

تہران

تجدید حیات یافتہ تاریخی

بازگشت سرزندگی به قلب کنسالت پایتخت

معرفی طرح:

طراحی شهری - محیطی بستر خیابان های منطقه ۱۲

مقدمه

پس از پایان جنگ جهانی دوم تلاش گسترده کشورهای اروپایی برای ترمیم آسیب ها و بازسازی و نوسازی مراکز تاریخی شهرها و ارتقاء کیفیت محیطی آنها، آغاز گردید. اما در این فرآیند یک معضل اساسی بر سر راه بود: شهرها به طور فزاینده ای تحت سلطه و گسترش مهارگسیخته "ماشین" قرار داشتند.

این وضعیت به ویژه در پهنه های مرکزی و تاریخی شهرها به مرحله زیانبار و غیرقابل تحملی رسیده بود. به طوری که تقریباً هیچ بنا و یا فضای شهری با ارزش تاریخی از گزند آسیب ها و آلودگی های ناشی از حضور و حرکت اتومبیل در امان نمانده بود.

هم از این رو مدیران شهری، شهرسازان، معماران، طراحان شهری و شهروندان به ضرورت محدودسازی ترافیکی و ایجاد پهنه های عاری از اتومبیل پی بردند.

بدین ترتیب از حدود دهه ۶۰ میلادی ایجاد مناطق ویژه عابر پیاده و عاری از اتومبیل در شهرهای اروپایی مورد توجه بیشتر قرار گرفت و در کوتاه زمانی به یک اصل اساسی در مطالعات و طراحی طرح های شهری در مرکز شهر بدل شد.

با حذف اتومبیل و ایجاد مناطق و محدوده های ویژه عابر پیاده، به تدریج این محدوده ها به محیطی آرام، فرح بخش، ایمن برای همه مردم به ویژه سالمندان و کودکان تبدیل گردید و فضایی سرشار از رویدادهای فرهنگی - هنری، عرصه خرید، گردش، حرکت بدون نگرانی و ترس، گذران اوقات فراغت و به طور خلاصه عرصه ای برای هم پیوندی اجتماعی مردم شهر و گردشگران سایر کشورها به وجود آمد.

در نتیجه این اقدامات، نه تنها از نابودی تدریجی مراکز تاریخی شهرها جلوگیری شد، بلکه موجب گردید که با حضور میلیون ها جهانگرد در طی هر سال اقتصاد مرکز شهرها رونق گیرد. در حال حاضر در غالب شهرهای بزرگ و کوچک اروپا و سایر قاره ها، مراکز تاریخی شهرها که عاری از اتومبیل گشته اند، یکی از مهمترین عناصر هویت بخش شهرها هستند.



شهر نورنبرگ - آلمان: آرامش مردم و فضای مناسب انسانی بلافاصله بعد از تابلو منطقه ویژه عابر پیاده آغاز شده است.



شهر رُم - ایتالیا: میدان سن پیتر و عاری از اتومبیل - بازگشت آرامش به مرکز شهر (۲۰۱۵)



شهر رُم - ایتالیا: میدان سن پیتر و مجموعه تاریخی واتیکان در اشغال اتوبوس ها و اتومبیل های گردشگران و بناهای تاریخی و موزه ها زیر فشار آلودگی های متعدد ناشی از تردد وسایل نقلیه (۱۹۶۰)

برخی تجربیات از سایر کشورها

احیاء، بازپیرایی، ارتقاء کیفیت محدوده ها و مراکز تاریخی به شدت تخریب شده شهرهای اروپا، تنها با سرمایه و نیروی ملی امکانپذیر نبود و موسسات بین المللی نظیر یونسکو و بخش فرهنگی اتحادیه اروپا پشتیبانی های مالی و کارشناسی ارزنده ای از شهرها به عمل آوردند و این اقدام را به اندیشه و حرکت سراسری تبدیل کردند.

گرچه نزدیک به قریب به اتفاق کشورهای اروپایی در نهضت نجات میراث تاریخی و فرهنگی شهرهای خود و ایجاد مناطق عاری از اتومبیل فعالانه اقدام کردند برخی از این کشورها کوشاتر و موفق تر عمل نمودند زیرا علاوه بر ایجاد مناطق عاری از اتومبیل در مراکز شهر و همزمان با احیاء و مرمت آنچه از گذشته بود، بناهای متعدد فرهنگی، هنری جدیدی نیز در این محدوده ها طراحی و اجراء کردند که به شهرت و اعتبار شهرها و تقویت بیش از پیش صنعت گردشگری منجر شد، به عنوان نمونه در اغلب شهرهای انگلیس از جمله شهرهای یورک، نیوکاسل، شفیلد و یا در آلمان، برمن، نورنبرگ، فرانکفورت و در فرانسه نیز ضمن احیاء و ارتقای کیفیت بناهای گذشته، فقط در شهر پاریس دهها پروژه از جمله مرکز فرهنگی هنری ژرژ پمپیدو، پارک لاولیت، برسی، سیتروئن و بازسازی محلاتی چون باستیل و غیره در دستور کار قرار گرفت و اجرا شد.

در اسپانیا و یونان نیز دولت و شهرداری ها با عزم ملی و مشارکت مردم، هنرمندان و صاحبانظران و بهره گیری از مساعدت های یونسکو و با کمک های ویژه اتحادیه اروپا، عناصر بالارزش تاریخی شهرها را مرمت نمودند، مناطق ویژه عابر پیاده به جود آورد و فضاهای شهری خود را ارتقاء کیفیت دادند و حتی بسیاری از تک بناهای بالارزش به جای مانده در روستاها را نیز با استفاده از همین کمک ها سامان دادند که اشاره مختصری از آنها خالی از فایده نخواهد بود.

از میان صدها شهر اسپانیایی که مراکز شهری خود را بازپیرایی نمودند، می توان به شهرهای ساحلی کارتاژنا (قرتاجنه) در جنوب شرق و بارسلونا در شمال شرق و یا به شهرهای موریسیا، تولدو، مالاگا در محدوده های مرکزی و جنوبی کشور اشاره کرد. اسپانیا علاوه بر مراکز شهری با دقت و وسواس خاص بناها و میراث تاریخی حتی مربوط به دوران حکومت چندصدساله اعراب مسلمان در شهرهای مختلف اسپانیا را نگهداری و مرمت نمود که از جمله می توان به شهر گرانادا و حفاظت و احیاء باغ های اسلامی الحمراء، شهر سیویا و حفاظت و احیاء و تعمیر بناها و کاخ های بازمانده از دوران تسلط اعراب اشاره نمود.

موج احیاء مراکز تاریخی و آرام سازی ترافیکی و ایجاد بنیان های اقتصاد شهری و ملی مبتنی بر گردشگری در کشورهای آسیایی نیز مورد استقبال قرار گرفت. کشور کوچک و کم درآمد سوریه با استفاده از کمک های سازمان یونسکو در شهر حلب اقدامات بالارزشی انجام داد و با کمک بنیاد آقاخان قلعه تاریخی حلب را احیاء کرد به طوری که مرکزی برای همایش های بین المللی تبدیل شد. * (۱)



شهر کوردوبا- اسپانیا: با حذف اتومبیل گوشه و کنار معابر مرکز شهر مقیاس انسانی می گیرد و با تغییرات اندکی در بستر معابر مردم می توانند در محیطی آرام در کنار یکدیگر ساعات فراغت خود را سپری کنند.



شهر برمن- آلمان: ایجاد منطقه عاری از اتومبیل، ترمیم، احیاء و ارتقای کیفیت بافت کهن با کیفیت ارزنده که موجب ارتقاء اقتصاد این منطقه شهر گردیده است.

* (۱) با تأسف بسیار این شهر و مراکز تاریخی آن در جریان جنگ های داخلی اخیر تقریباً آسیب فراوان دیده است.

در شهر دویی نیز محله قدیمی (بستکی ها) را به جای تخریب و برج سازی، بازپیرایی کردند و آن را به یک مرکز عمده فرهنگی- هنری شهر دبی تبدیل نمودند.

ترکیه نیز به عنوان یک کشور آسیایی- اروپایی اقدامات مشابهی در شهرهای مختلف به عمل آورد که نمونه آن منطقه عاری از اتومبیل محدوده میدان تقسیم و برخی محلات تاریخی در اسلامبول است.

مرور فشرده فوق با این منظور صورت گرفت که وضعیت و جایگاه مناطق تاریخی- شهری شهرهای کشور ما مورد مقایسه قرار گیرد و توجه صاحبانظران و شهرسازان به این حرکت مثبت جهانی جلب گردد و مسئولین و مدیران شهری ما توجه نمایند که تخریب میراث تاریخی- طبیعی شهرهای کشور چه خسارت جبران ناپذیری به هویت شهرها و به آینده صنعت گردشگری آنها خواهد زد.

