

محدوده های تاریخی و هویت شهر

طراحی شهری - محیطی خیابان های منطقه ۱۲ تهران



مقدمه

بعد از پایان جنگ جهانی دوم تلاش گسترده همه کشورها برای ترمیم آسیب ها، بازسازی و نوسازی مراکز تاریخی شهرها و احیاء و ارتقای کیفیت محیطی آنها آغاز گردید. اما در این زمان شهرها تحت تاثیر گسترش روزافزون اتومبیل قرار داشتند که عنصر بلامنازع در عرصه شهری بود. بدانگونه که حتی محدوده های با ارزش مورد علاقه مردم از جمله میدان سن پیترو واتیکان به پارکینگ اتوبوس ها و اتومبیل های بازدیدکنندگان اختصاص یافته بود. ولی خوشبختانه ظرف مدت کوتاهی خسارت های ناشی از حضور غیرقابل کنترل اتومبیل هویدا گردید و یکی از راه حل ها جلوگیری از حرکت اتومبیل در مراکز تاریخی شهرها بود.

محدوده های تاریخی شهرها عاری از اتومبیل

از حدود دهه شصت میلادی مناطق ویژه عابر پیاده و عاری از اتومبیل در شهرهای اروپایی مورد توجه جدی تر قرار گرفت و به تدریج به یک اصل در طرح های شهری بدل شد. در حال حاضر محدوده ها و مراکز تاریخی شهرهای اروپایی و بسیاری دیگر از شهرهای جهان عاری از اتومبیل و ویژه عابر پیاده هستند و به همین جهت به مرکز تعامل شهروندان، مرکز دیدارهای عمومی مردم، مرکز رویدادها و مرکزی برای حضور و آشنایی سایر ملل جهان با ارزش ها و ویژگی های هر شهر تبدیل شده اند.

اینک می توان ادعا نمود که در اکثر قریب به اتفاق تمامی شهرهای اروپایی محدوده های تاریخی هویت بخش شهر هستند و بیشترین بازدید، توقف، گذران فراغت گردشگران و همچنین آشنایی با فرهنگ، سنن، نوع غذا و سایر ویژگی های مردم شهرها در این محدوده ها اتفاق می افتد.



شهر رُم - ایتالیا: میدان سن پیترو و مجموعه تاریخی واتیکان در اشغال اتوبوس ها و اتومبیل های گردشگران (۱۹۶۰)



شهر رُم - ایتالیا: میدان سن پیترو عاری از اتومبیل (۲۰۱۵)

تجربیات جهانی در محدوده های تاریخی شهرها



شهر یورک- انگلستان: ایجاد منطقه عاری از اتومبیل و حفظ بناها و ساختار تاریخی شهر



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.



شهر پاریس- فرانسه: اپرای باستیل یکی از پروژه های مهم در ارتقاء کیفیت فرهنگی شهر

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 افزود. اشاره کوتاهی به برخی از این کشورها و نام بردن از برخی از شهرهای تجدید حیات یافته می تواند وسعت و تنوع اجرای این نهضت بالارزش را در سطح اروپا نشان دهد.

به عنوان نمونه از صدها شهر در اروپای غربی، در کشور انگلستان در غالب شهرها این فعالیت به طور گسترده ای انجام گرفت از جمله شهرهای یورک، نیوکاسل، شفیلد و در آلمان شهرهای برمن، نورنبرگ، فرانکفورت را می توان نام برد. در فرانسه نیز ضمن توجه کامل به احیاء و ارتقای کیفیت بناهای گذشته، فقط در شهر پاریس به همت ژورژ پمپیدو رئیس جمهور وقت فرانسه در جهت ارتقاء فضاهای شهری این شهر و احداث ۲۱ پروژه در مقیاس ملی که غالباً عملکرد فرهنگی، آموزشی، محیط زیست داشتند از جمله مرکز فرهنگی پمپیدو و پارک های لاویل، برسی، سیتروئن و بازسازی محلاتی چون باستیل و غیره در دستور کار قرار گرفت و اجرا شد.

در جنوب اروپا، اسپانیا مثال جالب و قابل مطالعه ای است. این کشور با عزم ملی و مشارکت مردم، هنرمندان و صاحب نظران و بهره گیری از مساعدت های یونسکو و با کمک های ویژه اتحادیه اروپا، عناصر بالارزش تاریخی شهرها را مرمت نمود، مناطق ویژه عابر پیاده به جود آورد و فضاهای شهری خود را ارتقاء کیفیت داد و حتی بسیاری از تک بناهای به جای مانده در روستاها را نیز با استفاده از همین کمک ها سامان داد.



شهر گرانادا- باغ های الحمرا- اسپانیا: تلاش برای حفاظت و ارتقای میراث تاریخی- طبیعی شهر بازمانده ازدوران تسلط اعراب مسلمان در اسپانیا



شهر گرانادا- اسپانیا: کاخ های بازمانده از دوران تسلط اعراب مسلمان که همه اجزای آن از جمله آیات قرآن در نمای ساختمان با دقت تعمیر و نگهداری شده است.



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



شهر حلب- سوریه: بازپیرایی قلعه تاریخی حلب

از میان فهرست ده ها شهر اسپانیایی که در این اقدام ملی مشارکت داشتند به عنوان مثال می توان به شهرهای ساحلی کارتاژنا در جنوب شرق و بارسلونا در شمال شرق که در حفاظت و بازپیرایی محدوده های قدیمی و ایجاد فضاهای شهری در سواحل دریا اقدام نمودند و یا به شهرهای موریسیا، تولدو، مالاگا در محدوده های جنوبی کشور که حفاظت محدوده های تاریخی و بازپیرایی بناها و معابر را به انجام رساندند، اشاره نمود. اما اقدامات این کشور عرصه های وسیع تری را در بر می گرفت. اسپانیا با دقت و وسواس خاص بناها و میراث تاریخی دوران حکومت چندصدساله اعراب مسلمان در شهرهای مختلف اسپانیا را نگهداری و مرمت نمود که از جمله و به عنوان نمونه می توان به شهر گرانادا و حفاظت و احیاء باغ های اسلامی الحمرا، به شهر سیویا و شهر مالاگا و حفاظت و احیاء و تعمیر بناها و کاخ های بازمانده از دوران تسلط اعراب اشاره نمود.

امروز اسپانیا از حفاظت، نگهداری مطلوب از این مجموعه ها و داشتن چنین فرهنگ متنوع و عمیقی به خود می بالد و به علت همین فعالیت ها به یکی از مهمترین جاذبه های گردشگری جهان تبدیل شده است به طوری که در سال ۲۰۱۴ پذیرای ۶۸ میلیون نفر گردشگر از سراسر جهان بوده است.

موج احیاء مراکز تاریخی و زدودن اتومبیل از این مراکز حتی در کشورهای آسیایی مورد استقبال قرار گرفت و دستاوردهای بالارزشی داشته است. کشور کوچک و کم درآمد سوریه با استفاده از کمک های سازمان یونسکو در شهر حلب اقدامات بالارزش انجام داد و تاسیسات زیربنایی مرکز تاریخی را سامان داد، بستر معابر را اصلاح و آماده نمود. بناهای بالارزش را تعمیر کرد و با کمک بنیاد آقاخان قلعه تاریخی حلب را احیاء نمود به طوری که مرکزی برای همایش های بین المللی تبدیل شد. * (۱)

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



شهر دوبي: احيا و بازپرايي محله قديمي بستيكي ها و تبديل آن به مراكز فرهنگي

در شهر دوبيي حكومت با اقدامي منطقي محله قديمي موسوم به بستيكي ها را به جاي تخریب و برج سازی، مرمت نمود و آن محله را به يك مركز عمده فرهنگي- هنري شهر دبي تبديل كرد. تركيه نيز به عنوان يك كشور آسيائي- اروپايي اقدامات مشابه در شهرهاي مختلف به عمل آورد كه نمونه آن منطقه عاري از اتومبيل محدوده ميدان تقسيم در استامبول است.

