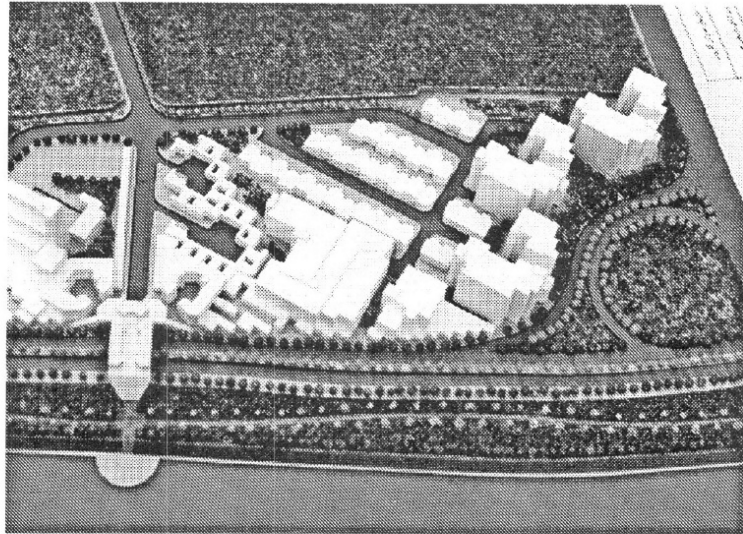


آباد ہے

محکم دلائل سے مزین و متنوع و منفرد موضوعات پر مشتمل مفت آن لائن مکتبہ
اسلام آباد کی شہری زندگی
اسلام آباد کی شہری زندگی

ویرانہ آباد کی شہری زندگی





ماکت حجمی ساخت و سازها در حاشیه رود کارون.

طرح ایمن سازی و طراحی کالبدی فضاهای پیرامون بزرگراه چمران

مهندسان مشاور بافت شهر
کارفرما: شهرداری تهران

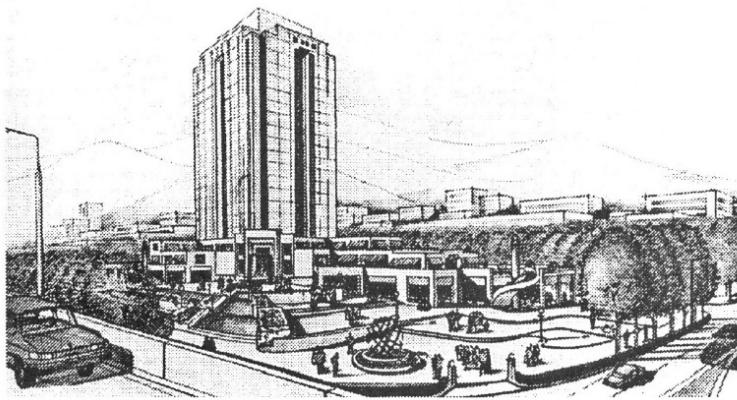
شهری حدود ۳۴۰ هکتار وسعت و حدود ۱۳ کیلومتر طول دارند. این زمینها در دو سمت رودخانه، از پل سوم تا پل ششم، در تمام طول شمالی - جنوبی شهر به صورت دونوار خطی با عمقهای مختلف امتداد یافته اند. این زمینها در محدوده محور توسعه فرهنگی - پذیرایی - تفرجگاهی طرح جامع، عمود بر هسته تجاری - اداری مرکز شهر قرار دارند. باتوجه به اختصاص ۱۳۴ هکتار از این زمینها به فضای سبز ساحلی و ۷۲ هکتار به خیابانهای ساحلی، زمینهای باقیمانده (حدود ۱۲۰ هکتار) می توانند برای ایجاد محور فرهنگی - پذیرایی و تفرجگاهی شهر، توسعه خطی در هسته اداری - تجاری مرکز شهر در درون یک ساختار شطرنجی شعاعی مورد استفاده قرار گیرند، به این ترتیب، می توان به هدف چند مرکزی شدن شهر و ایجاد پیوند قوی میان هسته های جدید شهری که در مراکز مناطق شکل می گیرند نزدیک شد.

