

سیده  
میرزا



دانشگاه تهران - پردیس هنرهای زیبا  
دانشکده معماری  
گواهی دفاع از پایان نامه کارشناسی ارشد

هیات داوران پایان نامه کارشناسی ارشد خاتم مینو عصباری به شماره دانشجویی: ۹۱۰۱۹۳۱۲۹ در رشته: معماری منظر در تاریخ:  
۹۵/۱۱/۲۶ با عنوان: « طراحی منظر عمودی بزرگراه یادگار امام با رویکرد اکولوژیک »

«

به عدد **۱۹/۰۱/۰۷** به حروف  
نمره نهایی پایان نامه  
درجه پایان نامه **عالی**

ردیف	مشخصات هیات داوران	نام و نام خانوادگی	مرتبه دانشگاهی	دانشگاه یا موسسه	امضاء
۱	استاد راهنمای (اول)	دکتر حشمت الله متدين	استادیار	دانشگاه تهران	
	استاد راهنمای (دوم)	-----	-----	-----	
۲	استاد مشاور	دکتر سید امیر منصوری	استادیار	دانشگاه تهران	
۳	استاد داور	دکتر احمد علی فرزین	استادیار	دانشگاه تهران	
۴	استاد داور	دکتر شهره جوادی	استادیار	دانشگاه تهران	
۵	نماینده تحصیلات تکمیلی	دکتر احمد علی فرزین	استادیار	دانشگاه تهران	

تذکر: این برگه پس از تکمیل توسط هیئت داوران در نخستین صفحه پایان نامه درج گردد.

با اسمه تعالی

شماره:

جمهوری اسلامی ایران

تاریخ:

دانشگاه تهران

پیوست:

اداره کل تحصیلات تکمیلی



## تعهدنامه اصالت اثر

اینجانب حسین عصاری متعهد می شوم که مطالب مندرج در این پایان نامه / رساله حاصل کار پژوهشی اینجانب است و به دستاوردهای پژوهشی دیگران که در این پژوهش از آن ها استفاده شده است، مطابق مقررات ارجاع و در فهرست منابع و مأخذ ذکر گردیده است. این پایان نامه / رساله قبل از احراز هیچ مدرک هم سطح یا بالاتر ارائه نشده است. در صورت اثبات تخلف (در هر زمان) مدرک تحصیلی صادر شده توسط دانشگاه از اعتبار ساقط خواهد شد.

کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به پردازیس / دانشکده / مرکز دانشگاه تهران می باشد.

نام و نام خانوادگی دانشجو: حسین عصاری

امضا:

آدرس: خیابان انقلاب - اول خیابان فخر رازی - پلاک ۵ - کد پستی: ۱۳۰ ۴۵/۵۶۸

فاکس: ۶۴۹۷۳۱۴



دانشگاه تهران

پردیس هنرهای زیبا

دانشکده معماری

طراحی منظر عمودی بزرگراه یادگار امام با رویکرد فرهنگی و اکولوژیک

پایان نامه برای دریافت درجه کارشناسی ارشد

نگارش: مینو عصاری

استاد راهنمای: دکتر حشمت الله متدين

استاد مشاور: دکتر امیر منصوری

## چکیده

ورود اندیشه ها و شیوه های جدید زندگی در قالب مدرنیسم، تاثیرات عمیقی را در شهرها بر جای گذاشت.

یکی از این تاثیرات، پیامدهای حاصل از ایجاد پدیده گسست منظر می باشد. این پدیده بر تمام لایه های منظر از جمله لایه های ادراکی، هویتی، فرهنگی و اکولوژیکی شهر در مقیاس های متفاوت تاثیر می گذارد. گسست منظر به معنای فقدان یا کمبود ارتباط بین دو مکان ، گاه باعث ایجاد اخلال در ادراک مخاطب از شهر شده و گاه تکه ای از تاریخ طبیعی یک مکان را از بین می برد. از تاثیرات دیگر آن می توان به از بین بردن زیستگاه های طبیعی حیات وحش اشاره کرد. همه اینها در مجموع باعث شده است که پدیده گسست منظر در عصر مدرنیته یکی از مهم ترین دغدغه های معماران منظر باشد. پژوهش حاضر به بررسی قسمتی از پیامدهای گسست منظر پرداخته و طراحی پایدار به معنای توجه به مسائل تاریخی، فرهنگی و اکولوژیکی را به عنوان راه حلی مفید برای مواجهه با این پدیده مطرح می سازد. بدین منظور پس از بررسی مناظر عمودی موجود در شهر تهران، به بررسی چند نمونه خارجی در این زمینه پرداخته است.

در تهران دو نوع بزرگراه شرقی- غربی و شمالی- جنوبی وجود دارد. برای ساخت بزرگراه ها در نوع اول (شرقی- غربی) نیاز به تخریب سیلوئت شهری و خط الراس ها می باشد، در صورتیکه در نوع دوم (شمالی- جنوبی)، بزرگراه ها در خط القعرها ساخته شده و آسیب کمتری به منظر کلی شهر وارد می کنند. این پژوهش در ابتدا قصد بررسی بزرگراه هایی مانند نیایش که در نوع اول جای می گیرند را داشت، اما در نهایت با توجه به پتانسیل های ویژه ای که در بزرگراه یادگار امام وجود داشت، تصمیم بر طراحی حاشیه این بزرگراه شمالی- جنوبی است گرفته شد. پتانسیل های ویژه سایت وجود پارک پر迪سان با رویکرد محیط زیست در دو سمت آن و تطابق آن با موضوع اصلی پژوهش یعنی گسست منظر، سبب این تصمیم شد. ایده های اولیه در طراحی این پروژه را می توان در مرحله اول برقراری پیوند به عنوان پاسخی نمادین برای مواجهه با پدیده گسست و دوم، حضور انسان در منظر عمودی (برخلاف مناظر عمودی موجود در تهران امروز) دانست. با بررسی مناظر عمودی امروزه تهران و دیوارهای سبز تزئینی، علاوه بر اینکه خالی از روح و هویت

شهر می باشند، در طراحی آن ها فقط به زیبایی شناسی توجه شده است و وجود انسان (به عنوان مخاطب اصلی شهر) فرهنگ و تاریخ نادیده انگاشته شده است. در صورتیکه مخاطب اصلی در این طراحی در مرحله اول انسان به عنوان استفاده کننده اصلی از فضا و در مرحله بعد موجودات زنده ای هستند که مامن خود را در اثر ساخته شدن بزرگراه شهری از دست داده اند.

**گسست منظر-بزرگراه های شهری- منظر عمودی مفید-پل باغ**

از اساتید گرامیم جناب آقای دکتر متدين و جناب آقای دکتر منصوری بسیار سپاسگزارم چرا که بدون راهنماییهای ایشان تامین این پایان نامه بسیار مشکل مینمود.

این پایان نامه را ضمن تشکر و سپاس بیکران و درکمال افتخار و امتنان تقدیم می نمایم به:

پدر و مادر و خانواده مهربانم که وجودشان دلیلی است برای بودنم

و

روح مهربان برادرم که بسیار زود از میان ما رفت.

## فهرست

۱	مقدمه
۳	طرح مساله
۵	ضرورت پژوهش
۵	فرضیه پژوهش
۶	پرسش های پژوهش
۶	روش پژوهش
۷	فصل اول: مبانی نظری
۸	۱- منظر
۹	۱-۱-۱ تعاریف منظر
۱۰	۱-۲-۱ ادراک منظر
۱۱	۲-۱ شهر
۱۱	۲-۲-۱ تعریف شهر
۱۲	۲-۲-۱ زیبایی شناسی شهری
۱۴	۳-۱ مدرنیته و تاثیرات آن بر زندگی انسان امروز
۱۴	۳-۲-۱ تعریف مدرنیزم
۱۴	۳-۲-۳-۱ شهر امروز
۱۵	۳-۲-۳-۱ هویت گمشده در شهر امروز
۱۷	۳-۲-۲-۱ جایگاه انسان در شهر امروز
۱۷	۳-۳-۱ تخریب طبیعت به نفع مدرنیته
۱۸	۳-۴-۱ شهر و طبیعت
۱۸	۴-۱ طبیعت
۱۹	۴-۲-۱ طبیعت در تاریخ ایران
۱۹	۴-۳-۱ طراحی پایداریا طبیعت در شهر امروز

۲۲	۱-۴-۴ طراحی پایدار در معماری ایرانی.....
۲۲	۱-۵ باغ، مفهوم نخستین انسان.....
۲۳	۱-۵-۱ تاریخ باغ درون شهری در تهران.....
۲۵	۱-۶ گسست منظر.....
۲۷	۱-۶-۱ شاخص های کمی.....
۲۸	۱-۶-۲ شاخص های کیفی.....
۲۸	۱-۶-۳ تلفیق شاخص های کمی و کیفی.....
۲۹	۱-۶-۴ پیامدهای محیط زیستی گسست منظر.....
۲۹	۱-۶-۵ اثر پدیده گسست بر ادراک منظر.....
۳۰	۱-۷ منظر شهری.....
۳۰	۱-۷-۱ تعریف منظر شهری.....
۳۱	۱-۷-۱-۱ مولفه های سازنده منظر شهری.....
۳۲	۱-۷-۲ فرهنگ شهر.....
۳۳	۱-۷-۳ زیبایی شناسی در منظر شهری.....
۳۳	۱-۷-۴ هویت در منظر شهری.....
۳۴	۱-۷-۵ منظر شهری پایدار (شهر انسانی).....
۳۶	۱-۸ منظر شهری تهران.....
۳۶	۱-۸-۱ آسیب شناسی منظر شهری تهران.....
۳۹	۱-۹ اکولوژی.....
۳۹	۱-۹-۱ تعریف اکولوژی.....
۴۱	۱-۹-۲ اکولوژی سیمای سرزمین.....
۴۱	۱-۹-۳ منظر و اکولوژی.....
۴۵	۱-۹-۴ رابطه زیبایی شناسی و اکولوژی.....
۴۶	۱-۹-۴-۱ تجربه انسانی و مناظره زیبایی شناسی و اکولوژی.....
۴۶	۱-۹-۴-۲ تعامل زیبایی شناسی و اکولوژی در ادراک منظر.....
۴۸	۱-۹-۴-۳ الگوهای منظر فرایندهای اکولوژیکی و تجربه زیبایی شناسی.....

۴۹	۱-۱۰ سفرهای درون شهری.....
۴۹	۱-۱۰-۱ سفرهای سبز.....
۴۹	۱-۱۰-۱-۱ سفرپیاده.....
۵۱	۱-۱۰-۱-۲ سفر با دوچرخه.....
۵۲	۱-۱۰-۱-۳ اهداف کیفی پیاده روی و دوچرخه سواری در سیستم حمل و نقل شهری.....
۵۳	۱-۱۰-۱ سفر قرمنز.....
۵۴	۱-۱۰-۲-۱ بزرگراه های شهری در تهران.....
۵۶	<b>فصل دوم: مصادیق طراحی.....</b>
۵۷	۲-۱ مصادیق طراحی.....
۵۸	۲-۱-۱ پل اکولینیک در کشور سنگاپور.....
۵۸	۲-۱-۱-۲ طراحی با هدف مقابله با پدیده گسست منظر با رویکرد اختصاصی کمک به امتداد حیات وحش.....
۶۰	۲-۱-۲ پل پیاده لیت.....
۶۰	۲-۱-۲-۱ طراحی با هدف اتصال دو پارک شهری، ایجاد نشانه شهری و گسترش فرهنگ پیاده روی و دوچرخه سواری.....
۶۱	۲-۱-۲-۲ اکولوژی شهری.....
۶۲	۲-۱-۲-۳ طراحی پایدار.....
۶۴	۳-۱-۲ های لاین سئول.....
۶۴	۳-۱-۲-۱ طراحی با هدف گسترش فرهنگ پیاده روی و آشنایی با گیاهان بوم.....
۶۶	۴-۱-۲ پارک شناور بر روی بزرگراه "باکهد" در آتلانتا.....
۶۶	۴-۱-۲-۱ طراحی با هدف گسترش فرهنگ پیاده روی، مقابله با آلودگی هوا در راستای ایجاد شهر سالم.....
۷۰	۴-۱-۲-۵ پارک بزرگراه در سیاتل.....
۷۰	۴-۱-۲-۵-۱ طراحی با هدف ایجاد نماد شهری و مقابله با آلودگی هوا در راستای ایجاد شهر سالم.....
۷۶	۴-۱-۲-۶ پل سبز و نکحور.....
۷۶	۴-۱-۲-۶-۱ طراحی با هدف برقراری ارتباط از دست رفته دو منطقه تاریخی و زنده کردن خاطرات مردم بومی.....
۷۸	۷-۱-۲ پل سبز کشاورزی شیکاگو.....
۷۸	۷-۱-۲-۱ طراحی با هدف فراهم کردن محصولات کشاورزی در فاصله ای نزدیک از شهر.....
۸۱	<b>فصل سوم: معرفی سایت و فرایند طراحی.....</b>

۸۲	۱-۳ معرفی سایت.....
۱۳	۱-۱-۳ محدوده طراحی.....
۱۴	۱-۳-۱ بررسی اقلیمی.....
۱۵	۱-۳-۱-۳ تحلیل سایت.....
۸۷	۱-۳-۱-۳ پوشش گیاهی.....
۸۷	۱-۳-۲-۱ پوشش جانوری.....
۸۸	۱-۳-۱-۳ پتانسیل های انتخاب سایت.....
۸۸	۱-۳-۱-۴ دیدهای سایت.....
۹۰	۱-۳-۲ فرایند طراحی.....
۹۰	۱-۳-۲-۱ طرح مسئله.....
۹۰	۱-۳-۲-۱-۱ گست منظر.....
۹۲	۱-۳-۲-۱-۱-۴ پیامد های گست منظر.....
۹۳	۱-۳-۲-۱-۲-۳ تخریب طبیعت به نفع مدرنیته.....
۹۳	۱-۳-۲-۱-۴ جایگاه انسان در شهر مدرن.....
۹۵	۱-۳-۲-۱-۵ مشکلات تهران امروز.....
۹۷	۱-۳-۲-۲ راه حل پیشنهادی: طراحی پایدار با طبیعت.....
۹۸	۱-۳-۲-۳-۱ /یده های اولیه.....
۹۹	۱-۳-۲-۳-۲ کالبد همگام با تاریخ.....
۱۰۱	۱-۳-۲-۳-۲-۳ بزرگراه چند عملکردی (بزرگراه فقط بزرگراه نیست).....
۱۰۲	۱-۳-۲-۳-۴ تسلط انسان پیاده بر اتومبیل.....
۱۰۳	۱-۳-۲-۴ /هدف طرح.....
۱۰۵	۱-۳-۲-۴-۱ منظر مفید با حضور انسان.....
۱۰۶	۱-۳-۲-۴-۲-۳ احیای تپه های تاریخی.....
۱۱۰	۱-۳-۲-۴-۳ پیوند به جای گست.....
۱۱۱	۱-۳-۲-۴-۴ گسترش فرهنگ دوچرخه سواری و پیاده روی.....
۱۱۱	۱-۳-۲-۴-۴ ایجاد نماد شهری.....
۱۱۴	۱-۳-۲-۴-۴ حفظ زیست بوم و اکولوژی.....

۱۱۶	نتیجه گیری
۱۱۷	فهرست تصاویر
۱۲۰	منابع
۱۲۲	منابع اینترنتی
۱۲۶	پیوست ها

## مقدمه

امروز شهرها طی بیش از یک قرن، تغییرات اساسی که در فعالیت‌ها و کالبد آن‌ها رخ داده، ارتباط حیاتی خود را با طبیعت از دست داده‌اند. رابطه جدید انسان مدرن و شهر، بستر فرهنگی و اکولوژیکی را نادیده می‌گیرد. مداخلات انسانی در شهر‌های مدرن تغییرات اساسی در فعالیت‌ها و کالبد شهر‌ها به وجود آورده است. توسعه بی‌رویه شهرها به صورت افقی و عمودی، گسترش بزرگراه‌های شهری، پدیدار شدن اثرات گلخانه‌ای و جزایر حرارتی، آسودگی هوا و صدای ناشی از تمرکز صنایع و وسایل نقلیه متوری و در نهایت از دست رفتن ارتباط حیاتی شهر با طبیعت از مهم ترین نتایج نامناسب این مداخلات بوده است. ساخت جاده‌ها باعث گستern زیستگاه‌های طبیعی از یکدیگر شده و شرایط نامناسب این مداخلات بوده است. ساخت جاده‌ها کنند. شرایط حاصله نه تنها زندگی انسان، بلکه حیات کلیه موجودات زندگ را نیز تهدید می‌کند. پیامدهای گسترن منظر نه تنها به لحاظ فیزیکی زندگی انسان‌ها را تحت تاثیر قرار داده است و سلامتی آن‌ها را تهدید می‌کند بلکه با حذف نمادهای و خاطرات گذشته در شهر‌ها و تبدیل شدن بزرگراه‌ها به نمادهای اصلی شهرها، به تدریج مکان‌هایی فاقد شخصیت در شهر به وجود آمده و قرارگاه‌های رفتاری بین انسان‌ها از بین رفته و انسان امروز دچار نوعی سرگردانی شده است. بنابراین گسترن منظر به یکی از چالش‌های اساسی معماری منظر تبدیل شده است. یکی از ویژگی‌های اصلی منظر پویایی است. پویایی و تغییر مداوم از خصایص جدانشدنی منظر به شمار می‌رود. یکی از پدیده‌هایی که موجبات این تغییرات را به وجود می‌آورد، گسترن منظر می‌باشد. اهمیت این پدیده که در اثر مداخلات انسانی و توسعه زیرساخت‌های سکونت گاهی او در منظر به وقوع می‌پیوندد به دلیل متأثر ساختن تمام لایه‌های بوم‌شناختی و گونه‌های زیستی زیست بوم‌های طبیعی منظر است. علاوه بر این، گسترن منظر، هویت آن و نحوه ادراک و تعامل انسان با آن را به نحو چشمگیری متأثر می‌سازد. گاهی یک بزرگراه در هنگام عبور از میان اراضی جنگلی و تپه ماهورها و یا محلات مسکونی موجب این گسترن خواهد شد. وقوع این پدیده یکی از تهدیدات جدی بر سر راه پایداری چرخه‌های اکوسیستم و حفظ تعادل تنوع گونه‌های زیستی است. پدیده گسترن در بسترها

طبيعي، تاریخي، فرهنگي، شهری و اجتماعی علاوه بر پیامدهای زیست محیطی، نحوه ادراک و حضور مخاطب در آن را نیز دستخوش تغییرات اساسی می کند. بزرگراه هایی که امروزه در شهر تهران در حال ساخت است ارتباط شهر را با طبیعت قطع کرده است. موضوع قابل توجه در مورد بازگرداندن طبیعت به شهر، رویکرد کمی شهرداری در شهر تهران است که پیامد آن خلق فضاهایی بدون روح منظر و خالی از خاطره و هویت می باشد. در صورتی که در بازگرداندن طبیعت، توجه به شرایط تاریخي و اجتماعی امری ضروری به حساب می آید. حضور طبیعت به تنهایی در شهر لازم است ولی کافی نیست. دلستگی به فضاهای شهری یا هر زیست بوم انسانی دیگر، در پیوند با رویدادهایی است که همراه با گذر زمان و در ظرفی از مکان رخ داده باشد. این ظرف مکان حامل پیام همان باقی مانده هایی است که هنوز تکیه گاه خاطره ها و تهی شدن شهر از احالت های طبیعی، تاریخي، فرهنگی و از دست دادن همه آن چیزی است که هویت نام دارد.

پژوهش حاضر به بررسی قسمتی از پیامدهای گسست منظر در شهر تهران پرداخته و به دنبال ارائه راه حلی برای فضاهای عمودی ایجاد شده در بزرگراه ها به سبب آن است. برخورد امروز شهرداری تهران در مورد طراحی منظرعمودی بزرگراه ها، صرفا یک برخورد کمی همراه با ایجاد پوسته های تزئینی و دیوارهای سبز خالی از هویت در طول بزرگراه ها بوده است. طراحی پایدار با طبیعت را می توان پاسخی برای این معضل دانست. طراحی پایدار بدین معنی است که علاوه بر رویکرد کمی، به کیفیت فضا که شامل فرهنگ و تاریخ آن منطقه می باشد نیز توجه لازم شود. با طراحی منظر عمودی مفید در حاشیه بزرگراه یادگار امام با رویکرد طراحی پایدار، علاوه بر افروzen فضای سبز به منطقه و توجه به رویکرد کمی، می تواند با ایجاد نمادی برای پیوند به جای گسست، حضور انسان در فضا و ساخت منظر مفید بازسازی انتزاعی پهنه های تخریب شده در اثر ساخت بزرگراه، به عنوان نشانه ای برای تسلط انسان بر اتومبیل در عصر مدرن می تواند نقش کیفی موثری ایفا کند.

طراحی منظر عمودی مفید در حاشیه بزرگراه و ساخت پلی با نماد پیوند با توجه به پتانسیل های موجود در سایت و وجود پارک پر迪سان در حاشیه فضا و استفاده از این ظرفیت بهینه موجود، ضمن ارائه تصویری خوانا و نمادین از شهر، در پی یافتن هویت و تاریخ گذشته و جلوگیری از اختشاش بصری که به دلیل رویکردهای کمی شهرداری به وقوع پیوسته است، می باشد.

## طرح مساله

در دهه های گذشته در تهران، شاهد برنامه ریزی هایی بوده ایم که حاصل آن، ساخت بزرگراه ها و ساختمان های مدرن است. شرایط نابسامان زیست محیطی، حجم بی سابقه اطلاعات، گزینه های متفاوت برای انتخاب منش زندگی، دگرگونی بنیان خانواده و کاهش بی رویه فعالیت های بدنی در زندگی روزمره از ویژگی های دنیای امروز است. علاوه بر اینها زندگی امروز سرشار از ایده های نو و متضاد است که انتخاب انسان را در بسیاری از موارد دچار سردرگمی می کند.

وقتی شهرداری ها مجبور به تامین منابع مالی مستقل از بودجه عمومی هستند، به ناچار به سوی توسعه و ساخت و ساز در عرصه های طبیعی و ذخایر اکولوژیک شهر در ازای دریافت مبالغ و تعرفه های بسیار ناچیز (در مقایسه با ارزش واقعی ظرفیت های طبیعی و محیطی شهر)، افزایش مداخله در این نواحی و دیگر عرصه های طبیعی مستعد سرمایه گذاری سوق داده می شود. آنها همه امانتی را که از نسل حاضر در دست دارند و قرضی را که از نسل های آینده در اختیار دارند، واگذار کرده تا با درامد راحت و سریع الوصول آن، بتوانند برای چند سال بیشتر شهر را اداره کرده، زباله های شهروندان را تخلیه و کوچه های شهر را رفت و روب کنند، با این درامد بتوانند با قطع جنگل ها و درخت زارها و تپه ماهورهای شهری که بستر زیستگاه های طبیعی جانوران و گیاهان هستند، راه های شهری و شبکه بزرگراه ها را به نفع اتومبیل ها گسترش دهند تا در فقدان سیستم مدیریت، نظارت و کنترل تعریف شده برای هدایت رشد و توسعه شهری، باز هم جمعیت بیشتری را به این شهر سرازیر نمایند.

تهران که از آشفتگی و اغتشاش در منظر شهری رنج می‌برد، شهری است که قابلیت‌های زمینه‌ای تاریخی و جغرافیایی فراوانی به عنوان یکی از زیباترین شهرهای جهان را در خود دارد. در میان اقدامات توسعه‌ای تهران که توانسته استانداردهای کمی آن را به نحو چشمگیری ارتقاء دهد، ضعف رویکردهای کیفی آشکار است. رویکرد مدیریت شهری، فراوان ساختن گونه‌های نوین معماری منظر در شهر و تکثیر فضاهای جمعی بوده است. این رویکرد، اما، در صورتی که تنها به عنوان یک کمیت در نظر گرفته شود و جنبه‌های کیفی آن به عنوان عنصر فرعی و تزئینی قلمداد شود، به گسست تاریخی و فرهنگی در جامعه منجر می‌شود که اظهار نارضایتی گسترده از کیفیت معماری و شهرسازی تهران محصول آن است.

الگوهای طرح جامع که هنوز هم توسعه شهری ایران پیرو آن است، مفهوم منظرین و فرهنگی محیط شهری را نادیده می‌گیرد. شهرسازی در طرح جامع تهران بر کالبد مرکز است، این کالبد بی جان است. فاکتورهای جامعه فرهنگی، جامعه سبز و جامعه منظر باید در آن لحاظ شود تا به آن جان ببخشد. اگر برنامه ریزی در یکی از بخش‌های این کالبد بی جان مثلاً دسترسی، براسوی منظر شهری منطبق شود، آن موقع مفهوم روان شدن دسترسی و کیفیت آن مطرح می‌شود. تنها در جایی این کالبد جان گرفته که تصادفی یا ناخودآگاه عمل شده است. این نگاه است که شهر را می‌سازد و منظر شهری آن معنا پیدا می‌کند. اینکه لکه‌هایی از شهر را در طرح‌های جامع به عنوان سرانه سبز با عدد و رقم تعیین کنند دیدگاه مطرودی است. منظر شهری باید یک منظر روان باشد.

منظر در بطن طبیعت است و طبیعت فیلتر تنفس زندگی و حیات. هنر آنست که بدانیم برای تنفس نیاز به ریه داریم و بدانیم که طبیعت با تمامی خرد و کلانتش فیلتر تنفس ماست و نیاز است هنرمندانه آشیانه‌ها را در کنار طبیعت بنا کرد، نه اینکه شهری بسازیم به دنبال طبیعت و برای تنفس در آن سرانه سازی کنیم.

## ضرورت پژوهش

شهر های ما در گذشته از نظر توجه به محدودیت های اکولوژیکی محل نظیر آب، توسعه مناسب و سازگار با طبیعت، صرفه جویی در منابع، استفاده از مواد و مصالح بومی، ابداع روش های موثر و مناسب جهت ادامه حیات نظیر قنات و بادگیر و استفاده هنرمندانه از آب و گیاه جهت تلطیف هوا و ایجاد مناظر مطبوع، ایجاد باغ ها و باغچه ها در حیاط ها، فضاهای عمومی و اطراف شهر ها نمونه های خوبی بودند. لیکن امروز شهرسازی ما به تبع از الگوی کلاسیک توسعه و پیروی کورکورانه از مدل های کلیشه ای توسعه شهری که نسبت به شرایط و خصوصیات بومی بی اعتنا است. نه تنها شرایط ناپایداری را در شهر ها پدید آورده است بلکه ناپایداری مناطق اطراف را نیز به دنبال داشته است.

در حالی که امروزه وابستگی به اتومبیل به عنوان الگوی سفر بی تحرک، فضاهای شهری را تحت تسلط خود فرار داده است، آفرینش فضاهای شهری مناسب با فعالیت جسمانی مانند پیاده روی و دوچرخه سواری در ارتقای سلامت شهروندان و کودکان موثر خواهد بود.

برخی از ایراداتی که در ساخت و حمل و نقل جاده ها وارد می شود جنبه زیست محیطی دارد: جاده پر سرو صداست، منبع آلودگی هواست، باعث بیماری نفس تنگی می شود، منجر به تصادفات رانندگی بیشتر می شود، کیفیت دید را خراب می کند، منابع کمیاب را که در دیگر بخش های زندگی شهری قابل استفاده است تلف می کند.

## فرضیه پژوهش

ایجاد مناظر مفید در حاشیه بزرگراه می تواند روحیه تازه ای در بزرگراه به وجود آورد و همینطور از آلودگی هواو اثرات بد آن جلوگیری کند.

بازگشت به تاریخ شهر تهران و تپه های فرhzad می تواند تاریخ شهر را زنده کند و هویت از دست رفته شهر را تا حدی بازگرداند.

پل باع راهی برای ایجاد خاطره جمعی، جلوگیری از آلودگی های زیست محیطی، زیبایی بصری و ایجاد پیوند دوباره بین تپه ماهورهای بریده شده

## پرسش های پژوهش

چگونه می توان شهر را انسانی تر کرد؟

چگونه می توان با گسترش راه های پیاده ارتباط انسان و طبیعت را به گذشته نزدیک تر کرد؟

## روش پژوهش

تحلیلی-توصیفی

کتابخانه ای

# فصل اول: مبانی نظری

## ۱-۱ منظر

### ۱-۱-۱ تعاریف منظر

در کتاب شهر همچون چشم انداز "ترنر" واژه منظر را در حوزه های مجزا تعریف می کند: با توجه به تاریخ علم صرف و نحو، معقولانه است که واژه چشم انداز به معنای "دید خاصی از جهان" به کار برده شود. از جنبه کالبدی، منظر را موقعیت جغرافیایی اشخاص تعریف می کنند. از جنبه روانشناسی، منظر را ساختارهای ذهنی، که از طریق آنها اطلاعات حسی تفسیر می شود، تعریف می کنند.(ترنر، ۱۳۷۶) سایمون بل در کتاب منظر، الگو، ادراک، فرایند پس از شرح مفصل منظره ای از اسکارت نیک در یورک شایر انگلستان می نویسد: اینها همگی بخشی از منظری هستند که من و خانواده ام نیز در شکل دادن به آن مشارکت داشته ایم. به همین دلیل، این مکان برایم اهمیت دارد و احساسی که به آن دارم متاثر از زمینه فرهنگی، تجربه وسیع، دانش و وابستگی من نسبت به خانه ام است. این منظره دارای قابلیت دید محدود است، الگوهای مشخصی دارد که به سهولت قابل تشخیص اند و توسط فرایندهایی که طی هزاران سال در اینجا روی داده است، قابل تعریف اند (بل، ۱۳۸۲). منظر آن قسمت از محیط است که ما در آن ساکن بوده و به واسطه ادراکاتمان آن را درک می کنیم. منظر تاثیر زیادی بر کیفیت زندگی دارد و نباید آن را به اقتصاد یا تصمیمات صرفا حرفه ای و اگذار کرد. زیرا بین الگو و فرایندهای سازنده زمین، ادراک ما از آنها و پیوند دائمی با زیبایی، ارتباط مستقیمی وجود دارد که جنبه های فیزیکی زمین را به جنبه های ادراکی منظر تبدیل می کند (همان، ۱۳۹۱) تعبیر او از منظر در دو حوزه محیط به عنوان فضای فیزیکی و ادراک به عنوان فضای غیر فیزیکی در جریان است.

هنگامی که منظر را بررسی می کنیم در حقیقت، روابط و تحولات آن است که مدنظر قرار می گیرد. بر این اساس منظر به عنوان جلوه گاه ارتباط های انسان و طبیعت پیرامون او از گذشته تا حال شناخته می شود.

لوحی است که او آثار خود را کم و بیش دقیق و عمیق، بر آن نگاشته است. بدین ترتیب منظر تاریخی برای نقل است (منصوری، ۱۳۸۳).

منظر در دنیای امروزی موجودی زنده و پویا است که از یک سو متأثر از انسان و نحوه ارتباط او با محیط و از سوی دیگر با تداعی خاطراتی که در زمان های طولانی بر بستر آن روی داده است بر ارتباط او با محیط تاثیر می گذارد و به دنبال آن، فرهنگ و تمدن آدمیان را تغییر می دهد. منظر را از یک سو نمی توان تنها در کالبد خلاصه کرد، چون منظر کیفیت و معنا را هم در بر دارد و از سوی دیگر نمی توان مفهومی تجریدی و انتزاعی دانست، چون آن را از طریق کالبد و حواس می فهمیم. لذا منظر پدیده ای است که به واسطه ادراک ما از محیط و تفسیر ذهن تواما حاصل می شود، در واقع منظر پدیده ای است عینی- ذهنی (آتشین بار، ۱۳۸۸).

جیمر کرنر منظر را به طور وسیعی به عنوان "مزاییکی متشكل از مجموع ذات بصری و فضای زیست انسانی" که محیط، نظام های زیستی و دست ساخته های بشر را با هم ادغام می کند تعریف کرده است (Shane, ۲۰۰۶). در شکل قدیمی نقاشی (منظره پردازی) منظر را به عنوان وسیله ای در محور عمودی قرار می داد. این مساله در معماری مدرن که از منظر به عنوان پیش زمینه عمودی استفاده می کرد مشخص است. در این حالت معماری یک قاب است که منظر عمودی در آن جای می گیرد (Gray, ۲۰۰۶). در معماری پست مدرن، منظر به حالت افقی چرخید و به جای تاکید بر حوزه نمایشی (نقاشی)، منظر تعریف شده، فضای نمادها و نشانه ها را اشغال می کند. در این حالت منظر یک سطح افقی و ادامه دار است (Gray, ۲۰۰۶).