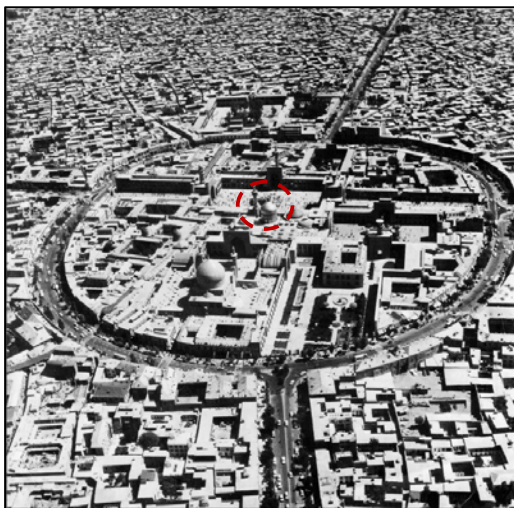
مرور فشرده فوق با اين منظور صورت گرفت كه وضعيت و جايگاه مناطق تاريخي- شهري شهرهاي كشور ما مورد مقايسه قرار گيرد و توجه صاحب نظران و شهرسازان به اين حركت مثبت جهاني جلب گردد و مسئولين و مديران شهري ما توجه نمايند كه تخریب ميراث تاريخي- طبيعي شهرهاي كشور چه خسارت جبران ناپذيري به هويت شهرها و به آينده آنها خواهد زد.

نمونه هايي از سازماندهي محدوده هاي عابر پياده در شهرهاي جهان

براي استفاده از تجربيات و دستاوردهاي فعاليت هاي مشابه در ساير كشورها، محدوده تاريخي برخي از شهرهاي اروپايي كه مورد بازديد ميداني قرار گرفته بود و هر يك در موارد مرتبط با اين طرح داراي نكات مثبتي بودند ۱۵ شهر انتخاب و بعد به طور خاص مورد مطالعه قرار گرفتند، اين شهرها عبارتند از: آمستردام در هلند و اليكانته، كارتاژنا، گراناډا در اسپانيا و برمن، دوسلدورف، فرانكفورت، هانوفر، نورنبرگ در آلمان و چستر، بيرمنگهام، يورك در انگلستان و ليسبون در پرتغال.

در اين بازديدها، اجزايي از فعاليت هاي انجام شده كه مي توانست در كار ما مفيد باشد بررسي شد كه عبارتند از:

۱. عرض معابر سواره، ۲. پياده رو، ۳. جداسازي پياده و سواره، ۴. تابلوهاي محدوده پياده، ۵. كف سازي ها و جداول، ۶. عناصر محدوده عابر پياده شامل: (فضاي سبز، درخت، آب، مجسمه، رويداها، تراموا و ساير وسايل حمل و نقل)، ۷. نماي ساختمان ها در محدوده عابر پياده، ۸. توقف، پذيرايي- استراحت، ۹. نظافت، ۱۰. امنيت كه به علت فضاي محدود اين گزارش از ارائه آن خودداري مي گردد. * (۲)

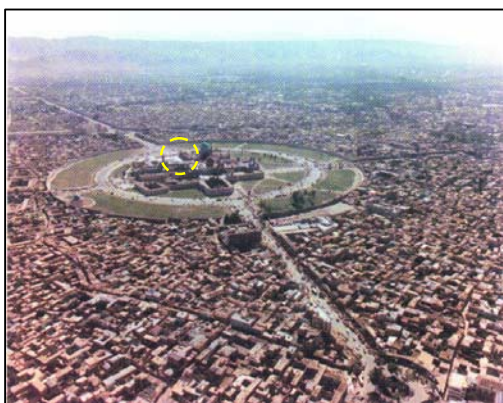


شهر مشهد: فلكه اطراف حرم (سال ۱۳۴۵)

تغييرات محدوده هاي تاريخي برخي شهرهاي ايران

در ايران در طي ۸ دهه گذشته به طور عام و در سه دهه اخير به طور خاص به علل متعدد از جمله جنگ، فشار سرمايه براي نوسازي كنترل نشده، اجراي طرح هاي جامع و تفصيلي همسان براي كشوري با اين همه تنوع سرزميني و بيش از همه فقدان يك نگرش و برنامه آينده نگر مبنی بر حفاظت و ارتقاء كيفيت محدوده هاي تاريخي شهر كه اين مختصر نمي تواند به آنها بپردازد، موضوع حفاظت، احياء و ارتقاء كيفيت محدوده هاي تاريخي اين ميراث كهن شهرها نه تنها مورد توجه قرار نگرفته بلكه از نظر مديران شهري به عنوان مانعي در راه اجراء برنامه هاي نوسازي و بازسازي

* (۲) براي اطلاع بيشتر درباره بررسي هاي انجام شده به گزارش طرح كه تحت عنوان طراحي شهري- محيطي بستر خيابان هاي منطقه ۱۲ تهران مي باشد مراجعه شود.



شهر مشهد: دومین مرحله تخریب و فضاهای وسیع صاف شده و دیوار جداکننده آن (سال ۱۳۵۳)

آنان محسوب شده است. نمونه بارز آن شهر تاریخی مشهد است که متأسفانه تخریب میراث تاریخی شهر در طی سه مرحله صورت پذیرفت.

- مرحله اول: با احداث فلکه اطراف حرم در نزدیک به ۸ دهه گذشته
- مرحله دوم: با تخریب بازار، فلکه و ایجاد یک دیوار عظیم جداکننده بین بافت تاریخی- مذهبی و بافت شهری در نزدیک به ۴ دهه گذشته
- مرحله سوم: با مقیاس وسیعتر در دو دهه اخیر

و بدین ترتیب شهری که قدمت آن به یک هزار سال می رسد، ساختار و هویت تاریخی خویش را از دست داد و به جای آن مجموعه ای از پاساژها، هتل ها و ادارات روید.

حضور عناصر طبیعی در فضاهای تجاری، مذهبی و معابر شهری ایران

به علت علاقمندی مردم کشور ما به عناصر طبیعی، در گذشته تقریباً در غالب فضاهای تجاری همچون: تیمچه‌ها، سراها و کاروانسراهای قدیمی و حیاط فضاهای مذهبی همچون: صحن امام رضا (ع) و حیاط امامزاده‌ها چون امامزاده‌های صالح تهران- امامزاده کوه "محسن" در همدان، مزار عارفان همچون: جامی در تربت جام، ابوبکر تایبانی در تایباد و بسیاری از معابر در روستاها و در شهرهای کوچک، متوسط و بزرگ نیز دارای یک یا چند عنصر طبیعی بوده‌اند که متأسفانه امروز با فشار اتومبیل و ساخت و ساز یا نابود شده اند و یا در شرف نابودی هستند. در حالی که در گذشته بازارهای سرپوشیده به عنوان اصلی ترین مراکز تجاری شهرها فعالیت داشتند در دهه های اخیر خیابان ها و واحدهای تجاری مستقر در بدنه آنها تا حدودی این نقش را عهده دار شدند. خیابان های مشجر همراه با جویبار به عنوان محورهای تجاری- گردشگری در دهه های اخیر عملکرد داشته اند و به علت ترکیب معقول و متوازن فضای سبز و واحدهای تجاری می توانیم این محورهای سبز را "باغ- بازار" بنامیم.