پیشینه حضور عناصر طبیعی در فضاهای شهری ایران

به علت شرایط خاص آب و هوایی کشور ما، مردم علاقه ویژه ای به استفاده از عناصر طبیعی در همه فضاهای زندگی و فعالیت خود داشته اند. از گذشته های دور تقریباً در غالب فضاهای مسکونی، تجاری و مذهبی به ویژه در معابر در روستاها و شهرهای کوچک و بزرگ حضور عناصر طبیعی از جمله آب، درخت، گل و گیاه چشمگیر بوده است. در حالی که در گذشته بازارهای سرپوشیده به عنوان اصلی ترین مراکز تجاری شهرها فعالیت داشتند در عین حال سراهای واقع در بازارها دارای فضای سبز و پر بار بودند. از بین ده ها نمونه موجود در کشور می توان به اراک و کاروانسرای کرمانشاهی اشاره کرد که کاشت درختان متعدد و ساخت آبنا در وسط حیاط از ویژگی این مرکز تجاری است و یا در تبریز در کاروانسرای امیر، حیاط کاروانسرا با چندین درخت کهنسال و حوض آب بزرگی در مرکز یک باغ- سرا یا یک مرکز تجاری سبز است.

از بین موارد متعدد مذهبی می توان به حضور آب و درخت اشاره نمود، از جمله در مشهد در حرم امام رضا (ع)، صحن نو که متاسفانه اینک تغییر یافته است با استفاده از عناصر طبیعی مثل درخت، آبنا، آب برای وضو و فواره برای ایجاد رطوبت استفاده شده بود. نمونه بارز دیگر همدان و امامزاده کوه است که کاشت درختان و نگهداری از آنها تا مرز کهنسالی از باورهای سرشار مردم بوده است.

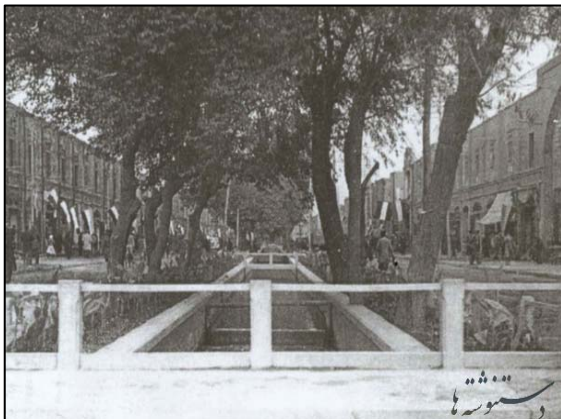
پس از ورود اتومبیل به عرصه فعالیت های حمل و نقل در ایران، خیابان ها و واحدهای تجاری مستقر در بدنه آنها تا حدودی این نقش را عهده دار شدند، مدیران شهری با توجه به علاقه و خواست مردم خیابان های خشک و بی روح مملو از اتومبیل را با کاشت درخت و جاری ساختن آب تا حدی قابل تحمل نمودند. به همین دلیل خیابان های مشجر همراه با جویبار به عنوان محوره های تجاری- گردشگری در دهه های گذشته عملکرد داشته اند و به علت ترکیب معقول و متوازن فضای سبز و واحدهای تجاری می توانیم این محوره های سبز را "باغ- بازار" بنامیم. متاسفانه در دهه های اخیر با فشار اتومبیل و ساخت و سازهای متراکم این محوره های سبز یا نابود شده اند و یا در شرف نابودی هستند.



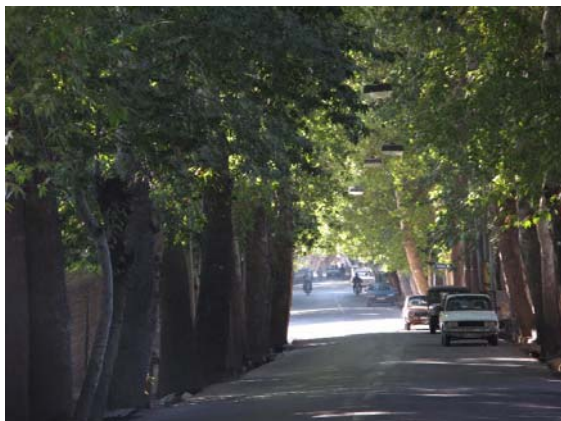
کاروانسرای امیر- تبریز: حیاط کاروانسرا، وجود درختان کهنسال و حوض آب بزرگ در مرکز، آن را به یک باغ- سرا تبدیل نموده که مورد علاقه بسیار تجار مقیم این سرا می باشد.

اصولاً عناصر طبیعی جزو اجزای اصلی محورهای حرکتی در شهرهای ایران به شمار می آمده است. مثلاً در شهر درود (نزدیک نیشابور) دارای معابر قدیمی است که همان مسیر عبور آبیاری قنوات و یا آبهای جاری بوده و هنوز نیز وجود دارند و یا در خیابان های شهر محلات نیز نمونه بسیار جالبی از حضور آب در معابر شهری مشاهده می شود. در خیابان های این شهر ترکیب بسیار جذابی از جویبارها، صدای حرکت آب های روان و وجود درختان کهنسال با انواع پرندگان وجود دارد و جزو زیباترین معابر شهری ایران به حساب می آید.

در شهرهای بزرگ نیز از جمله در تهران، خیابان ولیعصر و یا در مشهد، بالا خیابان وجود نهر آبی که در وسط خیابان جاری بود و درختان کهنسال کاشت شده در دو سوی آن نشانه ای از حضور عناصر طبیعی در خیابان های قدیمی شهرهای ایران بوده است. درختان کهنسال سایه گستر، جویبارهای دو طرف و پیچ و تاب و شیب خیابان با مجموعه مغازه ها یک محور گردشگری- خرید در مقیاس شهری و ملی شکل گرفته که فضای سبز آن در حال نابودی است.



بالاخیابان - مشهد: با نهر آب در میان و درختان در دو سو



خیابانی در شهر محلات: که خوشبختانه دست نخورده باقی مانده است. نمونه های متعددی از آن در خرم آباد، توسیرکان، نهاوند و ... هنوز وجود دارد.



خیابان ولیعصر - تهران: که طولانی ترین خیابان مشجر ایران بوده است و فضای سبز آن در حال نابودی است.

در دهه های اخیر بی توجهی به ارزش حضور عناصر طبیعی در محورهای شهری پیشینه شهرها در این زمینه موجب گردید که برخی طرح های تهیه و اجراء شده نه تنها بر کیفیت مراکز شهری نیافزود بلکه خود به مشکل تخریب هویت شهر بدل گردید.

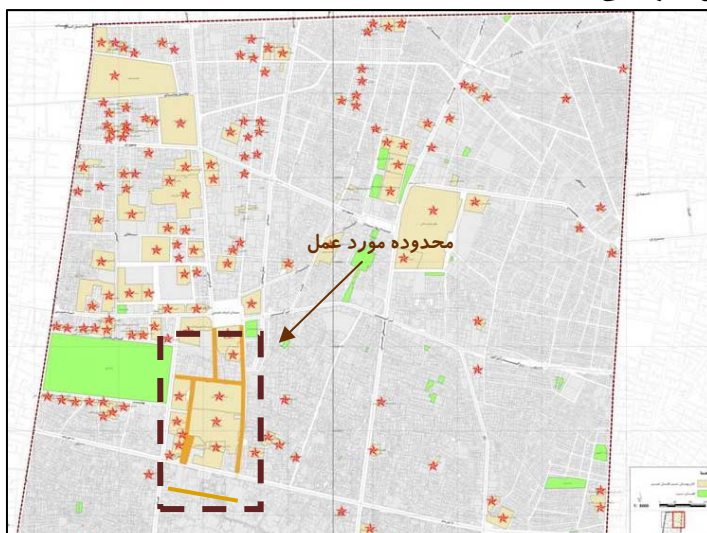
از تجربیات ناموفق تغییرات در محدوده های تاریخی مراکز شهری می توان به شهر مشهد اشاره کرد، که حفاظت، احیا و ارتقاء کیفیت محدوده های تاریخی این شهر نه تنها مورد توجه قرار نگرفته، بلکه از نظر طراحان و مدیران شهری به عنوان مانعی در راه اجراء برنامه های نوسازی و بازسازی آنان محسوب شده است. چنین تجربه ناموفقی به نوعی دیگر و با مفهومی یگر در اجراء محور نواب در تهران نیز اتفاق افتاد.