منظر راه موثری را برای شناخت جهان هموار می کند. این مساله چارچوبی مفهومی از محیطی که در ان زندگی می کنیم فراهم می سازد، محیطی که ما در ان چیزی را که می بینیم تجزیه تحلیل کرده و سپس حس می کنیم. همچنین منظر، پدیده ای سامانمند برای فهم الگوهای فضایی- مکانی فرایندهایی که در اطرافمان می بینیم و راهی که مردم محیط را باخواست ها و نیازهایشان همسو می کنند بنا می نهد (حبیبی، امین، ۱۳۸۸).

منظر در دنیای امروز موجودی زنده و پویا انگاشته می شود، که از یک سو متأثر از انسان و نحوه زیست

اوست و از سوی دیگر با شکل خود و تداعی خاطراتی که در زمان های طولانی بر بستر آن روی داده است ر تمدن، قرهنگ و نوع زیست آدمیان تاثیر می گذارد. منظر تنها پدیده ای عینی که متشکل از اجزای طبیعی باشد شناخته نمی شود، بلکه پدیده ای ذهنی است که شکل گیری آن در اذهان با دخالت تاریخ، اعتقادات دینی و اسطوره ای، اقلیم، سنت زیست و امثال آن بوده است (منصوری، ۱۳۸۳).

در یک رابطه رفت و برگشتی میان طبیعت خالص و زیست گاه انسانی که توسط او دست خوش تغییر شده، منظر به عنوان پارادایم در حال نوسان است. پارادایمی که مولفه هایی چون انسان، فرهنگ انسانی، طبیعت و محیط زیست در نقش پذیری آن اهمیت دارد. شهر نهایت زیستگاه انسانی است و در چارچوب جامعه و در امتداد منظر است.

## ۱-۲-۱ ادراک منظر

منظر محصول و پیامد شکل دهی محیط توسط مردم، در جهت منطبق سازی آن با نیازهایشان، در زمان و مکان مشخص است. معنی منظر چه روستایی یا شهری باشد، چه محلی یا منطقه ای، سه مولفه را در بر می گیرد: اول: محیطی که تغییر شکل داده می شود یعنی بستر طبیعی. دوم: عامل انسانی، ارزش های فرهنگی مشترک و عوامل تعیین کننده اجتماعی-اقتصادی و سیاسی که هدایت کننده این شکل دهی هستند و سوم: محصول و نتیجه فرایند شکل دهی یعنی خود منظر.

تعریف معاهده اروپا از منظر به عنوان "بخشی از سرزمین، آنطور که توسط مردم ادراک می شود و ویژگی های آن نتیجه برهم کنش عوامل طبیعی و انسانی است" (Council of Europe, ۲۰۰۰)، اهمیت عامل انسانی را به رسمیت می شناسد و تایید می کند که منظر ریشه در فرهنگ دارد. درغرب مفهوم سازی واژه منظر با نوعی فاصله گیری و اهمیت دادن به جایگاه بیننده صورت می گیرد و فعل دیدن در اولویت قرار دارد، در حالی که در فرهنگ های غیر غربی منظر بخشی از تجربه مشترک روزمره، مایه معيشت و اساس شکل گیری هویت و حس تعلق است (Makhzoumi, ۲۰۱۵).

اگر مناظر را صورت قابل رویت و عینی محیطی که در آن ساکن هستیم بدانیم، که بیانی زنده از فرهنگ گذشته و امروز ما هستند و آرمان های اجتماعی - اقتصادی و سیاسی مان را در بر دارند، در آن صورت باید پیذیریم که مناظر یک سرمایه فرهنگی و محیطی بدون جایگزین اند (همان).

## ۱-۲ شهر

### ۱-۱ تعریف شهر

از نظر "هانری لافبور" شهر به مثابه یک اثر هنری است. شهر نه سازمان یافته و نه نهادینه شده بلکه الگو یافته و به مالکیت گروه های مختلف در آمده است. "لوکوربوزیه" چهار کارکرد اساسی حاکم بر سازمان شهری را سکونت، کار، تقریح و حمل و نقل معرفی می کند. در نتیجه شهر لوکوربوزیه را باید شهری کارکردی دانست. چنانچه به باور لوکوربوزیه سادگی در معماری بهترین پاسخ زیباشناسانه به نیازهای انسانی است.

از سویی نظریات متفاوت دیگری وجود دارد که شهر را ورای کالبد آن می داند: شهر چیزی بیش از مجموعه افراد و تسهیلات اجتماعی است. شهر بیشتر حالتی از اندیشه است، انسجامی از عادات و سنن و طر فکرهای سازمان یافته که ذات لاینفک این عادت شده است. به عبارت دیگر شهر صرفا یک مکانیزم کالبدی و یک بنای مصنوع نیست. شهر درگیر روند اجتماعی مردمی است که آن را تشکیل می دهند، شهر محصول طبیعت و به ویژه طبیعت بشر است (پارک، ۱۳۵۸). شهر به مثابه تبلور آیین و اندیشه جامعه، نمی تواند در تمدن های مختلف یکسان پدید آید. گوناگونی شهرها در تاریخ و جغرافیای جهان، بیش از هر چیز معمول این تفاوت است. شهر محدوده تصرف شده از فضاهاست که عناصر زندگی انسان، اعم از مادی و معنوی در آن مستقر می شود. شهر حاضر فضایی است که انسان، ادراکات خود را از جهان در محیط آن تجربه می کند. بدین ترتیب شهر به مثابه عنصری جدید، برای نسل های بعد، بخشی از محیط به شمار می رود که در ساخت ذهن آنها، نقش آفرینی می کند. در مقابل انسان های جدید با ذهنیت نو شونده که ناشی از تحولات معرفتی و

معیشتی آنها است در ساخت شهر مداخله کرده و تلاش می کنند تا آن را در انطباق حداکثری با ذهنیت جدید قرار دهند (منصوری، ۱۳۸۶).

بنابراین دو نگاه کلی بر تعاریف شهر حاکم است، دیدگاهی که شهر رادر کالبد خلاصه می کند و دیدگاهی که شهر را به عنوان سیستمی متشكل از کالبد، انسان ها و تجارت آنها می داند. نظریه های جدید در حوزه مسائل شهری همگی حاکی از آنست که شهر به عنوان موجود زنده ساخته نمی شود بلکه پدید می آید. شهر را نمی توان به صورت دستوری و به دور از تفکرات عموم جامعه ساخت. شهر روندی را در طول تاریخ طی می نماید و در ذهن مردم نفوذ می نماید. تک تک لایه های درونی و بیرونی شهر زمانی حامل معنا می شود که از خود مردم باشد. شهرهای جدید و دستوری، نظم، زیبایی عملکرد و هر آنچه که می توان روی کاغذ آورد را دارند، اما روح زندگی و کیفیتی که در بافت مرکزی شهر های قدیم حاکم است را از دست داده اند (آتشین بار، ۱۳۸۸).

موضوع طراحی شهری و فرایند برخورد با آن مستلزم تلفیق همزمان، شناخت و درک علمی - هنری و عینی - ذهنی از مسائل است. جنبه های خاصی از طراحی شهری دارای چنان پیچیدگی هستند که به سادگی قابل بیان نبوده و بنابراین نمی توان آها را با استفاده از روش های علمی و به صورت عینی مورد تجزیه و تحلیل قرار داد، نظیر جنبه های ادراکی و بصری، لکن به صورت شهودی و ذهنی قابل درک هستند (بحرینی، ۱۳۸۵).

## ۲-۲-۱ زیبایی شناسی شهری

پرتوس در کتاب زیبایی شناسی محیط زیست (۱۳۶۹)، به تبیین رابطه منظر و طبیعت می پردازد. او عنوان می کند که طبیعت محصولی مرکب از اجتماع و هنر و مفهومی پیچیده است که در آیین ها و فرهنگ های مختلف می توان آن رامتفاوت یافت. او طبیعت را دستاورده فرهنگی می داند که نزد ملت ها معنای متفاوتی می یابد. این مفهوم پیچیده از دو راه ادراک حسی و ادراک ذهنی قابل ارزیابی است. هنر وسیله ای است برای درک طبیعت. انسان نه تنها از طریق هر شکلی تازه به طبیعت داد بلکه توانست به کمک آن بتواند طبیعت را

بینند. اما منظر بسیار فراتر از یک تصویر زمینه است. منظر از تمامی حواس بهره می‌گیرد و در آن زندگی امتداد پیدا می‌کند.

بررسی مفهوم زیبایی شناسی مشخص به طور کل از دو جنبه عین و ذهن قابل بررسی است. زیبایی شناسی شهری نیز از این قاعده مستثنی نیست. از یک طرف کالبد شهر مطرح است و از طرف دیگر ذهنیت شهر وندان. چهار رویکرد در زیبایی شناسی شهری که در ادبیات متون مورد استفاده قرار گرفته است شامل زیبایی شناسی کالبدی، زیبایی شناسی روان شناسانه، زیبایی شناسی کارشناس محور و زیبایی شناسی مردم محور می‌شود. این رویکردها در تقابل با یکدیگر شکل گرفته اند و هر کدام از آنها نقاط مشترک زیادی با سایر رویکردها دارد. در واقع می‌توان گفت این چهار رویکرد در ذیل رویکرد ذهنی و عینی قابل بررسی است.

بحرینی در کتاب فرایند طراحی شهری از لغت شکل شهر نام می‌برد و آن را اینگونه تعریف می‌کند، شکل شهر که رکن اساسی طراحی شهری به حساب می‌آید در حقیقت ظرفی است که امکان می‌دهد فعالیت‌های شهری در آن به وقوع بییوندند. برای مثال از خیابان که مهم ترین جزء شکل شهر است نام برد که نقش‌های متعددی را بر عهده دارد، مثل: عبور و مرور و سایل تقلیله، عبور عابرین پیاده، مهم ترین محل‌های عمومی یک شهر، مکانی برای فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی، تشکیل ساخت و استخوان بندی شهر و از این قبیل. زندگی در خیابان‌های یک شهر معمولاً معرف و منعکس زندگی در تمام شهر است. به این ترتیب که اگر خیابان‌ها جالب، ایمن، راحت و سالم باشند شهر نیز به طور کلی چنین خصوصیاتی را خواهد داشت. شکل شهر ممکن است عملکردهای متعدد دیگری را نیز دارا باشد مانند، ایجاد تصور ذهنی از شهر در مردم، ایجاد حس جهت یابی در شهر، بالا بردن راندمان و کارایی شهر، ایجاد حس ایمنی، امنیت و شادی در مردم و تحت تاثیر قرار دادن سایر عوامل اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی شهر. (بحرینی، ۱۳۸۶، ۵۷)

## ۱-۳ مدرنیته و تاثیرات آن بر زندگی انسان امروز

### ۱-۳-۱ تعریف مدرنیزم

مدرنیزم یا نوگرایی به عنوان عنصری در هنر، معماری و برنامه ریزی و طراحی شهری، معماری منظر، سیاست، الهیات، تاریخ فرهنگی و دیگر رشته‌ها جایگاهی روشن دارد. به عنوان نقطه شروع می‌توان از شعار سیاست مداران مثالی ذکر کرد:

"دoustan گذشته دوران محنت بوده است. بیایید به آینده ای درخشان قدم بگذاریم. به عصری جدید مملو از کامرانی، سلامتی و شادکامی، آنهم بر پایه اصول آزادی، برابری و برادری.

واژه نوگرایی را می‌توان به گفته هابرمارس برای توصیف پروژه‌ای به نام روشنگری به کار برد. دکارت نیز از طریق ایجاد شبهه‌ای قانونمند به اصلی بسیار ابتدایی دست یافت، بدین مضمون که "من فکر می‌کنم پس هستم". تفکر به عنوان اصل و جوهر هستی لحاظ می‌شد به گونه‌ای که خرد به جای اقتدار، دین یا سنت توانست معیار و محکی برای حقیقت بشود. فیلسوفان و پس از آنها سیاستمداران متقدعاً شدند که به کارگیری مستمرانه عقل و خرد، به حقیقت، دانش، آزادی و شادکامی می‌انجامد. این اهداف پایه‌ای برای نوگرایی آرمانگرایانه در بسیاری عرصه‌های زندگی شد (تام ترنر).

### ۱-۳-۲ شهر امروز

امروز شهرها طی بیش از یک قرن، تغییرات اساسی که در فعالیت‌ها و کالبد آن‌ها رخ داده، ارتباط حیاتی خود را با طبیعت از دست داده‌اند. آلودگی هوای صدای ناشی از تمرکز صنایع و وسائل نقلیه موتوری، توسعه‌بی رویه شهرها به صورت افقی و عمودی، تولید بی سابقه مواد زائد، پدیدار شدن اثرات گلخانه‌ای و جزایر حرارتی تنها بخشی از نتایج عمومی این تغییرات است. کیفیت زندگی در این کانون‌های متمرکز شهری فوق العاده پایین آمده است بطوری که شرایط حاصله نه تنها زندگی انسان، بلکه حیات کلیه موجودات زنده را نیز تهدید می‌کند (بحرینی، ۱۳۸۵، ۱۵۵).

امروزه گسترش شهرنشینی و صنعت و به دنبال آن انبوه سازی و عملکردگرایی صرف معانی نمادی را از صحنه شهرها کلا حذف کرده و آن ها را تبدیل به مناطقی بی هویت، بی معنی و فاقد شخصیت کرده است. نمادهای شهری را علائم صریح، تکراری و بدینهی پر کرده اند بدون اینکه رمزی و پیامی در پشت آن نهفته باشد. نمادهای معنی دار در شهرهای امروزی ما محو شده و شهرها تبدیل به شهرهایی با نمادهای مرده گشته اند. برای توقف این روند لازم است در مرحله اول تلاش جدی در جهت شناخت و معرفی نمادهای گذشته در شهرها به عمل آورد و سپس در حفظ استفاده و تقویت آن ها از طریق طراحی مناسب اقدام نمود.

### ۱-۲-۳-۱ هویت گمشده در شهر امروز

هنگامی که به گذشته می نگریم می بینیم که هرگاه تمدنی به موفقیت دست یافته است، این شهرها بوده اند که نماد و مظهر واقعی آن تمدن بودند. دلیل اینکه شهرها در آن زمان به عنوان نماد عمل می کردند این بود که ساختاری را در خود داشتند که عالیترین ارزش ها را متجلی می کرد و بر این اساس سکونتگاه ها انسانی بوده و سلسله مراتبی از ارزش ها را القاء می کرد. در دوران مدرنیزم و فراگیری سبک بین الملل، تمرکز بیش از حد بر شهرها، ناهمخوانی و نابرابری های اقتصادی-اجتماعی و محیطی بین شهرها و روستاهای افزایش داد.

پس از انقلاب صنعتی و خصوصا در طول قرن بیستم به خاطر توسعه شهرنشینی، توسعه صنعتی و گسترش بی سابقه شهرها و مناطق ساخته شده که اثار تخریب زیست محیطی و بصری عمدی ای به دنبال داشت، هدف نجات شهرها از چنین وضعی مدنظر نظریه پردازان و طراحان شهری قرار گرفته است (بحرینی، ۱۳۸۵).

مدرنیسم چگالی رفتاری قرارگاه های رفتاری شکل گرفته شهر را کاهش داد. "مقیاس عظیم" قرارگاه های رفتاری ثبت شده در طول تاریخ را مورد تهدید قرار داد و اساسا به واسطه ویژگی هایی چون خامی، کندی، عدم انعطاف پذیری و سختی قابلیت خلق قرار گاه های جدید را نداشت. این گونه پیامدها در ایران از دوره

پهلوی اول با اجرای نقشه "خیابان کشی" آغاز شد و بسیاری از ارسن های شهری که قرار گاه جریان های پیاده شهری بود آسیب دید. (سلطانی، ۱۳۸۶).

مدرنیزه شدن و تحمیل در دوران مدرن، انسان ها وارد مرحله ای دیگر از روابط خود با محیط شدند. مرحله ای که از بعد تقابلی و تهاجمی آن کاسته شده و به رویکردی تعاملی نظر داشته است. سوال این رویکرد رابطه بشر با طبیعت است. این رابطه را در بستر شهرها راهکارهایی برای برنامه ریزی، بستر فرهنگی و اکولوژیکی را نادیده می گرفت. این فرایند به طور مداوم میراث منطقه را تضعیف و تخریب کرد و شیوه های سنتی را ناسازگار با حرکت به سوی نو شدن نشان داد(Maffi & daher, 2013). پیشینه هزاران سال از سیستم های بومی پایدار در مهار طبیعت ناسازگار گذاشته شد. ارزش گذاری های سنتی طبیعت و مفاهیم فرهنگی منظر نیز گم شدند(Makhzoumi, 2008).

نمادهای گذشته یا از بین رفته اند و جای آن ها را بزرگراه ها و آسمانخراش ها گرفته و یا معنی و مفهوم خود را از دست داده اند. نماد شهرهای انفجاری امروزی را حرص و طمع انسان ها تشکیل می دهد که بر روی یک قطعه زمین کوچک که مجار به ساخت یک بنای کم تراکم چهار طبقه است، بنایی تا چهل طبقه و بدون توجه به ضوابط لازم ساخته می شود. و یا نماد شهرهای امروزی را بزرگراه هایی تشکیل می دهد که دیوانه وار قلب محلات مسکونی را دریده ، حجم عظیمی از ماشین ها و آثار غیر قابل جبران آن نظیر سروصدا، دود، نامنی و دغدغه را وارد زندگی آرام مردم می کند. شاید با ایجاد نقطه عطفی در طرز تفکر انسان ها، بار دیگر انسان خصوصیت نمادگرایی خود را بازیابد و شهرها در این راه نقش اساسی خود را دوباره داشته باشند. برای تحقق چنین هدفی باید نمادهای گذشته را شناخت و در حفظ و اعتلای آن ها کوشید و علاوه بر آن از عواملی چون اعتقادات ، باورها، طبیعت و هنر بهره گرفت تا نمادهای ارزشمند و معنی داری را در شهرها پدید آورد (بحرینی، ۱۳۸۵)

## ۱-۳-۲ جایگاه انسان در شهرامروز

انسان از زندگی پرهیاهوی شهر امروز دچار سرگردانی شده است. انسانی تر شدن شهر نتیجه عوامل بیشماری است که تنها تعدادی از آن در حیطه طراحی و برنامه ریزی شهری است. با وجود خصوصی شدن بیش از پیش فضاهای زندگی انسان، به نظر می رسد امروز شهر، عرصه کاملاً جدیدی از زندگی اجتماعی او را تشکیل می دهد و نقش پرنگ تری از گذشته بر عهده فضاهای شهری است.

از نظر کالبد در نظر گرفتن نیازهای انسانی، توجه به مقیاس انسانی و طراحی بر اساس آن از عوامل مهم در اجزای شهر است. در زمینه بصری، ادراک فضایی اهمیت می یابد. تداوم دید در حرکت عابران پیاده، توجه به دیدهای متوالی و اجزای تشکیل دهنده فضاهای عمومی از عوامل موثر در اقبال به فضاهای شهری هستند.

## ۱-۳-۳ تخریب طبیعت به نفع مدرنیته

وقتی شهرباری ها مجبور به تامین منابع مالی مستقل از بودجه عمومی هستند، به ناچار به سوی توسعه و ساخت و ساز در عرصه های طبیعی و ذخائر اکولوژیک شهر در ازای دریافت مبالغ و تعریفه های بسیار ناچیز (در مقایسه با ارزش واقعی ظرفیت های طبیعی و محیطی شهر)، افزایش مداخله در این نواحی و دیگر عرصه های طبیعی مستعد سرمایه گذاری سوق داده می شود. آنها همه امانتی را که از نسل حاضر در دست دارند و قرضی را که از نسل های آینده در اختیار دارند، واگذار کرده تا با درامد راحت و سریع الوصول آن، بتوانند برای چند سال بیشتر شهر را اداره کرده، زباله های شهر وندان را تخلیه و کوچه های شهر را رفت و روپ کنند، با این درامد بتوانند با قطع جنگل ها و درخت زارها و تپه ماهورهای شهری که بستر زیستگاه های طبیعی جانوران و گیاهان هستند، راه های شهری و شبکه بزرگراه ها را به نفع اتوبیل ها گسترش دهند تا در فقدان سیستم مدیریت، نظارت و کنترل تعریف شده برای هدایت رشد و توسعه شهری، باز هم جمعیت بیشتری را به این شهر سرازیر نمایند. خودروهای بیشتر، زباله های حجمی تر و سمی تر، آلودگی های گراف تر، افزایش بافت مسکونی و خیابان هاب فرسوده و محلات متروکه و جرم خیز، همگی وجوده مختلفی از یک پدیده پیچیده را شکل می دهند که در اثر اقدامات موضعی و بخشی نگری، پیچیدگی بیشتری ایجاد و

پیامدهای زیانبار پیش بینی نشده زیست محیطی و زوال طبیعت در شهر را تشدید می کنند (مثنوی) برخی از محققین علاوه بر گسترش بی رویه ساخت و سازهای شهری، تغییر کاربری اراضی و تبدیل ذخائر طبیعی شهری به کاربری های مسکونی و صنعتی و نیز استفاده از وسائل تقلیل موثری آلاینده را از عوامل اصلی کاهش ظرفیت جذب و پالایش آلاینده ها در کلان شهرها و از جمله شهر تهران می دانند. این در حالیست که بررسی شرایط موجود و سیاست های اتخاذ شده حاکی از فقدان دیدگاه جامع نگر به پدیده شهر و یا فقدان توجه عمیق و دقیق به عنوان بستر بی رقیب تامین کننده منابع حیاتی شهر و شهروندان است ( همان، ۱۳۸۲).

## ۴-۱ شهر و طبیعت

### ۱-۴ طبیعت

طبیعت میراث ارزشمندی است که به همان اندازه که در حومه شهرها به آن نیاز است، درون شهر نیز باید بتوان آن را یافت. طبیعت، زمینه ای است که اگر بخواهیم باقیمانده آن را حفظ کنیم باید در ارزش هایی که داریم عمیقاً تجدید نظر کنیم. ایان مک هارگ در کتاب خود "طراحی با طبیعت" که در سال ۱۳۶۹ منتشر شد، بیان می کند که عناصر طبیعی از چه اهمیتی برای انسان برخوردار بوده و چگونه در شهرهای نوگرای قرن بیستم کمبود آن احساس می شود و در حومه های شهری به دنبال آن می گردند(سوافیلد، ۱۳۸۹).

باقیمانده طبیعت در شهرها تنہ های درختان و پارک ها هستند در حالی که طبیعت بسیار وسیع تر و گسترده تر است. باید از طبیعت داخل شهر حفاظت کرد و آن را گسترش داد.

### ۱-۴-۲ طبیعت در تاریخ ایران

دوستی با طبیعت صفت دیگر جامعه ایران است. در دوران های قدیم، جهان بینی ایرانیان خورشید و ماه را منشاء نعمت های زمین می شناخت که در عهد زرتشت آنان را تحت عنوان دو الهه مهر و آناهیتا یاوران اهورامزدا قرار داد. در عصر اسلام، قران، طبیعت را آیه خداوند وجود نازل او معرفی کرد و اعتبار آن را تداوم داد. در نتیجه معنای قدسی، وصف جداناپذیر طبیعت شد. این رویکرد در فرهنگ ایرانی به شکل گیری

زیبایی‌شناسی متصل به طبیعت و در ادامه به فهم منظر ایرانی به عنوان محصول تعامل ایرانیان با طبیعت انجامید. انواع هنرهای اصیل ایرانی در صورت یابی خود زبان رمزی مرتبط با طبیعت را به کار گرفته از وحدت زیبایی‌شناسانه آنان حکایت می‌کند که از یک سو به تداوم هویت ایرانی، به عنوان صفت تاریخی ایرانیان در سرزمین ایران و از سوی دیگر به پدید آوردن زیبایی‌شناسی ایرانی در هنر منجر می‌شود.

زیبایی‌شناسی منظر ایرانی، که محصول تداوم تاریخی آثار هنری ایران در هزاران سال حیات جامعه ایران در تعامل با محیط تاریخی و جغرافیایی خود بوده، نوعی صورت بندی به پدیده هاست که درک معنای آن و رخدادن حس رضایت و مطلوبیت نتیجه آن است. ماندگاری اثر هنری و از جمله یک پروژه معماری منظر، علاوه بر رعایت جنبه‌های عملکردی در گرو نسبت آن با زیبایی‌شناسی جامعه ایران است (منصوری، ۱۳۹۴).

### ۱-۴-۳ طراحی پایدار با طبیعت در شهر امروز

شرایط نابسامان زیست محیطی، حجم بی‌سابقه اطلاعات، گزینه‌های متفاوت برای انتخاب منش زندگی، دگرگونی بنیان خانواده و کاهش بی‌رویه فعالیت‌های بدنی در زندگی روزمره از ویژگی‌های دنیای امروز است. علاوه بر اینها زندگی امروز سرشار از ایده‌های نو و متضاد است که انتخاب انسان را در بسیاری از موارد دچار سردرگمی می‌کند. در روند شهرنشینی شدن انسان طبیعت همواره منبع الهام هنرمندان بوده است. خلق آثار هنری بسیار در این زمینه، واکنشی نسبت به زندگی شهری بسته و چارچوب‌های آن است که طبیعت دور از دست انسان را پیش رو می‌نهد.

محیط زیست و معماری دو مقوله‌ای هستند که می‌توانند انسان را در آغاز یک سفر جدید درونی کمک کنند. سفر به منظر اتصال دوباره به بخش‌های عمیق تری از خود ماست. حرکت به درون منظر، حرکت به اعماق وجود است نه اتصال به دیگران و تفکرات آنها. این حرکت به اشتراک گذاشتن حس عمیق تر و قوی تری از "کیف" است که معماری برای نیل به اهدافی چون امنیت، دسترسی، اندازه‌گیری، مقیاس و قابل فهم بودن از این کیف صرفنظر کرده است.

پیچیدگی بیش از اندازه مناظر طبیعی مانند کویر و جنگل در واقع بازتابی از ماهیت انسان است. انسان و این عناصر طبیعی پیچیدگی های مشترکی دارند که فراتر از تفکر خطی و یکنواخت زندگی شهری می رود و این در حالی است که ما در زندگی شهری اسیر شده ایم. "مارک تیتمن" معماران را موظف به کشف دوباره سودمندی های روانی و روحی عناصر طبیعی مانند جنگل، کوه، غار، ساحل، دره و مرداب و... می داند. "لویی کان" این بسترها طبیعی را به عنوان پایه و اساسی برای ذهن معمار که طراحی بر اساس آنها ضروری است، می شناسد. ادراک منظر و ارتباط با آن برای قرن ها زمینه ای شکل دهنده به فرهنگ بشر بوده است (حیبی، ۱۳۹۲).

شهر به عنوان سکونت گاه اجتماعی، خود دارای سیستم و نظامی است که رشد و توسعه و تغییرات شکلی و ساختاری را در خود پذیرفته و آن را مدیریت می کند و یک سیستم انسان ساخت شهری و گسترش یابنده است. انطباق یا هماهنگی این دوسیستم با یکدیگر برای پایداری شهر امری اجتناب ناپذیر بوده و در این رابطه، این سیستم شهر است که در مرحله اول نیاز بیشتری به انطباق با سیستم طبیعی یا محیط زیست خود دارد. سیستم های زیرساخت طبیعی، فراهم کننده نیازهای اولیه شهر با عناصر طبیعی لازم برای بقاء نظیر آب و هوا فضای سبز و جریان باد مناسب و تعديل شرایط محیطی در شهر به شمار می روند و از این منظر اندام ها، شریان های زندگی و سیستم های حیاتی برای زیست شهر محسوب می شوند (مثنوی، ۱۳۹۱).

در این راستا بوتکین و کلر اعتقاد دارند که برایند انطباق محیط شهر و بستر آن را می توان یک اکوسیستم شهری دانست که مثل یک نظام حیات بخش بايستی جریان انرژی را تامین کرده، منابع و مواد لازم را از سرزمین های پیرامونی و مناطق هم جوار و روستاهای فراهم کند و شیوه هایی برای دفع ضایعات خویش داشته باشد (بوتکین و کلر، ۱۳۸۲)

بدون تردید از طریق توسعه یا ایجاد پنهانه های سبز و بکارگیری و حفظ عناصر طبیعی و کارکردهای متنوع تفریحی-تفرجی یا حتی آموزشی که نتیجه همه جانبه و پاسخگوی این بخش از نیزهای شهر باشد از ضروریات است. اما رویکرد دوم، توجه به شرایط تاریخی و اجتماعی و حضور پایدار طبیعت در شهر و نقش

این عناصر در ذهن و زندگی مردم را ضروری می داند. کاربست طبیعت در شهر لازم است ولی کافی نیست زیرا عناصر طبیعی بخشی از آن چیزی است که خاطره فردی یا جمعی را شکل می دهد. دلبستگی به فضاهای شهری یا هر زیست بوم انسانی دیگر، در پیوند با رویدادهایی است که همراه با گذر زمان و در ظرفی از مکان رخ داده باشد. این ظرف مکان حامل پیام همان باقی مانده هایی است که هنوز تکیه گاه خاطره ها و تهی شدن شهر از اصالت های طبیعی، تاریخی، فرهنگی و از دست دادن همه آن چیزی است که هویت نام دارد (فرزین، ۱۳۹۲). ساختارهای طبیعی با ارتقای سطح کیفی شهر و زندگی شهر وندان، ایجاد آرامش و دید بصری مناسب با ایجاد دیواره های سبز و معماری سبز برای شهر وندان، نفوذپذیری و عبور مناسب شهر وندان از آن، حداقل هزینه ساخت و نگهداری با استفاده از سیستم های مناسب آب و خاک، نور، امنیت، مبلمان، آسایش و آرامش، حفظ نظرگاه ها، منظرها، رودرده ها و عوارض طبیعی مناسب و ارتباط روزانه شهر وندان با طبیعت در کارکردهای روزانه از امتیاز بیشتر برخوردار شده اند که منابع تحقیقات خود بر لزوم توجه مدیریت شهری، حرفة مندان و سرمایه داران به حفظ و توسعه فضاهای سبز ارگانیک شهری که در امتداد بافت ارگانیک یا انسان ساخت شکل گرفته اند و همچنین باغ ها و فضاهای سبزی که در لابلای بافت های مسکونی قرار داشته و مورد تخریب و ساخت و ساز قرار می گیرند در جهت افزایش سرانه فضای سبز شهری تاکید می ورزد (ژند، ۱۳۹۲). منظر در بطن طبیعت است و طبیعت فیلتر تنفس زندگی و حیات. هنر آنست که بدانیم برای تنفس نیاز به ریه داریم و بدانیم که طبیعت با تمامی خرد و کلانش فیلتر تنفس ماست و نیاز است هنرمندانه آشیانه ها را در کنار طبیعت بنا کرد، نه اینکه شهری بسازیم به دنبال طبیعت و برای تنفس در آن سرانه سازی کنیم (نصرآبادی، ۱۳۹۲).

در شرایط کنونی کشور ما که شهرها به شدت گسترش یافته و با تسلط ماشین بر زندگی شهری، بالا رفتن تراکم فعالیت ها و از بین رفتن باغات و فضای سبز درون و برون شهرها کیفیت زندگی تا حدی پایین آمده است که سلامتی ساکنین را تهدید می کند، استفاده از درخت و فضای سبز باید به عنوان جزء لاینفک طراحی شهری مورد توجه قرار گیرد. استفاده از انواع پوشش گیاهی در مقیاس های مختلف می تواند در کم کردن

آلودگی هوا و صدا، تولید اکسیژن مورد نیاز شهر وندان، تلطیف هوا و زیبا و مطبوع کردن فضاهای شهری موثر باشد. وارد کردن فضاهای طبیعی در شهرهای بزرگ و مملو از ساختمان‌های بلند و متراکم این امکان را برای شهر وندان و خصوصاً کودکان فراهم می‌کند که حداقل ارتباط را با طبیعت پیدا کنند. این امر مسلماً در عملکردهای مختلف آن‌ها تاثیر خواهد داشت (مجنویان، ۱۳۶۹).