در طرح محدوده تاریخی تهران- منطقه ۱۲ مشاور تلاش به عمل آورده است که ایده "باغ- بازار" تحقق یابد.



آب و گیاه در مرکز تجاری ایران

از بین دهها نمونه موجود در شهرها، تنها به یادآوری دو نمونه اکتفاء می شود.

اراک- کاروانسرای کرمانشاهی: کاشت درختان متعدد، ساخت آب‌نما در وسط حیاط مجموعه سرای تجاری بر حضور طبیعت در مراکز تجاری ایران تاکید کرده است.

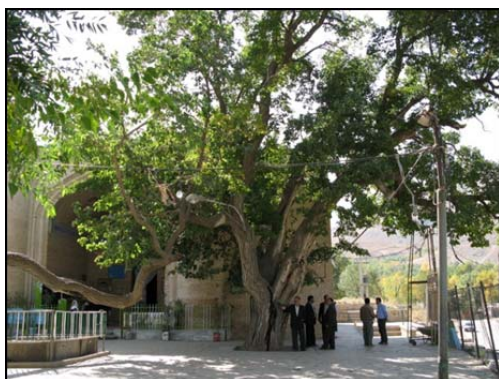


تبریز- کاروانسرای امیر: حیاط کاروانسرا، وجود درختان کهنسال و حوض آب بزرگ در مرکز، آن را به یک باغ- سرا تبدیل نموده که مورد علاقه بسیار تجار مقیم این سرا می‌باشد.

آب و گیاه در مراکز مذهبی ایران

از بین موارد متعدد به دو نمونه یکی از آرامگاه امام و دیگری از آرامگاه امامزاده اکتفاء می شود.

مشهد- حرم امام- صحن نو: مجموعه فضاهای مذهبی در ایران از جمله در صحن امام رضا (ع) در مشهد (که متاسفانه اینک تغییر یافته است) معمولاً با استفاده از عناصر طبیعی از اتومبیل کاشت درخت و ایجاد حوض آب برای وضو گرفتن و فواره برای ایجاد رطوبت و طراوت، فضای مطبوع‌تری را به وجود می‌آورند.



همدان- امامزاده کوه: کاشت درختان و نگهداری از آنها تا مرز کهسنالی در امامزاده‌ها و قبور افراد صاحب کرامت نشان از جایگاه رفیع عناصر طبیعی از جمله درخت در ذهن مردم است. درخت توت کهنسال همچون نگهبانی فضای حیاط امامزاده را پوشش و به آن هویت ویژه می‌بخشد.

آب و گیاه در خیابان‌های شهرهای کوچک ایران

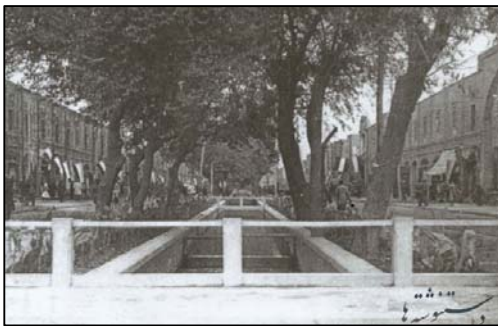
اصولاً عناصر طبیعی جزو اجزاء اصلی محورهای حرکتی در شهرهای متعدد ایران بوده است. در این مورد دو نمونه جهت یادآوری ارائه می شود.

درود- نیشابور: از آنجا که معابر قدیمی بسیاری از شهرهای کوچک ایران، همان مسیر عبور آبیاری قنوات و یا آب‌های جاری است. در شهرهایی که این معابر منکوب اتومبیل نشده است، آب و گیاه عنصر اصلی معبر است.



محلات: خیابان‌های شهر محلات نمونه بسیار جالبی از ارزش حضور آب در معابر شهری است و خیابان‌های این شهر ترکیب صدا (صدای آب، صدای باد در درختان و صدای پرندگان)، آب در اندازه‌ها و به شکل‌های مختلف و درختان کهنسال- یکی از زیباترین معابر شهری ایران را در ترکیب با عناصر طبیعی ارائه می‌نماید. گردش و خرید در این خیابان‌ها در حقیقت نوعی گذران اوقات فراغت در طبیعت و بسیار لذت‌بخش است.

آب و گیاه در خیابان های شهرهای بزرگ



از آنجا که فشار اتومبیل و ساخت و ساز فضاهای سبز خیابان های شهرهای بزرگ را از بین برده و یا در شرف از بین بردن است به دو نمونه یکی نابود شده و دیگری در شرف نابودی اشاره می شود.

مشهد- بالاخیابان: غالب خیابان های صاحب نام و دارای ارزش در شهرهای کشور نام و آوازه خود را از درختان کهنسار و آب جاری در آن ها داشته اند از جمله بالاخیابان در مشهد با نهر آب ناشی از چشمه گیلان و درختان کهنسال کاشت شده در دو سوی آن نشانه ای از حضور عناصر طبیعی در خیابان های قدیمی ایران است.



تهران- خیابان ولیعصر: این خیابان نمونه ای از یک محور مشجر جویباری است که در عین حال یک مرکز خرید خطی در مقیاس کل شهر می باشد. وجه تمایز این محور با ده ها محور دیگر شهری تهران اولاً ارتباط آن از اراضی پایکوهی البرز تا دشت جنوب تهران و ثانیاً وجود آب و درخت در دو سوی این خیابان است.

مقایسه عملکرد مدیران شهری سایر شهرهای جهان به ویژه در اروپا با عملکرد مدیران شهری شهرهای ما، نشان می دهد که ما نه تنها در حفظ ارزش های شهری خود غفلت نمودیم بلکه در اقدامات شتابزده و متأثر از فشار سرمایه، به نظریات و توصیه های شهروندان و صاحب نظران نیز توجه ننمودیم و از تجربیات جهانی درسی نگرفتیم. در بین شهرهای ایران شهرهای اصفهان، یزد، کاشان تا حدودی در حفظ قسمتی از ارزش های شهری خویش کوشیدند که امید است مورد توجه سایر شهرداری های کشور قرار گیرد.

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.

نکته اساسی مورد تاکید، فقدان رویکرد راهبردی سنجیده و متناسب با شرایط پهنه تاریخی- فرهنگی و در نتیجه بی برنامه گی، اقدامات هزینه بر جداگانه و فاقد وحدت فضایی و نظری است. امری که به نظر نگارنده از اهمیت ویژه ای برخوردار است. زیرا در غیاب چنین رویکرد و وحدت رویه و نگرشی است که با وجود تلاش مشاورین و طراحان، و مدیریت شهری، مجموعه ای آشفته، با هویت ضعیف، و نامناسب از کار در آید.