تهران و محدوده مرکزی- تاریخی

تهران در دوره ای نسبتاً کوتاه (حدود یک سده)، از قلعه شهری فتودالی به کلانشهری میلیون ها نفری و امروزی بدل شده است. نبود چشم انداز توسعه، به ویژه فقدان رویکرد و اهداف مشخص و تعریف شده، ناپیگیری برنامه های توسعه، گسیختگی کالبدی- فضایی و گسترش بی رویه و بی برنامه، مشکل مدیریت یکپارچه و پاسخگو و تعدد نهادها و سازمان های مسئول، مشکلات بنیادی انباشه شده مربوط به دوره های مختلف توسعه شهری، گسستگی های مزمن و مداوم در مدیریت شهری، امور پرحجم روزمره شهرداری، مشکلات منابع مالی، فنی و اجرایی و ... باعث شده که نه تنها بافت های نوساز بی هویت و ناسازگار با کل باشد، بلکه فراتر از آن بافت ها و پهنه تاریخی- فرهنگی تهران نیز هویت از دست داده، با جابجایی های جمعیتی متروکه شود، و به جای گسترش فعالیت های متناسب با قابلیت ها و ارزش های موجود، محلات تاریخی تقلیل کیفیت داده و به زائده و فضاهای مرده پشتیبان بازار و مراکز حکومتی و غیره در آمده است.

نکاتی درباره ویژگی های محدوده طرح

محورها و مجموعه های ارزشمند منطقه ۱۲ (پهنه تاریخی- فرهنگی)



شهر تهران: نقشه فضای سبز و بناهای تاریخی و مهم منطقه مرکزی تهران

منطقه ۱۲ شهرداری تهران مرکز تاریخی شهر تهران محسوب می شود که دربرگیرنده ده ها اثر تاریخی ثبت شده و ثبت نشده، مجموعه های فرهنگی، هنری، آموزشی و اقامتی و مرکز اقتصادی پایتخت است.

پهنه بهارستان و مجلس شورای اسلامی و سازمان برنامه و آموزش و پرورش تا لاله زار، با انبوه هتل ها، محلات قدیمی، تئاترها و ... تدوام می یابد. حدفاصل لاله زار و فردوسی در پهنه شرقی با بناها و سفارتخانه و پهنه غربی فردوسی، از بازار تا خیابان انقلاب، بیشترین تجمع آثار، محورها و مجموعه های ارزشمند به صورت (شمالی- جنوبی) مستقرند. علاوه بر بازار تهران، بیشترین فراوانی آثار و بناهای ارزشمند در حدفاصل ناصرخسرو، میدان و خیابان امام تا خیام و میدان ارگ و گلوبندک مشاهده می شود.

محدوده طرحی که در این نوشتار از آن صحبت خواهد شد شامل حدود پهنه سابق ارگ قاجاری است که بناها و محورهای تاریخی و ارزشمندی در آن مستقرند.

در این مجموعه بناهای فرهنگی، ساختمان دادگستری، اقتصاد و دارایی، سردرخورخانه، مدرسه دارالفنون، عمارت تخت مرمر و کاخ شمس العماره، کاخ گلستان، محور داور و صوراسرافیل، باب همایون، سه راه گلوبندک، سبزه میدان، میدان ارگ، مسجد ارگ و ... قرار دارند.

ویژگی بارز عملکردی در پهنه مذکور (تجاری- بازار، اقتصادی، اداری- سیاسی و ...) فعالیت گسترده، متراکم و متنوع در روز، و خلوتی و انزوای شبانه در این پهنه است. فقدان فضاهای تفریحی، اقامتی، پذیرایی در شب- مصادف با تعطیلی بازار، ادارات، موسسات و حتی تعطیلی موزه‌ها و کاخ موزه‌ها- در کنار متروکه شدن محلات پرجمعیت قدیمی و تبدیل آنها به بافت‌های فرسوده، ویژگی روز فعالی و شب تعطیلی پهنه را تشدید کرده است.

وجود نهادهای حکومتی و دولتی در بسیاری از محورها و میدان‌های تاریخی از دیگر موانع شکل‌گیری فضاهای پیاده و مطلوب شهری در این پهنه محسوب می‌شود. اثاثیه شهری نابسامان، پیاده‌روهای باریک و ناهموار و خطرخیز، فضای سبز اندک، آلودگی هوا، آلودگی صدا و فضای آشفته (گاری دستی، موتورسیکلت، وانت و کامیونت و ...)، موانع حرکتی، شرایط نامطلوب آب و هوایی از دیگر مشکلاتی است که نه تنها قابلیت خرید- گردشی، سیاحتی و گردشگری ملی و شهری و جهانی را به شدت تضعیف کرده، بلکه باعث گریز مراجعین ناگزیر اداری و تجاری نیز شده است. (عمده فضاهای عمومی در منطقه به ویژه در محدوده بازار، چلوکبابی‌ها و رستوران‌ها و مساجدند)

ضرورت اجراء طرح

در تهران و قبل از اجراء طرح، به علت عدم توجه به ویژگی‌ها، امکانات و فرصت‌های محدوده تاریخی پایتخت، متأسفانه این محدوده را به تدریج دچار افول کیفیت نموده بود. به طوری که مردم تهران و یا گردشگران جز در مواقع ضروری به این محدوده رغبت نداشتند و در صورت مراجعه نیز در ترس از حوادث و ناهنجاری‌های اجتماعی دائم التزاید که اتفاق می‌افتاد قرار می‌گرفتند. از جمله عوامل اصلی پیدایش چنین شرایطی عبارت بودند از:

- سلطه بلامنازع وسایل متنوع و متعدد حمل و نقل (وانت بارها، اتومبیل‌ها، موتورسیکلت‌های عبوری، موتورهای مسافرکش، کامیونت‌ها، چرخ‌های دستی باربران) و توقف آشفته و درهم وسایل حمل و نقل
- نالایم بودن حرکت پیاده و سواره به علت فقدان نظم و تداخل این دو عملکرد با یکدیگر
- آلودگی شدید محدوده ناشی از حضور، حرکت و توقف در هم همزمان صدها وسیله نقلیه غیرقابل کنترل
- تسخیر فضاهای عمومی توسط ادارات، نیروها، نهادها و تبدیل آن به پارکینگ‌های اختصاصی
- به عنوان نمونه میدان ۱۵ خرداد تبدیل به پارکینگ ویژه چند اداره و نهاد گردیده بود.
- تراکم شدید و فرسودگی تاسیسات زیربنایی و تخریب پی در پی و روزانه بستر محدوده برای رفع نارسایی‌ها
- فقدان فضای مناسب برای توقف، تجمع، تعامل و استراحت مردم
- فقدان فضای مناسب برای برگزاری مراسم و رویدادها که معمولاً در مراکز شهری مورد نیاز است.
- فقدان فضای سبز باکیفیت و تخریب فضای سبز موجود ناشی از تردد و تراکم وسایل نقلیه سازمان نیافته



وضعیت ترافیک خیابان ناصرخسرو



وضع موجود دفع آب های سطحی قبل از اجرای طرح

مجموعه عوامل منفی فوق موجب گردید که:

- ادارات، سازمان ها و نهادهای مستقر به وظیفه خود در ساماندهی محیط فعالیت خود بی توجه شوند.
- سرقت، جیب بری و سایر انواع بزه و مشکلات اجتماعی در این محدوده افزایش یابد.
- مراجعه مردم برای خرید و دیدار از بناهای تاریخی و باارزش موجود در محدوده تقلیل یابد.
- درآمد اصناف مستقر در محدوده کاهش یابد.
- نارضایتی ساکنین پیرامون افزایش یابد و به تدریج از ارزش املاک کاسته شود.

در نهایت محدوده تاریخی تهران به مجموعه ای از فضاهای منفی در روز و نالایمن در شب تبدیل گردیده بود. خوشبختانه شهرداری منطقه بر آن شد که در جهت بهبود شرایط اقدام نماید. در این مورد می بایست از آقای مهندس بزرگوار، شهردار وقت منطقه به نیکی یاد کرد که بانی این اقدام بودند و در تمام مدت مسئولیت خود از آن حمایت نمودند.

اولین اقدامات: برداشت اولیه شهرداری بر آن بود که تغییر بستر خیابان ها از آسفالت به سنگ می تواند چاره ساز باشد و در اجراء این برداشت، اقدام به تخریب بستر موجود نموده بود و در آغاز اجراء کار، با بروز نارضایتی های قابل توجه، عدم کارایی این اقدامات روشن شد، زیرا علاوه بر مشکلات قبلی مشکلات جدیدی ظهور نموده بود.

شرایط در آغاز همکاری مهندس مشاور

مهندس مشاور در شرایط غیرعادی کار خود را آغاز کرد. زیرا قسمتی از طرح اولیه اجراء شده و مسائل متعددی بروز نموده بود. از جمله:

۱. پیمانکاران چهار خیابان انتخاب شده بودند و عملیات تخریب خیابان ها آغاز شده بود، ماشین آلات آنها مشغول به کار بود ولی طرح مصوبی وجود نداشت.
۲. در خیابان ناصرخسرو علاوه بر مشکل فوق کل خیابان برای نصب تاسیسات تراموا به عمق بیش از یک متر حفر شده و بتن ریزی زیر آن انجام شده بود و این خیابان دارای معضلات گسترده تر و آشفته تر بود.
۳. ترافیک تمام این محدوده دچار مشکل شده و کلاف سردرگمی به وجود آمده بود.