#### ۱-۴-۴ طراحی پایدار در معماری ایرانی

شهرهای ما در گذشته از نظر توجه به محدودیت‌های اکولوژیکی محل نظیر آب، توسعه متناسب و سازگار با طبیعت، صرفه جویی در منابع، استفاده از مواد و مصالح بومی، ابداع روش‌های موثر و مناسب جهت ادامه حیات نظیر قنات و بادگیر و استفاده هنرمندانه از آب و گیاه جهت تلطیف هوا و ایجاد مناظر مطبوع، ایجاد باغ‌ها و باغچه‌ها در حیاط‌ها، فضاهای عمومی و اطراف شهرها نمونه‌های خوبی بودند. لیکن امروز شهرسازی ما به تبع از الگوی کلاسیک توسعه و پیروی کورکرانه از مدل‌های کلیشه‌ای توسعه شهری که نسبت به شرایط و خصوصیات بومی بی‌اعتنای است. نه تنها شرایط ناپایداری را در شهرها پدید آورده است بلکه ناپایداری مناطق اطراف را نیز به دنبال داشته است. (بحرینی، ۱۳۷۶).

در کشور ما به دو دلیل اعتقادی و اقلیمی استفاده از درخت و فضای سبز همواره در طول تاریخ مورد توجه قرار داشته است. تقدس آب و گیاه بنا به وجه تشابه آن با بهشت و گرم و خشک بودن اقلیم کشور، استفاده از فضای سبز را در مقیاس‌های مختلف از حیاط منازل گرفته تا باغچه‌ها و باغ‌ها و اراضی اطراف شهر و زیارتگاه‌ها و تفرجگاه‌ها به عنوان یک نیاز طبیعی اساسی مطرح می‌نموده است (همان).

#### ۱-۵ باغ، مفهوم نخستین انسان

باغ اصیل که اسطوره‌ای یا تاریخی تلقی می‌شود، بهشت یا همان باغ عدن بوده است. انسان درست همان زمانی که از آن رانده شد دوچیز را فهمید: اول آنکه آنجا یک باغ بوده است، در حالی که قبل از آن تنها مکانی بود

که انسان می‌شناخت و هیچ وجه خارق العاده‌ای در آن نمی‌دید. دوم آنکه مفهوم باغ را کشف کرد. منشاء این ادراکات، رانده شدن انسان از باغ عدن و ورود او به دنیایی ناشناخته و بی‌رحم بود که در آن زنده ماندن وابسته به تلاش و کشاورزی روی زمین می‌شد. انسان در دنیا باید نه تنها برای خوارک بلکه برای دست یابی مجدد به باغی که اکنون تنها در رویاهاش بود می‌جنگید.

عنصر مشترکی که در همه باغ‌ها در سرتاسر جهان مشهود است، حس واقعی یا ذهنی لحظه‌ای است که از جایی که باغ نیست وارد باغ می‌شویم. باغ‌ها خدمات فراوانی ارائه می‌دهند که نقش آموزشی، یکی از آنهاست. باغ‌ها همواره مکان‌های یادگیری عمده یا غریزی بوده‌اند، آدم و حوا تنها زمانی که باغ را از دست دادند، آموختند که چگونه به آن احترام بگذارند. برای متفکرین انسان گرای رنسانس و پس از آن، معماران منظر، جهان خارج از باغ نقش ماده اولیه و درس ساخت سومین طبیعت را ایفا می‌کند. هنگامی که انسان آموخت از باغ خارج شود و جهان را کاوش کند، فهمید که می‌تواند از قواره طبیعی طبیعت نیز بیاموزد. البته پیش‌تر خوانش طبیعت را از شکل‌های یک باغ محصور آموخته بود.

معماران منظر معتقدند: "باغ نقطه شروع است". نقطه آغازی که خلق سایر منظرها از آن سرچشمه می‌گیرد. ژاک پرور (Jacques Prevert) شاعر فرانسوی می‌گوید: "به منظر (باغ) حتی اگر با چشم بد بنگرید، زشت نیست. چشم شماست که شاید ناقص (خراب) است (جان دیکسون هانت).

## ۱-۵-۱ تاریخ باغ درون شهری در تهران

باغ از نوع مشمر و غیر مشمر یکی از اجزای الگوساز بافت درون شهری تهران بوده است، به این ترتیب که در ترکیب با اجزای دیگر شهری مانند مدرسه، تکیه، مزار، مسجد، سقاخانه و ... یا به صورت مجموعه‌ای از باغات متمرکز (لکه‌های سبز) وجود داشته است. عنصر واسطه باغ در الگوهای ترکیبی حاصل از مطالعه منظر شهر تهران، در طول تاریخ به ویژه تا دوران پهلوی با نقش‌های متعددی به شرح زیر مشاهده شده است:

مبداء پیدایش تمدن، نظرگاه، تبدیل یک عنصر نمادین منظر به باغ، باغ- یادمان اسطوره، بستر سنت زیارت-

تفرج

باغات تهران از عناصر ویژه شهریه شمار می رفته است که در اغلب مکتبات سیاسی، حکومتی و ادبی در باب شهر تهران به آن ها اشاره شده است. باغات درون شهری تهران اگرچه ممکن است از نظر سازمان های بصری و مبتنی بر ایدئولوژی های باغ ایرانی چندان قوی به شمار نیایند، اما مبنای رفتار شناسی بسیار غنی در زمینه شکل گیری بازخوردهای میان محله ای داشتند. تهران ، پایتخت ایران در بدو شکل گیری مجموعه ای از ده های متمرکز به مرکزیت یک هسته حکومتی به نام شار بوده است. این ده های متمرکز و باغات بیرون از حصار شار به ویژه در مبداء اصلی دروازه های اصلی شهر، پس از گسترش شار و افزایش وسعت شهر در دوره های بعد، امکان تفرج درون شهری را در باغات متمر و غیر متمر شهری پدید آورد. الگوی شکل گیری باغ های درون شهری در تهران تحت تاثیر عوامل زیر بوده است:

الف) وجود پنج رود-دره مهم در لایه اصلی سازنده شهر

این عامل پتانسیل ویژه ای برای تشکیل باغات متمر در حریم آب است. همچنین چنین لایه سازنده ای، خود عامل اختلاف ارتفاع درون شهر بوده است.

ب) منابع آبی شهر به عنوان منبع پیدایش تمدن

ج) الگوی بافت اجتماعی شهر، که ترکیبی از باغ به همراه فضاهای جمعی شهر تعریف کرده است. این الگوهای ترکیبی در دو زیرشاخه اصلی ترکیب با جزء اصلی باغ متمر و باغ غیر متمر دسته بندی و معرفی شده است. "حشمت الله متدين" در پژوهشی پیرامون دلایل پیدایش باغ های ایرانی، در مورد باغ های درون شهری چنین آورده است: "با اینکه اکثر باغ های متمر یا باغ های میوه در گروه باغ های رسمی و منظم ایران قرار نمی گیرند، اما مفید بودن اینگونه باغ ها باعث شده است تا درکنار توجه به ویژگی های اکولوژیکی، زیست محیطی و منظری باغ ایرانی را جهت دارا بودن ثمره معیشتی نیز بسیار ممتاز تلقی کنیم" همچنین در

جای دیگری می آورد؛ در دوران صفوی به نوع دیگری از باغ های دوران اسلامی توجه می شود. این الگوی جدید را می توان باغ-شهر نامید که در آن باغ ها در خدمت عموم بوده و شاید بتوان آنها را از جهت نحوه استفاده با پارک های سبز امروزی مقایسه کرد. بنابراین، عام المنفعه بودن و در اختیار عموم بودن را می توان به جهت رفورم اجتماعی دانست" (متدين، ۱۳۸۶)

## ۱-۶ گست منظر

ظهور و افول مکاتب تصویرگرایی و رمانتیسیسم از حدود قرن ۱۸ تا نیمه قرن ۱۹ بود که پس از آن به نگاه متعالی به طبیعت بکر به دست فراموشی سپرده شد. مکتب رمانتیک به سبب پیشرفت های علم و فن از میان برداشته شد و پیکتورسک هم با اختراع دوربین عکاسی به پایان خود رسید. هرچند سلیقه عامه جوامع تا حد زیادی تا امروز متاثر از همین مکاتب است. اما همزمان که جوامع غربی که صنعت را به سرعت پیش می برندند تفکر برقراری هماهنگی میان انسان و طبیعت با برداشت های غیرمعقول از منابع طبیعی و نظام فکری سرمایه داری و سوددارانه از میان رفت (برتوس، ۱۳۸۹). به این ترتیب شکاف میان انسان و طبیعت و به طبع آن شهرها به عنوان بستر زندگی جوامع انسانی آغاز شد و ادامه یافت. همه چیز از هم گستست و این جدایی تا نیمه های قرن بیستم که مدرنیست ها توسط نسل بعدی معماران به سبب تفکر رادیکال خود مواخذه شدند، رفته رفته گسترش یافت.

طرح شدن معماری منظر و توجه به کیفیت های شهر و منظر شهری نقطه آغازی برای برطرف کردن گستست بود. ذهن و منظر به جهت داشتن ماهیت های مشابه در طول قرن ها مورد توجه هنرمندان بوده اندو در روند شهرنشین شدن انسان، طبیعت همواره منشاء الهام هنرمندان بوده است.

ایجاد هریک از انواع زیرساخت های شهری در دو مقیاس زیرزمینی و روی زمینی، رابطه آن با قلمروها و حوزه های مختلف شهری را دچار تحولات و دگرگونی های خاصی می کند. رابطه میان زیرساخت ها و منظر شهری نیز از این قاعده مستثنی نیست. این رابطه دوسویه است که به بررسی اول، نقش و جایگاه

زیرساخت های شهری در منظر شهری و دوم، نقش و جایگاه منظر و منظر سازی در برنامه ریزی و اجرای این زیرساخت ها می پردازد. طبیعی است که گسترش فزاینده زیرساخت های شهری، منظر شهری را با چالش های متعددی رو به رو می کند و بروز این چالش ها سبب شده است پژوهش گران عرصه های مختلف به بررسی مسایل و چالش های مختلف و ارائه راه حل هایی برای آنها در قبال حوزه منظر شهری پردازند. یکی از چالش های اساسی مطرح در این پژوهش ها چندپارگی و گسست است. گسست در اینجا به معنای کمبود یا فقدان ارتباط و یکپارچگی در منظر شهری و ساز و کارهای مسبب آن و تغییرات ثانویه فرایندهای اکولوژیکی بر اساس آن است

. (Serrano et al, ۲۰۰۲)

بدیهی است گسترش روزافزون زیرساخت های شهری عامل اصلی در بروز این پدیده به شمار می آید و حضور این زیرساخت ها ساختار منظر و متعاقب آن فرایندهای زیست محیطی حاکم بر آن را نیز دستخوش تغییرات عمدی می کند. بدین ترتیب، ایجاد محدودیت برای این پدیده، یعنی گسست و چندپارگی و تلاش برای ادغام و ترکیب زیرساخت های شهری در بستری یکپارچه، بر اساس مباحث علمی و همچنین به کارگیری ابزارهای مختلف برنامه ریزی و ارزیابی اثرات زیست محیطی (SEA) و ارزیابی راهبردی محیط زیست (EI A) و همچنین پژوهش در زمینه چگونگی به کارگیری ابزارهای حقوقی و اجرایی ضروری به نظر می رسد (ذکر حقیقی، ۱۳۹۰).

منظر پدیده ای پویا است و موجودیت چندلایه آن با تمام مقیاس ها در گذاری همیشگی قرار دارد. از مصادیق گذار و تغییر در منظر، پدیده گسست است که بر تمام لایه های اکولوژیکی و ادراکی آن در مقیاس ای مختلف تاثیر می گذارد. گسست در منظر که تحت تاثیر مداخلات انسانی رخ می دهد پیامدهای گوناگونی دارد که از عوامل مختلفی همچون توسعه سکونت گاه های شهری، ایجاد زیرساخت های حمل و نقل زمینی و ریلی، تسطیح و تصرف اراضی طبیعی برای مصارف کشاورزی و فعالیت های معدن کاوی و عوامل بسیار دیگر ناشی می شود.

شاخص های پدیده گستالت به دو گروه کمی و کیفی تفکیک شده است، به شاخص های کمی به ویژگی های اکولوژیک و زیست محیطی منظر و شاخص های کیفی به خصوصیات ادراکی و هویتی آن می پردازد.

پویایی و تغییر مداوم از خصایص جدانشدنی منظر به شمار می رود، از این رو منظر و تحولات آن در حوزه های مختلف علوم مورد توجه قرار می گیرد. (Antrop, ۲۰۰۵). گستالت یا چندپارگی از پدیده هایی است که موجبات تغییر منظر یک ناحیه را فراهم می آورد. اهمیت این پدیده که در اثر مداخلات انسانی و توسعه زیرساخت های سکونت گاهی او در منظر به وقوع می پیوندد به دلیل متاثر ساختن تمام لایه های بوم شناختی و گونه های زیستی زیست بوم های طبیعی منظر است. علاوه بر این، گستالت منظر، هویت آن و نحوه ادراک و تعامل انسان با آن را به نحو چشمگیری متاثر می سازد.

پدیده گستالت به دلایل مختلفی در منظر ایجاد می شود. هویت منظرین بستر نیز باید مورد توجه قرار گیرد. شاخص اندازه گیری مورد نیاز در گستالت ناشی از ایجاد یک سکونت گاه شهری در بستر طبیعت با گستالت که در همین منظر شهری بر اثر عبور یک مسیر عریض و طویل بزرگراهی رخ می دهد متفاوت است و همین بزرگراه در هنگام عبور از میان اراضی جنگلی گستالتی را با شرایط و پیامدهایی دیگر موجب خواهد شد. در حالی که تمام این عوارض به وقوع پدیده گستلت منظر می انجامد ولی به دلیل تفاوت هایی که در فرم و ساختار عارضه توسعه و در شرایط اکولوژیک بستر طرح وجود دارد، تاثیراتی که بر منظر دارند متفاوت خواهد بود. از این رو شاخص ها باید به گونه ای برگزیده شوند که این تفاوت ها لحاظ شده باشند (اکبریان، ۱۳۹۲-ترجمه).

## ۱-۶-۱ شاخص های کمی

مساله مهم دیگر مقیاس مطالعه گستالت منظر است. همان گونه که منظر در برگیرنده لایه های متعدد با مقیاس های متنوع است و هر کدام از گونه های زیستی منظر آن را با مقیاسی ویژه ادراک می کنند، هنگامی که گستلت منظر رخ می دهد نیز به تمام لایه های مختلف آن در مقیاس های گوناگون اثر می گذارد.

زمان و گذار زمانی از دیگر ویژگی های مهم منظر است. تاثیرات پدیده گستالت در منظر بر گونه های مختلف زیستی و اجزای مختلف زنده و غیر زنده سازنده آن در دوره های زمانی متفاوتی بروز می کند. ممکن است برخی گونه ها یا لایه های منظرین واکنش سریع و آنی به پدیده گستالت نشان دهند، در حالی که آثار این فرایند بر برخی گونه ها و لایه ها ۱۰۰ سال برای بروز به طول بیانجامد (اکبریان، ۱۳۹۲-ترجمه).

## ۱-۶-۲ شاخص های کیفی

از نقطه نظر مباحث تفسیر محیط و موضوع ادراک منظر، پدیده گستالت در هر جامعه زمینه ای متناسب با فرهنگ و سلایق زیبایی شناسانه آن جامعه ارزیابی می شود و چه بسا که معیارهای زیبایی شناسی و ارزش گذاری محیط در یک جامعه نیز در گذر زمان دچار تغییراتی شود. جایگزینی تصویرسازی های دوره رنسانس با موضوعیت آناتومی انسان و زندگی روستایی با منظره پردازی های طبیعت بکر در عصر گرایش رمانتیسیسم از نمونه های چنین تغییراتی است (اکبریان، ۱۳۹۲-ترجمه)

## ۱-۶-۳ تلفیق شاخص های کمی و کیفی

نتایج مطالعات دهه اخیر نشان می دهد که امکان تعریف شاخص هایی که به طور همزمان هر دو جنبه بوم شناختی و زیست محیطی منظر و ارزش های ادراکی و فرهنگی و میراثی آن را برای انسان، مورد ارزیابی و سنجش قرار دهد امکان پذیر نیست (Fry et al, ۲۰۰۹)

اگرچه ترکیب ابعاد اکولوژیکی گستالت و تاثیرات آن بر دریافت های حسی انسان از محیط مانند درک بصري، شنیداری و غيره امکان پذیر است ولی کلیت منظر چیزی فراتر از این عناصر است که سنجش آن در قالب شاخص های کالبدی ممکن نخواهد بود.

## ۱-۶-۴ پیامدهای محیط زیستی گسست منظر

گسست یا چندپارگی منظر فرایندی است که در اثر تفکیک و تغییر شکل یافتن زیست بوم ها و یا واحدهای یکپارچه و وسیع منظرین به قطعات کوچکتر و منفک از یکدیگر بروز می کند. در خلال این فرایند ممکن است برخی از بوم های طبیعی به طور کلی از بین بروند و برخی دیگر با تفکیک به قطعات کوچکتر و مجزا دچار تغییر در مقیاس و نحوه عملکرد و ارتباط چرخه های اکولوژیک شوند (Andren, ۱۹۹۴/Bogaert, Farina & Ceulmans, ۲۰۰۵)

پدیده گسست بر تمام لایه های بوم شناختی و کارکردی منظر تاثیر می گذارد و آن را در مقیاس های گوناگون دست خوش تغییر می کند. ایجاد گسست آثار متعددی بر چرخه های زیستی و ساختار اکولوژیک منظر یک ناحیه خواهد داشت که در سه گروه مرتبط با یکدیگر دسته بندی می شود:

۱- آثاری که می تواند موجب دگرگونی اساسی در عناصر غیرزنده منظر شود و نتیجه حذف کالبدی و یکپارچه زیست بوم های طبیعی، ایجاد تغییرات اساسی در توپوگرافی، افزایش سطح الینده های صوتی، تغییر چرخه های هیدرولوژی و مسیل ها و آلودن منابع آبی و خاکی است.

۲- آثار به جا مانده از گسست های خطی که در اثر ساخت مسیرهای حمل و نقل زمینی بروز می کند. با قطع ارتباط کارکردی و اکولوژیک دوسمت مسیر تاثیرات عمیقی بر جمعیت، نحوه پراکندگی و تنوع گونه های زیستی رخ خواهد داد (Tronbulak & Friesel, ۲۰۰۲)

۳- مختل شدن عملکرد کلی چرخه اکوسیستم در منظر در اثر گسست و ایجاد مانع در مقابل تبادلات اکولوژیک قسمت های مختلف و جایه جایی گونه های زیستی.

## ۱-۶-۵ اثر پدیده گسست بر ادراک منظر

وقوع پدیده گسست منظر یکی از تهدیدات جدی بر سر راه پایداری چرخه های اکوسیستم و حفظ تعادل تنوع گونه های زیستی است. لکن در یک نگاه جامع و کل گرا لازم است تا موجودیت منظر با تمام

خصوصیات کالبدی و ابعاد معنایی و ادراکی آن در ارتباط با پدیده گسست مورد مطالعه قرار گیرد. پدیده گسست در بسترها طبیعی، تاریخی، فرهنگی، شهری و اجتماعی علاوه بر پیامدهای زیست محیطی، نحوه ادراک و حضور مخاطب در آن را نیز دستخوش تغییرات اساسی می کند. از دیگر سو با مداخلات انسان در بسترها طبیعی بکر و تبدیل آنها به منظر شهری، فرهنگی، تاریخی و ... هویت و حس مکان تازه ای به آن محیط افزوده می شود که باید در ارزیابی اثار گسست ایجادشده مورد نظر قرار می گیرد.

## ۱-۷ منظر شهری

### ۱-۷-۱ تعریف منظر شهری

منظر شهری سطح تماس انسان و پدیده شهر است و از این رو بخش قابل توجهی از دانش و عواطف محیطی شهروندان را تحت تاثیر آن قرار می گیرد. ادراک شهروندان از منظر شهری تحت تاثیر عوامل مختلف بیرونی و درونی شکل می گیرد. با توجه به اینکه جنبه عینی ماهیت منظر شهری بر ویژگی ذهنی آن غالب است این ادراک توسط حواس پنجگانه صورت می گیرد. (رزاقی اصل، ۱۳۸۷)

با قبول شهر به عنوان موجودی زنده، دیگر نمی توان تنها به ابعاد ظاهری آن نگریست. پدیده ای در شهر حضور دارد که شاخص و نماد درجه کیفیت تمدن و روحیات جمعی اقوام و ملت ها و حاصل از تصمیمات و تصورات مردم آن شهر است. این پدیده کیفی، محصول اتفاقی و یا خارج از قوانین و قواعد انسان فهم، محصول عمل شاعرانه و یا توهمات نیست، بلکه حاصل عمل ارادی ساکنین شهر است و به عنوان عنصری حامل معنا برای زندگی بخشیدن به شهر لازم است (آتشین بار، ۱۳۸۸)

از نگاه شولتز، احساس فضا و درک محیط با خاطرات عجین شده است، وی بخشی از معانی مکان را در تجربه ها و حالات روحی انسان جستجو می نماید. برای او مکان همان فضای زنده است. زنده بودن هم به معنای خاص و هم به معنای عام (شولتز، ۱۳۸۲).

هنگام دیدن شهر، کالبد موجود از طریق تجربه های متنوعی که در فضا روی آن صورت می گیرد، در قالب ماهیتی غیر قطبی (عینی-ذهنی) توجیهی را دال بر چگونگی فرایند تحولات در شهر ارائه می دهد. پس کالبد شهر نمادی، انتزاعی یا نمایشی نیست، بلکه همواره با حضور در زندگی روزمره با ذهن ساکنین پیوند می خورد و موجودی واقعی می شود که قابل درک است. "تانکیس" به نقل از "ادوارد کیسی" در بازدید از زادگاهش می نویسد: فهمیدن این مکان به صورت کم و بیش مطمئنی خاطراتی را برای من نگه می دارد. این خاطرات همانقدر به مکان وابسته اند که به ذهن و جسم من تعلق دارند و در حضور من انتشار می یابند (تانکیس به نقل از کیسی، ۱۳۸۸). شهر ها چه به عنوان محصولی اجتماعی و چه به عنوان محصولی فیزیکی، دارای عینیتی هستند که وجود دارند و آثار آن ورای ادراک فردی آنها واقعی و به معنای کامل کلمه مشخص است. با این وجود تجربه بودن در شهر می تواند مرز عینیت و ذهنیت را در لذت بخش ترین یا هراس انگیزترین طرق، مبهم و تار باشد (همان).

### ۱-۱-۷-۱ مولفه های سازنده منظر شهری

منظر شهری تنها در لایه حسی و ملموس شهر تعریف نمی شود بلکه دارای سه بعد احساسی، فرهنگی و اکولوژیکی است.

- فضای احساسی منظر شهری: اولین بعد ادراکی منظر شهری در لایه حواس انسان اتفاق می افتد. یعنی آنچه که از شهر دیده و حس می شود. ولی این بعد به تنها بی مفهوم منظر شهری را کامل نمی کند.

- فضای فرهنگی منظر شهری: بعد دیگری که سهم اصلی و مهم منظر شهری را می سازد، فضای فرهنگی انسان است که در رابطه و تعامل با حواس و حتی مقدم بر آن قرار می گیرد و موجود تعاملات اجتماعی می شود و حود زاییده فضاهای باز، مکث، تفرج و ... است.
- اکولوژی شهری: دو بعد اول منظر بسیار متاثر از تاریخ و انسان است، ولی این جنبه تامین کننده آسایش محیطی و موجود میکروکلیمای شهری است که شهر و فضاهای باز شهری را قابل تحمل می کند (شیبانی، ۱۳۸۹)

## ۱-۷-۲ فرهنگ شهر

رابطه تعاملی شهر با تاریخ، بستری به نام فرهنگ شهر را به وجود می آورد که زندگی شهروندان در آن جاری می شود و اساساً کیفیت موجود در شهر برخاسته از همین بستر است. احساساتی که مردم نسبت به شهرهایشان دارند در اثر گذشت تاریخ و تجربه است که پرنگ می شود و گرنه کالبد بدون تجربه تاریخ تنها و تنها می تواند فرم زیبا داشته باشد. اراده انسان در شهر است که ماهیتی کیفی را در بستر زمان و مکان جاری می کند (آتشین بار، ۱۳۸۸)

منظر شهری ماهیتی است که به واسطه فعالیت‌های انسانی و همراه شدن آن با کالبد در طول تاریخ پدید می اید و در ذهن شهروندان تفسیر می شود، این ابعاد ذهنی ممکن است فردی و یا جمعی باشد.

وقتی از منظر شهری صحبت می کنیم منظور لزوماً آن چیزهایی نیست که در شهر می بینیم اما در هر حال یک تصویر از شهر در ذهن ما وجود دارد که درخت، کوچه و ساختمان در آن هست و آن را از منظر طبیعی متمایز می کند (متتوی، ۱۳۹۴). منظر شهری صورت خاصی از شهر نیست که به مجرد دست یابی به صفات ظاهری واجد کیفیت گردد، بلکه مفهومی از شهر است که توسط شهروندان و بر اساس تجربه آن‌ها از مکان پدید می آید. در این تعریف منظر شهری صورت شهر نیست و قهراً نگاه کالبدی به آن راهگشا نمی تواند باشد، دستورالعملی هم وجود ندارد که بتواند در همه جا اجرا شود. بلکه پدیده سیالی است که با شناخت تجربه ساکنان از فضاهای شهر و نمادهای آن (منظر)، شکل می گیرد. در این تعریف برای ساماندهی و

مراقبت از منظر شهر باید شهر را از دریچه چشم ساکنان دید نه طراحان، منظر شهر عینیت صرف نیست بلکه ذهن ادراک کنندگان شهر نیز در تشکیل آن نقش دارد (منصوری، ۱۳۸۸).

### ۱-۷-۳ زیبایی شناسی در منظر شهری

منظر شهری با گستره‌ای از انواع فضاهای شهری، تنویری از انواع تجربیات زیبایی شناسی است. مشخصه فرهنگی آنها با وجود توعی گروه‌ها و تمایلات قومی و نژادی و به همان نسبت ترجیحات طبقه‌ای، گوناگونی انواع تجربیات زیبایی شناسی را موجب می‌شود. همچنین در نواحی شهری، همگرایی بین انواع منظر می‌تواند غیرمنتظره باشد و ممکن است مردم را با تغییرات زمینه‌ای سریع مواجه سازد. در حقیقت معماران منظر، مناطق همساز با اصول طبیعی را برای تامین تجربیات زیبایی شناسی منظر، با الگوبرداری از طبیعت، شبیه سازی می‌کند. (عادلوند-قشقایی، ۱۳۸۹) در این میان اصول سه گانه ویتروویوس شامل ایستایی، آسایش و حظ که از آن به زیبایی نیز تعبیر می‌شود به طور کامل بار دیگر مورد توجه قرار می‌گیرد. با آنکه مدت زمانی طولانی است که معماران از توجه به اصل سوم غافل شده اند اما تمنای دوباره بشر برای طبیعت در ضمیر خود، برآمده از این اصل طراحی است. اما در زندگی امروز انسان شهرنشین، این طبیعت به ناچار طبیعت مصنوع خواهد بود. (حبیبی، ۱۳۹۲)

### ۱-۷-۴ هویت در منظر شهری

اگرچه هویت در مفهوم عام و کل آن قدمتی طولانی و هم پای تاریخ تمدن انسان دارد، اما پیشینه این بحث در منظر شهری چندان با سابقه نیست. سهل و ممتنع بودن مفهوم هویت منظر شهری در فرایند شناخت و ادراک، پدیده‌ای چند بعدی و پیچیده را پیش روی ما قرار می‌دهد. از آنجا که شهر ویترین عرضه تفکرات جامعه به دنیای بیرون و بستر شکل گیری حیات مدنی است، ارتباط هویت و منظر شهری به مقوله‌ای تاثیر گذار در علوم مرتبط با این حوزه تبدیل شده و تلاش برای یافتن ماهیت و چیستی هویت منظر شهری جهت ارزیابی معیار سیاست‌های مداخله کلان در شهرهای امروز، امری ضروری است. شهر به عنوان بستر شکل گیری جامعه و نمایشگاه معرفی افکار مردم یک کشور، نقش مهمی را در "هویت ملی" ایفا می‌نماید. مفهوم

استعاره ای هویت منظر شهری با وجود کاربرد فراوان آن در محاورات و متون شهرسازی مفهومی سهل و ممتنع است. سهل از این رو که همه از آن تصویری با پادوری پیشینه تاریخی، محوطه های قدیمی و ریشه هی فرهنگی جامعه در ذهن دارند، ممتنع از این جهت که هر پرسش در خصوص چون و چرا بی هویت زمان حال شهرها بی پاسخ مانده است. بدین ترتیب آیا شهری که بقایا و نمادهای تاریخی بیشتری داشته باشد و از فرم های تاریخی بیشتری استفاده کرده باشد هویتمند تر است؟ آنچه در بستر زمان رخ می دهد و به به امروز می رسد چه جایگاهی در هویتمندی منظر شهری دارد؟

با توجه به تعاریف شهر، منظر شهری و هویت، به نظر می رسد رویکردهای مورفولوژیک و شکل شناسانه در موضوع مورد بررسی، اهمیت خود را از دست داده است. در مقابل، ادغام محتواهای ذهنی و شکلی شهر در بستر پویای زمان، به عنوان مهم ترین عامل تداوم هویت در منظر شهری در جهت احیاء و یا تولید حیات مدنی، موثر است.

#### ۵-۷-۱ منظر شهری پایدار (شهر انسانی)

برای تبیین ویژگی های منظر پایدار، ابتدا تعریف منظر را بازخوانی می کنیم: "پدیده ای عینی-ذهنی، پویا و نسبی که محصول تعامل انسان با محیط و جامعه با تاریخ است." (منصوری، ۱۳۸۳). یکی از شاخصه های دستیابی به پایداری اختلاط دانه ها و قرار گاه های رفتاری است که بر اساس "شاخص ظرفیت حامل هم خوانی اندازه/مقیاس" (سلسله مراتب) به واقعیت می پیوندد. در شهر های سنتی تهران، اصفهان و قزوین، سلسله مراتبی از فضاهای جمیعی با محوریت باغ در مقیاس های کلان، میانی و خرد یکپارچگی بافت شهر را در طول زمان متمادی شکل داده است. (زندي)

امروز که از ایده های دهه ۱۹۹۰ در مورد پایداری، ساختمان های سبز و کاهش مصرف انرژی و سوخت های فسیلی محقق شده است، معماری سبز می تواند گام را فراتر نهاد. پاستورالیسم با محوریت انسان در راه کشف دوباره طبیعت، معماری را به عنوان هدف والای تمدن شهری در دو بعد ذهن و کالبد تفسیر می کند. این ارمانشهر در حال شکل گیری معماران را بر آن میدارد تا خود را دوباره ارزیابی کنند و پایداری را نه به

عنوان یک هدف بلکه به عنوان یک وسیله جهت تحقیق کیفیت‌های مجرد، ذهنی، اجتماعی و در عین حال برآور نده نیازهای کالبدی و فیزیکی در نظر گیرند. اقبال انسان امروز به طبیعت از طریق معماری سبز در تقابل با نگرانی‌های بشر در از دست دادن محیط زیست و به منظور جبران مصرف گرایی مفرط قرن حاضر است. این رویکرد که به نوشته مارک تیتمن عکس العمل محتاطانه و ناشی از ترس بشر در حذف محیط زیست، مصرف گرایی و زندگی در فضایی مصنوعی است، بر وجه عینی طبیعت تاکید می‌کند و راه مقابله با آن را در توسعه کمیت گرای طبیعت معرفی می‌کند. این طبیعت دارای ویژگی ذهنی نیست (حبیبی، ۱۳۹۲).

نگاه فرهنگی به فضای شهری به متابه خاطره، در تاریخ شهر سازی ایران یک الگوی پایدار از منظر شهری است. خاطرات مکان متشكل از تفسیرها و ذهنیت افراد جامعه بخشی از مفهوم و تعریف منظر شهری را به دوش می‌کشد. برای مثال، خیابان چهارباغ اصفهان یک فضای یادمانی، خاطره و بستر تعاملات اجتماعی بوده است و خیابان ولی عصر امروز نیز همانطور است. منظر خیابان چهارباغ اصفهان، خیابان ولی عصر و بولوار کشاورز تهران هر کدام بسته به ادراک شهروندان و خاطرات آنها، تعریف متمایزی به خود گرفته است. این فضای فرهنگی و اجتماعی منظر شهری است که موحد خاطره و حیات می‌شود. حیات بخشی و زندگی آفرینی به مفهوم سرزندگی و زندگی توأم با فضا، مهم ترین هدف منظر شهری است. عناصر حیات بخش، سطوح سه گانه منظر شهری یعنی احساس، تعامل فرهنگی و اکولوژی است (شیبانی، ۱۳۸۹).