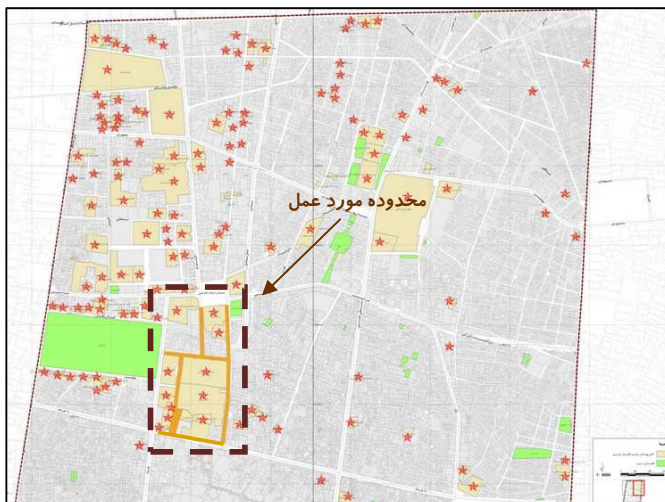
تدوین این نوشتار در جهت ارائه روش ملاک عمل مشاور، ویژگی‌ها و قابلیت‌های پهنه تاریخی- فرهنگی، و اتخاذ استراتژی و اهداف عملیاتی در راستای اسناد فرادست و واقعیت‌های موجود پهنه مورد مطالعه بوده است.

بر این اساس مباحث و محورهای زیر مورد تاکید قرار گرفته است::

- تبیین اهمیت و نقش تهران، به ویژه پهنه تاریخی- فرهنگی در مقیاس جهانی، ملی و کلانشهری و در حوزه‌های تاثیرگذار
- وضعیت کنونی پهنه از نظر ویژگی‌ها و محدودیت‌های طبیعی و محیطی، عملکردهای اداری- سیاسی و تجاری- اقتصادی
- مشکلات ناشی از گره‌های ترافیکی و عملکرد پهنه از جنبه ترافیک جاذب سفر، ترافیک عبوری، و ...
- وضع اجتماعی، فرهنگی و رفتاری گروه‌های مختلف در پهنه تاریخی، در شب و روز
- تجارب شهری و کلانشهری در شهرهای ایران و سایر کشورها مختلف برای احداث محورهای شهری عاری از اتومبیل
- تجارب شهرهای ایران در احداث فضاهای شهری مطلوب با استفاده از عناصر طبیعی
- تدوین نگرش و رویکرد مشاور از سطح کلان تا روند مداخله و اجرا

نکاتی درباره محدوده طرح

محورها و مجموعه‌های ارزشمند (پهنه تاریخی- فرهنگی)



شهر تهران: نقشه فضای سبز و بناهای مهم منطقه

همانطور که اشاره شد پهنه بهارستان و مجلس شورای اسلامی و سازمان برنامه و آموزش و پرورش، تا لاله‌زار، با انبوه هتل‌ها، خانه‌ها، تئاترها و ... تدوام می‌یابد. حدفاصل لاله‌زار و فردوسی و پهنه غربی فردوسی، از بازار تا خیابان انقلاب، بیشترین تجمع آثار، محورها و مجموعه‌های ارزشمند به صورت شمالی- جنوبی مستقرند. به طوری که می‌توان گفت که علاوه بر بازار تهران، بیشترین فراوانی در حدفاصل ناصرخسرو، میدان امام، فردوسی و لاله‌زار و از شرق تا خیام و حافظ.

بر این اساس می‌توان بخش عمده ابنیه، محورها و مجموعه‌های ارزشمند را چنین پهنه‌بندی کرد:

- ۱- پهنه بازار
- ۲- پهنه ارگ
- ۳- پهنه شمال محور امام حدفاصل فردوسی تا حافظ
- ۴- پهنه بهارستان و لاله‌زار

در زیر برخی از مهمترین ابنیه ثبت شده در چارچوب پهنه‌های ۴ گانه مورد اشاره قرار می‌گیرد:

الف- پهنه بازار شامل کلیت مجموعه بازار

خانه حاجب‌الدوله، چارسوق بزرگ، موزه و کتابخانه ملک، مسجد سیدعزیزاله، مسجد جامع تهران، تیمچه مهدیه، دروازه قدیمی محمدیه، سرای رشتی‌ها، مسجد امام خمینی، منار محله پامنار، کلیسای سورپ گورک، کلیسای طاطاووس، ساختمان روغن‌نباتی جهان و ...

ب- پهنه ارگ

مجموعه ارگ بنای فرهنگی، ساختمان دادگستری، اقتصاد و دارایی، سردر قورخانه، دارالفنون عمارت تخت مرمر و کاخ گلستان، ساختمان روزنامه اطلاعات، محور داور و صوراسرافیل، باب همایون، چهارراه گلوبندک، سبزه میدان، میدان ارگ، مسجد ارگ و ...

پ- پهنه شمال محور امام خمینی و میدان- غرب و شرق خیابان فردوسی

سردرباغ ملی، ساختمان شهرداری کل کشور و کمیته مشترک، کلیسای پطروس مقدس، مجموعه بانک ملی، موزه آبگینه و سفالیه، هنرستان دختران، مدرسه و کلیسای ژاندارک، موزه ایران باستان و کتابخانه ملی، وزارت امور خارجه، بنای معبد آدریان، باغ سفارت انگلیس و ترکیه، سفارت واتیکان- ایتالیا و فرانسه، بیمارستان دادگستری، تالار فرهنگ، ساختمان بانک شاهی، دبیرستان فیروز بهرام، کلیسای حضرت مریم، میدان و بناهای حسن آباد و ...

ت- پهنه بهارستان و لاله زار

بنای مجلس شورای اسلامی، عمارت مسعودیه، عمارت شیرالدوله، باغ نگارستان و دانشکده علوم اجتماعی، بنای سفارت دانمارک، تئاتر پارس، تئاتر نصر، گراند هتل، خانه هدایت، عمارت کوشک فخرالدوله (مدرسه روشنگر)، مسجد سپهسالار (مدرسه عالی مطهری)، نما و بدنه میدان فجرالدوله و ...

که می‌توان بناهای ارزشمند و ثبت نشده‌ای همچون پارک شهر، تئاتر سنگلج- بانک سپه (مرکزی)- باغ سفارت روسیه و ترکیه و ...، بیمارستان رازی، خلیفه‌گری ارامنه، ساختمان سینگر، ساختمان جیپ، شهرداری تهران، ساختمان سابق شهرداری منطقه ۱۲، سردر شمس‌العماره، کلانتری میدان ارگ، سرای امیر، آب انبار سید اسماعیل و بسیاری ابنیه دیگر را هم اضافه نمود.

از نظر اجتماعی گروه‌های مراجعه‌کننده به پهنه تاریخی را می‌توان به چند دسته تقسیم نمود:

- کارکنان و فروشندگان و مدیران مراکز تجاری، خدماتی، شرکت‌ها و موسسات جدید و قدیم
- مراجعه گروه‌های عمدتاً قدیمی تهرانی به بازار برای خریدهای جاری، فروشندگان و توزیع کنندگان شهرستانی، دومین گروه عمده مراجعه کننده را تشکیل می‌دهند.
- کارکنان، مدیران و ارباب رجوع به فضاهای اداری- سیاسی- حکومتی که همچنان از تداوم نقش اداری- سیاسی پهنه حکایت می‌کند.
- گردشگران کلانشهری، مجموعه شهری، ملی و بین‌المللی که عمدتاً برای دیدن آثار و ابنیه و کاخ- موزه‌ها مراجعه می‌کنند. بخش مهمتر این گروه جمعیتی است که در قالب فعالیت خرید- گردش، هم به سیاحت و هم به تجارت و خریدهای متداول دست می‌زنند.
- وجود ده‌ها کاخ موزه، مراکز فرهنگی، ورزشی و تفریحی، کاخ‌های قدیمی، هتل‌ها، مسافرخانه‌ها و ایستگاه مرکزی راه‌آهن، پایانه‌های برون‌شهری (خزان) و نیز مسافران شهری عبوری، از دیگر فضاها و عملکردهایی است که گروه‌های کثیری را جذب پهنه تاریخی می‌کنند.