در صورتی که اعتبار پیش بینی شده و ماشین آلات مورد نیاز تأمین شود، بنابر برآورد زمان بندی، طول مدت اجرای طرح با احتساب ۴ ماه برای تجهیز کارگاه و احداث راههای دسترسی، سه سال خواهد بود.

- در محدوده طرح، هرکجا که ابعاد و عرض زمین اجازه می داده، فضای حدفاصل خیابان ساحلی و رودخانه به فضای سبز اختصاص یافته است که در عین فراهم آوردن امکان فعالیت در کنار رود، مرز میان رود و مسیر حرکت سواره به شمار می رود. در صدی از ۱۳۴ هکتار فضای سبز به سطح سخت و بخشی دیگر به کاربریهای ورزشی، فرهنگی و پذیرایی اختصاص یافته است.

- خیابانهای ساحلی، شامل دوبلواری ساحلی و میدان و گرگهاها شهروندان را از زیبایی رودخانه بهره مند می کند و با احیای محور فرهنگی - پذیرایی - تفرجگاهی، دو هسته مرکزی شهر را به مراکز مناطق شهری پیوند می دهد. خیابانهای ساحلی در دو سمت رودخانه از شمال تا جنوب طراحی شده اند. نقشی که این خیابانها در شبکه ترافیکی شهر ایفا می کنند، خدماتی و شریانی درجه ۲ شهری است که در آن دسترسهای پیاده، سواره، دوچرخه، جوی آب و باغچه، رفوژ وسط و پارکینگ طراحی شده است.

- زمینهای باز یافتی (حدفاصل خیابانهای ساحلی و بافت شهری)، از لبه آب تا بافت



تصویری از باغراه چمران و باغهای پیرامون آن.

مقیاس خاص محدوده طرح (۱۲٫۵) کیلومتر طول، ۳۰۰ متر اختلاف سطح طولی، ۳۰ متر اختلاف سطح عرضی، وجود ارزشهای طبیعی و دهها مجتمع مهم در کنار بزرگراه، سطوح مختلف مطالعه و طراحی را ناگزیر می ساخت:

– در مقیاس راهبردی (کلان) نقش و جایگاه آینده این بزرگراه در کلانشهر تهران و طبیعت مشرف بر آن و تعیین راهبردهای تبیین کننده و تسهیل کننده تحقق اهداف طرح مدنظر قرار گرفت. در این مطالعات گروه کارشناسان برنامه ریزی شهری، طراحی شهری، معماری، معماری منظر، ترافیک، عمران، زیرساختها، اقتصاد شهری، جامعه شناسی و ... مشارکت داشته اند.

طرح پیشنهادی برای ضلع شمال غربی تقاطع ولی عصر.



موقعیت و محدوده طرح

بزرگراه چمران به طول حدود ۱۲٫۵ کیلومتر (از میدان توحید تا تقاطع ولی عصر) اولین باغراه ایران و از قدیمی ترین و مهمترین محورهای بزرگراهی تهران است. این محور که ارتباط شمال شهر را با غرب تهران (فرودگاه) برقرار می کند در آینده ای نزدیک به بزرگراه نواب وصل می شود و تا جنوب شهر ادامه می یابد. این بزرگراه در بستر دره ای نسبتاً سبز و خرم از دره های البرز (دره درکه - ونک) احداث شده است.

این بزرگراه اولین بزرگراه شهری کشور است که با دیدگاه طراحی شهری مورد مطالعه و طراحی کامل تا مرحله طرحهای اجرایی قرار گرفته است.

روند دگرگونیها و مسائل و مشکلات

بزرگراه چمران در سالهای اخیر در معرض توسعه شتابان شهری و ساخت و سازهای گسترده قرار گرفته است. واحدها و مجتمعهای مسکونی و ساختمانهای بزرگ و گوناگون و مؤسسات عمومی تا نزدیک لبه های راه پیش آمده اند. حتی در درون باغها و در پناه درختان، آلودگیها و ساختمانهای غیرمجاز احداث کرده اند. ازسوی دیگر، وجود تقاطعهای هم سطح، دسترسیهای نامناسب، استقرار فعالیتها بدون رعایت حریم و تعبیه حفاظ همراه با تراکم جریان ترافیک در این بزرگراه، سبب پیدایش نقاط بحرانی در مسیر بزرگراه شده و آن را به مسیری ناامن تبدیل کرده است.