برای اینکه شهرها قابلیت زندگی پیدا کنند باید شرایط یک اکوسیستم طبیعی را از نظر رطوبت، دما، نور، ترکیبات هوا و تبادل آن را دارا باشد. برای این منظور باید یک رابطه و تناسب معقولی بین فضاهای ساخته شده و فضاهای طبیعی در شهر وجود داشته باشد. فضاهای سبز می‌توانند با تهویه و تلطیف هوا، ایجاد و حفظ رطوبت، تعدیل درجه حرارت، کنترل نور و صدا و جذب بعضی آلینده‌ها به ایجاد یک اکوسیستم طبیعی در شهر کمک کرده، ضمن اینکه از نظر سیمای ظاهری و جنبه‌های روحی و روانی نیز مسلماً نقش مهمی خواهند داشت (بحرینی، ۱۳۸۵). درک مناظر نیازمند یک دیدگاه "تاریخی و تکاملی" است. مناظر در حال تغییرات پی در پی، در بازه‌های زمانی کوتاه و بلند هستند. درک عمیق از این دگرگونی‌های تکاملی،

چه طبیعی باشند و چه متأثر از عامل انسانی، بینشی را به دست می دهد که تنها از خلال مشاهده یا توصیف ویژگی های منظر به دست نمی آید (Makhzoumi & pungetti, ۱۹۹۹)

## ۱-۸-۱ منظر شهری تهران

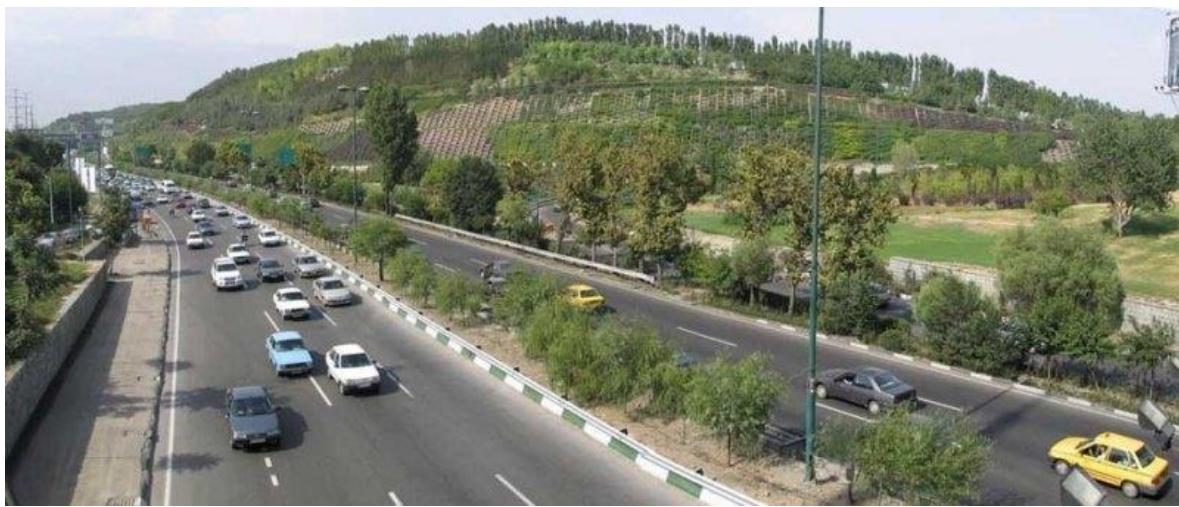
### ۱-۸-۱ آسیب شناسی منظر شهری تهران

تهران که از آشفتگی و اغتشاش در منظر شهری رنج می برد، شهری است که قابلیت های زمینه ای تاریخی و جغرافیایی فراوانی به عنوان یکی از زیباترین شهرهای جهان را در خود دارد. متاسفانه، در دوره مدرن که سرنوشت تحولات شهری تهران در دست مهندسان متمرکز شده و در سال های پس از انقلاب اسلامی با افزون شدن اقتدار مدیریت شهری، مهندسان نیز کانالیزه شدند و نقش فرهنگ عامه در سمت بخشیدن به تحولات حداقلی شد. ظرفیت های زمینه ای تهران در محاق ماند و اقدامات توسعه ای مدیریت شهری و مهندسان تابع آنان، که نقش مشروعیت بخشیدن به اقدارگرایی مدیریت شهری را ایفا می کردند، روند اصلی تحولات تهران را رقم زد. در میان اقدامات توسعه ای تهران که توانسته استانداردهای کمی آن را به نحو چشمگیری ارتقاء دهد، ضعف رویکردهای کیفی آشکار است. رویکرد مدیریت شهری، فراوان ساختن گونه های نوین معماری منظر در شهر و تکثیر فضاهای جمعی بوده است. این رویکرد، اما، در صورتی که تنها به عنوان یک کمیت در نظر گرفته شود و جنبه های کیفی آن به عنوان عنصر فرعی و تزئینی قلمداد شود، به گستالت تاریخی و فرهنگی در جامعه منجر می شود که اظهار نارضایتی گسترده از کیفیت معماری و شهرسازی تهران محصل آن است (منصوری، ۱۳۹۴)

با نگاهی به منظر شهری تهران متوجه می شویم که این پدیده به ویژه از حیث اکولوژیکی به گونه ای بی برنامه شکل گرفته است. به عنوان مثال بزرگراه مدرس، یک محور دسترسی از شمال به مرکز تهران است. در حاشیه این بزرگراه در دهه ۱۳۴۰ یک پارک جنگلی (پارک طالقانی فعلی) ایجاد کردند. البته قابل ذکر است که دیدگاه شهرسازی آن دوره به پارک یک نگاه هسته ای و نه روان، دارد. پس در کناره بزرگراه مدرس و در

برخورد با اراضی عباس اباد، یک جداره شهری شکل گرفت. منظر به وجود آمده متأثر از یک نگاه و برنامه اکولوژیکی نیست والا باید تمام طول بزرگراه چنین منظری به خود می گرفت، حتی نمی توان آن را به عنوان یک دیدگاه فرهنگ گرا تعریف کرد، چون فضا به شکل یک پارک جنگلی پیش بینی شده است. اما به طور ناخودآگاه در جریان رشد تهران، این دو دیدگاه بر هم منطبق شده است. علاوه بر کوهپایه های شمالی و جنوبی، تهران دارای تپه ماهورهای شرقی و غربی است که جریان هوای شمالی و جنوبی را تا حدی قطع می کند و تمرکز بیشتر بر ساخت و ساز در این اراضی بر اهمیت این مساله افزوده است. ولی عبور بزرگراه مدرس از این تپه ها، یک ارتباط اکولوژیکی و تنفسی بین شمال و جنوب تهران برقرار می کند. تلاش در جهت ساخت این جداره بعد از انقلاب منجر به تقویت این میکروکلیما و در نتیجه تقویت اهمیت منظر شهری شده است. بزرگراه مدرس مثال خوبی در زمینه منظر شهری است، ایجاد یک میکروکلیما، گرچه این بزرگراه روودرده نیست، و ارتباط بین بستر شمالی و جنوبی از نقش های اصلی آن است. با این توصیف می توان به جایگاه رود دره هادر تهران پی برد. در اینجا بخشی از مفهوم منظر قابل تبیین است که از یک پدیده، سه بار استفاده شده است. هدف، تنها ایجاد یک محصول حسی نیست. تعامل سه بعد حسی، فرهنگی، اکولوژیکی در سایر عناصر و فضاهای منظر شهری نیز صادق است. خیابان ولی عصر نیز به همین شکل، هم یک پوسته سبز است، هم محل تعامل و خاطره و هم نقش اکولوژیکی دارد که در واقع بیانگر یک دیدگاه تکامل یافته است. این مصادیق الگوهایی برای کنترل رفتار و برخورد با منظر شهر است، جداره یادگار امام و چمران از دیدگاه بزرگراه مدرس پیروی نمی کند، ضعف های اکولوژیکی و فرهنگی دارد. در جداره های بزرگراهی تهران فقط پوسته های سبز سطحی و ترئینی در حال تعریف است که از نقش اکولوژیکی و منظر خاطره و تعاملات اجتماعی تهی است (شیبانی، ۱۳۸۹).

تصویر شماره ۱: بزرگراه مدرس



نحسین تلقی از منظر شهری نزد مدیران و حرفه مندان، ساماندهی نمای ساختمان‌ها و یکسانی سبک معماری آن‌ها بود. در اظهار نشرهای مسئولان شهری ضمن گلایه از آشفتگی و هرج و مر ج شکل و هم‌جواری ساختمان‌ها، آرزوی نظم آن‌ها نهفته بود. منظر شهری به عنوان نگاه نو به شهر دارای ظرفیت‌هایی است که اگر یه درستی تعریف نگردد، قابل آن را دارد تا به ضد خود بدل شود. تاکید بر نظم حداکثی در ساخت شهرمانع بروز ذهنیت‌ها و خواسته‌های ساکنین می‌شود، اگرچه ممکن است نتیجه آن به عنوان یک تصویر مورد تمجید مدیران متمایل به اقتدارگرایی قرار گیرد. بارها از زبان مسئولان شنیده شده است که منظر شهر و نمای ساختمان‌ها در حوزه حقوق عمومی است و حق دولت و شهرداری است که برای آن تصمیم بگیرند، زیرا سیمای خیابان‌ها از آن ساخته می‌شود. این منطق مبتنی بر تعریف نادرست از منظر شهری است که آن را کالبد تلقی می‌کند و برای مدیران شهری دخالت حداکثر در آن را وظیفه می‌شمارد. این تلقی از منظر جز تصویری بی معنا و خودرو، که زیبایی آن همچون یک شیء در دستان شهرساز است، نتیجه‌ای ندارد. این به دلیل تعبیر غلطی بود که فارسی زبانان از ترجمه کتاب "سیمای شهر" اثر "لینچ" داشتند و تلقی کالبدی از شهر که محصول شهرسازان دورافتاده بود (وبه همین ولیل خود را به غلط شهرساز خوانده بودند، گویی شهر را مانند ساختمان می‌توان ساخت) مانع آن شده بود تا برای شهر حیثیت دیگری جز کالبد به رسمیت شناخته شود (منصوری، ۱۳۸۸).

الگوهای طرح جامع که هنوز هم توسعه شهری ایران پیرو آن است، مفهوم منظرین و فرهنگی محیط شهری را نادیده می‌گیرد. شهرسازی در طرح جامع تهران بر کالبد متمرکز است، این کالبد بی جان است. فاکتورهای جامعه فرهنگی، جامعه سبز و جامعه منظر باید در آن لاحظ شود تا به آن جان ببخشد. اگر برنامه ریزی در یکی از بخش‌های این کالبد بی جان مثلاً دسترسی، بر اصول منظر شهری منطبق شود، آن موقع مفهوم روان شدن دسترسی و کیفیت آن مطرح می‌شود. تنها در جایی این کالبد جان گرفته که تصادفی یا ناخودآگاه عمل شده است، این موضوع در بزرگراه مدرس اشاره شد. در واقع الگوی طرح جامع باید به الگوی طرح جامع فرهنگی یا طرح جامع احساسی-ادراکی تعییر کند. این نگاه است که شهر را می‌سازد و منظر شهری آن معنا پیدا می‌کند. اینکه لکه‌هایی از شهر را در طرح‌های جامع به عنوان سرانه سبز با عدد و رقم تعیین کنند دیدگاه مطرودی است. منظر شهری باید یک منظر روان باشد (شیبانی، ۱۳۸۹).

## ۱-۹ اکولوژی

### ۱-۹-۱ تعریف اکولوژی

مانند منظر اکولوژی چیزی بیشتر از یک علم است. اکولوژی به عنوان یک "تفکر"، الهام بخش دیدگاه‌های مرتبط با هستی انسان بوده است، یک نگاه فلسفی به ارتباط ما با طبیعت که در حال تغییر است و جایگزینی برای کیهان‌شناسی کهن. در حالی که اکولوژی به عنوان یک "جنبش"، به عنوان منبع الهامی برای اقدامات سیاسی و پرسشگری در خصوص نابرابری‌های محیطی، اجتماعی و اقتصادی مطرح شده است.

(Makhzouni & Pungetti, ۱۹۹۹)

تا اواسط قرن بیستم، پیشرفت تمدن همراه با رام کردن طبیعت بود. امروزه اصولی به نام "اخلاقیات زمین" مطرح است، به این ترتیب که زمین دیگر نوعی ملک نیست که هر رفتاری با آن مجاز باشد. طرفداران این نوع اخلاقیات معتقدند که کسی حق تخریب محیط زندگی و حیات وحش را ندارد. این مطلب در نقطه افراطیش، از هرگونه کشاورزی، باغداری و زندگی بشر جلوگیری می‌کند. اما در حالت تعادل، اعتقادیست که

باید حمایتی فراگیرتر از آنچه هست داشته باشد. برای اطاعت از اخلاقیات زمین می توان سیاستی را مبنی بر ایجاد فضای طبیعی وسیع در دل شهرها دنبال کرد (ترنر)، توجه به محیط زیست و نقش آن در شهر، در میان متخصصان شهری به عنوان یکی از ده ضابطه متشكله در مطالعات طرح های توسعه شهری مناطق ۲۲ گانه دیده شده است. اما واقعیت محیط زیست شهری نقش بسیار برجسته تر و اساسی تری در جریان زندگی و سلامت زیست شهر وندان و شهر دارد. محیط زیست و منابع طبیعی و ویژگی های فیزیکی آشکار و نهان آن نظیر کوه ها و کوه پایه ها ، رود دره ها، مسیل ها، رودخانه ها، اراضی کشاورزی، باغات، فضاهای باز، لکه های سبز درون شهری و حاشیه شهری، سفره آب های زیرزمینی، خاک، هوا، آب، گونه های جانوری و حیات وحش، پوشش گیاهی، کریدورهای جریان مواد و انرژی و در نهایت بستری که همه این مجموعه را به صورت یک شبکه اکولوژیک بر خود استوار می سازد از یک سو، و از سوی دیگر روابط عمودی و افقی مجموعه عناصر موجود در آن با یکدیگر ساختار و نظام یکپارچه ای را فراهم می کند که شرط لازم و بی بدیل برای تداوم بقاء و حیات اکوسیستم های شهری و طبیعی محسوب می شود (متنوی). در رویکرد اکولوژیکی، شهر نوع جدیدی از محیط زیست است که به یک اکوسیستم واحد مربوط نمی شود، بلکه در حقیقت یک سیمای سرزمین مشخص است. ویژگی بارز شهرها مصرف کنندگی آنها است. در واقع شهرها برخلاف جوامع زیستی طبیعی یک اکوسیستم مصنوع متشكل از طبیعت، اقتصاد و اجتماع هستند که توسط فعالیت های انسان ساخته شده اند و توسط سیستم های طبیعی حمایت کننده پایدار می مانند و با فرایندهای اکولوژیک به حیات خود ادامه می دهند (وانگ و اویانگ ۱۳۸۳ به نقل از پریور، ۱۳۸۵).

توجه به مفاهیم اکولوژی، شناخت اکولوژی و تلفیق آن با طراحی شهری و برنامه ریزی شهری برای پیشگیری از پیامدهای زیست محیطی و بهبود کیفیت شرایط محیطی و رابطه پایدار انسان با طبیعت در چارچوب توسعه امری ضروری است. این فرایند ممکن است راه را برای عرصه های جدید میان رشته ای و پیوند با طبیعت هموار نموده و به بازسازی رابطه اختلالی شهر و طبیعت کمک کند.

## ۱-۹-۲ اکولوژی سیمای سرزمین

رویکرد اکولوژی سیمای سرزمین یا تحلیل شهر بر اساس اکولوژی سیمای سرزمین یکی از این رویکردها است که شامل مطالعه الگوی سیمای سرزمین، ارتباطات متقابل بین لکه‌ها در موزاییک سیمای سرزمین و چگونگی تغییرات این الگوها در طی زمان است. این رویکرد باید به چرخه مطالعات توسعه شهری در تهیه طرح‌های تفصیلی و جامع و یا ساختاری-راهبردی وارد شود و قرائت جدیدی از رابطه انسان، طبیعت و محیط زیست را در بستر تعاملات اجتماعی-اقتصادی، فرهنگی و سیاسی شهر ارائه نماید (مثنوی)

## ۱-۹-۳ منظر و اکولوژی

ایا منظر می‌تواند از قواعد اکولوژی پیروی کند و آیا اکولوژی توانایی هدایت منظر را دارد؟ کدام یک از این دو تابع و کدام متغیر است؟

منظر اکولوژیک همان منظر طبیعی و منظر آفرینش است. سعی ما بر این است که منظر مصنوع را به منظر آفرینش نزدیک کنیم. منظر ذاتاً اکولوژیک است. (شیبانی، ۱۳۹۴) به اعتقاد تقوایی، اکولوژی منظر وجود دارد و منظر اکولوژیک هم وجود دارد. نه به دلیل ترجمه الفاظ و واژه‌هایی که هست، بلکه به دلیل اتفاقاتی که در جریان است. اگر منظر یک محصول و پدیده باشد، اکولوژی یک فرایند رانشان می‌دهد و یک دانش پایه است که اکولوژی منظر می‌تواند در دل آن اتفاق بیفتد، در جایی که اکولوژی به منظر نگاه می‌کند و آن را مورد توجه قرار می‌دهد. در عین حال این فرایند که در خود منظر هم وجود دارد، وجه مشترک اکولوژی و منظر است. منظر هم به عنوان یک پدیده زنده و پویا به صورت بالقوه دارای فرایندهایی است. منظر اکولوژیک می‌تواند به مناظری اطلاق شود که انسان به عنوان عامل اثرگذار بر محیط حضور دارد. منظر اکولوژیک می‌تواند وجود داشته باشد. در واقع منظر اکولوژیک در ایجاد فضاهای مصنوع بیشتر کاربرد دارد، چون در مقیاس‌های بالاتر منطقه‌ای و آماش سرزمین، منظر اکولوژیک به صورت بالقوه وجود دارد. رویکرد اکولوژیک در مدیریت سیمای شهر و ارتقای توان‌های محیطی شهر در مکان‌هایی که از طرفیت بالایی برخوردار است به ایجاد منظر طبیعی و سیمای مثالی در شهر منجر می‌شود (تقوایی، ۱۳۹۴).

دانش به دست آمده از فهم اکولوژیک منظر، تعابیر جدیدی از طراحی را مطرح می کند که پاسخگوی ویژگی های خاص فرهنگ محلی هستند. "فهم اکولوژیک" از منظر در برگیرنده یک نگاه کل نگر بر پایه احتمالات است که بر ساختار سلسله مراتبی و تکاملی منظر اذعان دارد. یک دیدگاه کل نگر، فرایندهای فیزیکی و مادی، زیستی، اکولوژیک، جغرافیایی و اقتصادی-اجتماعی را ادغام می کند و به این ترتیب میان دو قطبی های طبیعت-فرهنگ و شهری-روستایی، ارتباط ایجاد می کند. از سوی دیگر یک نگاه احتمال گرا، آگاهی می دهد که چگونگی تغییر در آینده را تنها می توان پیش بینی کرد، چرا که ساختار و عملکرد اکوسیستم برای پیشگویی دقیق پیش از حد پیچیده است (Naveh, ۱۹۹۵). چارچوب های فضایی و زمانی دیدگاه های سلسله مراتبی و تکاملی، همچنین با پیچیدگی و پیش بینی ناپذیری اکوسیستم های طبیعی، نیمه طبیعی و انسان ساخت اطباق دارد و موید پیوستگی فضایی و زمانی منظر است (Makhzoumi & pungetti, ۱۹۹۹).

به بیان کمی متفاوت دکتر منصوری، اکولوژی دانشی است درباره "چیزی که در بیرون" است. در مقابل، منظر "بیرون" است با "فهم" نزد ما از "مواجهه با بیرون". اکولوژی یک دانش است و در غیاب انسان هم وجود دارد، گزارش واقعیت است آنچنان که هست. منظر نوعی دانایی است و با انسان زاده می شود. تفسیر واقعیت در آن سهم دارد و نزد هر کس معنای خاصی پیدا می کند. کولوژی به دنیای بیرون تعلق دارد. پدیده ها و رابطه میان آن ها می شناسد و از لوازم و شرایط حیات اجزاء و مجموعه سخن می گوید. علم اکولوژی در حال رشد است و در این مسیر دیدگاه جزء نگرانه را به سوی کل نگری دگرگون کرده است، با وجود این علیرغم ادعای دانشمندان امروزین آن، اگرچه سودای کل نگری دارد، اما همچنان در کلی که در عالم ماده منحصر می شود، محبوس است. روشن است که عالم ماده مصدق "کل" نمی تواند باشد. حوزه اقتدار اکولوژی، اگرچه پیوسته و عمیق و گسترده تر می شود، اما ذاتا نمی تواند خارج از دنیای عین برود. منظر، فهمی بنیادین است به عرصه ای میان عین و ذهن که هر دو در آن دخالت دارند. جنس آن دانش نیست تا با ابزار علم بتوان درباره کلیت آن بحث کرد. بخشی از آن که در عالم ماده است، تابع علوم است و بخش دیگر که محصول تفسیر ذهن انسانی است، معرفتی است که با ابزار علم رصد نمی شود. جنس این "کل" که منظر

نام دارد از نوع دانایی و حکمت است. در واقع اکولوژی و منظر به دلیل تفاوت جنس دوپاره آن نمی‌تواند دانشی جدید به حساب آید. آنچه در نسبت این دو می‌توان گفت آن است که منظر "کلی" است که در درون آن "عینی" وجود دارد که دانش شناخت آن "اکولوژی" نامیده می‌شود. در نتیجه می‌توان از منظر اکولوژی صحبت کرد، اما "اکولوژی منظر" تعبیر درستی نیست (منصوری، ۱۳۹۴)

جدول شماره ۱: تعاریف اکولوژی

مطالعه روابط علی میان جوامع حیاتی و محیط آن‌ها در بخش‌های مختلف منظر	Troll (۱۹۳۹, ۱۹۷۱, ۱۹۶۸)
اکولوژی منظر یک جنبه از مطالعات جغرافیایی است که منظر را به عنوان یک ماهیت کلی شامل عناصر مختلفی که بر هم متأثرند بررسی می‌کند. به این معنا که زمینه و ویژگی کلی منطقه، بر حسب جنبه‌های مجزای عناصر تشکیل دهنده آن نیست.	Zonnevel d (۱۹۷۲)
اکولوژی منظر، شاخه جدیدی از اکولوژی مدرن است که مربوط به روابط میان انسان و منظر است. منظر، ماهیت فرهنگی و درهم تنیده فضای کلی زندگی ماست و اکولوژی منظر علم میان رشته‌ای و کلی مطالعه منظر، سنجش تاریخ، برنامه‌ریزی مدیریت و حفاظت و بازیابی است.	Naveh & Godron (۱۹۶۸)

<p>اکولوژی منظر صریحاً بر الگوی مکانی متمرکز است. اکولوژی منظر، رشته ای مجزاً یا شاخه ای از اکولوژی نیست. بلکه محل اشتراک چندین رشته مرتبط است که بر الگوی زمانی-مکانی منظر متمرکز است.</p>	<p>Risser et el (۱۹۸۴)</p>
<p>اکولوژی منظر بر مقیاس فضایی گسترده و اثرات اکولوژیکی الگوی فضایی اکوسیستم ها تاکید دارد.</p>	<p>Turner (۱۹۸۹)</p>
<p>اکولوژی منظر، مطالعه اثرات دو جانبه الگوی فضایی بر روند اکولوژیکی است و به پویایی فضایی (شامل جریان ارگانیزم ها، مواد و انرژی) و مسیر کنترل جریان ها در بستره نامتجانس توجه دارد.</p>	<p>Picket &amp; cadenasso (۱۹۹۵)</p>
<p>اکولوژی منظر، ساختار منظر و کارکرد اکولوژیکی را در مقیاسی که شامل عناصر معمولی تجربه منظر انسانی است، بررسی می کند و این شامل جنگل ها، زمین ها، خیابان ها، جوی ها و محوطه ها است.</p>	<p>Nassauer (۱۹۹۷)</p>
<p>اکولوژی منظر، اکولوژی فضایی، مکانی، صریح یا موقعیتی است که ساختار و پویایی طرح های فضایی و دلایل و نتایج اکولوژیکی آن را مطالعه می کند و ممکن است در مرور هر سطحی از سلسله مراتب سازمانی یا چندین مقیاس به تفکیک به کار رود.</p>	<p>Wens (۱۹۸۹)</p>
<p>اکولوژی منظر، علم و هنر مطالعه و اثرباری بر رابطه میان الگوهای فضایی و روند اکولوژیکی در سطوح سلسله مراتبی سازمان های بیولوژیکی و مقیاس های متفاوت زمانی و مکانی است.</p>	<p>Wil &amp; Hobbs (۲۰۰۷)</p>

اکولوژی منظر، بر رابطه میان الگوی فضای و روند اکولوژیکی که همان علت و نتیجه عدم تجانس فضایی در چندین مقیاس بوده، متوجه است.	Turner et al (۲۰۰۱)
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------

اگر به سیر تکوینی نظریات اندیشمندان در بازه زمانی چهل ساله توجه کنیم (جدول) به سه دسته بندی کلی که حاصل تلاش متفکران در باب تعریف جایگاه اکولوژی منظر بوده می‌رسیم:

اول: به عنوان وجه مشترک چنین رشته، دوم: به عنوان رشته‌ای مجزا و سوم: به عنوان شاخه‌ای از اکولوژی. از این تعاریف می‌توان نتیجه گرفت، اکولوژی منظر، زمینه‌ای به حد غایت بین رشته‌ای است، مطالعه الگوهای فضایی بدون در نظر گرفتن ارتباط آن با فرایندهای اکولوژیکی امری غیرعلمی بوده و سطحی نگری تلقی می‌شود (حبیبی، امین، ۱۳۹۴).

می‌توان گفت اکولوژی منظر به عنوان شاخه‌ای جوان‌تر از علم اکولوژی، به طور خاص در طراحی و برنامه‌ریزی تاثیر گذارده شده است. اکولوژی منزه به عنوان علمی که دیدگاه فضایی و "افقی" جغرافی دان‌ها را با دیدگاه عملکردی و "عمودی" اکولوژیست‌ها ادغام می‌کند (Naveh & Li eberman, ۱۹۹۰)، نقش عامل انسانی و فرایندهای اجتماعی-اقتصادی و سیاسی را به اندازه فرایندهای اکولوژیکی در شکل دهنده به منظر به رسمیت می‌شناسد. ساختار کل نگر در اکولوژی منظر بر سیستم‌ها یا کل‌ها تاکید می‌کند، با این استدلال که کلیت یک چیز همواره چیزی بیش از مجموع اجزای تشکیل دهنده آن است و اینکه مناظر باید در تمامیت‌شان مطالعه و مدیریت شده و به عنوان موضوعی یکپارچه، در پیوستگی شان در مقیاس محلی تا جهانی در ک و شناخته شوند.

#### ۱-۹-۴ رابطه زیبایی‌شناسی و اکولوژی

اگرچه گستره مقیاس پدیده‌های محیطی و انسانی بسیار متنوع است؛ اما انسان با آن پدیده‌ها در مقیاسی ویژه ارتباط دارد، به عبارتی تجربه انسان از منظر محیط اطراف، قلمرو ادراکی او به شمار می‌رود. مواجهه با

این قلمرو، منجر به تجربیات زیبایی شناسی می شود که خود می تواند به تغییرات موثر بر انسان، منظر و به دنبال آن، اکوسیستم ها منتهی شود. بستر ها با تاثیرگذاری بر چگونگی زیبایی شناسی از منظر (بکر، کشاورزی، فرهنگی و منظر شهری) و تاثیرات دغدغه ها یا فهایت های فردی-اجتماعی مربوط به آن موقعیت است. بعضی بستر ها منجر به تجربیات زیبایی شناسی یا زیبایی منظر می شود، در حالی که دیگر زمینه ها، تجربیات زیبایی شناسی مختلفی از جمله توجه به ادراکات، تعلقات و هویت را در پی دارد. (عادلوند-قشقایی، ۱۳۸۹) اکولوژی منظر در چارچوب توسعه پایدار و حفاظت از محیط زیست اتفاق می افتد و در این زمینه، اکولوژیست ها و برنامه ریزان منظر به این مساله توجه دارند. ما باید به این بررسیم که امروز، دانستن اکولوژی منظر برای معمار منظر امری حیاتی است و نگاه کارکردی و زیبایی شناختی در مفهوم منظر به معنای سنتی آن باید به سمت نگاه اکولوژی تغییر کند. (مثنوی، ۱۳۹۴)

#### ۱-۹-۴-۱ تجربه انسانی و مناظره زیبایی شناسی و اکولوژی

اگرچه علم و هنر از راه های ضروری برای شناخت جهان به شمار می روند، اما بیشترین واکنش ما به محیط از طریق تجربه شخصی از منظر تعیین می شود. گستره پدیده های محیطی، از ذرات میکروسکوپی تا مقیاس های جهانی و بازه زمانی میلی ثانیه تا هزاران سال تغییر می کند. همچنین مقیاس فرایندهای اکولوژی منظر، می تواند به کوچکی خانه یک عنکبوت یا به بزرگی یک قاره باشد. لذا باید در نظر داشت که تجارب زیبایی شناسی می تواند افراد را به سمت تغییر منظر مرتبط یا غیر مرتبط با عملکرد اکولوژیکی آنها هدایت کند.

#### ۱-۹-۴-۲ تعامل زیبایی شناسی و اکولوژی در ادراک منظر

با توجه به رابطه نزدیک و پیچیده زیبایی شناسی و اکولوژی، شناخت ماهیت این رابطه، نقش مهمی در ادراک اکولوژی منظر دارد. دلایل زیر مشخص می سازد، چرا ملاحظات زیبایی شناسی به پیش بینی تغییرات منظر و دلالت های محیطی آن کمک می کند.

اول، زیبایی شناسی منظر پیوندی ناگسستنی بین انسان و فرایندهای اکولوژیکی فراهم می سازد. یک مساله مهم در تحقیقات انسانی محیطی و عملیات مدیریتی، گسترش واکنش‌های رفتاری است که می‌بایست از طریق مداخله در دانش یا طراحی اصلاح شود.

از آنجایی که انسان بر فرایندهای اکولوژیکی اثر می‌گذارد، استراتژی‌هایی برای تصمیم‌گیری نیاز است تا ارزش‌های انسانی و اهداف اکولوژیکی را بهتر تنظیم نماید. در این رابطه الگوهای منظر که واکنش‌های زیبایی شناسی را در بر دارد یک نقطه شروع مهم برای قاعده مند کردن تاثیر بر تغییر منظر است و این در حالی است که الزاماً تمام لذت زیبایی شناسی منظر پاسخی نسبت به الگوهای منظر سودمند از لحاظ اکولوژیکی نیست. برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت منظر که به زیبایی شناسی الگوهای آینده منظر اشاره دارد، می‌تواند راه‌های قدرتمندی برای حفاظت و ارتقای اهداف اکولوژیکی باشد.

دوم، تجارب زیبایی شناسانه می‌تواند به تغییرات منظر منجر شود. تمایل به دیدن، زندگی، مشاهده مکان‌های زیبا و همچنین تمایل به زیباسازی مکان‌هایی که اساساً زشت تلقی می‌کنیم، بر تغییر منظر اثر می‌گذارد و در مقابل این تمایلات در مدیریت و سیاست گزاری منظر نیز منعکس می‌شود.