ویژگی بارز عملکردی پهنه مرکزی (تجاری- بازار، اقتصادی، اداری- سیاسی و ...) فعالیت گسترده 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.

یکی از مهمترین عوامل محدودکننده سفرهای خرید- گردش و سیاحتی- فرهنگی، فقدان «فضای مناسب و مطلوب است. تقریباً در کل کلانشهر تهران، و به ویژه پهنه تاریخی هیچگونه «فضای شهری» طراحی شده وجود ندارد. دوره گرمای

طولانی- در کنار زمستان‌های کوتاه- در محدوده مرکزی، تابش شدید خورشید، آسفالت سیاه و آلوده، ترافیک‌های پرحجم، در غیاب فضاهای سبز و سایه و جریان آب و رطوبت از مهمترین مشکلات و کمبودهای پهنه مرکز شهری می‌باشد.

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. میلمان نابسامان، پیاده‌روهای آفتابگیر و 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 باز، چلوکبابی‌ها و رستوران‌ها و مساجدند)

- در حال حاضر مراجعین به پهنه سه دسته اصلی هستند، ارباب رجوع و کارکنان ادارات و وزارتخانه‌ها و نهادهای حکومتی، مراجعین محلی و ملی به بازار و سفرهای عبوری

- دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز و باززنده‌سازی پهنه تاریخی- فرهنگی مستلزم آرام‌سازی ترافیکی، ایجاد فضاهای مطلوب شهری، و حل مشکل روز فعالی و شب متروکه بودن پهنه است که این مورد با بازسازی و بهره‌برداری از ابنیه تاریخی و ارزشمند در قالب کاربری‌های تفریحی، پذیرایی و ... شبانه است.

ضرورت اجراء طرح



خیابان داور

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 آشفته (باربران، وانت‌ها، موتورسیکلت‌ها، اتومبیل‌ها، کامیون‌ها و ...)

- نایمن 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 سدها 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.



خیابان ناصرخسرو



وضعیت ترافیک خیابان ناصرخسرو



وضع موجود دفع آب های سطحی قبل از اجرای طرح

- تراکم شدید و فرسودگی تاسیسات زیربنایی و تخریب پی در پی و روزانه بستر محدوده برای رفع نارسایی ها
- 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

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 نایمن 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 نیمه اجرای کار، عدم کارایی این اقدامات روشن شد. زیرا علاوه بر مشکلات قبلی مشکلات جدیدی ظهور نموده بود.

شرایط در آغاز همکاری مشاور

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 گی بیشتر 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 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 مرتبط با تاسیسات زیربنایی نظیر: شرکت برق، مخابرات، سازمان آب و ...

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 نارضایتی ها را برطرف کند.
 - طرحی تهیه شود علیرغم 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 نگردد.
- 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 قرار گیرد.

علیرغم 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 گردد.

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

فرآیند و مبانی تدوین رویکرد/ روش

تدوین هر رویکرد یا روش به طور کل از یک فلسفه (نگاه کلان و پایدار) ناشی می گردد. کشور ما در فلات قاره ای قرار گرفته که عمدتاً بر کمر بند خشک و گرم نزدیک به استوا مستقر شده است. بر این پایه است که در دین زرتشت، اسلام و به تبع آن در باورها و تجربه های انباشته شده فلاحی - و حالا شهری - نزد مردم این سرزمین از دیرباز آب و درخت مقدس شمرده شده است. گردشگری سنتی و حتی مدرن ما بر باغ گردشی و بیلاق نشینی مبتنی است. در اشعار کلاسیک همواره بر کوتاه بودن بهار و گرما و خشکی طولانی تاکید شده است. غنیمت دانستن دم، ارزش گذاری ویژه بر بهار، کنار جوی آب و زیر سایه درخت، و نظایر آن گسترش چنین فلسفه ای را در میان مردم نشان می دهد. بخشی از این نگرش خود بنابر انطباق تجارب انسانی بر فلسفه طبیعی و حاصل نهایی آن - آسایش انسان - پدید آمده است و به فرهنگ جامعه تبدیل شده 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 چشم انداز تعیین شده
 - تجارب و فلسفه (نگرش پایه ای) مشاور
 - ضرورت ها و الزامات، و شرایط عینی محدوده مطالعاتی و موضوع طراحی و مدیریت مداخله و اجرا
- بر این اساس رویکرد مشاور را می توان چنین بیان کرد:

* همزمان با طراحی و اجرای طرح لازم بود که با ۳۶ سازمان و نهاد و اداره و ... هماهنگی شده و همکاری آنان جلب گردد. اسامی در پایان ارائه شده است.

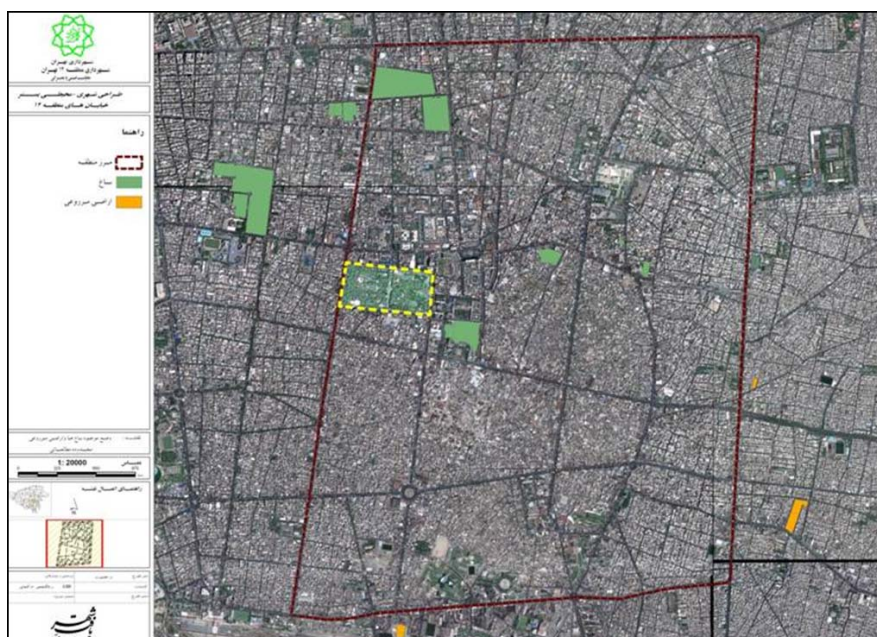
"در کشور ما استنباط از طراحی شهری منجر به توفیق نسبی هم نشده است. بومی کردن طراحی شهری، به مثابه طراحی شهری مبتنی بر عوامل طبیعی و محیطی مثل آب و گیاه و منظر یا به عبارت دیگر «طراحی شهری- محیطی» راهکار اساسی و مناسب با شرایط خاص شهرهای ماست. در اینجا به طور مشخص کمربند مرکزی تهران مثل مناطق ۱۰، ۱۱، ۱۲، ۱۳ و حتی ۶ و ۷ و به طور خاص منطقه ۱۲، **پهنه تاریخی- فرهنگی تهران**، با طراحی شهری- محیطی تعریف و تجربه شده و شرایط خاص منطقه می تواند احیاء شود."