۴. وزارت خانه های دادگستری، دارایی، نیروی انتظامی، اتوبوسرانی، ادارات مرتبط و مسئول محدوده های تاریخی (میراث و گردشگری تهران، مدیریت کاخ گلستان) و ... معترض بودند.*
۵. مغازه داران در خیابان ها و بازار شاکی شده و به مسئولین مراجعات دائم التزاید داشتند.
۶. و مشکلات دیگر که ذکر آن به طول می انجامد با ادارات تامین کننده خدمات تاسیسات زیربنایی شهری نظیر: شرکت برق، مخابرات، سازمان آب و ...



خیابان ناصرخسرو- مسیر اجراء تراموا که به علت پاره مشکلات به صورت کامل اجرا نگردید.



خیابان داور- تخریب های اولیه انجام شده

اهداف طرح

هدف اولیه کارفرما: این هدف را می توان ارتقاء کیفیت بستر طرح از طریق تغییر مصالح بستر عنوان نمود. ولی بروز مشکلات یاد شده موارد زیر را نیز به هدف اولیه افزود:

- ارائه راه حلی که در کمترین مدت مشکلات و ناراضیاتی ها را برطرف کند.
- طرحی تهیه شود که با وجود این مسائل قابلیت دفاع و تصویب داشته باشد.
- طرح به گونه ای باشد که فعالیت پیمانکاران متوقف نشود.
- پیمانکاران تحت نظارت قرار گیرند که از نظر مالی برای شهرداری مشکل آفرین نشود.

اهداف پیشنهادی مشاور به کارفرما: مشاور اعتقاد داشت که بعد از دهه های متمادی نزول کیفیت فضاهای مرکز تاریخی تهران اکنون که شهرداری تصمیم به دخالت گرفته است می بایست اقدامات و صرف هزینه ها در جهت ارتقاء کیفیت و هویت این محدوده باشد و این امر صرفاً با تغییر مصالح بستر خیابان ها جامه عمل نمی پوشد و می بایست مبانی قابل اتکاء تری برای صرف هزینه انتخاب نمود.

با وجود تنگنای زمان و مشکلات شبانه روزی، مبانی طراحی و اهداف طرح می بایست با سرعت ولی با دقت و با لحاظ ارزش ها، تجربیات گذشته در کشور و علایق و سنن ما در مراکز شهری، مراکز تجاری و در عین حال با واقعگرایی و آینده نگری تدوین می شد.

* همزمان با طراحی و اجرای طرح لازم بود که با ۳۶ سازمان و نهاد و اداره و ... که بر اثر اجرای طرح دچار مشکلاتی می شدند و یا با اجرای طرح مخالف بودند، هماهنگی شده و همکاری آنان جلب گردد. اسامی در پایان ارائه شده است.

درباره عنوان طرح

عنوان طرح به دلایل زیر طراحی شهری - محیطی انتخاب شده است:

طراحی شهری به مفهوم مطالعه و طراحی و دخالت در همه زمینه ها در محدوده مورد عمل در شهر است. تجربه نشان داده است که به علت مشکلات قانونی - حقوقی در زمینه مالکیت ها و طرح های طراحی های شهری ارائه شده یا به اجراء در نیامده و یا هنوز نتیجه قابل اتکائی از اجراء آنها حاصل نشده است. مهمترین علت عدم اجراء این طرح ها علاوه بر خلاء قانونی و فقدان توان و نیروی شهرداری ها برای به انجام رساندن آن است. قوانین فعلی اجازه نمی دهد که شهرداری ها بر جداره معابر که در مالکیت مردم است دخالت نموده و یا تغییرات عمده ای در آن به وجود آورند. به عبارت دیگر قانون از وضع موجود مالکیت های جداره معابر حمایت می کند. به همین دلیل حتی طرح های تعریض معابر در طرح های تفصیلی در ۴۰ سال گذشته نتوانسته است تعریض خیابان ها را عملی نماید (گرچه در بسیاری موارد راه حل های دیگری قابل جستجو بوده و تعریض خیابان تصمیم کاملاً عاقلانه ای نبوده است). بنابراین شهرداری ها نیز از اینگونه دخالت ها پرهیز می کنند. یکی از راه حل ها برای ارتقاء کیفیت شهری، فعالیت شهرداری در محدوده ای است که قانوناً در اختیار دارد یعنی بستر معابر. در محدوده مورد عمل مشاور در مرکز تهران نیز از همین زاویه به طرح نگریسته شده است که شهرداری به جای مداخله در بدنه ها و درگیری با مردم، ادارات، نهادها و غیره که ممکن است تبعات گسترده داشته و برای سال های متمادی شهرداری و مردم را درگیر کند، شهرداری حداکثر توان خود را در ارتقاء کیفیت بستر شهر که در اختیار شهرداری است به کار گیرد و در نتیجه مردم و ادارات، سازمان ها و نهادها را قانع سازد که تلاش شهرداری برای ارتقاء کیفیت محیط شهری است و در نتیجه مردم و ادارات تشویق شوند که در محدوده های متعلق به خود گام های تکمیلی را با هدایت شهرداری بردارند.

از نظر طراح طرح طراحی شهری - محیطی، بستر شهر سرآغاز تغییر و تحول در نگرش مسئولین و مردم نسبت به تغییرات در فضاهای شهری و عملکرد آنهاست و موفقیت طرح بستر، موجب گسترش فضای اعتماد بین مردم و مسئولین برای اجرای گام های بعدی خواهد بود.

منطقاً طراح فقط به بستر طرح اکتفا نمی کند و برخی از جداره ها که عملاً امکان تغییر و ارتقاء کیفیت دارند را نیز مورد توجه طراحی قرار می دهد. از آنجا که بنا به توضیحات قبل طراح معتقد است که ساختار گذرها و معابر شهری در ایران در ترکیب متوازن با عناصر طبیعی بوده است و می بایست حتی المقدور، ساختارهای باارزش گذشته خود را در قالب جدید پیگیری کند و در این طرح نیز چنین اعتقادی تاثیر کامل داشته است و چون وجود عناصر طبیعی در محیط (محورها و فضاهای مورد طراحی) حائز اهمیت بسیار است و به همین دلیل اینگونه طرح ها که ترکیب متوازن طراحی شهری و طراحی محیطی است، طراحی شهری - محیطی نامیده شده است.

رویکرد/ روش مشاور برای باززنده سازی پهنه تاریخی - فرهنگی تهران

فرآیند و مبانی تدوین رویکرد/ روش

تدوین هر رویکرد یا روش به طور کلی از یک نگره (نگاه کلان و پایدار) ناشی می شود. با توجه به موقعیت جغرافیایی سرزمین پهناور ایران، که بیشتر بر کمر بند خشک و گرم مستقر است، باورها و ارزش های ماندگاری در نزد ایرانیان در ایجاد و گسترش باغ ها و جریان آب و تفرج در محیط های طبیعی و تقدس و احترام درخت و آب و ... طی هزاران سال شکل گرفته است. این نگره پایه آسایش انسان و چگونگی رابطه بین شهر، انسان و طبیعت را فراهم آورده است. بر این اساس وظیفه اولیه مشاور تبدیل این نگره به اهداف، روش و رویکرد و در نهایت برنامه قابل تحقق بوده است.

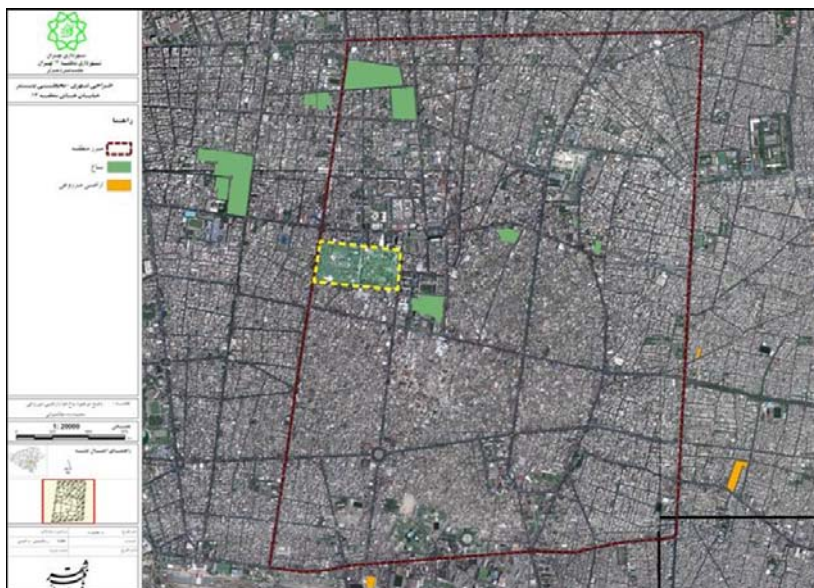
۱. مبانی تدوین و رویکرد

از نظر فنی و علمی، تدوین رویکرد/ روش، نگرش یا نگاه ملهم از سه اصل اساسی است:

- اسناد فرادست و اهداف چشم‌انداز تعیین شده
 - تجارب و فلسفه (نگرش پایه‌ای) مشاور
 - ضرورت‌ها و الزامات، و شرایط عینی محدوده مطالعاتی و موضوع طراحی و مدیریت مداخله و اجرا
- اسناد فرادست از جمله طرح‌های ترافیکی منطقه ۱۲ که مورد تصویب قرار گرفته است خوشبختانه خیابان‌های مورد طراحی این مشاور را منطقه عابر پیاده اعلام نموده است و برخی خیابان‌ها و میادین متصل به آن نیز در آینده با تغییراتی مواجه خواهد شد و به این شبکه خیابان‌های عاری از اتومبیل خواهد پیوست.
- نگرش این مهندسان مشاور که متأثر از ساختار و معابر شهری سبز و جویباری گذشته ایران است و در صفحات قبل مورد اشاره مختصر قرار گرفت و در عین حال از تجربیات سایر کشورها که در مطالعات طرح که در گزارش مطالعات طرح و در این گزارش فشرده امکان مطرح شدن آن نیست نیز مورد توجه قرار گرفته است.
 - همانگونه که قبلاً مطرح گردید محدوده مورد طراحی دربرگیرنده تعدادی وزارت‌خانه‌ها و یا باغ موزه‌ها، بناها و فضاهای بسیار بالارزش دیگر است که هر یک نیازها و محدودیت‌هایی را بر طرح دیکته می‌کنند که جملگی مورد توجه قرار گرفته است.

۲. رویکرد مشاور در پهنه تاریخی- فرهنگی (منطقه ۱۲) عبارتست از:

- باززنده‌سازی پهنه تاریخی- فرهنگی با دمیدن روح آب و گیاه و سایه در محورها و پهنه‌های خشک، پرتراфик و آلوده پهنه مرکزی
- چنانچه باززنده‌سازی پهنه تاریخی با هدف حفظ و نگهداری آثار بالارزش و هویت‌بخش محسوب گردد (طبق اسناد فرادست)، رویکرد مشاور افزایش فضای سبز در محورهاست.
- استراتژی سبز کردن پهنه مرکز شهری مستلزم دو راهکار اساسی است:
 - جاری کردن آب و کاشت درخت و درختچه، ایجاد سایه
 - آرام‌سازی و حذف ترافیک سواره در محورها و ارزشمند
- این دو راهکار در نهایت باید اهداف عملیاتی زیر را محقق سازد:
 - ایجاد فضاهای فعال مفرح شهری
 - تبدیل بناهای ارزشمند متروکه یا منجمدشده به کاربری‌های متناسب گردشگری (تفریحی، پذیرایی، سرگرمی و ...) به این ترتیب زمینه‌های فعال‌سازی پهنه در شب و روز فراهم می‌شود.
 - وحدت یا پیوستگی فضایی در عین حفظ کثرت و تنوع از طریق نوع مشخصی از کف‌سازی، نورپردازی، جریان آب و حتی نوع‌های خاص گونه‌های گیاهی
- تعمیم نگرش و رویکرد از سطوح کلان تا روند طراحی و اجرا
- ضرورت همکاری نهادها و سازمان‌های اداری- سیاسی و حکومتی برای پیوند فضاهای باز و سبز آنها با پیاده‌راه‌ها
- تجهیز اثاثیه شهری متناسب با هویت و محور و کاربری‌های واقع در جداره‌ها، و با لحاظ کردن استانداردها، به منظور قابل استفاده نمودن اثاثیه شهری برای همه شهروندان از سالم، معلول، سالمندان، کالسکه بچه‌ها و ...



- در اینجا باید به مدیریت یکپارچه و فعال شهری به ویژه مدیریت شهری پهنه تاریخی- فرهنگی اشاره و آن را مورد تاکید قرار داد. بستر معابر فضای شهری بدون معارض در اختیار شهرداری است. مناسب سازی بستر به طور قطع می تواند کاربری های واقع در جداره ها را نیز تحت تاثیر قرار دهد.

وضع موجود باغ ها و فضای سبز منطقه ۱۲ که کمبود شدید فضای سبز در آن به چشم می خورد.

ماخذ: طرح ساماندهی باغ ها و اراضی مزروعی شهر تهران- مهندسان مشاور بافت شهر ۱۳۸۹

- در بخش مدیریت شهری، ضرورت همکاری تنگاتنگ بین مشاور، میراث فرهنگی، و معاونت فضای سبز (و منابع آب و ...) و شهرداری منطقه ۱۲ و تهران به طور ویژه مورد تاکید قرار می گیرد.

مبانی، ایده های عمومی و اقدامات برای خیابان های چندگانه

۱. **اولویت و ایمنی برای انسان:** این بخش از منطقه به عنوان منطقه تاریخی و مرکزی تهران می بایست همانند سایر شهرهای پیشرفته جهان به محدوده ای ایمن و با اولویت حرکت برای عابر پیاده اختصاص یابد به طوری که عابرین پیاده (کودک، جوان و سالمند) بدون دغدغه و هراس در محیطی آرام و سرسبز در تمام جهات بتوانند حرکت کنند.

۲. **وصل پیوندهای گسسته شده در شهر:** با الهام از معابر گذشته شهرهای کشور، با استفاده از عناصر طبیعی همچون درخت و آب جاری و گل، پیوند جدیدی بین ساختمان، مردم و معبر به وجود آید.

۳. **احیاء طبیعت در مرکز شهر:** بار دیگر طبیعت و عناصر طبیعی که بر اثر انفعال شهر در مقابل اتومبیل به حاشیه رانده شده است به متن برگردانده شود.

۴. **احیاء ارزش های معابر شهری گذشته:** با شناخت ارزش های شهری در معابر و فضاهای شهرهای ایران، بار دیگر این ارزش ها در بستر این طرح به کار گرفته شود.

۵. **پیوند فضاهای فروافتاده با محورها:** فضاهای آسفالت شده، پارکینگی، انباری و کاربری های غیرضروری ادارات پیرامون به صورت فضای سبز به محوره های مربوطه ملحق شود.

۶. **افزایش سرانه فضای سبز:** طرح از هر امکانی برای افزایش فضای سبز و رفع کمبود فضای سبز منطقه استفاده نماید.

۷. **استفاده از تجربیات جهانی:** دستاوردهای مثبت سایر شهرهای جهان در ایجاد مراکز عابر پیاده در مناطق مرکزی و تاریخی که در ۱۵ شهر جهان و سه شهر ایران که هر یک در ۱۰ زمینه مرتبط با ارتقاء کیفیت بستر شهر مطالعه شده در تلفیق با روش و تجربیات بومی مورد استفاده قرار گیرد.

۸. **احترام به عناصر ارزشمند پیرامونی:** طرح بستر در هر کجا که در مجاورت عناصر با ارزش تاریخی، طبیعی، اداری قرار می گیرد حداکثر تلاش خود را برای ارتقاء کیفیت محیطی و هماهنگی با آن عناصر به کار برد.

۹. به گارگیری مصالح ماندگار: در طرح از مصالحی استفاده شود که در عین زیبایی، عمری ماندگار داشته باشد و بدین ترتیب در درازمدت هزینه های طرح به حداقل برسد.

۱۰. مسیرهای کنترل شده برای اتومبیل: در تمام خیابان های یاد شده برای عبور کنترل شده و آرام اتومبیل (در ساعات خاص و یا در مواقع ضروری) مسیر متناسب حداقل در نظر گرفته شود و باقیمانده سطح در اختیار عابر پیاده قرار گیرد.

۱۱. الحاق فضاهای امکانپذیر پیرامونی: با مذاکره با وزارت دارایی و وزارت دادگستری و ... توافق آنها جلب شود تا ضمن حفظ مالکیت، دیوارها برچیده شده و فضای پارکینگ ها و حیاط های آنان به معبر عمومی افزوده شود که در مورد دارایی انجام گردید.

۱۲. جایگزینی وسایل نقلیه آلوده کننده: طبق طرح مصوب (که قسمتی از آن اجرا شده بود) یک خط تراموا به صورت حلقه از میدان امام آغاز و از طریق ناصرخسرو، ۱۵ خرداد و خیام مجدداً به میدان امام بر می گردد. طبعاً حرکت این وسیله باید به نحوی صورت پذیرد که لرزش آن برای عناصر تاریخی صدمه در بر نداشته باشد. در این مورد راهکارها مشخص گردد ولی در کوتاه مدت از سیستم اتوبوس های کوچک به هم پیوسته چرخ لاستیکی استفاده شود.

۱۳. طراحی متناسب و هماهنگ با کاربری های پیرامون: بستر طرح در مقابل هر یک از ساختمان ها و کاربری های مهم، طراحی خاص و هماهنگ با آنها را ارائه دهد از جمله ورودی کاخ گلستان، مجاورت وزارتخانه ها، مجاور کاخ شمس العماره، مجاور مدرسه دارالفنون و ...