سوم، توجه به کیفیت اکولوژیکی می‌تواند متاثر از درک ترزش زیبایی شناختی منظر باشد. مدلول زیبایی شناسی انسانی و اکولوژیکی بر یکدیگر منطبق نیست، زیرا ممکن است چیزی به نظر زیبا بر سد در حالی که به لحاظ اکولوژیک ناسالم باشد. با اینکه انسان به رغم دارا بودن تمایلاتی منتج از فرایندهای تکاملی و انتظارات فرهنگی، به طور مستقیم، کیفیت اک‌لوژیکی را نمی‌تواند حی کند، اما تصور می‌شود که کیفیت اکولوژیکی مطلوب با کیفیت زیبایی شناسی مرتبط باشد. در زیبایی شناسی اکولوژیک، انسان برای لذت بردن از منظر، عملکردهای اکولوژیک سودمند را در راستای ارتقای تجارب زیبایی شناسی و برقراری اکوسیستم‌های سالم‌تر ایجاد می‌کند و غیر مستقیم، سطح رفاه و سلامت خود را افزایش می‌دهد. (عادلوند-

(۱۳۸۹) قشقایی،

### ۱-۹-۴-۳ الگوهای منظر فرایندهای اکولوژیکی و تجربه زیبایی شناسی

الگوهای منظر نمونه های قابل مشاهده ای از پدیده های مرتبط، وابسته و زیست محیطی هستند که به موجب آن ترکیب های فضایی و شکل زمین، آب و مصنوعات انسانی به طور واحد و ترکیبی برخی اطلاعات اکولوژیک را در یک مقیاس فراهم آورده و به سادگی قابل مشاهده می کند. ورای این قلمرو دامنه ای وسیع تر از پدیده های زیست محیطی وجود دارد که از مقیاس های میکروسکوپی تا جهانی عمل می کند. این مدل توضیح می دهد که چگونه عملکردهای انسانی که متکی بر درک و مشاهده منظر است می تواند عملکرد های اکولوژیک را در مقیاس هایی که نمی تواند سریعا دریافت شود، تحت تاثیر قرار دهد. پدیده های اکولوژیک خارج از حوزه قابل درک برنامه ریزی و مدیریت، پیوندهای عملکردی بین پدیده ای را سودمند کرده و به مناظر، زیبایی مطلوب می بخشد که برای پایداری فرهنگی و عملکردهای ضروری اکوسیستم عواملی کلیدی به شمار می آیند.

ماهیت و طبیعت انفعالی این مدل پیشنهاد می کند که نه تنها می توان تجارت زیبایی شناسی را به تغییراتی در منظر مبدل ساخت ، بلکه تغییرات مناظر می تواند بر تجارت زیبایی شناسی نیز تاثیر بگذارد. با تغییر الگوهای منظر ، تجارت زیبایی شناسی مردم از مکان نیز به همان میزان تغییر می یابد.

مدل، چگونگی انتقال تغییرات و کنش ها را به مردم و منظر بیان می کند. انواع مختلف منظر، خصوصیات ادراکی ویژه ای دارد و آنچه را که به انتظارات و ادراکات انسانی مرتبط است، فرا می خواند. به منظور درک عمیق منظر، زمینه باید مشخص باشد تا رابطه اش با اکولوژی-زیبایی شناسی و تاثیرش بر تغییرات منظر روشن شود. انواع مختلف زمینه منظر علاوه بر اینکه می تواند از الگوهای مختلف استنباط شود، بر چگونگی تاثیرگذاری عوامل فردی و فرهنگی اجتماعی بر ناظر و مخاطب و ساخت موقعیتی تاثیرگذار بر تجربه منظرین افراد، دلالت دارد. (عادلوند-قشقایی، ۱۳۸۹)

## ۱-۱ سفرهای درون شهری

دو نوع سفر درون شهری وجود دارد: قرمز و سبز. سفرهای قرمز نام خود را از چشمان قرمز شده راننده و خون های ریخته شده در اثر تصادفات می گیرد. سفرکنندگان قرمز خدمات زیادی را بر خود و دیگران وارد کرده و شهرها را ناپایدارتر می سازند.

سفرکنندگان سبز با استفاده از پا، دوچرخه، اسکیت یا هر وسیله دیگری که هزینه اجتماعی بر شهرها تحمیل نمی کند، سفر می کنند. اینگونه رفتار باید مورد تشویق قرار بگیرد، زیرا انرژی صرفه جویی و از آلدگی پرهیز می شود و شهرها را پایدارتر می سازد.

در بسیاری از شهرها، سفرکنندگان سبز افرادی فراموش شده اند و در سطحی پایین تر از خودروداران تلقی می شوند. ساختن پل های عابر پیاده در حقیقت با مجبور کردن عابران پیاده به طی مسافت بیشتر، یکی از مشکلاتی را که باعث ناراحتی خودروداران می شود، حل می کنند. طراحی مسیرهای دوچرخه به گونه ای است که اغلب از جوار خیابان های شلوغ یا کوچه های پر دست انداز می گذرند و در واقع دوچرخه سوار را مجبور به طی مسافت های بیشتر می کنند.

### ۱-۱-۱ سفرهای سبز

#### ۱-۱-۱ سفرپیاده

در حالی که امروزه وابستگی به اتومبیل به عنوان الگوی سفر بی تحرک، فضاهای شهری را تحت تسلط خود قرار داده است، آفرینش فضاهای شهری مناسب با فعالیت جسمانی مانند پیاده روی و دوچرخه سواری در ارتقای سلامت شهروندان و کودکان موثر خواهد بود.

برخی از ایراداتی که در ساخت و حمل و نقل جاده ها وارد می شود جنبه زیست محیطی دارد: جاده پر سرو صداست، منع آلدگی هواست، باعث بیماری نفس تنگی می شود، منجر به تصادفات رانندگی بیشتر می شود،

کیفیت دید را خراب می کند، منابع کمیاب را که در دیگر بخش های زندگی شهری قابل استفاده است تلف می کند.

طرفداران محیط زیست، دوچرخه را وسیله حمل و نقل برتر می شناسند. دوچرخه، ارزان و سالم، با کارایی بالا، بی سرو صدا و بدون آلودگی است. حتی کشورهای ثروتمند بیش از خودرو دوچرخه دارند. اگر مسیرهای دوچرخه، امن، روشن و از باد و باران در امان باشد محبوبیت بیشتری دارد (ترنر)،

موضوع جا به جایی پیاده در شهر پارادایم کنونی پروژه های شهری و منظرین است. امروزه در بسیاری از کشورها اروپایی خصوصا فرانسه، شاهد راه اندازی پروژه هایی برای ساماندهی مسیرهایی در مقیاس شهر و حتی کلان شهر هستیم. این پروژه ها که بر جایه جایی آرام در شهرها تاکید داشته و عابرین پیاده و دوچرخه سوارها را مخاطب قرار می دهد، گزینه تکمیلی پروژه های حمل و نقل عمومی و جایه جایی سواره در شهر محسوب می شود. این ها اشکالی از ساماندهی های خطی هستند که در شهر فضای تنفس تولید کرده و با فضاهای جمعی ترکیب می شوند. این فضاهای که بعضا کاشته شده و منظرسازی شده اند، بی آنکه جزئی از دنیای به خصوص باغ باشند، از حال و هوای آن خصوصیاتی را به عاریه دارند (فردریک پوزن، به نقل از آتشین بار، ۱۵۰)

آگاهی مخاطب جایه جا شونده در شهر که تولید کننده منظر نیز هست، در اروپا از قرن ۱۸ و همگام با توسعه فلسفه احساس گرا و نظریه زیبایی شناسی "پیتورسک" پدیدار شد. باغ به واسطه پیوندهایی که با تقاضی داشت و موضوع اصلی آن را تشکیل می داد، در غالب مجموعه ای از تابلوهای منظر رویت شده توسط بیننده متحرک در آن، به نمایش در می آمد. اعمال نظریه پیتورسک به فضای شهری، بسیار متاخر و مصادف با نوشدن این نظریه در انگلستان طی سال های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ بوده و با تاثیر قوی پدیدارشناسی همراه و مبتنی بر اصالت جایه جایی مخاطب (تحرک در شهر) است. نظریه های انگلیسی "چشم انداز شهری" که به مرور زمان به اروپا و سایر نقاط جهان نیز اشاعه یافت، پیشنهاد طراحی فضاهای شهری را بر اساس جایه جایی، خصوصا پیاده ارائه داده که فضا را به شکل سکانس و زنجیره ای از سکانس ها، در جهت تشکیل

مجموعه هایی پویا تلقی می کرد و در آخر به ابزاری برای پروژه شهری و ساماندهی شهرها بر مبنای ادبیات منظر بدل شد (همان).

## ۱-۱۰-۲ سفر با دوچرخه

توسعه دوچرخه سواری به عنوان یک موقعیت سفر، در عرصه حمل و نقل درون شهری، در جای گزینی وسایل نقلیه موتوری و تشویق به عدم استفاده از آن ها نقش آفرین است. هرچند با توجه به مسائل اجتماعی، فرهنگی و کالبدی پیش آمده در شهرها، دوچرخه سواری تنها در صد ناچیزی از کل جریان ترافیک را به خود اختصاص داده است، ولی مزایای آن به ویژه در بافت های تاریخی و ارزشمند، توجه به آن را ضروری می نماید تا در برنامع ریزی های حمل و نقل ایران در نظر گرفته شود. طراحی مسیرهای دوچرخه و ایجاد موقعیت فضایی مناسب براب دوچرخه سواری ساکنین و به خصوص کودکان از سطح محله ها تا سطح شهر موجب نهادینه شدن فرنگ استفاده از دوچرخه به جای اتومبیل در میان سازندگان نسل های آینده جامعه و شهربازینان خواهد شد. گسترش فرنگ دوچرخه سواری نیز چیزی غیر از "انقلاب دوچرخه ها" نیست. انقلابی برای در پیش گرفتن روشی سالم تر و پاک تر، در زمینه حمل و نقل شهری، که برای محیط زیست هم مفیدتر است. (آتش پنجه، امان پور، نقی پور، ۱۳۹۰).

تصویر شماره ۲: سفر سبز



تا پیش از پیدایش وسایل نقلیه موتوری، دوچرخه از مهم ترین وسایل حمل و نقل در شهرها به حساب می آمد، اما رشد شهرنشینی، از دیاد تعداد خودروها و وسایل نقلیه موتوری و عدم وجود مسیر مناسب، منجر به کاهش تمایل به دوچرخه سواری شد. فراهم سازی تسهیلات لازم برای گسترش سفرهای پیاده و دوچرخه از راهکارهای مورد توجه برای غلبه بر ترافیک سنگین و عوارض منفی ناشی از آن، چه در بافت های جدید و چه در بافت های قدیم است. حمل و نقل دوچرخه به عنوان یکی از روش های حمل و نقل غیر موتوری، دارای جذابیت های خاص خود می باشد که مهم ترین جذابیت آن تاثیر مثبت در توسعه پایدار شهری است.

#### ۱-۱-۲-۱ تاریخ دوچرخه

تا سال ۲۰۱۰ میلادی تعداد افرادی که در سطح کشور امریکا از دوچرخه به عنوان وسیله ای برای حمل و نقل درون شهری استفاده می کردند، به بیش از ۳ برابر افزایش یافته است که این موضوع نقش موثری در کاهش آلودگی هوا و همچنین کاهش حجم ترافیک درون شهری داشته است. طرح ترویج دوچرخه در سیستم حمل و نقل عمومی از جمله طرح هایی است که اجرای آن در بسیاری از کشورها در سطح دنیا مورد توجه قرار گرفته است و به نظر می رسد این فرهنگ در سیاست های مختلف کشور امریکا در حال نهادینه شدن است و حتی چین که از ۲۰ سال پیش عنوان سرزمین دوچرخه را از آن خود کرده است. البته استفاده از دوچرخه در کشورهای امریکایی و اروپایی به عنوان یکی از بهترین راه حل ها برای رهایی از ترافیک خیابان ها، کمک به کاهش آلودگی هوا و همچنین کاهش هزینه حمل و نقل شناخته شده است و تنها کشورهای آسیایی و به ویژه حوزه خاور میانه اند که از این قاعده مستثنی بوده و تاکنون هیچ اقدام مناسبی در جهت ترویج این فرهنگ در این کشورها انجام نشده است.

هنگامی که دوچرخه وارد ایران شد (پیش از جنگ جهانی دوم) به لحاظ کم بودن تعداد آن، وسیله گرانی به شمار می رفت و تنها افراد متمول قادر به خرید آن بودند. لیکن بعد از جنگ که واردات دوچرخه افزایش یافت و از قیمت آن کاسته شد، ادارات دولتی برای ماموران خود اقدام به خرید دوچرخه نمودند، حتی برخی از شهرها مانند اصفهان به واسطه میزان قابل توجه استفاده از این وسیله نقلیه در آن زمان، دارای حدود ۶

کیلومتر خط ویژه دوچرخه بودند. بنابراین در ایران دوچرخه به جز مقاطع کوتاهی آن هم در بد و ورود، به عنوان ابزاری تفریحی مفهوم نداشت و همواره وسیله‌ای برای حمل و نقل و انجام کار و فعالیت در سطح شهر محسوب می‌شد.

### ۱-۱۰-۱-۳ اهداف کیفی پیاده روی و دوچرخه سواری در سیستم حمل و نقل شهری

- ایجاد نشاط و سلامت جسمی و روحی در شهروندان در راستای ایجاد شهری سالم
- افزایش تحرک کودکان و کمک به سلامتی آن‌ها
- توسعه فرهنگ پیاده روی و دوچرخه سواری به عنوان یک شیوه کارآمد جابجایی در مسافت‌های کوتاه
- افزایش اینمنی شهروندان در مقابل خطر تصادف
- کمک به کاهش آلودگی هوا و صدا و ازدحام ترد و آسیب‌های ناشی از آنها، شامل بیماری، مرگ و ...
- افزایش ظرفیت تردد معابر و سطح خدمت آن
- ارتقای نقش حمل و نقل همگانی با تغذیه آن از طریق پیاده‌ها و دوچرخه سواران

### ۱-۱۰-۲ سفر قرمز

سفرهای قرمز به عموماً به سفرهای اطلاق می‌شود که با اتومبیل انجام می‌شوند. راه‌های پر از تذافیک نماد چنین سفرهایی هستند.

منظر راه شهری نوعی شناخت از مجموعه نگرش کالبدی و نگرش خاطره‌ای از راه است که در این دیدگاه، راه صرفاً ارتباط فیزیکی بین دو نقطه نیست بلکه چیزی بیش از آن بوده ال آنجا که راه را به عنوان اصلی ترین عنصر منظر شهر می‌داند. سیر تکوین راه شهری از بد و شکل گیری آن در قالب سه دوره زیر نمود می‌یابد:

- راه در بد و شکل گیری به عنوان عنصری ارتباطی مطرح است.
- راه در ادامه حیات به عنصری مستقل بدل می شود.
- راه در نهایت کمال به عنوان اصلی ترین عنصر ادراک شهر شناخته می شود (ابراهیمی، ۱۳۸۷)

### ۱-۱۰-۲-۱ بزرگراه های شهری در تهران

در دهه های گذشته در تهران، شاهد برنامه ریزی هایی بوده ایم که حاصل آن، ساخت اتوبان ها و ساختمان های مدرن است. در پی اولین بازدید اساتید فرانسوی، دنی دلبر و فردیک پوزن به عنوان متخصص در مباحث منظر و آمايش سرزمین، از تهران به عناصر مهم منظر شهر که درنگاه اول قابل برداشت است اشاره کردند. اولین بعد عینی و آشکار منظر تهران، بستر طبیعی آن است که در سمت شمال به رشته کوه ها و در جنوب به منطقه کویری می رسد و در میانه شامل تپه هایی است که بین این دو قرار دارند. بر اساس این ژئومورفولوژی اتوبان های حجمی ساخته شده که البته همیشه هم با شکل طبیعی زمین هماهنگی ندارد. از سوی دیگر درباره ارتباط مردم با شهر، اولین چیزی که جلب نظر می کند، ترافیک حجمی و تردد اتومبیل های زیاد است و عابرینی که بدون دغدغه با آن در ارتباط و درحال عبور از این معابر عریض هستند. این برخورد و نسبتی که مردم ایران با ترافیک دارند، نشان دهنده رابطه آن ها با منظر شهرشان است. این وضعیت خاص برای یک شهروند غیر ایرانی، غیر قابل تصور است، زیرا اتوبان ها برای آن ها یک فضای عمومی نیست ولی مردم تهران این فضاهای شهری را دراختیار خود و به نوعی عمومی می دانند. مثال های دیگری چون رنگ و نقاشی کردن دیواره کنار اتوبان ها و یا راه هایی که به آن ها ختم می شود، همچنین چمن کاری و سبز کردن تمام قطعه زمین های مجاور آن ها و رفتارهایی مثل دراز کشیدن در این فضاهای سبز حاکی از دیدگاه و حس تملک مردم تهران به شهرشان است. "برناردلاسوس" در این گونه موارد از "شهروندان منظرساز" هنرمند صحبت می کند که نسبت به فضای عمومی احساس تعلق و تملک دارند و آن را مطابق خواست و نیاز خود مناسب سازی می کنند.

استفاده از درخت به خصوص برای بالا بردن کیفیت خیابان ها و بزرگراه ها این روزها بسیار معمول شده است. خیابان های با شکوه اغلب زیبای خود را از درخت کسب کرده اند. درخت ساده ترین و ارزان ترین وسیله ای است که از طریق آن می توان کیفیت فضاهای شهری خصوصا خیابان ها را ارتقاء بخشد. درخت می تواند نقش های گوناگون و متنوعی را در خیابان ها داشته باشد که از آن جمله است، تامین اکسیژن، سایه و راحتی. خود رنگ سبز از نظر روانشناسی آرام بخش و مطبوع است. ترکیب نور و گیاه در شب زیبایی خاصی به خیابان ها و شبکه های دسترسی می دهد. علاوه بر این از نظر عملکردی، درخت وسیله مناسبی جهت تفکیک فضاهای مخصوص عابر پیاده از فضاهای مخصوص سواره و نظایر آن است (بحرینی، ۱۳۵۸).

## فصل دوم: مصاديق طراحی

## ۱-۲ مصادیق طراحی

طراحی حاشیه بزرگراهها و مسیرهای پیاده در ارتفاع، در نقاط مختلف دنیا با اهداف مختلفی صورت گرفته است که به بررسی چند نمونه از آن می پردازیم. اهداف به کار گرفته شده در نمونه های بررسی شده توسط نگارنده عمدتاً شامل موارد زیر بوده اند.

- مقابله با پدیده گستالت منظر در دو سمت بزرگراه ها و امتداد حیات وحش
- اتصال دو پارک شهری مهم به یکدیگر
- نشانه شهری
- گسترش فرهنگ پیاده روی و دوچرخه سواری
- مقابله با آلودگی هوا در راستای ایجاد شهر سالم
- آموزش فرهنگ کشاورزی و آشنایی با گیاهان بومی

## ۱-۱-۲ پل اکولینک در کشور سنگاپور

### ۱-۱-۱ طراحی با هدف مقابله با پدیده گستالت منظر با رویکرد اختصاصی کمک به امتداد

#### حیات وحش

تصویر شماره ۳: بزرگراه‌های شهری زیستگاه‌های حیوانات را تخریب می‌کند.



این نوع طراحی با هدف اتصال دو سمت بزرگراه یا هر مکانی که به علت پدیده‌ی گستالت، از هم گیسخته شده است، انجام شده و مکانی امن را برای گذر حیات وحش فراهم می‌آورد. در واقع می‌توان گفت، مامنی است برای حیواناتی که به علت ساخته شدن بزرگراه‌ها، مکان زندگی خود را از دست داده و حتی ممکن است به علت عبور از بین ماشین‌ها کشته شوند. دغدغه اصلی این گونه پل باغ‌ها، اصولاً بازیابی این مکان زندگی برای آسایش و حفظ حیوانات می‌باشد.

یکی از این نمونه‌ها در کشور سنگاپور واقع است و به مسیر ارتباطی اکولوژیک مشهور است، مسیر متراکمی از گیاهان جنگلی مشاهده می‌شود. انواع جانوران و پولک پوستان و پرنده‌گان از این مکان جنگل مانند استفاده می‌کنند. در قسمتی از این مسیر هم افراد پیاده روی می‌کنند و از مناظر زیبای طبیعی بہرہ مند می‌شوند.

تصاویر شماره ۴،۵،۶؛ پل اکولینک در کشور سنگاپور نمونه موفق یک پل اکولوژیکی است.



## ۲-۱-۲ پل پیاده لیت

### ۱-۲-۱-۲ طراحی با هدف اتصال دو پارک شهری، ایجاد نشانه شهری و گسترش فرهنگ

#### پیاده روی و دوچرخه سواری

این پل به عنوان مسیر دوچرخه سواری، دسترسی مستقیمی را از شرق ادینبورگ تا پارک پیلریگ که در غرب ادینبورگ قرار دارد فراهم می کند. ساختار پل معلق با یک الگوی بهینه سازی شده از تخته چوب های ساده ساخته شده است. از ویژگی های این پل می توان به سمت تپه های کالتون از بین فضاهای خالی سازه اشاره کرد، این فضاهای خالی همچنین امکان جریان پیدا کردن هوا و دید مستقیم به خیابان را فراهم می کند.

تصاویر شماره ۷،۸: پل پیاده در شهر لیت، کشور اسکاتلند با هدف گسترش فرهنگ پیاده روی



## ۲-۱-۲-۲ اکولوژی شهری

بخش حمل و نقل بیش از سایر بخش ها در اسکاتلند، گازهای گلخانه ای تولید می کند. اما استراتژی های برنامه ریزی و سیاست های محلی می تواند راه های مبتکرانه ای را برای کاهش این منبع آلودگی ارائه دهد. انجمن های محلی ادینبورگ مانند "لیت سیزتر" و "فضای باز لیت" همانند سراسر جهان، در تلاش برای بالابردن آگاهی شهروندان در مورد مسائل زیست محیطی می باشند و این تنها مساله‌ی این شهر نیست!

شورای شهر ادینبورگ به دنبال طراحی شبکه پیاده در کل شهر بوده، اما نه هر شبکه ای، بلکه آن چیزی که به تاریخ شهر مربوط و متصل باشد. ادینبورگ به یک چشم انداز جدید نیاز دارد. بعضی از مسیرهای پیاده در

این شهر از دست رفته اند و برخی دیگر، هنوز از بالا قابل مشاهده هستند به صورتیکه، میتوان تکه های سبز و مسیرهای دوچرخه را مشاهده کرد. اما مسیر پیاده روی "لیت" به عنوان یک تقسیم کننده مرکزی در نظر گرفته شده است اما دلیل آن چیست؟ شاید به آن دلیل است که این مسیر منطق و جریان خاص خود را دارد و رفتن در برابر آن مانند رفتن در برابر یک رودخانه است. برای ارتباط شرق و غرب نیاز به یک پل در این مکان احساس می شود. پلی که بتواند جریان روبه رشد دوچرخه سواری و همینطور پیاده ها را برای گذر از شهر، بهبود بخشد. در واقع این پل علاوه بر ارتباط بین شبکه ای می تواند به عنوان نشانه شهری در نظر گرفته شود.

### ۳-۲-۱ طراحی پایدار

می توان در یک نگاه ساخت این پل را بی مقیاس دانست و آن را به هرکول نسبت داد. اما با نگاه به گذشته این مکان، می توان فهمید که یک خط راه آهن بین دو خیابان "گوردون" و "جین" در قالب یک پل وجود داشته است و سازه آن در انتظار احیا بوده است. سوالی که پیش می آید در مورد مصالح پل است، این پل بهتر است که از چه مصالحی ساخته شود؟ ایده این است که پل از یک سازه سبک و همینطور با کمترین مصرف انرژی ساخته شود. مصالح، بر اساس یک محصول گیاهی انتخاب شده است که می تواند به کاهش وابستگی انسان به هیدروکربن ها کمک شایانی بکند، از این رو، چوب به عنوان مصالح موجود در آن منطقه می تواند به عنوان یک انتخاب عالی شناخته شود چرا که می تواند بهترین پاسخ برای یک راه حل اکولوژیک باشد. علاوه بر این برای مونتاژ این پل هم از صنعتگران محلی استفاده شده است.

ایده این بود که در ارتفاع باغ عمومی برای همه شهروندان ساخته شود. باغ جدید این اجازه را به ساکنان آن محل میداد که در آن مکان زمان مشترکی گذرانده و تجربه های خود را به عنوان "شهروندان شهر اکولوژیکی و سازکار با محیط زیست" با هم به اشتراک بگذارند. باغ عمومی می تواند احساس افراد را نسبت به شهر تغییر داده و دید جدیدی در ارتباط بین انسان ها با یکدیگر و همچنین انسان با شهر به وجود آید، به این معنا

که شهروندان با در اختیار داشتن یک باغ عمومی احساس مالکیت به شهر و مسئولیت پذیری بیشتر به شهر پیدا می کنند.

این باغ می تواند زیستگاهی باشد برای گونه های زیستی متفاوت و همینطور حیوانات طبیعی. منتقدان این ایده در حال حاضر، تجار و مدیران هستند اما می توان گفت، این ایده می تواند ارزش بیشتر در ازای پول کمتر را به ارمغان آورد.

تصویر شماره ۹: ایده ادامه دادن پل در کل شهر برای جبران از بین رفتن مسیرهای پیاده



## ۳-۱-۲ های لاین سئول

### ۱-۳-۱-۲ طراحی با هدف گسترش فرهنگ پیاده روی و آشنایی با گیاهان بوم

داستان خلق شدن های لاین نیویورک (تبديل یک خط راه آهن معلق متروکه به یک جاذبه توریستی)، برای برنامه ریزان شهری و شهردار سئول الهام بخش بود. خط راه آهن که به طول ۲۳۳ کیلومتر که در امتداد بخش غربی شهر کشیده شده بود، در برنامه تخریب قرار داشت تا زمانی که، گروهی ایده حفاظت از سازه و بازسازی آن را مطرح کردند.

تصویر شماره ۱۰: ایده اصلی پل پیاده سئول از های لاین نیویورک گرفته شده است.



امروزه های لاین سالانه تقریباً، ۵ میلیون بازدیدکننده از سرتاسر جهان دارد. شهردار سئول متذکر شد، این بروژه می تواند یک نمونه خوب از الگوی تغییر خوب و سودمند باشد. بهتر این است که به جای تخریب میراث فرهنگی شهر، سعی در احیا و استفاده دوباره از آن ها داشت.

تصاویر شماره ۱۱، ۱۲: ایده پل پیاده در سئول با ایده آشنایی مردم شهر با گیاهان بومی و با عنوان کتابخانه گیاهان



MVRDV برنده مسابقه تبدیل بزرگراه سئول در نزدیکی ایستگاه سئول به یک باغ آسمانی، به طول ۹۳۸ متر شده است. این پروژه بلند پروازانه، با اهداف سبزتر شدن، جذاب تر شدن و دوستدار محیط زیست "Sky Garden" لقب گرفت. ۲۵۴ گونه از درختان، درختچه ها و گل ها در یک فضای منحصر به فرد، به عنوان کتابخانه گیاهان، بر اساس حروف الفبای ای سازمان یافته اند. این پل پیاده، طول زمان مسیر افراد به سمت ایستگاه را از ۲۵ دقیقه به ۱۱ دقیقه کاهش داد.

"وینی مس"، معمار اصلی و بنیانگذار پروژه توضیح می دهد: باغ آسمانی زندگی روزمره مردم سئول را تغییر داده و آن را به زندگی بهتری تبدیل کرده است. فراهم کردن یک مسیر ایده آل و بهشتی در میان جنگل بتن و ترافیک، که ارتباط بین شهروندان و طبیعت را قوی تر می کند.

MVRDV اضافه کرد: گلستان های دور در سایزه های مختلف و عواملی مانند کافه های چای خوری، فروشگاه ها، کتابخانه ها و گلخانه ها می توانند به باغ، روح و زندگی ببخشنند.

## تصاویر شماره ۱۳، ۱۴: تدابیر اندیشیده شده برای معرفی گیاهان بومی در مسیر پل پیاده



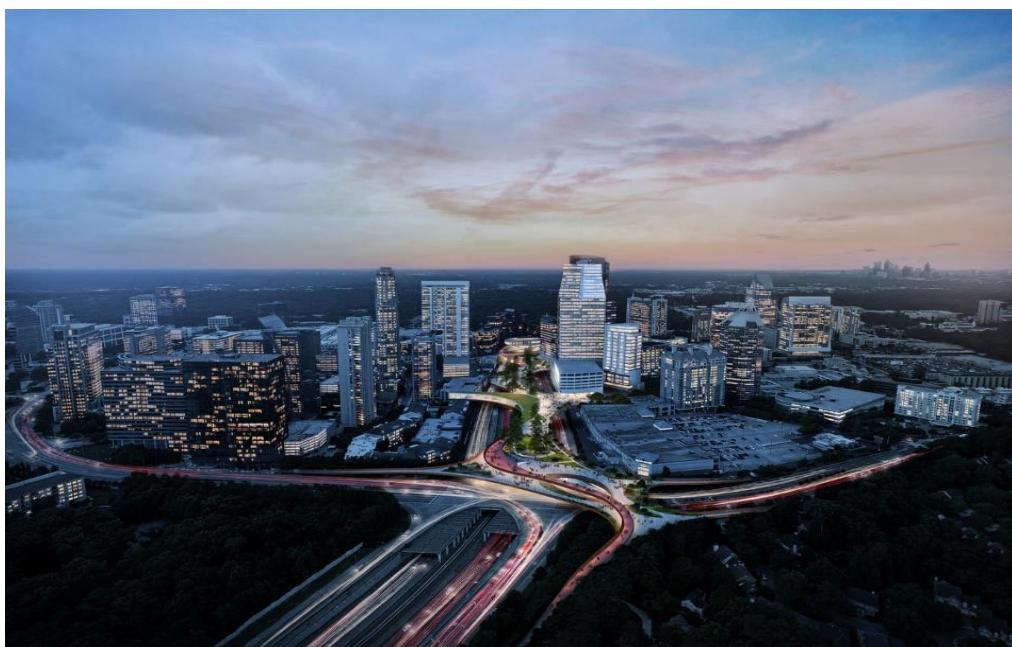
در آینده، پل هوایی با گیاهان جدید و عوامل روح بخش دیگر به عنوان یک مهدکودک شهری عمل کرده با این تفاوت که به جای نوزادان، درختان را برای مناطق اطراف پرورش می دهد. ساختارهای اضافه شده شامل آسانسورها و پله ها و پله های برقی مانند "Satellite Garden" می توانند مانند شاخه هایی به باغ آسمانی "Sky Garden" مرتبط شوند. این توسعه و گسترش می تواند، الهام بخش الحالات بیشتر مانند، فضاهای عمومی باشد و پل را از طریق انواع گیاهان به فضای اطراف خود از چه از طریق روحی و چه بصری مرتبط می نماید. این محله ها، گشتن در "Sky Garden" را به واسطه ترتیب الفبایی و سیستم علامتی ثابت و همچنین، تفاوت واضح بین گونه های گیاهی در هر مجموعه راحت می کنند و به هر فضا شخصیت منحصر به فرد خود را می دهند. انتظار می رود که این پل با ساخته شدن، ۱۰۲ برابر هزینه ساخت، منافع اقتصادی داشته باشد. این پروژه قرار است تا پایان سال ۲۰۱۷، به نتیجه برسد.

## ۴-۱-۲ پارک شناور بر روی بزرگراه "باکهد" در آتلانتا

۱-۴-۱ طراحی با هدف گسترش فرهنگ پیاده روی، مقابله با آلودگی هوا در راستای ایجاد شهر سالم

"راجرز" و همکارانش به همراه طراحان شهری و "نسلون برد وولتز" معمار منظر، طراحی اولیه برای پارک جدید شناور بر بالای بزرگراه پر رفت و آمد و خط راه آهن در محله "بک هد" آتلانتا را انجام دادند. هدف ایجاد این گذرگاه شناور شهری به طول ۲۴۰۰ فوت، گردهم آبی افراد جامعه همراه با امنیت، دسترسی آسان به امکانات رفاهی و جاذبه های فرهنگی بوده است.

تصویر شماره ۱۵: نمای کلی پل پیاده در شب



تصویر شماره ۱۶: درختان سایه انداز در کل مسیر



درختان سایه انداز، سرتاسر طول گذرگاه را پوشانده اند و تجربه منحصر به فردی را برای بازدیدکنندگان خود به وجود می آورند. در انتهای شمالی پارک یک آمفی تئاتر وجود دارد که برای هردو گردنهایی های رسمی و دوستانه مناسب است. میدانی که در قلب پارک وجود دارد، شامل رستوران ها، خرده فروشی ها و همچنین دارای دسترسی به خط راه آهن می باشد. در انتهای جنوبی نیز وجود یک با غ به کاهش اثر جزیره حرارتی کمک می کند.

تصویر شماره ۱۷۵: پارک شناور روی بزرگراه با هدف تقویت توانایی پیاده روی شهروندان



تلاش طراحان با هدف بهبود بخشیدن به کیفیت زندگی در "باک هد" مانند تقویت توانایی پیاده روی شهروندان است. این پارک شناور روی بزرگراه با ایجاد مسیرهای پیاده روی گستره‌ده، شهروندان را تشویق به پیاده روی و استفاده از آن‌ها در مسیرهای روزانه از خانه تا کار و همینطور برای گذران اوقاف فراغت می‌کند. مهندسان، یک سیستم آبیاری پایدار را برای این منطقه به کار گرفته‌اند، به این صورت که گیاهان بومی آتلانتا در آن مکان به حداقل مراقبت، بیشترین زیبایی را خواهند داشت.