- اسناد فرادست از جمله طرح‌های ترافیکی منطقه ۱۲ که مورد تصویب قرار گرفته است (نقشه ارائه شده است) خوشبختانه خیابان‌های مورد طراحی این مشاور را منطقه عابر پیاده اعلام نموده است و برخی خیابان‌ها و میدانی 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 در صفحات بعد آمده است و در عین حال از تجربیات مطرح شده در مطالعات سایر کشورها که در صفحات قبل ارائه شده بهره خواهد برد.
- همانگونه که قبلاً مطرح گردید محدوده مورد طراحی دربرگیرنده برخی وزارتخانه‌ها و یا باغ موزه‌ها و ... 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 باارزش 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 محورهای 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 و استراتژیک تا روند طراحی و اجرا
- ضرورت همکاری نهادها و سازمان‌های اداری- سیاسی و حکومتی برای پیوند فضاهای باز و سبز آنها با پیاده‌راه‌ها
- تجهیز مبلمان شهری متناسب با هویت و کاراکتر محور و کاربری‌های واقع در جداره‌ها، و با لحاظ کردن استانداردها، به منظور قابل استفاده نمودن مبلمان 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. مناسب‌سازی بستر به طور قطع می‌تواند کاربری‌های واقع در جداره‌ها را نیز تحت تاثیر قرار دهد.

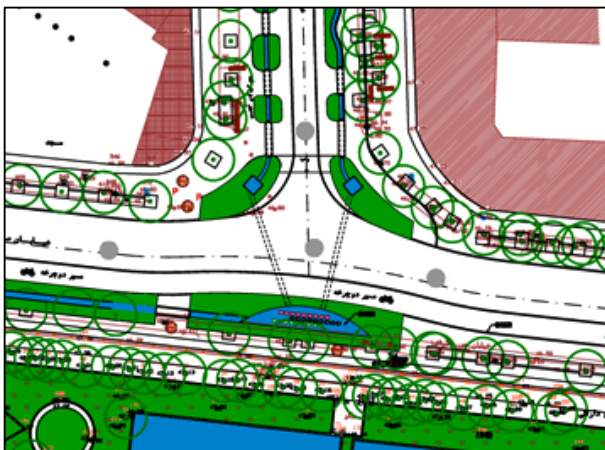
- در بخش مدیریت شهری، ضرورت همکاری تنگاتنگ بین مشاور، میراث فرهنگی، و معاونت فضای سبز (و منابع آب و ...) و شهرداری منطقه ۱۲ و تهران به طور ویژه مورد تاکید قرار می گیرد.



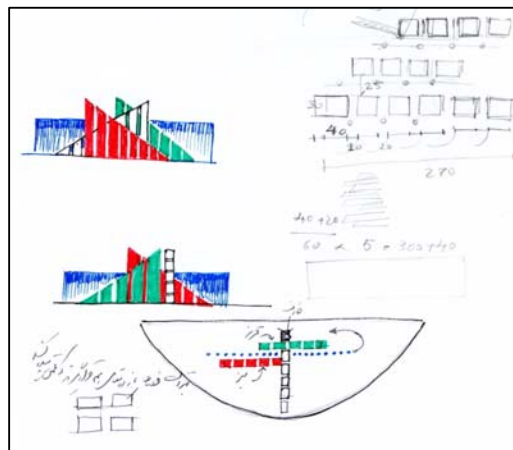
وضع موجود باغها و فضای سبز منطقه ۱۲ که کمبود شدید فضای سبز در آن به چشم می خورد.
 مأخذ: طرح ساماندهی باغها و اراضی مزروعی شهر تهران- مهندسان مشاور بافت شهر ۱۳۸۹

مبانی، ایده های عمومی و اقدامات برای خیابان های چندگانه

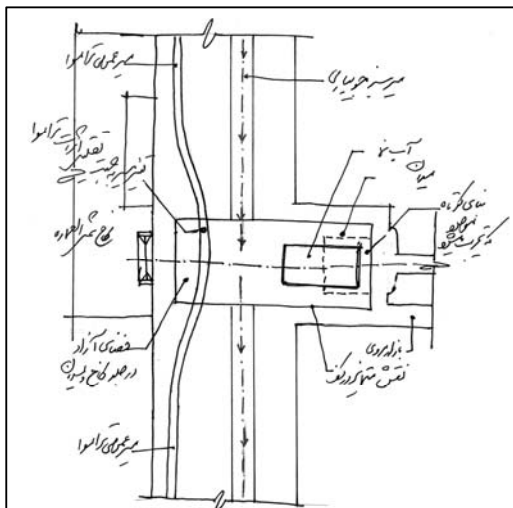
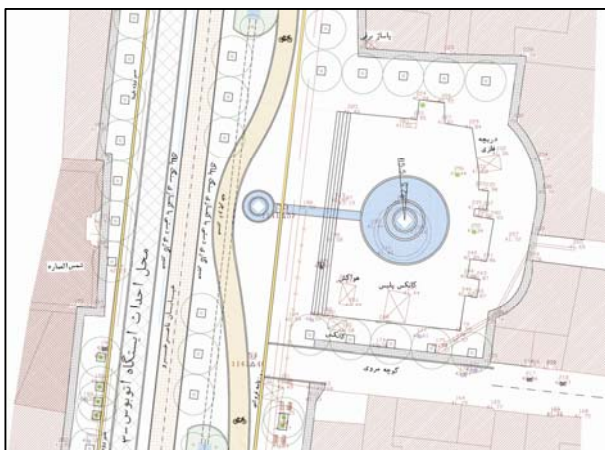
۱. **اولویت و ایمنی برای انسان:** این بخش از منطقه به عنوان منطقه تاریخی و مرکزی تهران می بایست همانند سایر شهرهای پیشرفته جهان به محدوده ای ایمن و با اولویت حرکت برای عابر پیاده اختصاص یابد به طوری که عابرین پیاده (کودک، جوان و سالمند) بدون دغدغه و هراس در محیطی آرام و سرسبز در تمام جهات بتوانند حرکت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



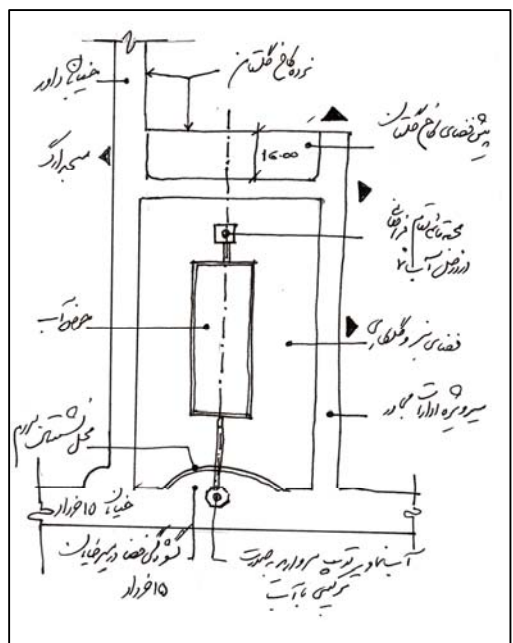
طرح تقاطع خیابان باب همایون و خیابان صور اسرافیل