۱۴. ایجاد فضاهای مکث و توقف و استراحت: با تخصیص بیشترین سطح خیابان ها به عابر پیاده، امکان ایجاد فضاهای مکث و استراحت در طول خیابان و در زیر سایه درختان فراهم گردد.

۱۵. ایجاد فضاهای سرزنده و فعال در شب: فضاهای مختلفی از جمله باغ- میدان ارگ، تقاطع باب همایون، تقاطع میدان امام و در طول معابر و فضاها نورپردازی ویژه در شب امکان حضور مردم را در این فضاها فراهم کند.

نتایج اجرای طرح

این مجموعه شهری که در گذشته یکی از پرمسئله ترین بافت های مرکز تهران بوده است، آنچنان ارتقاء کیفیت یافته که با هماهنگی های انجام شده با میراث فرهنگی، مجموعه کاخ گلستان به ثبت جهانی رسید.

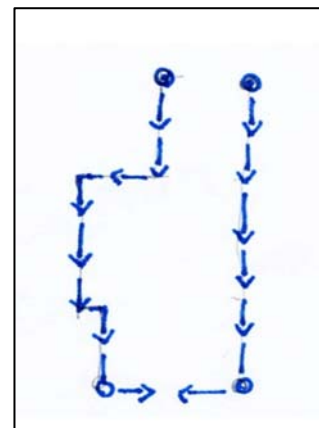
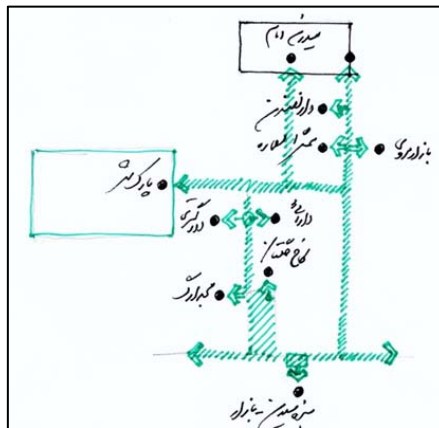
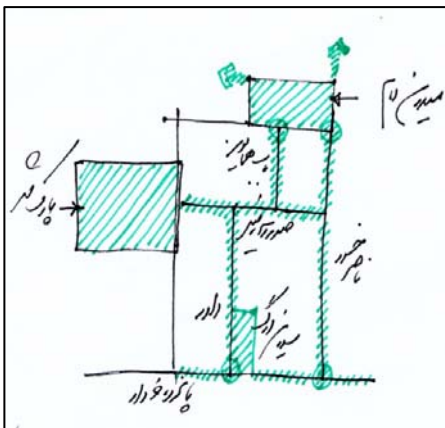
با اجرایی شدن طرح، این محدوده اینک به دلایل زیر به یکی از ارزش های مرکز تاریخی تهران تبدیل گردیده است:

- تقلیل حضور وسایل نقلیه
- افزایش فضای سبز و عناصر طبیعی
- حضور گسترده تر مردم
- توقف و استراحت بیشتر در فضای به وجود آمده
- ارتقاء اقتصادی محدوده
- امکان استفاده شبانه روزی
- ایمنی بیشتر در تردد پیاده
- افزایش کیفیت اجتماعی
- تقلیل بزه
- رضایت مردم (ساکنین و مراجعین)

و به عبارتی دیگر موجب بازگشت سرزندگی به قلب کهنسال پایتخت شده است.

امید است مسئولین شهرداری تهران با تکمیل طرح های باقیمانده و ترمیم برخی از آسیب ها و به ویژه با تقلیل باز هم بیشتر حضور اتومبیل و اجتناب از اعمال سلیقه شخصی برخی مسئولین در طرح، ارزش های طرح را حفاظت و ارتقاء دهند.

ایده ها و نقشه های طرح

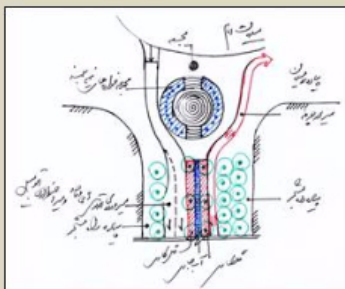


پیشنهاد استفاده از هر امکان برای گسترش فضای سبز محدوده از جمله میدان امام، خیابان های منطقه، محوطه پارکینگ ادارات، میدان ۱۵ خرداد، فضاهای متروک و فروافتاده در حاشیه خیابان ها

ایجاد ارتباط بین عناصر مهم با ارزش و یا تاریخی محدوده از طریق محورهای سبز

پیش بینی حرکت آب روان به صورت جویباری (مشابه آنچه در خیابان های قدیمی شهرهای ایران وجود داشته) با استفاده از قنوات و چاه های موجود

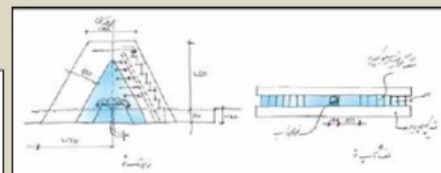
ایده های ویژه هر یک از خیابان ها و مقاطع آن خیابان باب همایون



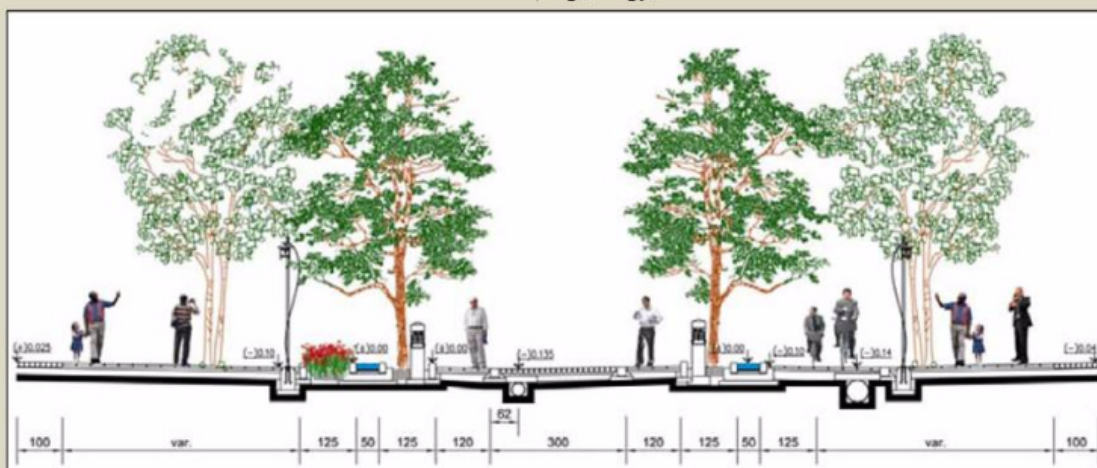
تقاطع خیابان باب همایون و میدان امام خمینی



مقطع اینما و مجموعه فواردهای تقاطع باب همایون - میدان امام

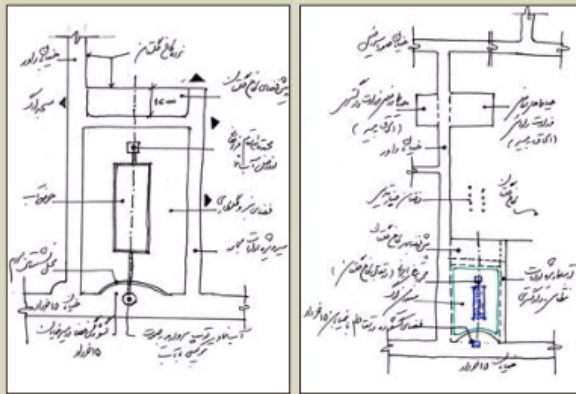


انیمای مظهر آب در محل تقاطع باب همایون و میدان امام



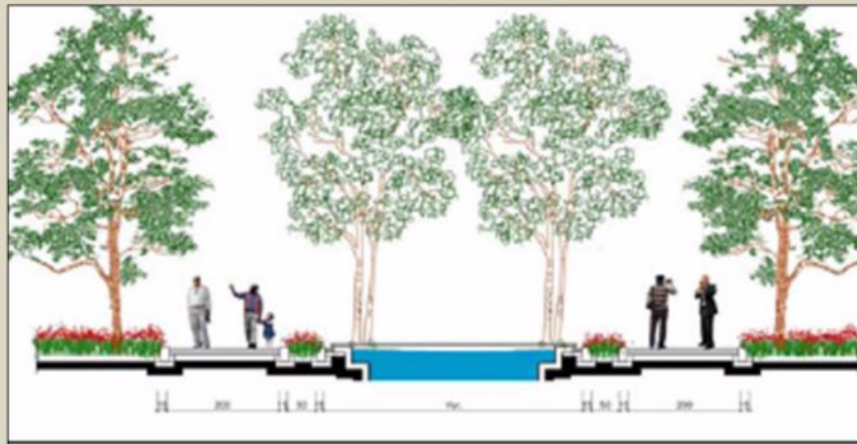
مقطع خیابان باب همایون

ایده های ویژه هر یک از خیابان ها و مقاطع آن
میدان ۱۵ خرداد



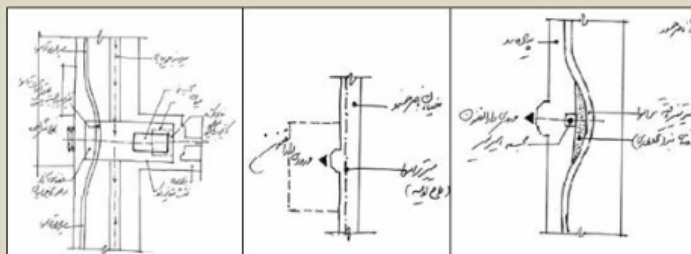
ایده ساماندهی میدان ارگ

ایده ساماندهی خیابان داور میدان ارگ



مقطع میدان ۱۵ خرداد (ارگ)