تصاویر شماره ۱۸، ۱۹: دیدهای مختلف پل از دید رانندگان و پیاده‌ها



رابرت راجرز گفت: ما به درستی احساس می کنیم، با تلاش های هنرمندانه به تعادلی با طراحی اولیه رسیده ایم که می تواند، تغییر بزرگی ایجاد کند. "باق هد" در یک روند به سوی ارزش ها، بهبود بخشی ارتباطات و افزایش کیفیت زندگی به وسیله ساختن فضای عمومی الهام بخش می باشد.

## ۲-۱-۵ پارک بزرگراه در سیاتل

### ۱-۱-۵ طراحی با هدف ایجاد نماد شهری و مقابله با آلودگی هوا در راستای ایجاد شهر

سالم

تصویر شماره ۲۰: پلان پارک بزرگراه سیاتل



پارک بزرگراه، که توسط "لاورنس هالپرین" اجرا و توسط "آنجلو داندزیو" طراحی شده است، یکی از جذاب ترین نمونه های معماری منظر بعد از جنگ است که امروز زنده مانده است.

همانطور که "الیزابت کی میر" در کتاب "ماشین، باغ، آگاهی در حال رشد محیط زیست" می‌گوید: در مرکز شهر سیاتل، بر فراز بزرگراه بین ایالتی، فضایی به اندازه ۵.۵ جریب طراحی شده است. فضاهای مرتبط پارک به طور احساس برانگیز و تصویرساز، سه دلمشغولی مهم پس از جنگ را به کار می‌گیرد.

هنوز مانند کارهای تعداد زیادی از مدرنیست‌ها، پارک بزرگراه در خطر نگهداری ضعیف، کاهش بودجه و تهدیدات همراه با تجدید حیات گروه‌های جامعه می‌باشد.

تصویر شماره ۲۱: پل بزرگراه شناور بر روی بزرگراه با هدف کاهش آلودگی‌های اتومبیل‌ها



پس از انتشار کتاب "هالپرین" با نام "آزاد راه‌های سال ۱۹۶۶"، و همکاری او با گروه مشاوران اداره بزرگراه‌های شهری، کمیسیون پارک سیاتل او را به کمک در زمینه طراحی لبه یک معبر (تنگه) فراخواند. او به جای محدود کردن خودش در پیشنهاد ارائه شده از سوی آن‌ها، سعی در نسبت دادن ایده‌های موجود در

کتاب خود به منظر شهر بود. او برای کاهش اثر خشن بزرگراه چه بر بیننده و چه بر پیاده، پیشنهاد ساخت یک چشم انداز گستردۀ را درست بر فراز بزرگراه ارائه نمود.

به جای طفره رفتن از این طرح بلندپروازانه، این پیشنهاد در برنامه ای دولتی به عنوان فضاهای باز بخش محلی قرار گرفت، که در سال ۱۹۶۹ سرمایه ای فدرالی و ایالتی به آن پرورژه تعلق گرفت و باعث حرکت رو به جلوی آن شد.

تصویر شماره ۲۲: تغییر نمای خشن بزرگراه با ورود طبیعت به آن و ساخت چشم انداز گستردۀ



این فضا توسط یک سری از میدان‌های مرتبط، در هم تنیده و احاطه شده توسط دیوارها و ظروف بتُنی کاشت گیاه تعریف شده است. این فضاهای اصلی به عنوان "پلازای مرکزی"، "پلازای شرقی" و "پلازای غربی" شناخته شده است. هماهنگی و انسجام بین این فضاهای از طریق مصالح مشترک (بتُن)، گیاهان پهنه برگ همیشه سبز و مبلمان استفاده شده در فضا تأمین شده است. این فضاهای از طریق، ویژگی‌های حرکتی آب و بازی‌های متفاوت با آن و ایجاد حالت‌های روحی متفاوت در هر فضا، از هم متمایز شده‌اند. در پلازای مرکزی، بر فراز یک ابناشتگی قاطع، پرتگاه آبی در حال سقوط آزاد به صورت غلتان و لرزان و معلق

دیده می شود، که در پلازای مرکزی به عنوان عنصر غالب به چشم می اید. این فضا به طور محتاطانه ای از آبشار و کوه المپیک الهام گرفته است.

تصویر شماره ۲۳: بازی های مختلف با آب با الهام از آبشار و کوه المپیک در پارک بزرگراه



تصویر شماره ۲۴: هماهنگی و انسجام بین فضاهای از طریق مصالح مشترک و گیاهان پهنه برگ همیشه سبز تامین شده است.



در روز ۴ جولای سال ۱۹۷۶ به عنوان بخشی از جشن دویستمین سالگرد سیاتل افتتاح شد و درست مانند کوه در روستا، این چشمه از کودکان و والدین آن ها پر شده بود، چیزی برای محافظت مردم در برابر آب وجود نداشت، ظاهرا هدف هالپرین در این مورد افزایش حس هیجان بوده است. او توسط یک طراحی پویا و تعاملی با طراحی یک پنجره شیشه ای سنگین و بزرگ در نزدیکی دره عمیق اجازه می دهد که

بازدیدکنندگان ماشین‌ها را در حال رانندگی در بزرگراه مشاهده کنند و این می‌تواند گفتگویی بین طبیعت (آب) و شهر (ماشین) باشد.

تصویر شماره ۲۵: در روز ۴ جولای سال ۱۹۷۶ به عنوان بخشی از جشن دویستمین سالگرد سیاتل افتتاح شد.



چارچوب‌های این ساختار هنوز وجود دارد با این تفاوت که تجربه دره عمیق امروز به طور قابل توجهی، از بین رفته است. در حال حاضر، یک صفحه فولادی روی پنجره بزرگ را پوشانده است که باعث از بین رفتن و مبهم شدن ارتباط با بزرگراه شده است.

گیاهان موجود در پارک به هدف کاهش آلودگی هوا و آلودگی صوتی ناشی از بزرگراه انتخاب شده‌اند و عملکرد آن‌ها صرفاً به زیبایی محدود نشده است. استراتژی اصلی "هالپرین" برای چیدمان گیاهان بر اساس ایجاد توالی فضای باز و شباهت به مناظر بزرگتر سیاتل بوده است.

سطوح پایین تر با گل‌های، توسکا و درختچه‌های همیشه سبز پوشیده شده است و سطوح بالایی پوشیده از درخت‌های بلند، مانند گونه‌های سرو است. اگرچه در شروع، گیاهان یه صورت پراکنده بودند اما با رشد آن‌ها تبدیل به پوشش‌های متراکم شده‌اند که نیاز به مراقبت و چیدن دارند.

تصاویر شماره ۲۶، ۲۷: گیاهان موجود در پارک به هدف کاهش آلودگی هوا و آلودگی صوتی ناشی از بزرگراه انتخاب شده اند و عملکرد آن ها صرفاً به زیبایی محدود نشده است.



امروزه به دلیل بی توجهی و عدم نگهداری مناسب آسیب هایی به پارک وارد شده است و مرکز تجمع مصرف کنندگان مواد مخدر شده است، اما شهردار سیاتل خبر از بازسازی دوباره آن می دهد و پیش نویس هایی برای احیای پارک و فعال سازی دوباره آن تحت لوای پروژه فضاهای جمعی نیویورک تهیه شده است.

## ۶-۱-۲ پل سبز و نکوور

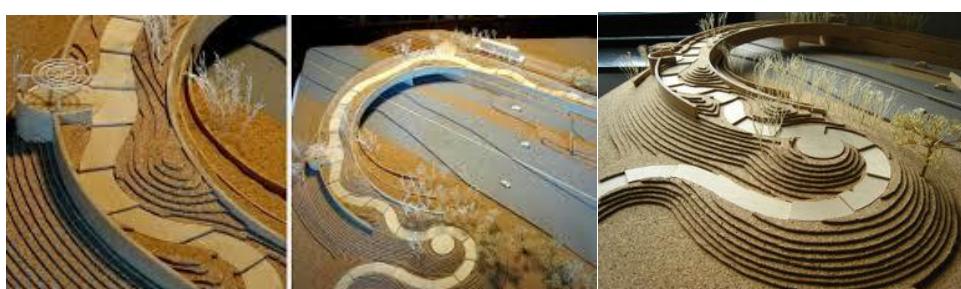
۱-۶-۱-۲ طراحی با هدف برقراری ارتباط از دست رفته دو منطقه تاریخی و زنده کردن

خاطرات مردم بومی

تصویر شماره ۲۸: پل سبز و نکوور با هدف پیوند بین دو نقطه تاریخی



تصویر شماره ۲۹: مراکت های اولیه طرح پل سبز و نکوور



این پل به عرض ۴۰ فوت همراه با یک پوشش خاکی برای طراحی ادامه‌ی فضای پیاده است. پل سبز و نکوور، قلعه تاریخی و نکوور را به اسکله رودخانه کلمبیا متصل کرده و زنجیره منظر طبیعی را از چمنزار مرتفع به لبه رودخانه، باززنده سازی می‌کند. این پل پیاده که در عرض مسیر ایالتی شماره ۱۴ به شکلی قوسی ساده و زیبا چرخیده و خاطره ارتباط مردم بومی و رودخانه را زنده می‌کند. همچنین یادآور خاطرات لویس و کلارک (دو نفر از کسانی که در گذشته سفرهای اکتشافی در امریکا انجام می‌دادند) و سرخپستان آن منطقه در گذشته است. ساختن این پل دایره‌ای که از بین رفته بود را با برقراری ارتباط دوباره باز می‌یابد.

تصویر شماره ۳۰: این پل پیاده که در عرض مسیر ایالتی شماره ۱۴ به شکلی قوسی ساده و زیبا چرخیده، خاطره ارتباط مردم بومی و رودخانه را زنده می‌کند.



طراحی "JONES" بر اهمیت فرهنگی این دایره تاکید کرده است و در واقع پل نماد امریکای شمالی است و جریان زندگی را نشان می‌دهد. راه پر پیچ و خم پیاده در عرض پل، همراه با یک معماری منظر مفهومی به شکل چمنزار و جنگل طبیعی و با داشتن یک سیستم طبیعی جمع آوری آب باران از جمله ویژگی‌های آن می‌باشد.

ویژگی های این پل را می توان در موارد زیر خلاصه کرد:

باز زنده سازی زنجیره منظر طبیعی، دروازه ای به شهر و نکوور، ارتباط شهر به اسکله، برقراری ارتباط سیستم رდیابی اکتشافات منطقه ای،

تفسیر منظر تاریخی.

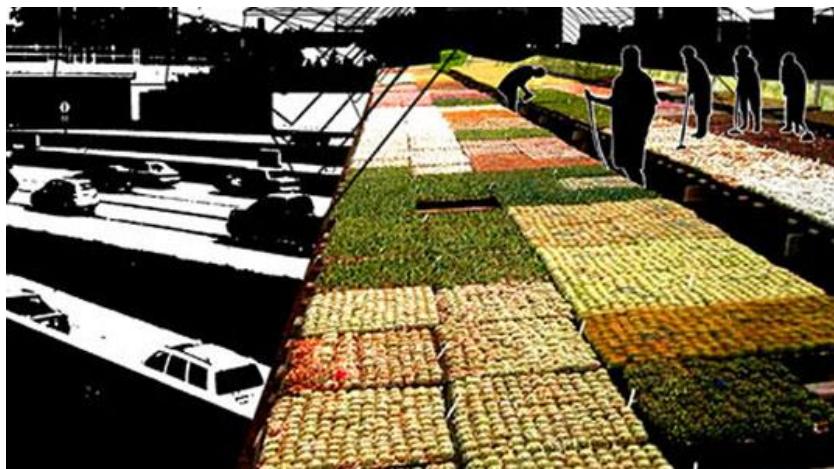
## ۷-۱-۲ پل سبز کشاورزی شیکاگو

### ۱-۷-۱-۲ طراحی با هدف فراهم کردن محصولات کشاورزی در فاصله ای نزدیک از شهر

تصاویر شماره ۳۱: پل سبز شیکاگو با هدف ایجاد فرهنگ کشاورزی



تصاویر شماره ۳۲: پل سبز شیکاگو با هدف ایجاد فرهنگ کشاورزی



خرید محصولات محلی، در حال محبوب تر شدن است اما حقیقت این است که زمین های کشاورزی از شهر های پر جمعیت بسیار فاصله دارند. استودیو گنگ<sup>۱</sup> امیدوار است که تغییر این وضعیت در شیکاگو، به وسیله تبدیل بزرگراه اوهايو به رمپ *feeder*، گلخانه ها و فضای سبزی توانند در این پروژه که ”نام گرفته است، بر فراز بزرگراه قرار گرفته و مردم محصولات خود را آنجا رشد و پرورش دهند.

تصویر شماره ۳۳: این پروژه به نوعی اهمیت محصولات غذایی که لازمه زندگی شهری است را بیان می کند.

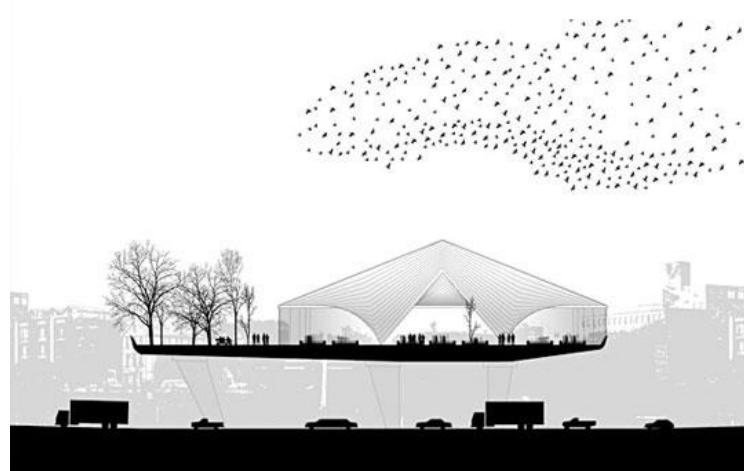


کمبود زمین کشاورزی در شیکاگو به این معنی است که باید مواد غذایی بیشتر و بیشتری به آنجا منتقل شود. برای هر سال تغذیه یک نفر به وسیله کشاورزی سنتی ۱۲.۵ جریب زمین لازم است، در همین مقدار زمین گلخانه ها می توانند ۳۶ برابر بیشتر محصول تولید کنند.

Feeders Pyramid مانند گل خانه ها، می تواند برای تولید مواد غذایی کافی بهینه سازی شده و به رستوران ها و بازار های محلی سرویس دهد. مردم می توانند با طی فاصله ای کوتاه مواد لازم خود را چیده و برداشت نمایند.

استودیو "Gang" می گوید: این پروژه به نوعی اهمیت محصولات غذایی که لازمه زندگی شهری است را بیان می کند. در واقع این معماری دروازه ای سودمند و مفید را برای جان تازه بخشیدن به شیکاگو (به عنوان یک زیستگاه شهری) بیان می کند. این پل علاوه بر فیلتر کردن آلودگی بزرگراه، مزارع می توانند به مردم و دانش آموزان آموزش دهند و آن ها فهم قوی تری از تولید مواد غذایی پیدا کنند.

تصویر شماره ۳۴: واقع این معماری دروازه ای سودمند و مفید را برای جان تازه بخشیدن به شیکاگو (به عنوان یک زیستگاه شهری) بیان می کند.



## فصل سوم: معرفی سایت و فرایند طراحی

## ۱-۳ معرفی سایت

تصویر شماره ۳۵: بزرگراه یادگار امام



موقعیت سایت در بزرگراه یادگار امام ، محور پارک پر دیسان بین دو بزرگراه شرقی- غربی همت و حکیم قرار دارد. بزرگراه یادگار امام اصلی ترین شریان شمالی- جنوبی و شرقی- غربی در محدوده شمال غرب تهران است. این بزرگراه که طولی معادل ۱۶.۲ کیلومتر دارد از خیابان سئول در شمال تهران آغاز و به خیابان هاشمی در غرب تهران ختم می شود.

تصویر شماره ۳۶: موقعیت سایت در بزرگراه یادگار امام ، محور پارک پر دیسان بین دو بزرگراه شرقی- غربی همت و حکیم قرار دارد.



حدود ۶ کیلومتر از بزرگراه که در شمال تهران قرار دارد و از خیابان سئول آغاز و تا دره فرhzad ادامه می یابد در جهت شرقی- غربی و بقیه ۱۰ کیلومتر باقی مانده آن در جهت شمالی- جنوبی می باشد. این بزرگراه با بزرگراه های دیگری چون بزرگراه چمران، نیایش، همت، حکیم، جلال آل احمد و شیخ فضل الله نوری تقاطع دارد. این بزرگراه به عنوان یک لبه مصنوع در مقیاس شهری دارای اهمیت ویژه ای در شهر تهران است. اهمیت آن از این جهت است که یک محور شریانی مهم و محل تردد بسیاری از افراد در روز بوده و در معرض دید شهروندان متعددی است و همین مسئله بر اهمیت آن افزوده و باعث شاخص تر شدن آن نسبت به دیگر لبه های شهری در این مقیاس می شود. بزرگراه یادگار امام می تواند به عنوان فرصتی برای نمایش چهره شهر بکار برده شود.

### ۱-۳-۱ محدوده طراحی

تصویر شماره ۳۷: توپوگرافی، مسیرهای پیاده و مسیرهای آب موجود در سایت

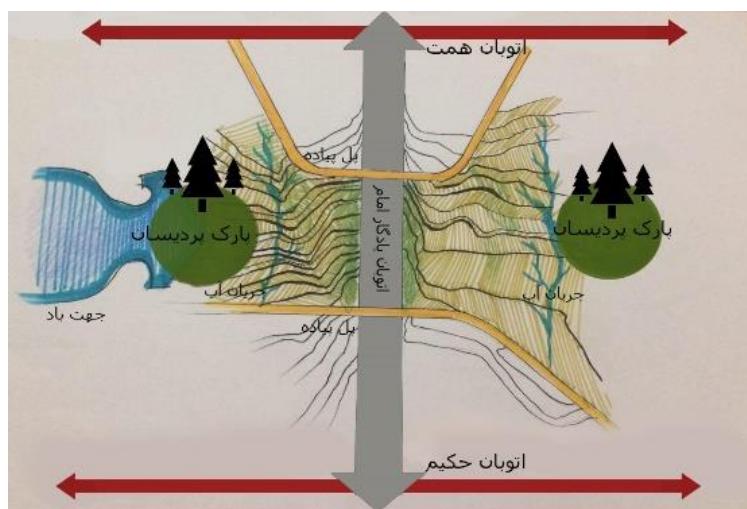


پارک طبیعت پردیسان به وسعت ۲۵۴/۷ هکتار در شمال غرب کلانشهر تهران واقع شده است. منطقه مطالعاتی از سمت شمال به اتوبان همت، از جنوب به اتوبان حکیم، از شرق به بزرگراه شیخ فضل الله نوری و از غرب به شهرک هما محدود می گردد و گستره جغرافیایی آن شرقی- غربی است. از دیگر مشخصه های جغرافیایی پارک، عبور اتوبان یادگار از میانه غربی پارک و در امتداد شمال- جنوب است.

مسیل پونک فرhzاد که از عمدۀ ترین زهکش‌های مخروط افکنۀ تهران در حوزه کن، محسوب می‌شود با ظرفیت عبور سیلاب بالا نیز در غرب منطقه از دیگر خصوصیات طبیعی این پارک است.

### ۲-۱-۳ بررسی اقلیمی

تصویر شماره ۳۸: توپوگرافی، مسیرهای پیاده و مسیرهای آب موجود در سایت



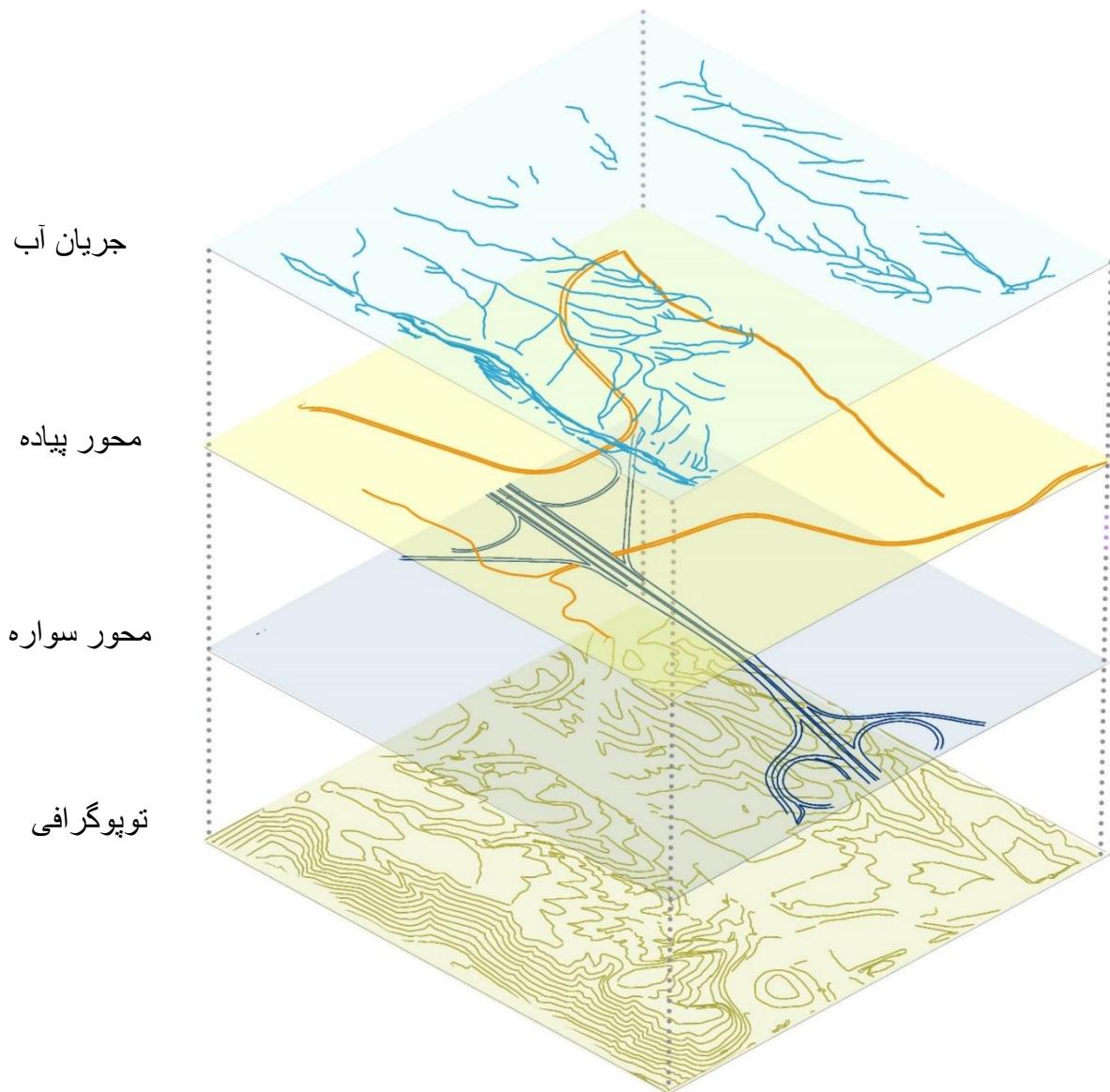
در پارک شیارهای عمیقی از شمال به جنوب مشاهده شده و بعلت استفاده‌های نابخردانه از آن، تنها آثاری از درختان بادام و پسته خودرو که در گذشته از آن پوشیده بوده داشته و درختان دست کاشت، فضای سبز انسانی و اراضی بر亨ه و سنگلاخی در آن بیشتر به چشم می‌آید. منطقه‌ای که اراضی پارک پردیسان در آن واقع شده است، جزئی از اراضی یال جنوبی اکوسیستم کلان و کوهستانی البرز می‌باشد که وجه غالب آن تپه ماهوری است و شامل تپه‌های کم ارتفاع با بریدگی‌های بسیار زیاد است و دره‌های متعددی در آن مشاهده می‌شود.

اراضی پارک پردیسان بوسیله بوته‌ها و علفهای یکساله پوشیده شده بود که با نهالکاری سالهای اخیر و رشد آنها، درختان متنوعی در آن بوجود آورده و چهره طبیعی آن را به جنگل زار دست کاشت تبدیل نموده است. پایین ترین ارتفاع در محدوده بوستان پردیسان ۱۳۶۵ متر و بیشترین ارتفاع ۱۴۶۵ متر بدست آمده است. حدود ۳۰ درصد از پارک (تقریباً ۷۵ هکتار) با شیب کمتر از ۱۰ درصد، اصولاً فاقد شیب بوده و

تصورت مسطح میباشد و حدود ۲۶ درصد آن نیز در کلاس شیب ۱۰-۲۰ درصد قرار دارد. سطوح مسطح و فاقد جهت و همچنین جهت شیب شما لی، در محدوده پارک بسیار ناچیز و قابل چشم پوشی بوده و بیشترین جهت شیب شرقی (۶۷/۷ هکتار) و غربی (۵/۵۴ هکتار) است. همچنین ۱۲ آبراهه اصلی و مستقل از هم در پارک کدبندی شده است. دمای متوسط سالانه شهر تهران ۱۸/۷ درجه سانتیگراد است که بیشترین دما مربوط به ماه تیر(جولای) با مقدار متوسط ۳۲/۵ درجه و کمترین دما مربوط به ماه دی (زانویه) با میانگین ۳/۸ درجه است. تعداد روزهای یخنдан در تهران در کل سال حدود ۵۵ روز است. در هر کدام از ماه های دی تا اسفند تعداد روزهای یخنдан بیشتر از ۱۰ روز می باشد. متوسط بارندگی سالیانه تهران نیز ۵۴۵/۴ میلیمتر میباشد. بیشترین بارندگی ماهانه در ماه اسفند(مارس) با مقدار ۱۱۷ میلیمتر و کمترین آن در ماه شهریور (سپتامبر) با میزان ۸/۰ میلیمتر رخ میدهد. تغییرات میانگین سالیانه رطوبت نسبی در ایستگاه ژئوفیزیک ۳۷ درصد است که میانگین بیشترین رطوبت در ماه آذر و دی (۵۸ درصد) و کمترین آن در خرداد و مردادماه (۲۳ درصد) است. فصل خشک در پارک، طبق منحنی آمبروترمیک از اواسط اردیبهشت شروع شده و تا اواخر مهر ادامه دارد و اقلیم منطقه نیمه خشک به حساب میآید. جهت باد غالب تهران، غربی است که اقلیم تهران را کنترل میکند.

### ۳-۱-۳ تحلیل سایت

تصویر شماره ۳۹: تحلیل سایت



### ۱-۳-۱ پوشش گیاهی

منطقه تحت مطالعه از نظر جغرافیایی گیاهی در ناحیه ایرانی - تورانی قرار گرفته است و از نظر اکولوژیکی دارای شرایطی است که بطور طبیعی در آن گونه های نباتی به شرح زیر حتی با تراکم ناچیز رشد می کنند. در مجموع ۶۰ تیره، ۲۱۳ جنس و ۳۲۲ گونه در این منطقه شناسایی شده اند. مهمترین خانواده های نباتی موجود در پارک شامل تیره شب بو، نعناء، اسفناج، گندمیان، نخود، چتریان، میخک، کاسنی و گل گاووزبان میباشند. پوشش گیاهی پارک پر迪سان به دو گروه پوشش گیاهی طبیعی خودرو و پوشش گیاهی کاشته شده (فضای سبز احداث شده) قابل تقسیم بندی است. البته در نقاط کاشته شده این دو پوشش گیاهی به صورت تلفیقی دیده میشوند. پوششهای خودروی پارک به دو گروه پوششهای خشکی دوست و آبدوست طبقه بندی میشوند.

### ۲-۳-۱ پوشش جانوری

حیات وحش بومی پارک پر迪سان نیز تحت تأثیر وجود دو عامل اصلی یعنی توسعه بافت شهری و ساخت و سازها و احداث بزرگراههای رفت و آمد در اطراف و حتی درون پارک که خود عامل مهمی در جلوگیری از تردد حیات وحش بین اراضی پارک و دیگر اراضی مجاور آن میباشد و همچین جوان بودن اکوسیستم درختی - درختچه ای آنکه هنوز با شرایط تعادل اکولوژیک فاصله ای قابل توجه دارد، از تنوع گونه ای و فراوانی جمعیت ها برخوردار نمیباشد .. بطور کلی ۵ راسته از پستانداران شامل خارپشتان و خرگوش ها، گوشتخواران، جوندگان و خفاشها به صورت بومی در پارک زندگی میکنند.

گونه های مختلف پرندگان در این محدوده شامل گونه های زیر می شود. گونه های بلبل خرما، پرستو، چرخ ریسک بزرگ، چرخ ریسک پس سرسفید، دارکوب سوری، دلیجه معمولی، دم جنبانک ابلق، سار، سارگپه پابلند، سسک درختی زیتونی، سسک بیدی، سسک چیف چاف، سسک گلوسفیدکوچک، سهره جنگلی، سهره کوهی، سهره معمولی، شانه بسر، قمری معمولی، مگس گیر راه راه، مگس گیر سینه سرخ و مینا.

تصویر شماره ۴۰: رویکرد پارک پرديسان اکولوژي و محیط زیست است.



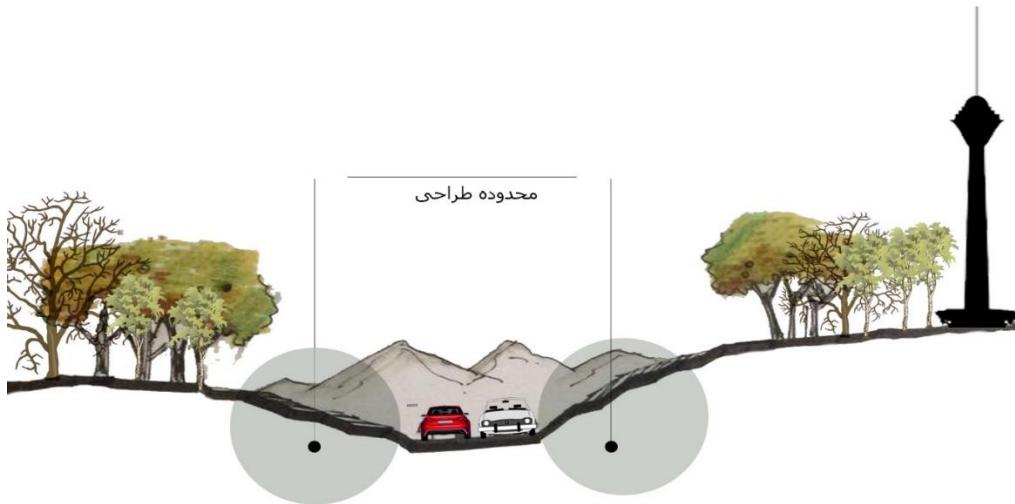
### ۴-۱-۳ پتانسیل های انتخاب سایت

با توجه به اینکه در تهران قدیم این محدوده با تپه هایی پوشیده شده بود که امروزه به وسیله بزرگراه به دو نیم تقسیم شده اند. این موقعیت به لحاظ تاریخی در شهر تهران تاثیر ویژه ای داشته است زیرا که با گستره شدن پدیده های طبیعی، سیلوئت کلی شهر آسیب دیده و دیده های شهر به کلی تغییر پیدا می کنند. از طرف دیگر بوستان پرديسان که در دو سمت بزرگراه قرار دارد موقعیت ویژه ای را فراهم آورده است.

### ۳-۱-۴-۱ دیدهای سایت

محدوده طراحی (حاشیه بزرگراه یادگار امام شمال) دارای دید به کوه های شمال تهران بوده و از سمت شرق دارای دید به برج میلاد می باشد.