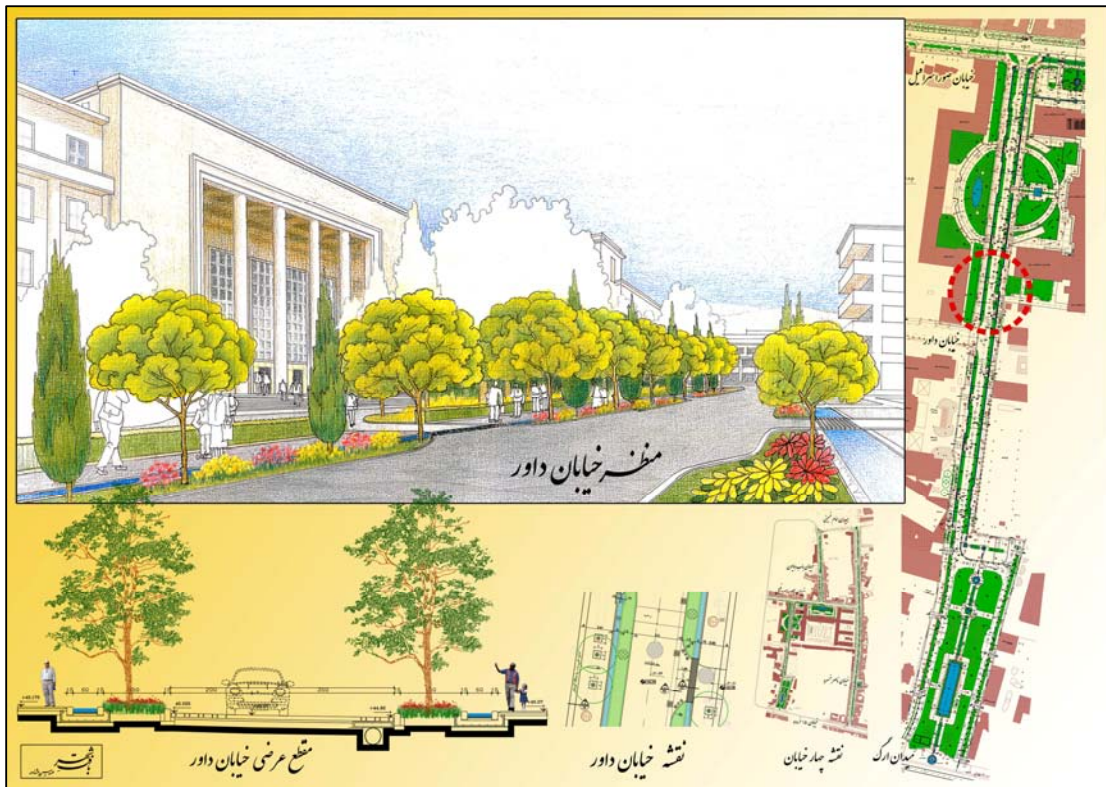
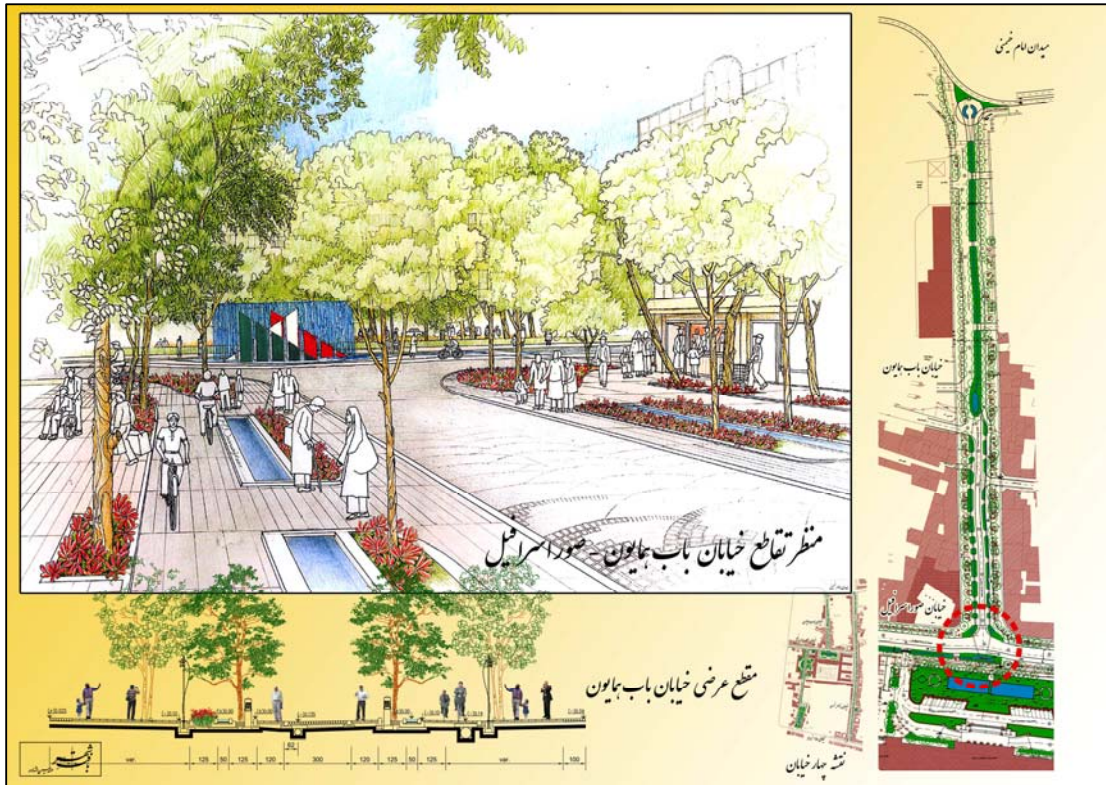
ایده آبنما، آبشار و نماد پرچم در انتهای خیابان باب همایون تقاطع
صور اسرافیل (مقابل کاخ دارائی)