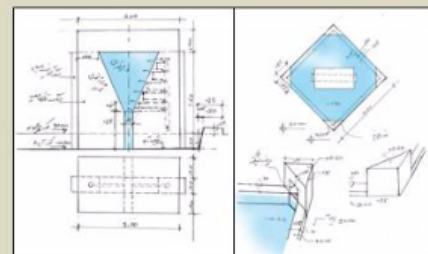
ایده های ویژه هر یک از خیابان ها و مقاطع آن
خیابان ناصر خسرو



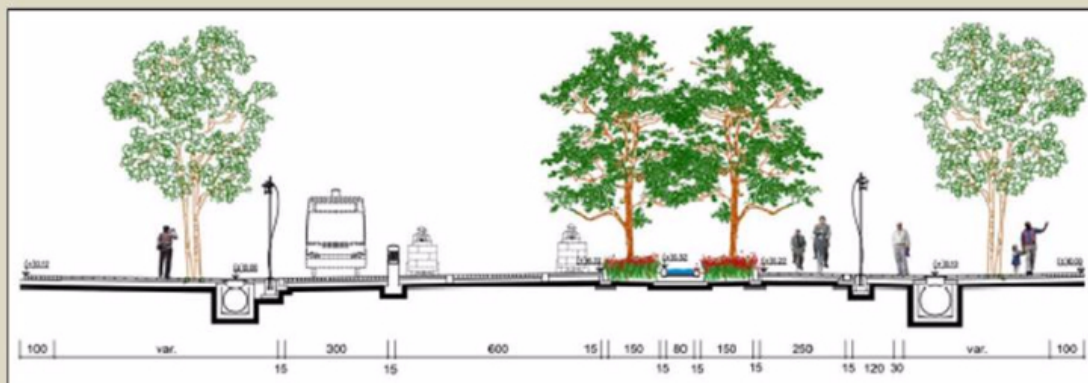
فضای پیشنهادی و تغییر مسیر تراموا در مقابل کاخ شمس العماره

مسیر طرح اجرایی تراموا در خیابان ناصر خسرو (به صورت مستقیم)

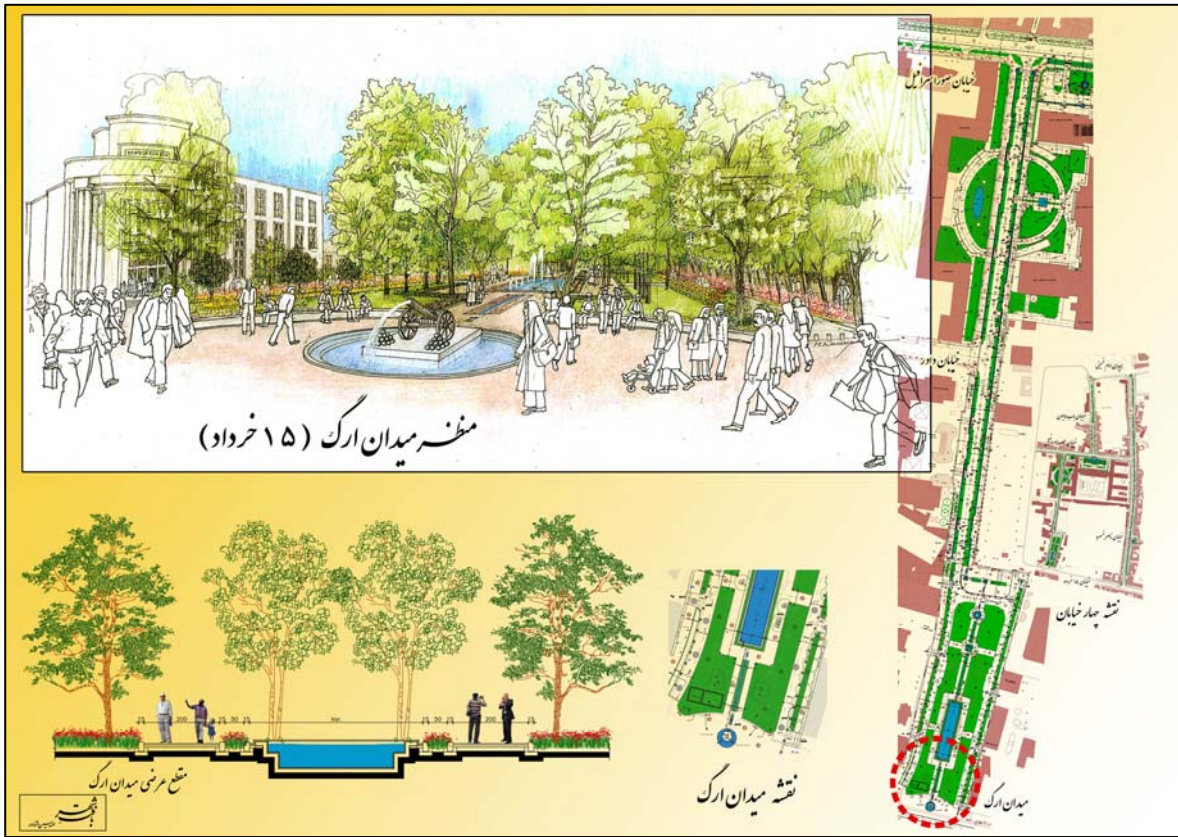
مسیر پیشنهادی برای فاصله گرفتن تراموا به صورت یک قوس از مقابل دارالفنون



آبنمای مظهر آب در محل تقاطع ناصر خسرو و میدان امام



مقطع خیابان ناصر خسرو





خیابان باب همایون پس از اجرای طرح



خیابان باب همایون قبل از اجرای طرح



میدان ۱۵ خرداد پس از اجرای طرح



خیابان داور پس از اجرای طرح



خیابان ناصر خسرو پس از اجرای طرح



خیابان ناصر خسرو پس از اجرای طرح



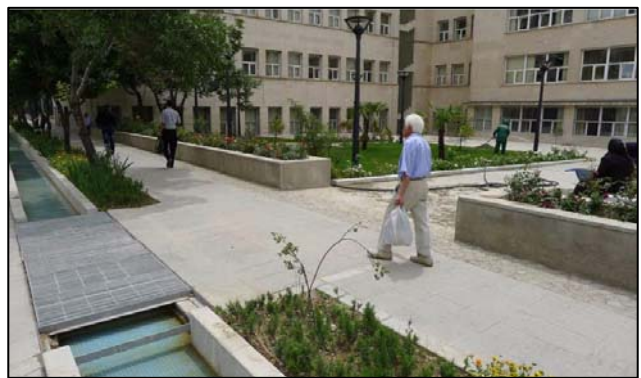
میدان ۱۵ خرداد - فضای مجاوز کاخ گلستان پس از اجرای طرح



میدان ۱۵ خرداد پس از اجرای طرح



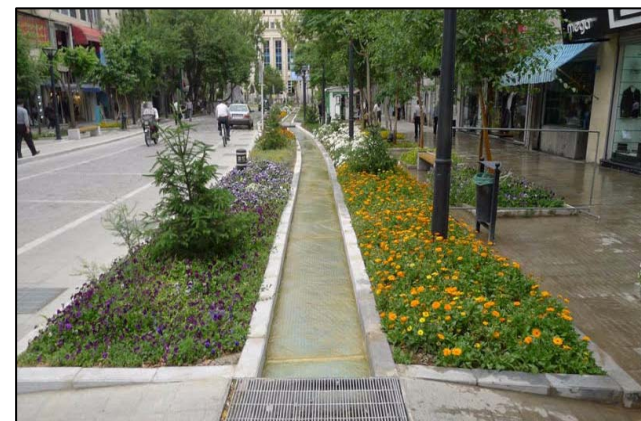
میدان ۱۵ خرداد - محل پارکینگ های سابق پس از اجرای طرح