تصویر شماره ۴۱: مقطع عرضی سایت و بررسی دیدهای موجود



تصویر شماره ۴۲: حضور مردم و بادبادک ها در پارک پردیسان با دید به برج میلاد



## ۲-۳ فرایند طراحی

### ۲-۳-۱ طرح مسئله

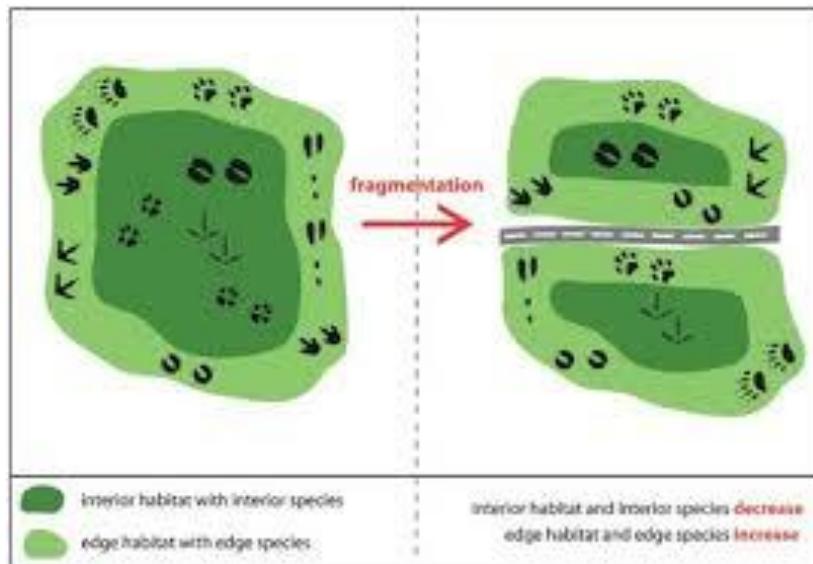
دغدغه‌ی اصلی این طرح در ابتدا گسترش بیشتر بزرگراه‌ها می‌باشد که عواقب گسترده‌ای از جمله، گسست پدیده‌های طبیعی، محلات مسکونی، ترافیک و مساله‌ی آводگی هوا در پی دارد. در مرحله بعد می‌توان به مناظر عمودی بی‌کیفیت اطراف بزرگراه‌ها اشاره کرد که صرفاً به تزیین گرایی می‌ماند تا یک پروژه منظرین. بدین صورت که مساله‌ی اصلی امروز در شهرداری بالادردن کمیت سبزینگی در شهر است بدون توجه به کیفیت آن، که نمونه‌ی آن را بسیار دیده‌ایم. منظر عمودی در حاشیه بزرگراه‌ها امروزه به یکی از دیدهای روزانه تبدیل شده است که روزانه هزاران نفر از کنار آن‌ها عبور می‌کنند و از جنبه‌های زیبایی شناسی، فرهنگی و اجتماعی قابل بررسی و تفکر است. این مساله و پیامدهای آن از جنبه‌های مختلفی قابل بررسی است که به آن اشاره خواهد شد.

### ۱-۱-۳ گسست منظر

#### ۱-۱-۲-۱ تعریف گسست

یکی از چالش‌های اساسی مطرح در معماری منظر چندپارگی و گسست است. گسست در اینجا به معنای کمبود یا فقدان ارتباط و یکپارچگی در منظر شهری و ساز و کارهای مسبب آن و تغییرات ثانویه فرایندهای اکولوژیکی بر اساس آن است.

تصویر شماره ۴۳: پدیده گستت منظر

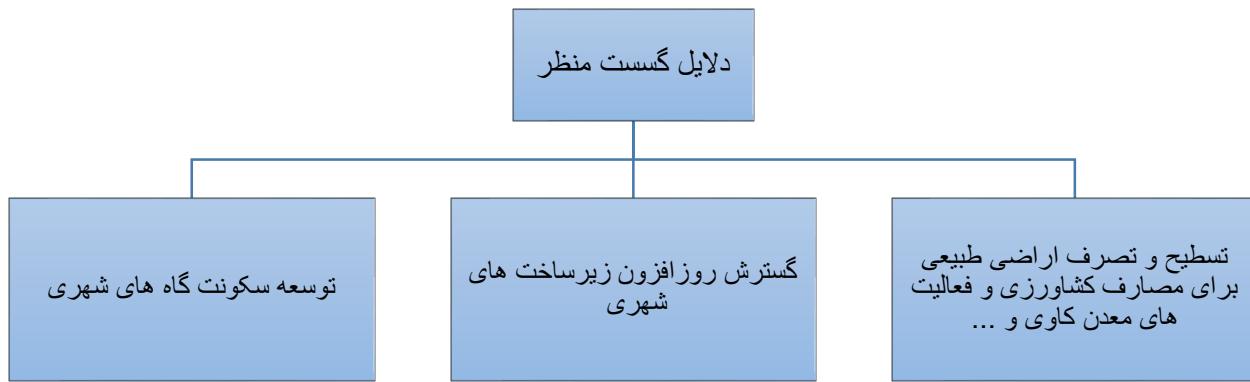


### ۳-۱-۱-۲ پیشینه گستت

ظهور و افول مکاتب تصویرگرایی و رمانتیسیسم از حدود قرن ۱۸ تا نیمه قرن ۱۹ بود که پس از آن به نگاه متعالی به طبیعت بکر به دست فراموشی سپرده شد. مکتب رمانتیک به سبب پیشرفت های علم و فن از میان برداشته شد و پیکتورسک هم با اختراع دوربین عکاسی به پایان خود رسید.

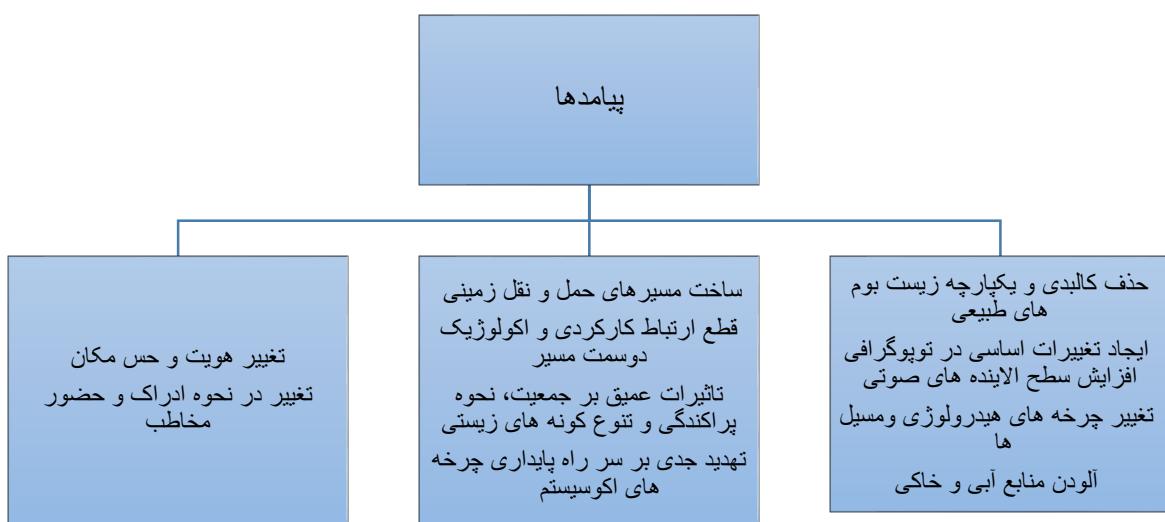
### ۳-۱-۱-۳ دلایل گستت

عوامل مختلفی می تواند سبب گستت در منظر شود که مهم ترین آن تغییر در زیرساخت های شهری می باشد.



### ۳-۲-۱-۱-۴ پیامدهای گسست منظر

هنگامی که گسست منظر رخ می‌دهد بر تمام لایه‌های مختلف آن در مقیاس‌های گوناگون اثر می‌گذارد.



تصویر شماره ۴۴: گسست تپه های تاریخی در بزرگراه یادگار امام



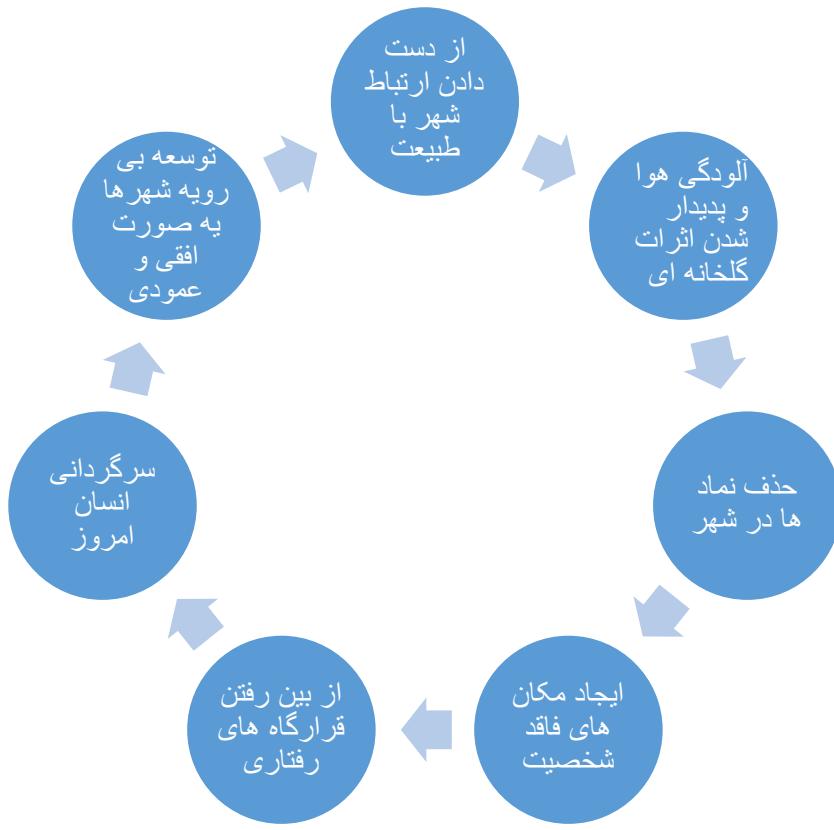
### ۲-۱-۲-۳ تخریب طبیعت به نفع مدرنیته

- قطع جنگل ها و درخت زارها و تپه ماهورهای شهری (بستر زیستگاه های طبیعی جانوران و گیاهان)
- گسترش راه های شهری و شبکه بزرگراه ها
- جمعیت بیشتر، خودروهای بیشتر، زباله های حجمی تر و سمی تر، آلودگی های گزاف تر، افزایش بافت مسکونی

### ۳-۲-۱-۴ جایگاه انسان در شهر مدرن

مدرنیسم چگالی رفتاری قرارگاه های رفتاری شکل گرفته شهر را کاهش داد. "مقیاس عظیم" قرارگاه های رفتاری ثبت شده در طول تاریخ را مورد تهدید قرار داد و اساساً به واسطه ویژگی هایی چون خامی، کندی،

عدم انعطاف پذیری و سختی قابلیت خلق قرار گاه های جدید را نداشت. این گونه پیامدها در ایران از دوره پهلوی اول با اجرای نقشه "خیابان کشی" آغاز شد و بسیاری از ارسن های شهری که قرار گاه جریان های پیاده شهری بود آسیب دید. نماد شهرهای امروزی را بزرگراه هایی تشکیل می دهد که دیوانه وار قلب محلات مسکونی را دریده ، حجم عظیمی از ماشین ها و آثار غیر قابل جبران آن نظیر سروصداء، دود، نامنی و دغدغه را وارد زندگی آرام مردم می کند. شاید با ایجاد نقطه عطفی در طرز تفکر انسان ها، بار دیگر انسان خصوصیت نمادگرایی خود را بازیابد و شهرها در این راه نقش اساسی خود را دوباره داشته باشند. برای تحقق چنین هدفی باید نمادهای گذشته را شناخت و در حفظ و اعتلای آن ها کوشید و علاوه بر آن از عواملی چون اعتقادات ، باورها، طبیعت و هنر بهره گرفت تا نمادهای ارزشمند و معنی داری را در شهرها پدید آورد.



### ۳-۲-۱-۵ مشکلات تهران امروز

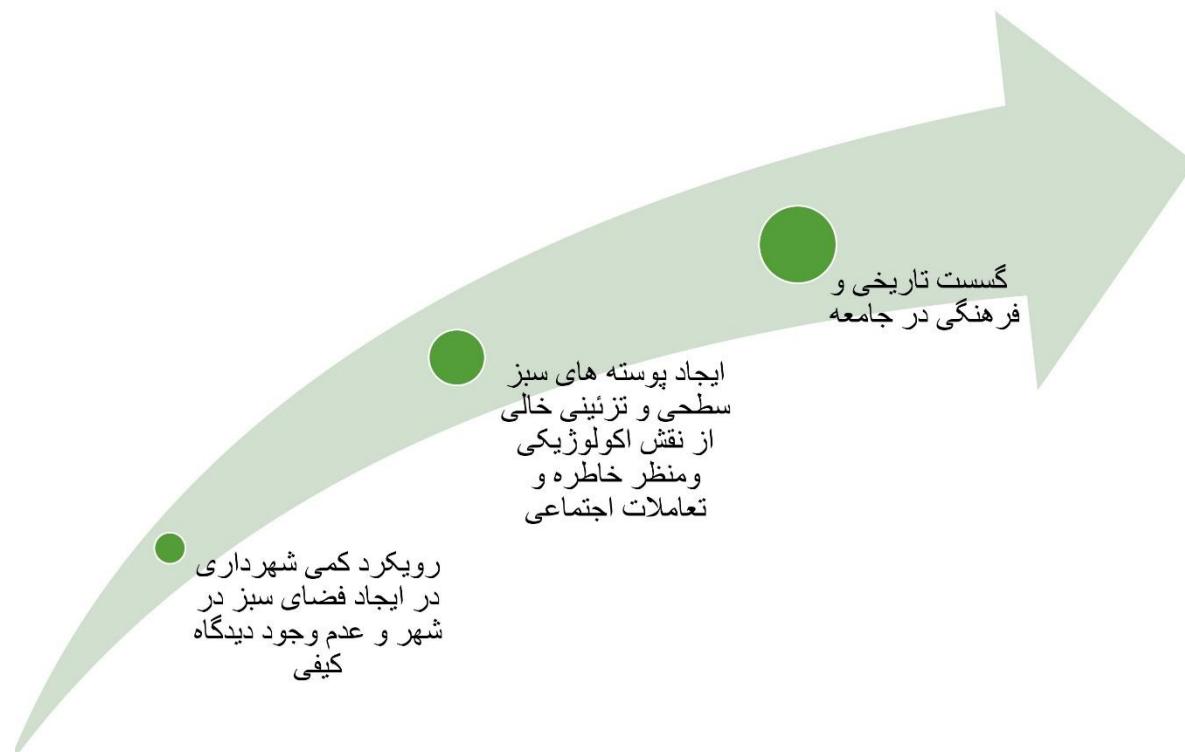
تهران که از آشفتگی و اختشاش در منظر شهری رنج می‌برد، شهری است که قابلیت‌های زمینه‌ای تاریخی و جغرافیایی فراوانی به عنوان یکی از زیباترین شهرهای جهان را در خود دارد.

در میان اقدامات توسعه‌ای تهران که توانسته استانداردهای کمی آن را به نحو چشمگیری ارتقاء دهد، ضعف رویکردهای کیفی آشکار است.

رویکرد مدیریت شهری، فراوان ساختن گونه‌های نوین معماری منظر در شهر و تکثیر فضاهای جمعی بوده است. این رویکرد، اما، در صورتی که تنها به عنوان یک کمیت در نظر گرفته شود و جنبه‌های کیفی آن به عنوان عنصر فرعی و تزئینی قلمداد شود، به گسیست تاریخی و فرهنگی در جامعه منجر می‌شود که اظهار نارضایتی گسترده از کیفیت معماری و شهرسازی تهران محصول آن است.

هدف، تنها ایجاد یک محصول حسی نیست. تعامل سه بعد حسی، فرهنگی، اکولوژیکی در سایر عناصر و فضاهای منظر شهری نیز صادق است. خیابان ولی عصر نیز به همین شکل، هم یک پوسته سبز است، هم محل تعامل و خاطره و هم نقش اکولوژیکی دارد که در واقع بیانگر یک دیدگاه تکامل یافته است.

در جداره های بزرگراهی تهران فقط پوسته های سبز سطحی و تزئینی در حال تعریف است که از نقش اکولوژیکی و منظر خاطره و تعاملات اجتماعی تهی است.



### ۱-۵-۲-۳ مناظر عمودی تهران امروز

تصویر شماره ۴۵: مناظر عمودی تهران امروز



فضاهای بدون امکان دسترسی

دیوارسیز

پوسته های ترئینی نقاشی

### ۲-۳-۲ راه حل پیشنهادی: طراحی پایدار با طبیعت

طبیعت میراث ارزشمندی است که به همان اندازه که در حومه شهرها به آن نیاز است، درون شهر نیز باید بتوان آن را یافت. ایان مک هارگ در کتاب خود "طراحی با طبیعت" که در سال ۱۳۶۹ منتشر شد، بیان می کند که عناصر طبیعی از چه اهمیتی برای انسان برخوردار بوده و چگونه در شهرهای نوگرای قرن بیستم کمبود آن احساس می شود و در حومه های شهری به دنبال آن می گردد. بدون تردید از طریق توسعه یا ایجاد پهنه های سبز و بکارگیری و حفظ عناصر طبیعی و کارکردهای متنوع تفریحی-ترنجی یا حتی

آموزشی که نتیجه همه جانبه و پاسخگوی این بخش از نیزهای شهر باشد از ضروریات است. اما رویکرد دوم، توجه به شرایط تاریخی و اجتماعی و حضور پایدار طبیعت در شهر و نقش این عناصر در ذهن و زندگی مردم را ضروری می‌داند. منظر در بطن طبیعت است و طبیعت فیلتر تنفس زندگی و حیات. هنر آنست که بدانیم برای تنفس نیاز به ریه داریم و بدانیم که طبیعت با تمامی خرد و کلانش فیلتر تنفس ماست و نیاز است هنرمندانه آشیانه‌ها را در کنار طبیعت بنا کرد، نه اینکه شهری بسازیم به دنبال طبیعت و برای تنفس در آن سرانه سازی کنیم.



### ۳-۲-۳ ایده‌های اولیه

#### ۳-۲-۳-۱ الهام از طبیعت

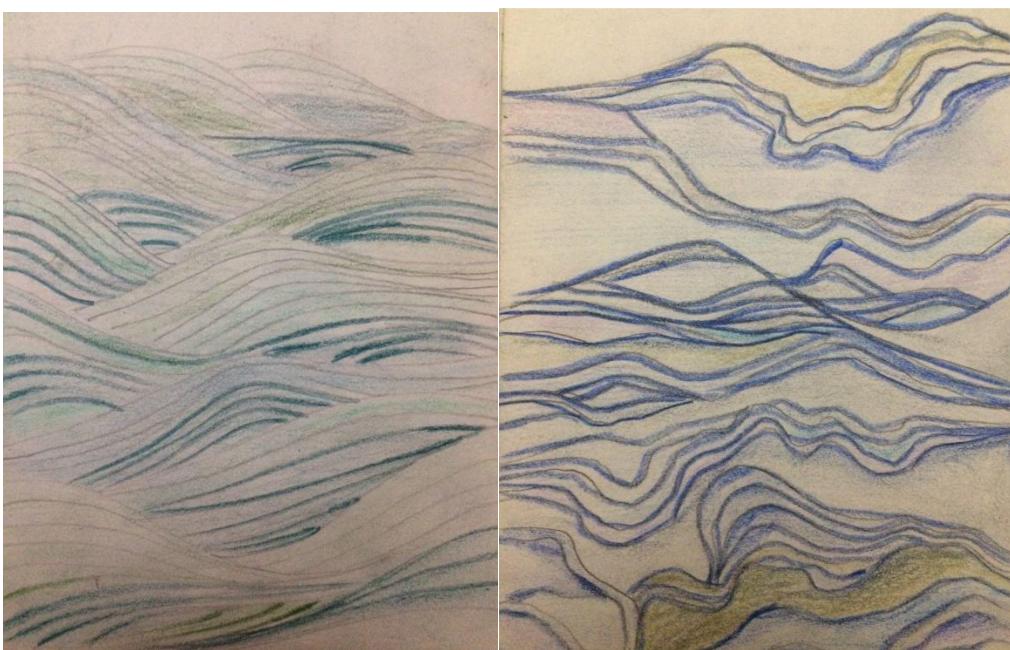
پیچیدگی بیش از اندازه مناظر طبیعی مانند کویر و جنگل در واقع بازتابی از ماهیت انسان است. انسان و این عناصر طبیعی پیچیدگی‌های مشترکی دارند که فراتر از تفکر خطی و یکنواخت زندگی شهری می‌رود و این در حالی است که ما در زندگی شهری اسیر شده‌ایم. "مارک تیتمان" معماران را موظف به کشف دوباره سودمندی‌های روانی و روحی عناصر طبیعی مانند جنگل، کوه، غار، ساحل، دره و مرداب و... می‌داند. "لویی کان" این بسترها را به عنوان پایه و اساسی برای ذهن معمار که طراحی بر اساس آنها ضروری است، می‌شناسد. ادراک منظر و ارتباط با آن برای قرن‌ها زمینه‌ای شکل دهنده به فرهنگ بشر بوده است.

تصویر شماره ۴۶: طبیعت موجود در محدوده طراحی و دوچرخه سواری در مسیرهای طبیعی



### ۳-۲-۳-۲ کالبد همگام با تاریخ

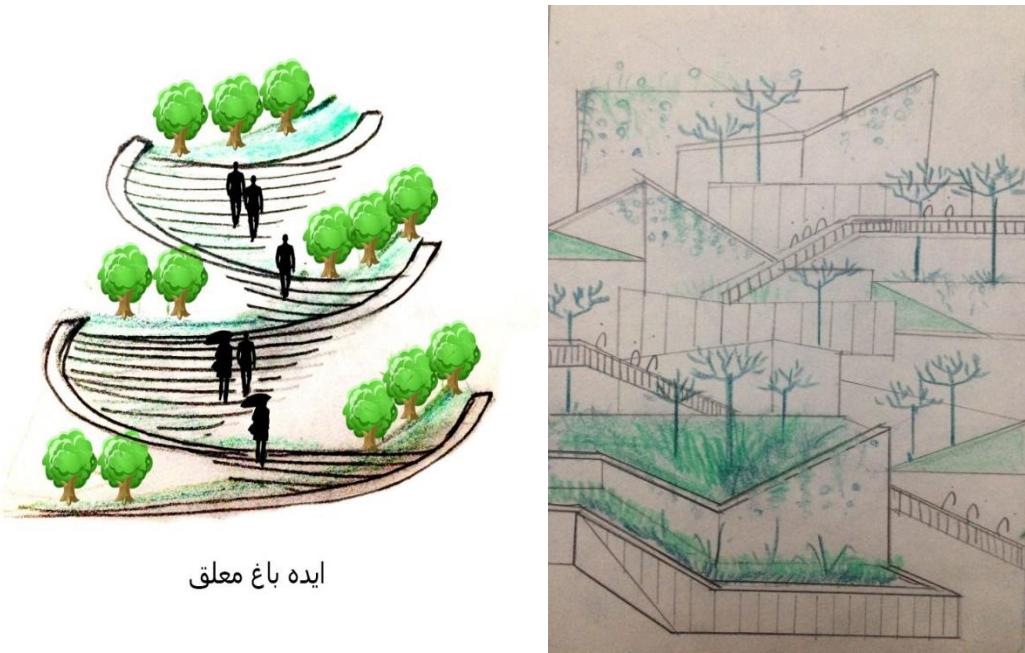
تصویر شماره ۴۷: اتودهای اولیه طرح با الهام از تپه های طبیعی موجود



کاربست طبیعت در شهر لازم است ولی کافی نیست زیرا عناصر طبیعی بخشی از آن چیزی است که خاطره فردی یا جمعی را شکل می دهد. دلبستگی به فضاهای شهری یا هر زیست بوم انسانی دیگر، در پیوند با رویدادهایی است که همراه با گذر زمان و در ظرفی از مکان رخ داده باشد. این ظرف مکان حامل پیام همان باقی مانده هایی است که هنوز تکیه گاه خاطره ها و تهی شدن شهر از اصالت های طبیعی، تاریخی، فرهنگی و از دست دادن همه آن چیزی است که هویت نام دارد.

### ۱-۲-۳-۴/ ایده باغ معلق

تصویر شماره ۴۸: ایده باغ معلق در طراحی



ایده باغ معلق

### ۳-۲-۳-۴ بزرگراه چند عملکردی (بزرگراه فقط بزرگراه نیست)

با توجه به مفاهیم ارائه شده در کتاب شهر درخت نیست، می‌توان گفت مکانهایی که بتوانند برای منظورهای متنوعی به کار آیند، در مقایسه با مکانهایی که برای کاربری مشخص و محدودی طراحی شده‌اند حق انتخابهای بیشتری را به کاربران عرضه میدارند. جمله یک ایستگاه اتوبوس فقط یک ایستگاه اتوبوس نیست در اینجا هم می‌تواند صدق کند. یک بزرگراه می‌تواند مکان بازی کودکان، پیاده روی و فعالیت‌های دیگر نیز باشد. جمله معروف "شهر درخت نیست" را الکساندر برای تاکید بر این نکته اظهار کرد که، شهرها سلسله مراتبی نیستند و اگر شهرسازان تصور کنند شهرها چنین هستند، طبق برنامه ریزی‌شان شهرهای وحشتناکی ایجاد می‌کنند که در آن‌ها سلسله مراتب خیابانها مناطق تجاری و فضاهای بی‌فایده طراحی می‌شود. وی معتقد است که نه معماران و طراحان و نه برنامه ریزان شهر در برابر این کلیت احساس وظیفه نمی‌کنند. به

عنوان مثال از نظر الکساندر یک ایستگاه اتوبوس فقط یک محل توقف در طول مسیر نیست بلکه در جایگاه خرید رفتن، قدم زدن، منتظر شدن، صحبت کردن و...نیز قرار می گیرد. براساس این تفکر وی نه به نفع شهر های کنونی، بلکه به نفع شهرهای ارگانیک قدیمی رای داد. وی شروع به یافتن راه حلی برای شهرهای کنونی کرد.

### ۳-۲-۳-۴ تسلط انسان پیاده بر اتومبیل

موضوع جا به جایی پیاده در شهر پارادایم کنونی پروژه های شهری و منظرین است. امروزه در بسیاری از کشورها اروپایی خصوصا فرانسه، شاهد راه اندازی پروژه هایی برای ساماندهی مسیرهایی در مقیاس شهر و حتی کلان شهر هستیم. این پروژه ها که بر جایه جایی آرام در شهرها تاکید داشته و عابرین پیاده و دوچرخه سوارها را مخاطب قرار می دهد، گزینه تکمیلی پروژه های حمل و نقل عمومی و جایه جایی سواره در شهر محسوب می شود. این ها اشکالی از ساماندهی های خطی هستند که در شهر فضای تنفس تولید کرده و با فضاهای جمعی ترکیب می شوند. این فضاهای که بعضا کاشته شده و منظرسازی شده اند، بی آنکه جزئی از دنیای به خصوص باغ باشند، از حال و هوای آن خصوصیاتی را به عاریه دارند. در حالی که امروزه وابستگی به اتومبیل به عنوان الگوی سفر بی تحرک، فضاهای شهری را تحت تسلط خود قرار داده است، آفرینش فضاهای شهری متناسب با فعالیت جسمانی مانند پیاده روی و دوچرخه سواری در ارتقای سلامت شهر وندان و کودکان موثر خواهد بود. بنابراین گسترش پیاده مداری و تسلط انسان پیاده بر اتومبیل از اهداف اصلی طرح بر شمرده می شود.

تصویر شماره ۴۹: اتواد اولیه طرح با هدف تسلط انسان پیاده بر اتومبیل



### ۳-۲-۴ اهداف طرح

جدول شماره ۲: اهداف، راهبردها و شاخص ها

شاخص ها	راهبردها	اهداف
کنترو	امکان توقف اتومبیل	منظر مفید با حضور انسان
پارکینگ	دسترسی پذیری	
پله و آسانسور		
مسیرهای پیاده		
فضاهایی با امکان تعامل اجتماعی		

پل دیوار سبز با فرم تپه استفاده از خطوط توپوگرافیک در طراحی	ارائه کالبدی متناسب با تاریخ تغییر زاویه منظر عمودی	احیای تپه های تاریخی	۲
طراحی مسیرهای مخصوص به دوچرخه اتصال مسیرهای موجود در پارک به مسیرهای جدید	طراحی با رویکرد ورزشی	گسترش فرهنگ دوچرخه سواری و پیاده روی	۳
ایجاد پرسپکتیو شاخص در نمای رویروی راننده و قابل تشخیص از دور		ایجاد نشانه شهری	۴
ایجاد لانه های پرنده در طراحی جداره ها	امکان حضور پرنده های فضای	حفظ زیست بوم جانوری تا حد امکان	۵
استفاده از گیاهان مقاوم آسودگی	حضور طبیعت در شهر	مقابله با آسودگی هوا	۶

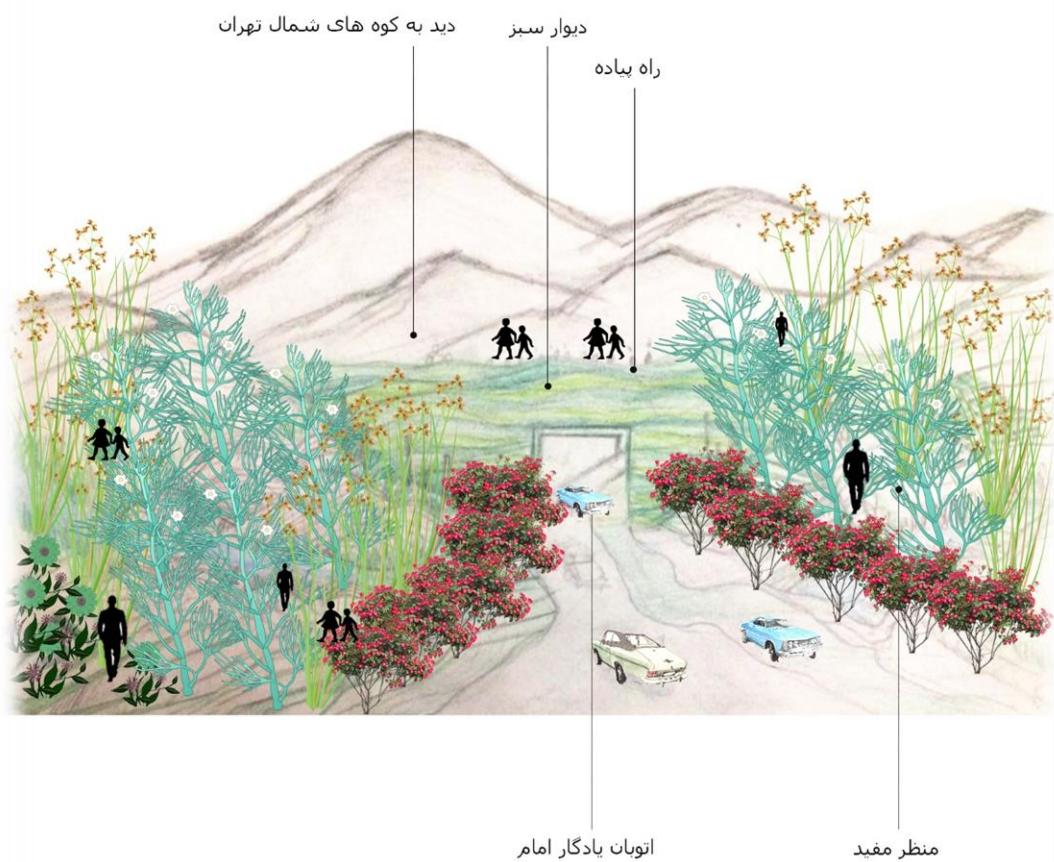
### ۱-۴-۳-۲ منظر مفید با حضور انسان

مناظر عمودی موجود در بزرگراه های تهران، صرفا بر اساس خواسته های زیبایی شناسی ایجاد شده است و مناظری خالی از حضور فیزیکی و روانی انسان ها می باشد و حضور انسان ها چه به لحاظ عینی و چه ذهنی در آن نادیده گرفته شده است. عینی به معنای حضور فیزیکی و ذهنی به معنای توجه به فرهنگ و تاریخ جامعه. در این طراحی حضور انسان به لحاظ عینی و ذهنی به عنوان ایده اصلی در نظر گرفته شده است.

