان در خصوص «مفهوم خیابان» با گرایش‌های ناشی از تاثیر عوامل اقتصادی اجتماعی و سیاسی در دوره‌های تاریخی اول می‌توان چنین نتیجه گرفت:

- هرچند آینده‌گرایان در تاریخ ریشه نداشتند اما به تاثیر عوامل فوق بر خیابان آگاه بوده ولی به علت عدم توجه به شناخت عمیق تاریخی و نگرش سیستماتیک برای تجزیه و تحلیل موضوع خیابان با یک برداشت تجریدی از روند تغییر و تحولات گذشته اقدام به ارائه طریق برای آینده نموده‌اند.

- انسان‌گرایان در مفهوم خیابان به تاثیرات عوامل اقتصادی- اجتماعی تاکید کرده و یکی از مهم‌ترین عوامل را نظام اقتصادی جامعه تشخیص داده‌اند.

جمع‌بندی سیر تحول مفهوم خیابان:

با مقایسه مفهوم خیابان در تکامل‌های مورد بررسی این بحث حائز اهمیت در این خصوص را می‌توان به شرح زیر ارائه نمود:

۱- مفهوم خیابان با پرداختن به جنبه‌های هنری حرکت کرده و پس از عبور از جنبه‌های ترافیکی [با ورود اتومبیل به فضای شهر] و فضا بندی به جنبه‌های انسانی - اجتماعی رسیده است.

۲- در مفهوم خیابان تصور انسان مکانیکی تبدیل به انسان ارگانیک گردیده است.

۳- مطالعات اقتصادی، اجتماعی همپای مطالعات هنری و تاریخی پراهمیت و مؤثر شناخته شده است.

۴- انتظار از نقش حمایتی دولت (مطرح شده در زمان لوکوربوزیه و راب کریر) گرایش به دگرگونی نظام اقتصادی، اجتماعی (در زمان لوئیس مرفورد) پیدا کرده است.

۵- پیشنهادات حل تضاد بین جنبه‌های انسانی و هنری با جنبه‌های عبوری خیابان از حالت سازشی با حالت بنیادی و ریشه‌ای درآمده است.

۶- توجه به فضا بندی شبکه خیابانی اولویت بیشتری نسبت به فضای تک خیابان پیدا کرده است.

۷- با بزرگ شدن وسعت شهرها خوانایی شبکه بندی و خیابان اهمیت بیشتری یافته است.

۸- در مفهوم خیابان فضاهای محصور پس از یک دوره پرداختن به فضاهای آزاد و بی‌شکل دوره مدرن به فضاهای نیمه‌محصور و محصور گرایش پیدا کرده‌اند.

۹- مفهوم خیابان بعنوان یک فضای عملکردی مجدداً اهمیت یافته است.

۱۰- اصول فضا‌بندی و مقیاس انسانی و پیوند با محیط پیرامون پس از یک دوره نفی مجدداً مورد توجه قرار گرفته است.

۱۱- توجه به انسان در مفهوم خیابان پس از یک دوره بی‌توجهی به مشارکت و گفتگو با او تبدیل گردیده است.

۱۲- در مفهوم خیابان تدریجاً چاره‌جویی برای اثرات منفی عملکرد عبوری آن به جنبه‌های هنری برتری یافته است.

۱۳- توجه به خیابان‌های محصور یا حرکت مختلط پیاده و سواره آرام، خیابان‌های پیاده و پیوسته مورد توجه قرار داشته‌اند.

موارد نام برده به عنوان عوامل عمده تاثیرگذار بر شکل‌گیری خیابان در اروپا محسوب می‌گردند.

- نظام سیاسی و تحولات اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و تاریخی جامعه

- نفوذ منفعت‌طلبی سرمایه‌داری

- جمعیت و اندازه شهر

۲-۲- سیر تحول مفهوم خیابان در ایران

قبل از دوران قاجار در انطباق با دوره های همزمان با دوره های اروپا در ایران از آغاز رنسانس (۱۴۵۳ میلادی) تا عصر حاضر مواجه خواهیم بود:

الف- اواخر دوره آذری که از سال ۱۲۵۶ میلادی شروع شده و تا حدود ۱۵۰۰ میلادی ادامه می یابد.

ب- سپس مکتب اصفهان که در دوران حکومت صفوی می باشد.

ج- سپس سبک تهران که از زمان قاجاریه در اواخر قرن هجده میلادی (حدود ۱۷۸۶ میلادی) و بخصوص دوره ناصری شروع گردیده و در حکومت و دوره پهلوی نیز ادامه می یابد.

از آنجا که از نظر زمانی قسمت محدودی از اواخر دوره آذری در ارتباط با این بررسی قرار می گیرد و از طرفی اطلاعات موجود در خصوص سیمای شهرهای ایران در این دوره بسیار محدود است و هم آنکه در مورد موضوع مورد نظر جغرافی تویسان و سیاحان نیز کمتر به وصف سیمای شهرهای این دوره پرداخته اند، از طرفی یورش مغول نیز در اوایل (قرن ۱۳ میلادی) بنیانهای شهرسازی و شهرنشینی این دوره را از هم گسسته است. لذا بررسی موضوع از دوره اصفهان به بعد مورد توجه قرار گرفته است.

• مکتب اصفهان

سرمایه گذاری عظیم دولت صفوی در امور ساخت و ساز و تاسیسات و تجهیزات زیرساختی، سبب می گردد تا شهرگرایی رونقی دو چندان یابد. در این دوره، ساخت خدمات و تاسیسات شهری به اوج خود می رسد. مجموعه های بیشماری در شهرها