خیابان داور پس از الحاق محوطه های وزارت دارایی به طرح



خیابان باب همایون پس از اجرای طرح



خیابان باب همایون پس از اجرای طرح

پیوست ها:

فهرست دستگاه هایی که همکاری و هماهنگی با آنها انجام گردید

منطقه (شهرداری منطقه ۱۲)

۱. شهردار (تماس دائم و هماهنگی با مدیران ادارات مستقر در محدوده)
۲. قائم مقام شهردار (برای تصمیم گیری های سریع)
۳. معاون عمرانی (نظارت مستمر و حل مسائل اجرایی)
۴. معاون شهرسازی (هماهنگی در تغییرات مورد نیاز)
۵. رئیس دفتر فنی (مشارکت در تنظیم دستورالعمل ها)
۶. زیباسازی (مشارکت در تصمیم گیری نسبت به مبلمان شهری و ...)
۷. بافت فرسوده (هماهنگی و اعلام نظر در موارد مرتبط با بافت)
۸. فضای سبز (آمادگی برای تهیه سریع و کاشت سریع فضای سبز)
۹. معاونت حمل و نقل (هماهنگی در باز کردن و بستن خیابان های مرتبط در طول ۲۴ ساعت)
۱۰. قنوات و مسیل ها (هماهنگی در حفاظت قنوات و چاه های موجود در مسیر خیابان ها)
۱۱. هماهنگی با سایر سازمان های مرتبط با ادارات (از جمله رادیو و تلویزیون)
۱۲. مهندس مشاور عامل چهارم (که در شهرداری مستقر شده بودند)
۱۳. مدیریت هماهنگی میراث و شهرداری (که در تعامل با سازمان میراث فرهنگی بر مسائل میراث که در محدوده بسیار با اهمیت بود فعالیت می نمودند)
۱۴. مهندس مشاور طرح تفصیلی منطقه (به جهت رعایت نظریات طرح)
۱۵. مهندس مشاور میدان امام برای هماهنگی در طرحی که تهیه نموده بودند ولی تصویب نشده بود (در مورد ورودی ها از میدان امام)

میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری

۱۶. میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری تهران (برای پاسخگویی به حساسیت شدید این سازمان در مورد بناهای متعدد موجود در منطقه تاریخی مرکز تهران)
۱۷. مدیریت کاخ گلستان (برای هماهنگی در مورد حفظ و ارتقاء ارزش های این بنای تاریخی و پیرامون آن و لحاظ نیازهای آتی آنها)

ادارات

۱۸. برق (برای هماهنگی با تاسیسات بسیار گسترده زیرزمینی منطقه مرکزی تهران و پست مهم فشار قوی در محدوده طرح)
۱۹. آب (برای هماهنگی با تاسیسات بسیار گسترده زیرزمینی سازمان آب و فاضلاب)
۲۰. تلفن (برای هماهنگی با تاسیسات بسیار گسترده ناشی از حضور اداره مرکزی مخابرات)
۲۱. گاز (برای هماهنگی با تاسیسات بسیار گسترده در مورد لوله های گاز متعدد منطقه فشرده مرکز تهران)
۲۲. مترو (برای هماهنگی در مورد ورودی و خروجی ها و ابنیه مترو)
۲۳. نیروی انتظامی (در جهت تعامل برای پس گرفتن اراضی متصرفی و تبدیل به پارکینگ شده میدان ۱۵ خرداد و کاهش تنش های ناشی از حضور و حمل و نقل افراد بزه کار در منطقه مرکز تهران - یک روز کلیه کارگران طرح را زندانی نمودند)
۲۴. قوه قضاییه (در جهت جلب همکاری برای تغییرات طرح نسبت به ورود و خروج اتوبوس های زندانیان و پرسنل)

۲۵. دارایی (در جهت جلب همکاری برای سامان دادن رفت و آمد وزیر و کارکنان و وسائل نقلیه سنگین به تعاونی وزارت خانه و پارکینگ ها)

۲۶. اوقاف (برای هماهنگی نسبت به مساجد موجود در محدوده)

۲۷. رادیو (برای هماهنگی در مورد نیازهای ارتباطی)

۲۸. شورای اصناف محل (جلسات متعدد و هماهنگی با شورای ۴ خیابان و قبولاندن نتایج مثبت طرح که نفع اقتصادی برای آنان دارد)

۲۹. مدیریت مسجد ارگ (برای تامین خواسته آنان در ایجاد فضای باز در مقابل مسجد برای مراسم عزاداری دولتی و ...)

۳۰. وزارت راه (برای پس گیری اراضی میدان ۱۵ خرداد که تبدیل به پارکینگ اختصاصی کرده بودند)

۳۱. اتوبوسرانی (برای هماهنگی در آمد و شد اتوبوس ها به ترمینال بازار)

شهرداری مرکز

۳۲. شهردار (به جهت اهمیت و حساسیت محدوده)

۳۳. شورای شهر (در جهت اطلاع ریاست شورا از طرح و حمایت از آن)

۳۴. معاونت هماهنگی امور شهرداری ها (در جهت اطلاع از طرح و حمایت از آن)

۳۵. زیباسازی (در جهت تایید طرح های مبلمان شهری و نورپردازی و غیره)

۳۶. معاونت حمل و نقل - سازمان ترافیک (در جهت اخذ مجوز تغییرات ترافیکی در سطح منطقه)

درباره نویسنده:

غلامرضا پاسبان حضرت در سال ۱۳۲۳ در مشهد متولد شد و در سال ۱۳۵۱ از دانشکده هنرهای زیبا دانشگاه تهران در رشته معماری، با درجه ممتاز فارغ التحصیل گردید.

فعالیت معماری وی از دوران دانشجویی و از سال ۱۳۴۶ با همکاری با دفتر آقای مهندس حسین امانت آغاز و در طرح های خانه های مسکونی در شهرک دریا کنار، سایت میدان آزادی و برخی از دانشکده های دانشگاه صنعتی شریف تهران همکاری نموده است.

در سال ۱۳۵۱ همراه با دو نفر از همکارانش مهندسان مشاور «آپ» را تأسیس نمود که تا سال ۱۳۵۸ فعالیت داشت و طراحی ویلا و آپارتمان های متعدد، هتل، بانک ملی شعبه خشایار و باغ جمشیدیه تهران را انجام داد. از آن سال با گروه بزرگ تری از همکاران اقدام به تأسیس مهندسان مشاور بافت شهر نمود و دو دهه به عنوان مدیر عامل و مدیر طراحی در آن فعالیت داشت. اینک نیز مدیریت مطالعات و طراحی این مهندسان مشاور را به عهده دارد. یکی از دستاوردهای این دوره از فعالیت حرفه ای ایشان، تدوین و ارائه رویکرد «طراحی شهری- محیطی» بوده است.

طرح های توسعه شهری با رویکرد توسعه گرا بیشتر بر کمیت و کالبد توجه و تأکید دارند در حالیکه رویکرد طراحی شهری- محیطی بیشتر بر شناخت ارزش های طبیعی پشتیبان و تأثیرگذار و یا تأثیرپذیر از شهر از جمله رود- دره ها، چشمه ها، تپه ها، اراضی پایکوهی، سواحل باغ ها، مزارع و.... که میراث طبیعی مردم شهر است و چگونگی حفاظت و بهره برداری پایدار از این ارزش ها و ایجاد یک رابطه متعادل بین انسان، شهر و طبیعت تأکید و پیگیری دارد.

نویسنده مقاله تاکنون مدیریت مطالعات و طراحی پروژه ها و طرح های متعدد و متنوعی را برعهده داشته است. از جمله مطالعات و طراحی شهرهای جدید نظیر: شهر جدید بعثت در خوزستان و مجتمع های متعدد مسکونی، ساختمان های فرهنگی و آموزشی، مجتمع های فراغتی از جمله: پردیس کوهسنگی مشهد، مجتمع پلی اکریل در باغ سردار اصفهان، باغ های عمومی از جمله باغ جمشیدیه و فردوسی تهران، معماری منظر شهری از جمله: بدنه بزرگراه چمران و بزرگراه مدرس تهران، طرح های مقیاس راهبردی از جمله: طراحی شهری- محیطی دره های طرهبه- شانديز (جنوب مشهد)، دره گنجانمه همدان، کوه صفا اصفهان و در مقیاس اجرایی خیابان های منطقه ۱۲ تهران، طراحی شهری، تفصیلی و آماده سازی مناطق آسیب دیده از جنگ و زلزله زده از جمله در خراسان و خوزستان.

از بین طرح های یاد شده، طرح مجتمع های فراغتی به علت ایجاد محیط مساعد تعامل شهروندان، باغ های عمومی به علت فراهم آوردن تعامل شهروندان در محیط طبیعی و طراحی شهری- محیطی به علت رویکرد حفاظت، احیاء و بهره برداری پایدار انسان از محیط های شهری- طبیعی مورد توجه، تأکید و پیگیری بیشتر وی می باشد.