تصویر شماره ۵۰: اتودهای اولیه طرح با هدف ایجاد منظر مفید با حضور انسان



تصویر شماره ۵۱: اتودهای اولیه طرح با هدف ایجاد منظر مفید با حضور انسان



### ۲-۴-۲-۳ احیا های تپه های تاریخی

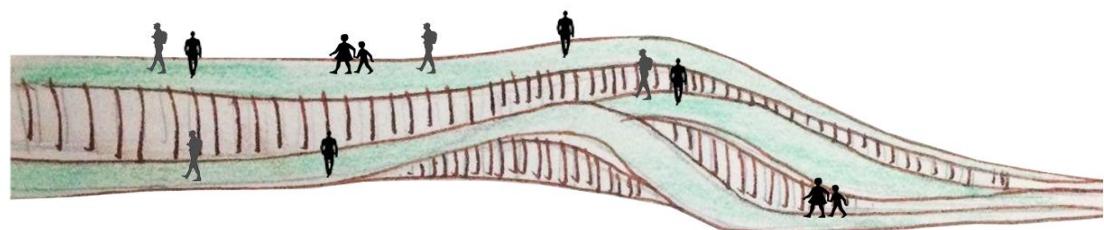
ارائه کالبدی متناسب با تاریخ و استفاده از سازه های مدرن به منظور احیای حس تپه های تاریخی در آن مکان از اهداف اصلی این طرح به شمار می رود.

تصویر شماره ۵۲: اتودهای اولیه طرح با هدف احیای تپه های تاریخی با استفاده از سازه های مدرن



۱-۲-۴-۳ / یجاد جداره نرم در بزرگراه

تصویر شماره ۵۴: الهام از خطوط توپوگرافی و عوارض طبیعی زمین



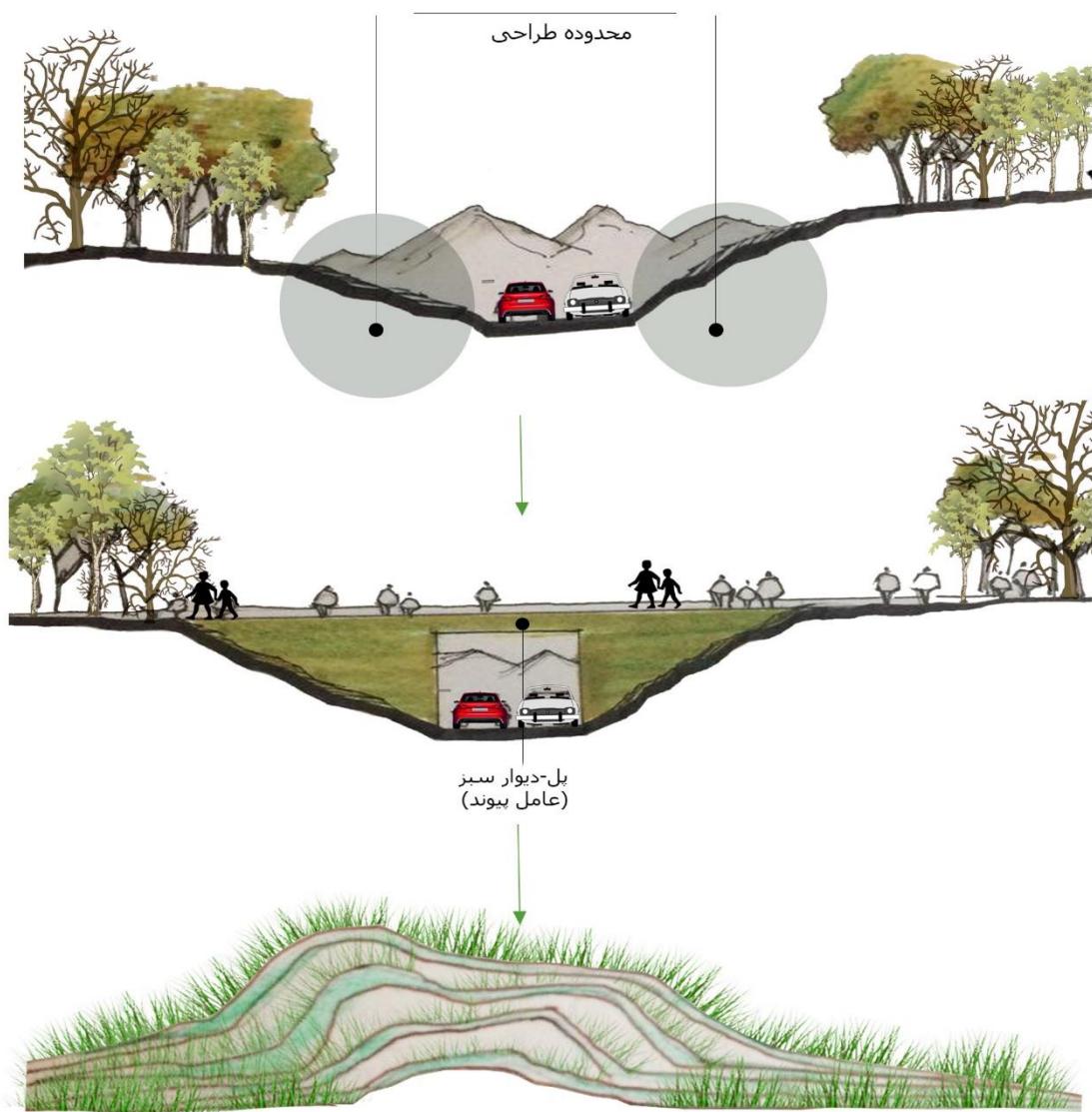
### ۳-۲-۴-۲-۲ الهام از خطوط توپوگرافی و عوارض طبیعی زمین

تصویر شماره ۵۵: الهام از خطوط توپوگرافی و عوارض طبیعی زمین



### ۳-۲-۴-۳ پیوند به جای گستت

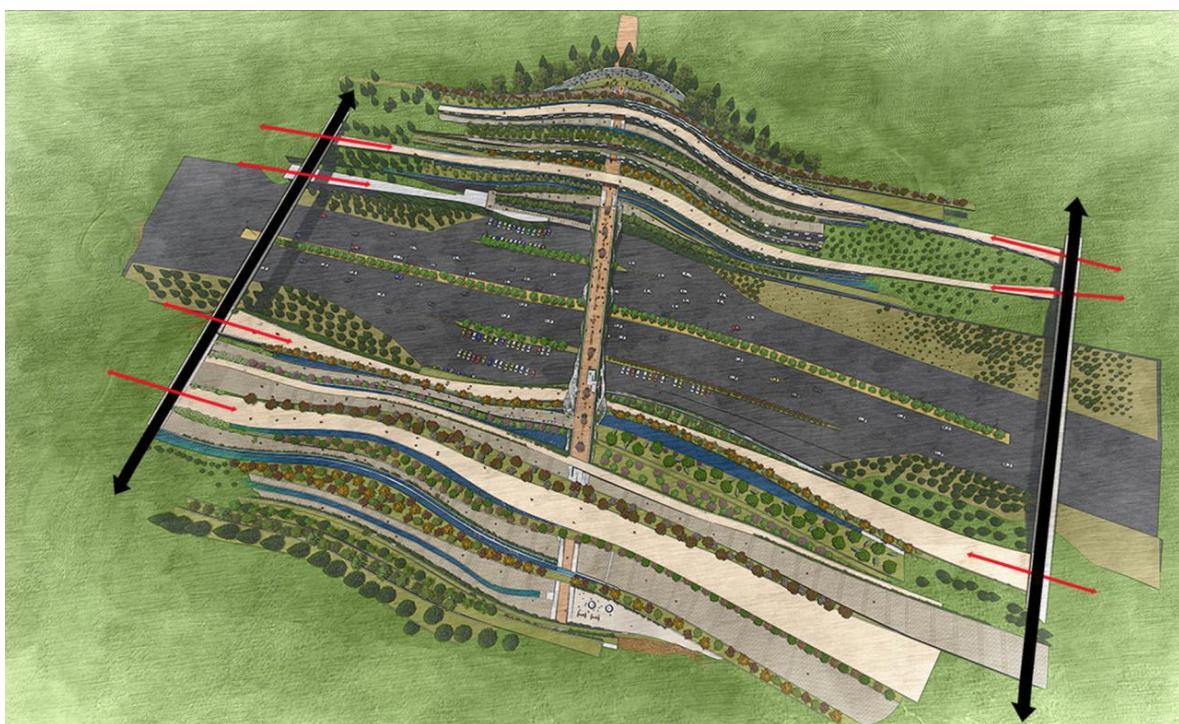
تصویر شماره ۵۳: ایجاد پیوند بین دو نقطه با استفاده از دیوار سبز با فرم طبیعی تپه



### ۳-۲-۴-۴ گسترش فرهنگ دوچرخه سواری و پیاده روی

طراحی با رویکرد ورزشی و طراحی مسیرهای مخصوص به دوچرخه و اتصال آن به مسیرهای موجود از جمله ویژگی های اصلی طرح می باشد.

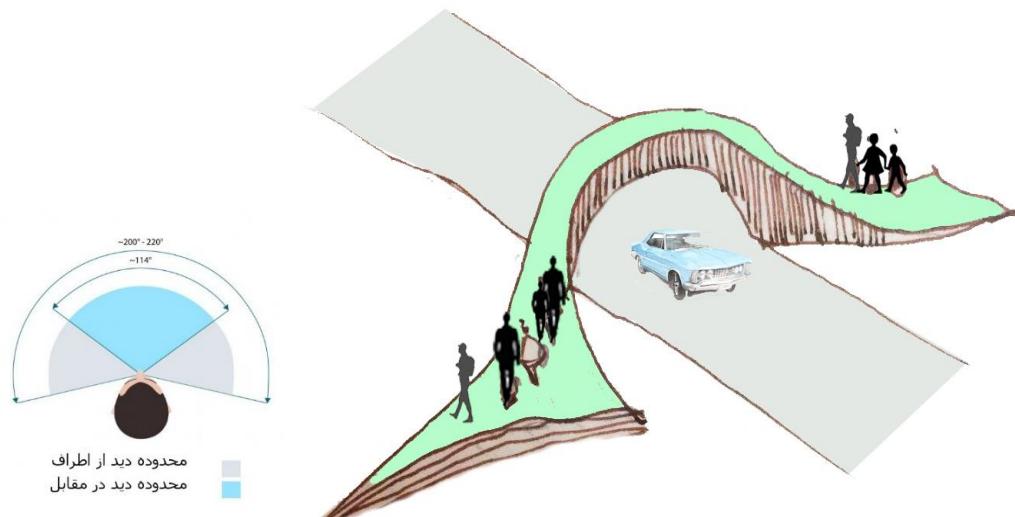
تصویر شماره ۵۶: اتصال مسیرهای دوچرخه سواری موجود به مسیرهای طراحی شده



### ۳-۲-۴-۴ ایجاد نماد شهری

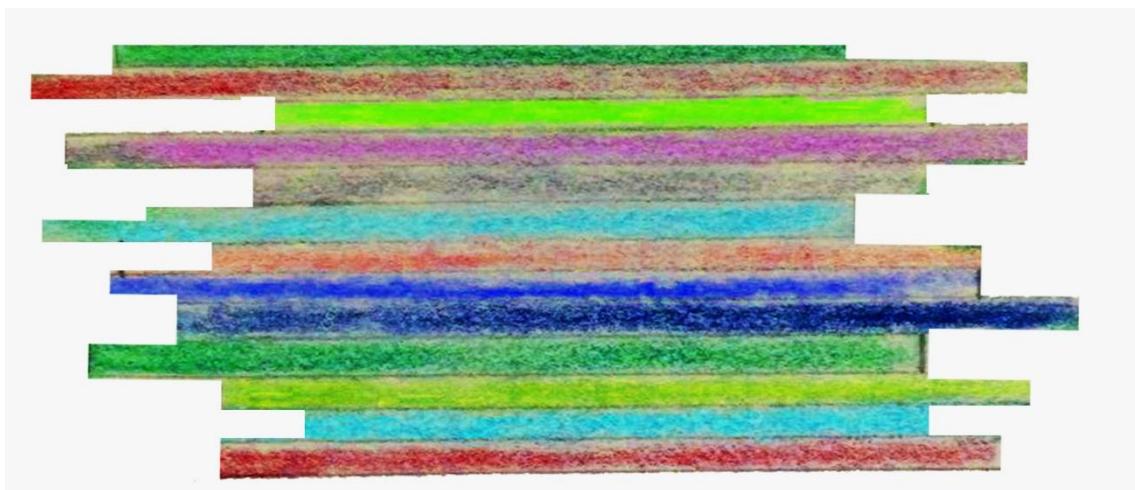
ایجاد نماد در شهر به منظور هویت بخشی به آن، به وسیله ایجاد پرسپکتیو شاخص و قابل تشخیص از دور می تواند میسر گردد. دیوارهای سبز موجود در بزرگراه‌ها، در کنار قرار دارد. تغییر زاویه آن و قرار گرفتن آن در روبروی راننده یکی از عواملی است که می تواند آن را به پرسپکتیو شاخص و یک نماد شهری تبدیل کند.

تصویر شماره ۵۷: تغییر زاویه دیوار سبز از حالت معمول به حالتی که روبه روی راننده بوده و تاثیر بیشتری داشته باشد



#### ۱-۴-۳-۲-۳ استفاده از رنگ در منظر عمودی

تصویر شماره ۵۸: اتودهای اولیه طرح با هدف ایجاد رنگ در منظر عمودی



۱-۴-۴-۲-۳-۴-۵-۶/ استفاده از نور به جهت خوانایی در شب

تصویر ۵۹: استفاده از نور برای نشان دادن تپه ها به صورت انتزاعی در شب



#### ۴-۴-۲-۳ حفظ زیست بوم و اکولوژی

طراحی جداره های سبز با طراحی لانه های پرنده در آن ها و امکان نصب سلول های خورشیدی به منظور تامین برق در جهت پایداری طرح استفاده شده است.

تصویر شماره ۶۰: امکان حضور پرنده‌گان در فضا با استفاده از طراحی لانه پرنده در جداره‌ها



## نتیجه گیری

منظر به عنوان "بخشی از سرزمین، آنطور که توسط مردم ادراک می شود، در معاهده اروپا تعریف شده است. ویژگی های آن نتیجه برهم کنش عوامل طبیعی و انسانی است. منظر ریشه در فرهنگ و تاریخ بشریت دارد. گسترش شهرنشینی و عملکردگرایی صرف در شهرهای امروز، نقش انسان، فرهنگ و تاریخ را از منظر شهرها حذف کرده و آن را تبدیل به مناطقی بی هویت و خالی از تاریخ کرده است. بزرگراه های شهری در تهران، یکی از نمودهای گسترش شهرنشینی و تسلط تکنولوژی و اتومبیل بر انسان در جامعه مدرن است. انسان از زندگی پرهیاهوی شهر و حضور بی رویه اتومبیل در زندگی شهری دچار سرگردانی شده است. نمادهای تاریخی، فرهنگی و طبیعی شهر، امروزه جای خود را به بزرگراه های شهری داده اند و شهر تهران به تدریج خالی از نمادها و تاریخ گذشته خویش می شود و این در حالیست که مناظر عمودی در بزرگراه های شهری هر روزه در معرض دید شهروندان قرار دارند و مکان مناسبی برای زنده کردن نمادهای گذشته و تاریخ شهر به حساب می آیند. مناظر عمودی موجود در تهران امروز، صرفا با دید کمی و با هدف زیادکردن فضای سبز در شهر ایجاد شده اند. این مناظر عمودی بدون در نظر گرفتن انسان به لحاظ عینی (حضور فیزیکی) و ذهنی (تاریخ و فرهنگ) صورت گرفته اند. از طرف دیگر بزرگراه های شهری با تخریب مناظر طبیعی، آلودگی هوا و شلوغی را مهمان شهرهای امروزی کرده اند. برای توقف این روند در مرحله اول، تلاش جدی برای احیای نمادهای گذشته در شهرها و در مرحله دوم تلاش برای حضور انسان در منظر افقی و عمودی شهرها، می تواند در زنده کردن فرهنگ و پویایی هرچه بیشتر شهرها، ضروری می باشد. مناظر عمودی شهر تهران، امروزه فقط در کالبد خلاصه شده اند، در صورتیکه منظر، موجودی زنده و پویا است که از یک سو متاثر از انسان و نحوه ارتباط او با محیط و از سوی دیگر با تداعی خاطراتی که در طول زمان های طولانی بر بستر آن روی داده است بر ارتباط او با محیط تاثیر گذاشته و فرهنگ انسان ها را می سازد. منظر در کالبد خلاصه نمی شود، چون منظر یک پدیده عینی-ذهنی بوده و علاوه بر کالبد و کمیت، معنا و کیفیت را هم شامل می شود. پس توجه به کیفیت در طراحی مناظر عمودی که هر روزه با مخاطبین بسیاری روبه رو است باید در اولویت برنامه های شهری قرار گیرد.

## فهرست تصاویر

تصویر شماره ۱: بزرگراه مدرس	۳۸
جدول شماره ۱: تعاریف اکولوژی	۴۳
تصویر شماره ۲: سفر سبز	۵۱
تصویر شماره ۳: بزرگراه های شهری زیستگاه های حیوانات را تخریب می کند.	۵۸
تصاویر شماره ۴: پل اکولینک در کشور سنگاپور نمونه موفق یک پل اکولوژیکی است.	۵۹
تصاویر شماره ۷: پل پیاده در شهر لیت، کشور اسکاتلند با هدف گسترش فرهنگ پیاده روی	۶۱
تصویر شماره ۹: ایده ادامه دادن پل در کل شهر برای جبران از بین رفتن مسیرهای پیاده	۶۳
تصویر شماره ۱۰: ایده اصلی پل پیاده سهول از های لاین نیوبورک گرفته شده است.	۶۴
تصاویر شماره ۱۱، ۱۲: ایده پل پیاده در سهول با ایده آشنایی مردم شهر با گیاهان بومی و با عنوان کتابخانه گیاهان	۶۵
تصاویر شماره ۱۳، ۱۴: تدابیر اندیشیده شده برای معرفی گیاهان بومی در مسیر پل پیاده	۶۶
تصویر شماره ۱۵: نمای کلی پل پیاده در شب	۶۷
تصویر شماره ۱۶: درختان سایه انداز در کل مسیر	۶۸
تصویر شماره ۱۷: پارک شناور روی بزرگراه با هدف تقویت توانایی پیاده روی شهروندان	۶۹
تصاویر شماره ۱۸، ۱۹: دیدهای مختلف پل از دید رانندگان و پیاده ها	۷۰
تصویر شماره ۲۰: پلان پارک بزرگراه سیاتل	۷۱
تصویر شماره ۲۱: پل بزرگراه شناور بر روی بزرگراه با هدف کاهش آلودگی های اتومبیل ها	۷۲
تصویر شماره ۲۲: تغییر نمای خشن بزرگراه با ورود طبیعت به آن و ساخت چشم انداز گستردگ	۷۳
تصویر شماره ۲۳: بازی های مختلف با آب با الهام از آبشار و کوه المپیک در پارک بزرگراه	۷۴
تصویر شماره ۲۴: هماهنگی و انسجام بین فضاهای از طریق مصالح مشترک و گیاهان پهنه برگ همیشه سبز تامین شده است	۷۴
تصویر شماره ۲۵: در روز ۴ جولای سال ۱۹۷۶ به عنوان بخشی از جشن دویستمین سالگرد سیاتل افتتاح شد	۷۶
تصاویر شماره ۲۶، ۲۷: گیاهان موجود در پارک به هدف کاهش آلودگی هوا و آلودگی صوتی ناشی از بزرگراه انتخاب شده اند و عملکرد آن ها صرفا به زیبایی محدود نشده است.	۷۷
تصویر شماره ۲۸: پل سبز و نکوور با هدف پیوند بین دو نقطه تاریخی	۷۸
تصویر شماره ۲۹: ماکت های اولیه طرح پل سبز و نکوور	۷۹

تصویر شماره ۳۰: این پل پیاده که در عرض مسیر ایالتی شماره ۱۴ به شکلی قوسی ساده و زیبا چرخیده، خاطره ارتباط مردم بومی و روذخانه را زنده می کند.....	۷۷.
تصاویر شماره ۳۱: پل سبز شیکاگو با هدف ایجاد فرهنگ کشاورزی .....	۷۸.
تصاویر شماره ۳۲: پل سبز شیکاگو با هدف ایجاد فرهنگ کشاورزی .....	۷۹.
تصویر شماره ۳۳: این پروژه به نوعی اهمیت محصولات غذایی که لازمه زندگی شهری است را بیان می کند.....	۷۹.
تصویر شماره ۳۴: واقع این معماری دروازه ای سودمند و مفید را برای جان تازه بخشیدن به شیکاگو (به عنوان یک زیستگاه شهری) بیان می کند.....	۸۰.
تصویر شماره ۳۵: بزرگراه یادگار امام.....	۸۲.
تصویر شماره ۳۶: موقعیت سایت در بزرگراه یادگار امام ، محور پارک پر迪سان بین دو بزرگراه شرقی-غربی همت و حکیم قرار دارد.	۸۲.
تصویر شماره ۳۷: توپوگرافی، مسیرهای پیاده و مسیرهای آب موجود در سایت.....	۸۳.
تصویر شماره ۳۸: توپوگرافی، مسیرهای پیاده و مسیرهای آب موجود در سایت.....	۸۴.
تصویر شماره ۳۹: تحلیل سایت.....	۸۶.
تصویر شماره ۴۰: رویکرد پارک پر迪سان اکولوژی و محیط زیست است.....	۸۸.
تصویر شماره ۴۱: مقطع عرضی سایت و بررسی دیدهای موجود.....	۸۹.
تصویر شماره ۴۲: حضور مردم و بادبادک ها در پارک پر迪سان با دید به برج میلاد.....	۹۰.
تصویر شماره ۴۳: پدیده گسیست منظر.....	۹۱.
تصویر شماره ۴۴: گسیست تپه های تاریخی دربزرگراه یادگار امام.....	۹۳.
تصویر شماره ۴۵: مناظر عمودی تهران امروز .....	۹۷.
تصویر شماره ۴۶: طبیعت موجود در محدوده طراحی و دوچرخه سواری در مسیرهای طبیعی.....	۹۹.
تصویر شماره ۴۷: اتودهای اولیه طرح با الهام از تپه های طبیعی موجود.....	۹۹.
تصویر شماره ۴۸: ایده باغ معلق در طراحی.....	۱۰۱.
تصویر شماره ۴۹: اتو اولیه طرح با هدف تسلط انسان پیاده بر اتومبیل .....	۱۰۳.
جدول شماره ۲: اهداف، راهبردها و شاخص ها .....	۱۰۳.
تصویر شماره ۵۰: اتودهای اولیه طرح با هدف ایجاد منظر مفید با حضور انسان .....	۱۰۵.
تصویر شماره ۵۱: اتودهای اولیه طرح با هدف ایجاد منظر مفید با حضور انسان .....	۱۰۶.
تصویر شماره ۵۲: اتودهای اولیه طرح با هدف احیای تپه های تاریخی با استفاده از سازه های مدرن.....	۱۰۷.

تصویر شماره ۵۴: الهام از خطوط توپوگرافی و عوارض طبیعی زمین.....	۱۰۸
تصویر شماره ۵۵: الهام از خطوط توپوگرافی و عوارض طبیعی زمین.....	۱۰۹
تصویر شماره ۵۳: ایجاد پیوند بین دو نقطه با استفاده از دیوار سبز با فرم طبیعی تپه.....	۱۱۰
تصویر شماره ۵۶: اتصال مسیر های دوچرخه سواری موجود به مسیرهای طراحی شده.....	۱۱۱
تصویر شماره ۵۷: تغییر زاویه دیوار سبز از حالت معمول به حالتی که رویه روی راننده بوده و تاثیر بیشتری داشته باشد.....	۱۱۲
تصویر شماره ۵۸: اتودهای اولیه طرح با هدف ایجاد رنگ در منظر عمودی.....	۱۱۲
تصویر شماره ۵۹: استفاده از نور برای نشان دادن تپه ها به صورت انتزاعی در شب.....	۱۱۴
تصویر شماره ۶۰: تمکان حضور پرنده‌گان در فضا با استفاده از طراحی لانه پرنده در جداره ها.....	۱۱۵

## منابع

۱. هات، جان دیکسون، باغ مفهوم نخستین انسان، ویژه نامه منظر، شماره ۲۳، تابستان ۹۲
۲. زندی، مرجانه، نقش باغ درون شهری در شکل گیری قرارگاه های رفتاری، باغ نظر، شماره ۲۳، تابستان ۹۴
۳. اکبریان، مریم، آمایش منظر سرزمینی: رویکرد منظرین در طراحی ابرسازه ها، منظر، منظر شماره ۱۷، زمستان ۹۰
۴. قشقایی، رضا؛ عادلوند، پدیده، منظر اشتراکی نسبت زیبایی شناسی با اکولوژی، منظر، شماره ۱۳، اسفند ۸۹- فروردین ۹۰
۵. منصوری، سید امیر؛ تقوایی، حسن؛ شیبانی، مهدی؛ مثنوی، محمد رضا، یاوری، احمد رضا، ویژه نامه منظر، شماره ۳۲، پاییز ۹۴
۶. اکبریان، مریم، شاخص های گسست منظر، منظر، شماره ۲۲، بهار ۹۲
۷. ذاکر حقیقی، کیانوش، گسست منظر: چالش اصلی حضور زیرساخت های شهری در منظر، منظر، شماره ۱۶، پاییز ۹۰
۸. آتشین بار، محمد، تداوم هویت در منظر شهری، باغ نظر، شماره ۱۱، پاییز و زمستان ۸۸
۹. حبیبی، مهسا، پاستورالیسم "طبیعت بکر در مقابل طبیعت مصنوع"، منظر، شماره ۲۵، زمستان ۹۲
۱۰. منصوری، سید امیر، معماری منظر در تهران امروز، ویژه نامه منظر، شماره ۳۱، تابستان ۹۴
۱۱. منصوری، سید امیر، فرهنگ منظرین ایران، منظر، شماره ۲۳، تابستان ۹۲
۱۲. شیبانی، مهدی، منظر ادراکی شهر "آسیب شناسی منظر شهری تهران"، منظر، تابستان ۸۹
۱۳. منصوری، سید امیر، منظر شهری روایت جامع شهر، منظر، شماره ۲، زمستان ۸۸
۱۴. مثنوی، محمد رضا، روابط آشکار و نهان شهر و طبیعت، نهاد توسعه تهران، ویژه نامه شماره ۵
۱۵. مثنوی، محمد رضا، اکوسیستم شهری پایدار، منظر، شماره ۱۶، پاییز ۹۰

۱۶. فرزین، احمدعلی ; ژند، مهرداد ; نصرآبادی، علی اکبر، منظر و اکولوژی، ویژه نامه منظر، شماره ۲۲، بهار ۹۲
۱۷. رزاقی اصل، سینا (فیضی، محسن، شهرسازی منظر، باغ نظر، شماره ۱۰، پاییز و زمستان ۸۷
۱۸. آن اسگارد ; ایولوژنبو، طبیعت در منظر شهری تهران، منظر، شماره ۲۸، پاییز ۹۳
۱۹. کریمی مشاور، مهرداد، رویکردها و روش ها در زیباسس شناسی شهری، باغ نظر، شماره ۲۴، بهار ۹۲
۲۰. شعبانی، امامعلی ; کامیاب، جمال، سیاست شهری در تاریخ معاصر ایران، باغ نظر، شماره ۲۳، زمستان ۹۱
۲۱. پویان، امیراحسان ; حسین زاده، عباس، ارزیابی مولفه های مکانی و حس تعلق در فضای شهری، همایش ملی معماری و شهرسازی شهر انسانگرا
۲۲. مطابی، محمد، معضلات ساخت اتوبان، ماهنامه تخصصی شهر و منظر، شماره ۳۰
۲۳. لطفی، زمانی ; افسانه ، بهادر، نقش مولفه های منظر حسی در کیفیت محورهای مجهز محلی، فصلنامه علمی-پژوهشی مطالعات شهری، شماره ۱۳، زمستان ۹۳
۲۴. متولی، مسعود، بررسی و سنجش کیفیت زیبایی در منظر شهری بر اساس مفهوم دیدهای متوالی، آرمانشهر، شماره ۵، زمستان ۸۹
۲۵. زندیه، زندیه ; مهدی، راضیه، در جستجوی کریدورهای دید راهبردی شهر تهران، نشریه علمی - پژوهشی انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره ۱، پاییز ۸۹
۲۶. وحدت، سجادزاده، کریمی مشاور ; سلمان، حسن، مهرداد، تبیین ابعاد موصر بر منظر خیابان در جهت ارتقای خوانش منظر فضاهای شهری، مطالعات شهری، شماره ۱۵، تابستان ۹۴
۲۷. حناچی، غزنوی ; سیمین، مریم، برنامه ریزی سبزراه ها: از برنامه های محلی تا برنامه ریزی جامع مسیرهای چندمنظوره ملی، هویت شهر، شماره ۴، بهار و تابستان ۸۸

۲۸. ناظمی، محقق نسب ؛ الهام، عنایت الله، لزوم باز طراحی پل های عابر پیاده در جهت بهبود منظر شهری، دومین کنفرانس معماری و منظر شهری پایدار، اردیبهشت ۹۴
۲۹. خاکی، عرفانی نصب، بابا گلی ؛ علی منصور، رضا، رضوان، آسیب شناسی پل های عابر پیاده در سطح شهر تهران، دوازدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک
۳۰. یاراحمدی، سمانه، بررسی نقش لبه ها در تحقق اهداف منظر، منظر، شماره ۱۱، آبان و آذر ۸۹
۳۱. بحرینی، سید حسین، فرایند طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۵
۳۲. ترنر، تام، شهرهمچون چشم انداز(نگرشی فراتر از فرانوگرایی به طراحی و برنامه ریزی شهری)، ۱۳۷۶. ت: فرشاد نوریان. شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران.
۳۳. شولتز، کریستیان نوربرگ، معماری: معنا و مکان، ۱۳۸۲. ت: ویدا نوروز برازجانی، انتشارات جان جهان، تهران.

## منابع اینترنتی

<https://around.uoregon.edu/content/uo-alumnus-johnpaul-jones-awarded-national-humanities-medal-white-house-ceremony>

<https://www.kpff.com/portfolio/project/vancouver-pedestrian-land-bridge>

<http://www.straitstimes.com/singapore/environment/take-a-walk-along-eco-linkbk-bridge-specially-reserved-for-animals>

<http://story.tourders.com/experience-singapore-8-new-hot-spot-attraction>

<https://www.kpff.com/portfolio/project/vancouver-pedestrian-land-bridge>

<http://interactive.wttw.com/ten/parks/freeway-park>

<http://tclf.org/landscapes/freeway-park>

<http://www.archdaily.com/247838/leith-walk-green-bridge-biomorphis/leith-3-1280>

New ideas and new ways of living in the form of modernism left profound effects on cities. one of these effects, the consequences of the phenomena such as the landscape fragmentation. this phenomenon has become one of the concerns of today's landscape architects. Landscape fragmentation impacts on all layers of perception, identity, cultural and ecological in different scales. Landscape fragmentation means lack of communication between the two places, sometimes caused disturbance in the perception of the city and sometimes destroys a piece of natural historic place. Another impact can be noted would be to destroy the natural habitats of wildlife. All this has led to the landscape fragmentation become one of the most important concerns of landscape architects in the modern era. This study examines some of the consequences in terms of landscape fragmentation and introduces sustainable design as a useful solution for dealing with this phenomenon. Therefore, after reviewing the existing vertical landscapes in Tehran, to study some cases in the other places around the world. There are two east-west and north-south highways in Tehran. For highway construction in the first type (east-west) need to destruction of the ridge and finally leads to destroy perception of the city, while the second type highway (north-south) built in the river vallies and less damages to overall perspective of the city. In the first this study intend to investigate highways such as Niyayesh highway that is placed in the first category. But ultimately, according to the special features in Yadegar-Emam highway, the decision was taken on vertical landscape of this north- south highway.the other reasons for the decision it can be noted are Special potential of this site and Pardisan park with its environmental approach in both sides of this highway and compliance with the main theme of this study ( landscape fragmentation). Initial ideas on the design of this project can be the first; symbolic link like a green bridge in the form of historical hills) as a response to deal with the landscape fragmentation and the second; human presence in vertical landscape unlike vertical landscapes in Tehran. Vertical landscape of Tehran and decorative green walls in highways, in addition to being the city empty of spirit and identity, in their design just pay attention to

the aesthetics and human existence (as the main audience of the city), culture and history are ignored. The main issue in this project is human, wild life, ecology and history of the city.

**Landscape fragmentation, urban highways, useful vertical landscape, garden bridge**



University Of Tehran  
College Of Fine Arts  
School Of Architecture

## **Vertical Landscape and Green Bridge In Yadegar Emam Highway**

A Final Project Submitted For the Degree Of Master Of Landscape  
Architecture

By:  
**Minoo Assari**

Supervisors:  
**Dr. Motedayen**  
**Dr. Mansoori**

March 2017

## پیوست ها