اهداف کلی

در شهرهای ما تاکنون نگرش طراحی شهری در طراحی بزرگراههای شهری به کار گرفته نشده و بزرگراههای شهری صرفاً با هدف حل مسائل ترافیک و راه احداث شده اند.

در امتداد این بزرگراه مجموعه هایی ساخته شده اند که مشابه آنها در هیچ یک از بزرگراههای شهری کشور وجود ندارد (مجموعه هایی با عملکردهای بین المللی، ملی و شهری، نظیر نمایشگاه بین المللی، هتل

- در مقیاس طراحی شهری، بستر، بدنه‌ها، پیوند فضاهای همجوار و محورهای مرتبط و نقاط عطف فضاهای ویژه و ... مورد مطالعه کاملتر قرار گرفت. طبقاً در این مقیاس، هماهنگی، رابطه مناسب و پیوند عقلانی بین پروژه‌های مستقر در طول مسیر از مهمترین اهداف بود. در این مطالعات کارشناسان معماری یا طراحی شهری، معماری منظر، طراحی ترافیک، زیرساختها، عمران و ... شرکت داشته‌اند.

- در مقیاس طرحهای معماری عناصر معماری طراحی شدند. در این مقیاس کارشناسان معماری، معماری منظر، ترافیک، عمران، زیرساختها و گروه مهندسان تهیه کننده طرحهای اجرایی مشارکت داشته‌اند.

بنابراین بزرگراه چمران اولین بزرگراه شهری ایران است که طرح راهبردی، طرح شهری و طرحهای اجرایی کامل و مصوب در تمام طول مسیر خود دارد.

راهبردهای کلان طرح به شرح زیر تعریف شده‌اند:

- احیای طبیعت دره، بستر و زمینهای مجاور باغراه و ارتقای کیفیت محیطی
- امتداد دره سبز (دره احیا شده) به سمت جنوب
- ایجاد مسیر و کانال ایمن برای حرکت روان سواره در بزرگراه و پیاده و دوچرخه در کناره‌ها
- ایجاد پیوستگی در فضاهای سبز مجاور بزرگراه و تحقق مفهوم باغراه (پارک وی)
- اتصال فضاهای سبز بزرگراه به دره‌های البرز
- پیوند دادن عناصر، مجتمعها و واحدهای پراکنده در اطراف بزرگراه
- طراحی کالبدی بدنه‌های مجاور و پاکسازی عناصر ناسازگار
- طراحی نقاط و فضاهای شهری مهم در مسیر بزرگراه

طراحی با الهام از اهداف و راهبردهای طرح در چهارگروه صورت گرفته است:

۱. طرحهای ایمن سازی، شامل تقاطعهای همسطح و ناهمسطح، دسترس‌سیها، پلها، مسیرهای سواره و پیاده و دوچرخه، مسیرها و ایستگاههای اتوبوس، مسیرهای اضطراری، نرده‌های حفاظتی و عناصر ایمنی پیاده و سواره.

۲. طراحی پارکها و فضاهای سبز شامل نوارهای سبز، رفوژ و کناره بزرگراه، پارکهای خطی، پارکهای عمومی، نظام کاشت و آبیاری مکانیکی، منظر و فضای سبز.

۳. طراحی فضاهای شهری و بدنه‌های کالبدی، طراحی فضاهای اطراف تقاطعهای ناهمسطح، میدانها، نقاط عطف، بدنه‌های ساخته شده مجاور و ااثه شهری.

۴. طراحی مجتمعهای فرهنگی، مسکونی و خدماتی شامل طراحی مرکز فرهنگی پل مدیریت، مجتمع تجاری- اداری تقاطع ولی عصر، مجتمع پذیرایی- اداری سئول، مجتمع مسکونی- اداری ونک.

به علت گستردگی منطقه و تعدد مسائل و موضوعها، ایده‌های متنوعی در طراحی نقاط و فضاهای شهری مختلف به تناسب و در هماهنگی با فضاهای شهری لازم به کار گرفته شده است. گاه ارتقای ارزشها و کیفیت بصری از طریق گشودن فضاها میسر شده است (مورد تقاطع بزرگراه چمران و آل احمد) و گاه به استقرار حجم‌های جدید و محصور کردن فضا انجامیده است (مورد تقاطع چمران- ولیعصر و چمران- مدیریت).