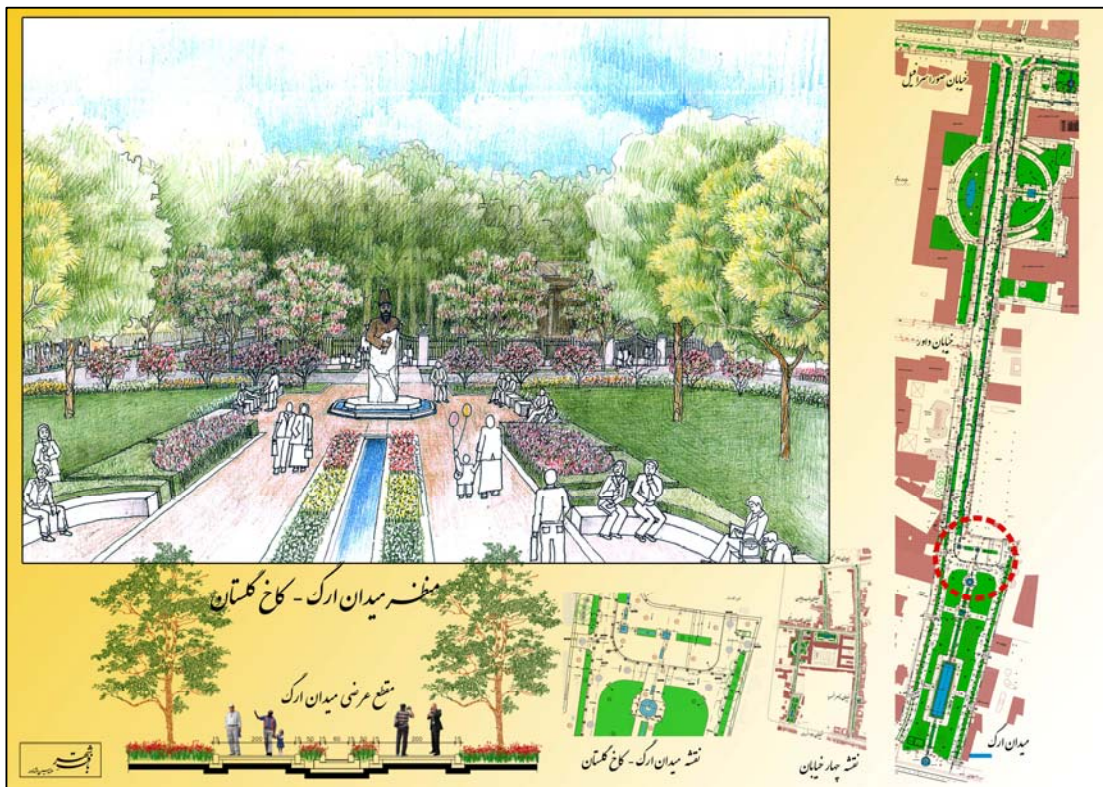


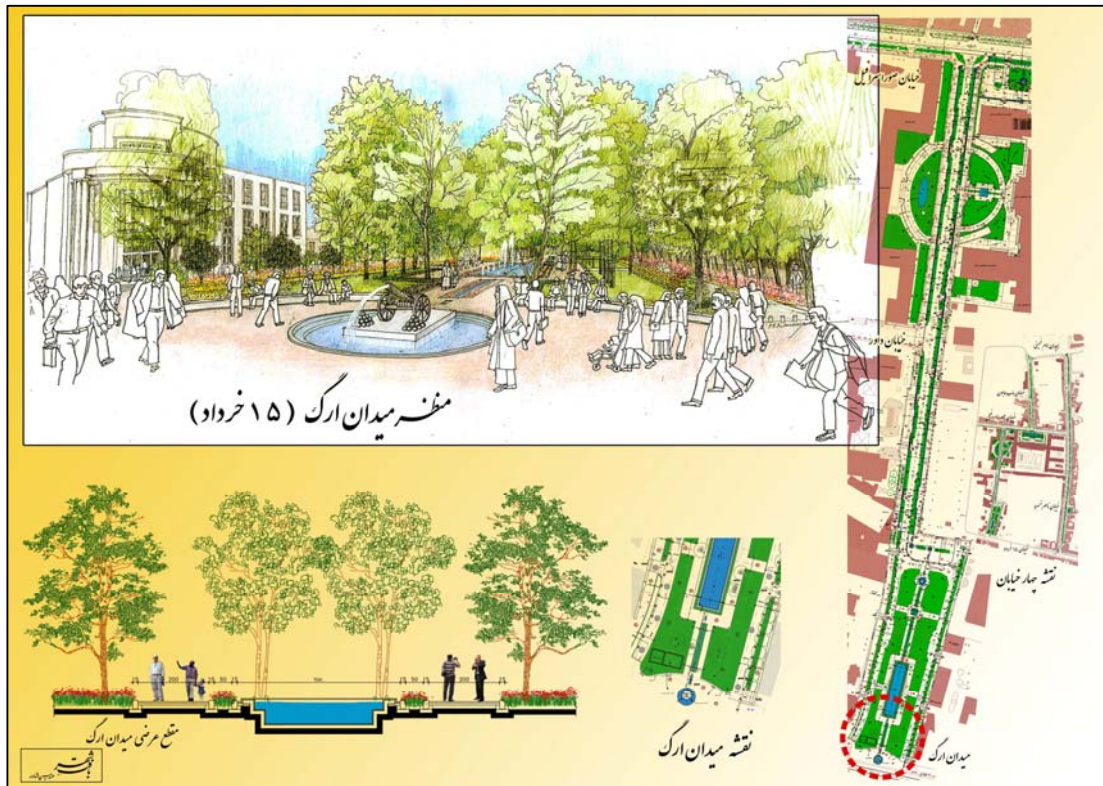
فضای پیشنهادی و تغییر مسیر تراموا در مقابل کاخ شمس العماره



ایده ساماندهی میدان ارگ





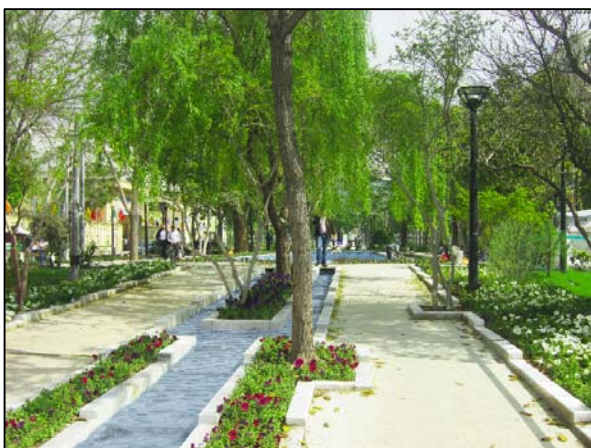




خیابان باب همایون پس از اجرای طرح



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



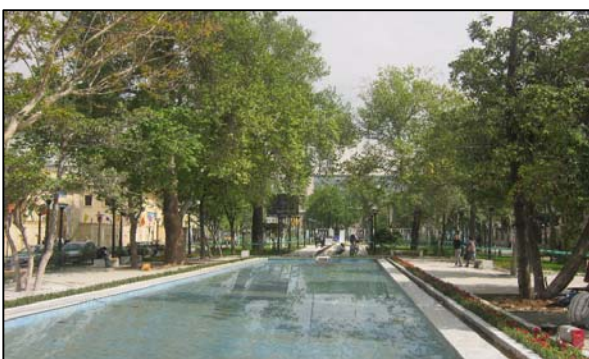
خیابان ناصر خسرو پس از اجرای طرح



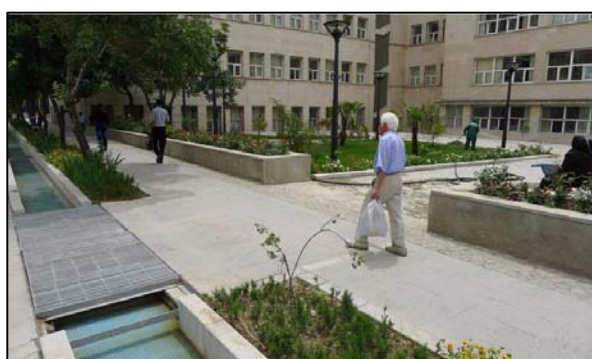
میدان ۱۵ خرداد- فضای مجاوز کاخ گلستان پس از اجرای طرح



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 بااهمیت 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)

اسامی مسئولین اصلی مرتبط با این طرح در منطقه ۱۲

شهردار

- آقای مهندس بزرگوار

قائم مقام شهردار

- آقای مهندس جان قربان

معاونت عمرانی

- آقای مهندس مهرافشار
- آقای مهندس سیاه کمری

معاونت حمل و نقل

- آقای مهندس حسینی

مجری طرح

- آقای مهندس عبدالرضایی

اسامی کارشناسان و همکاران کلیدی

مدیر فنی و تدوین ایده ها

- مهندس غلامرضا پاسبان حضرت

مدیر هماهنگی و اجرایی

- مهندس ابوالقاسم حدادکاوه

طرح های معماری منظر

- مهندس مهر و ابرکار
- مهندس رومینا کاظمی

تهیه پرسپکتیوهای طرح

- مهندس محمد ناصری پور

مطالعات تاریخی - اجتماعی

- کیومرث مسعودی

تاسیسات مکانیکی

- مهندس احمد حدادکاوه
- مهندس مهدی حصارکی

تاسیسات الکتریکی

- مهندس پیروز افصلی فر
- مهندس عبدالعلی کفایی

سیویل - سازه

- مهندس حسین حامدعظیمی

نظارت کارگاهی

- مدیر نظارت مهندس هارمیک خداقلی عراقی
- سرپرست نظارت مهندس محمدرضا بزرگنیا