معرفی برخی از نمونه‌های طراحی نقاط عطف و فضاهای شهری در مسیر بزرگراه

طراحی شهری تقاطع بزرگراه چمران و آل احمد (گیشا)

تقاطع بزرگراه چمران و آل احمد یکی از نقاط عطف در مسیر بزرگراه است و استقرار فضاهای وسیع آموزش عالی در جنوب تقاطع به آن

اهمیت ویژه‌ای بخشیده است. اما گسترش ساخت و سازهای محله گیشا تا نزدیک تقاطع در شمال غرب و نیز عدم تناسب میان حجم عظیم پل با فضاهای باز اطراف، سبب به وجود آمدن فضاهای درهم فشرد، بی شکل و نازیبا شده است. به این مشکلات باید حجم ترافیک در منطقه را نیز افزود که در آینده با گسترش دانشگاهها و مؤسسه‌های آموزش عالی مجاور، قطعاً افزایش خواهد یافت و وضعی شبیه فضاهای اطراف پل سیدخندان و پل ستارخان ایجاد خواهد شد.

برای رفع این مشکلات و پدیدآوردن فضای شهری مناسب، ایده کلی طراحی عبارت بوده است از تبدیل تقاطع دوطبقه موجود به تقاطع سه سطحی و گشودن چهارگوشه آن.

جزئیات طراحی به شرح زیر است:

- طراحی پارک عمومی رفتگر در محل زمین شهرداری واقع در شمال شرق تقاطع.

- طراحی بدنه و بازپیرایی خیابان بلوچستان به عنوان ورودی پارک عمومی مجاور محله گیشا.

- گشودن فضا در دو طرف جنوب تقاطع و نصب نشانه‌های متناسب با فضاهای آموزش عالی.

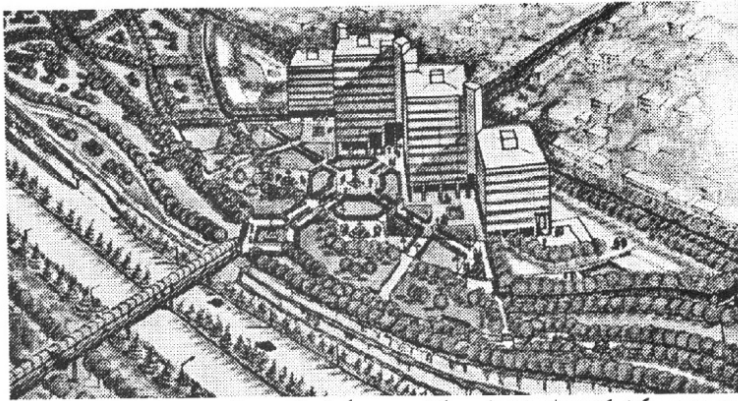
- عبور بزرگراه چمران از زیر تراز کنونی.

در حال حاضر قسمتی از طرح پارک رفتگر در ضلع شمال شرقی تقاطع اجرا شده است.

طراحی شهری تقاطع بزرگراه چمران و خیابان ولیعصر

این تقاطع به دلیل اتصال دوبزرگراه مهم مدرس و چمران در محل یکی از زیباترین شریان‌های ارتباطی شهری یعنی خیابان ولیعصر، از جنبه کارکردی (ترافیک) و بصری (بدنه‌ها و فضاهای شهری) اهمیت بسیار دارد.

درهم ریختگی و تنگنای فضایی، دشواری حرکت سواره و پیاده و آشفته‌گی بصری از مشکلات اصلی این تقاطع به شمار می‌آید. برای رفع یا کاهش این مشکلات، ایده کلی بر ایجاد تقاطع ناهمسطح استوار و گزینه‌های زیر پیشنهاد



مجموعه مسکونی که به جای واحدهای مسکونی حریم بزرگراه ساخته می شود، به عنوان نشانه شهری و ورودی ونک نیز تلقی خواهد شد.

موجود منطقه از شمال غرب تقاطع میرداماد و سعادت آباد تا این نقطه و سپس از طریق بدنه چمران تا میدان توحید که در دید ناظر قرار می گیرد.

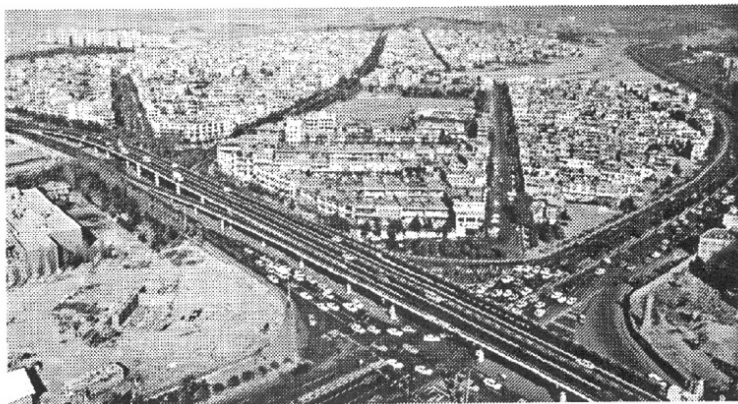
و سعادت آباد
- ایجاد ارتباط پیاده بین دانشگاههای الزهرا و امام صادق در دوسوی بزرگراه (احیای راه سابق ونک - فرحزاد)

طراحی شهری تقاطع بزرگراه چمران - مدیریت

این منطقه به علت ارزشهای طبیعی (باغها) و فضای طبیعی رو به نابودی و نیز گره پیچیده ترافیکی اهمیت فراوان دارد. گسترش ساخت و سازها موجب از بین رفتن پیوستگی باغهای ونک شده و آمد و رفت های پر حجم پیاده و سواره وضعیتی آشفته و نامطلوب به وجود آورده است. طراحی شهری این منطقه براساس ایده های زیر انجام شده است:

- پاکسازی و بازپیرایی حاشیه بزرگراه
- گشودن فضای مقابل ده ونک
- اتصال باغهای ونک
- ایجاد ارتباط راحت و امن بین ناحیه ونک

عکس هوایی از وضع موجود تقاطع آل احمد.



شده است:

- عبور خیابان ولیعصر به صورت زیرگذر.
- عبور بزرگراه چمران به صورت روگذر از خیابان ولیعصر.
- عبور بزرگراه چمران به صورت تونل از خیابان ولیعصر.
- گزینه سوم به دلیل تحقق اهداف ترافیکی و حفظ امتداد خیابان ولیعصر به عنوان گزینه مطلوب موردنظر بود، اما هزینه زیاد و نیاز به تعجیل و دشواریهای اجرایی موجب شد گزینه دوم اجرا شود.

طراحی شهری تقاطع چمران - ولیعصر

به دلیل عبور بزرگراه از روی خیابان ولیعصر و حجم پل ارتباطی روگذر، تناسب میان فضاهای باز و عناصر مصنوع از بین رفته و آشفتهی بیشتری فضایی پدید آمده است.

برای کاهش تأثیر حجم پل و تبدیل این تقاطع به یک فضای شهری مطلوب نکات زیر در نظر گرفته شده است:

۱. تبدیل تقاطع زیرپل به میدان بیضی با آبنا و آشناری بزرگ در وسط که شروع مسیر شمیران را تداعی می کند.
۲. تأمین تداوم دید به فضاهای باز پیش بینی شده در اطراف پل و همچنین تداوم دید به درختان ولیعصر، با ایجاد فاصله میان دوپایه وسطی پل تا ۵۰ متر.
۳. فرم شیبدار برای بدنه پل تا سطح نازکی از دال پل دیده و بقیه در شیب محو شود (این کار هنوز انجام نشده است).

۴. گشودن فضای سه سوی تقاطع هریک به مساحت یک هکتار به صورت سه پلازا. با طراحی بدنه های کالبدی، این فضاها قلمرو و هویت می یابند. استقرار حجمهای معماری نیز موجب ارتقای کیفیت بصری و ایجاد تناسب میان عظمت پل و بدنه های مجاور می شود. این ساختمانها در عین حال نماد عبور از دروازه های ورودی به بزرگراه چمران و منطقه تجریش خواهند بود.

۵. حذف چند واحد مسکونی جنوب غربی پل، و افزایش مساحت سبز ۵۰۰ هکتاری