



تصویر ۶: عدم طراحی مناسب جداره بزرگراه در ارتباط با رود دره نهج البلاغه در بزرگراه همت.
عکس: احسان کرامتی، ۱۳۹۴.

Pic6: Inappropriate highway design in connection with Nahj-ol-Balaghe river valley.
Photo: Ehsan Keramati, 2015.

منظر بزرگراه

ارزیابی دو منظر بزرگراهی در تهران

چکیده | بزرگراه‌ها به عنوان بیرونی‌ترین عنصر شبکه راه‌های دورن شهری نقش مهمی را در جابجایی و دسترسی شهری ایفا می‌کنند. از این رو پرداختن به چگونگی طراحی منظر بزرگراه باعث ارتقای کیفیت منظر شهری می‌شود. امروزه در خصوص طراحی منظر بزرگراه‌ها و جداره‌های آن در ایران ضوابط و مقررات مدونی وجود ندارد و فقدان طرح‌های بالادست که بر کیفیت طراحی و اجرای منظر بزرگراهی نظارت داشته باشند، باعث بروز اغتشاش در منظر شده است. توجه نکردن به همخوانی کالبدی این عناصر با سایر عناصر شهری و نیز توجه نداشتن به منظر آنها می‌تواند مشکلاتی از انواع زیست محیطی، اجتماعی و شهری را پدید آورد و عدم خوانایی بزرگراه‌ها برای زندگی شهروندان چالشی جدی محسوب می‌شود.

با توجه به اینکه کاربری اصلی بزرگراه عبور ماشین با سرعت زیاد است باید در منظر آن‌ها به عامل سرعت توجه ویژه شود. عناصر اطراف بزرگراه به نوعی نشانه تبدیل می‌شوند. به موازات آن هویت و زیبایی شناسی بزرگراه‌ها مطرح می‌شوند و نقش نشانه‌ها در آن عمده می‌شود. مکان قرارگیری بزرگراه‌های تهران با توجه به بستر جغرافیایی و ویژگی‌های طبیعی آنها بسیار با هم تفاوت دارند. منظرهایی که در این مسیرها برای مخاطب به نمایش گذاشته شده، ارتباط معنایی با ارزش‌های طبیعی و تاریخی زمینه بزرگراه ندارند و در محدوده وسیعی، جداره‌های بزرگراه با درختان سبز، طرح کاشت ریزدانه، ساختمان‌های بلند مرتبه و دیواره‌های بتنی حجیم در راستای تأمین امنیت حرکت، ساماندهی شده‌اند.

تحلیل منظر بزرگراه‌های یادگار امام و شهید همت با رویکرد زیبایی شناسی نشان می‌دهد آشفتگی در آنها به دلیل کم‌توجهی به فرایند معنا بخشی و نبود برنامه‌ای جامع در طراحی جداره‌های بزرگراهی منطبق با تاریخ طبیعی و هویتی در برنامه جامع شهر است.

واژگان کلیدی | بزرگراه، زیبایی شناسی بزرگراه، بزرگراه یادگار امام، بزرگراه همت.

تصویر ۴: عدم هم‌خوانی صخره مصنوعی و پوشش سبزی با بستر خاکی و تپه‌های بزرگراه یادگار امام.
عکس: احسان کرامتی، ۱۳۹۴.

Pic4: Mismatch of artificial reefs and green vegetation with the old soil context.
Photo: Ehsan Keramati, 2015.



فرونوش مخلص،
کارشناس ارشد معماری
منظر

farnooshmokhles@gmail.com



احسان کرامتی،
کارشناس ارشد معماری
منظر، دانشگاه تهران

a.e.keramati@gmail.com



بهناز نوزری، کارشناس
ارشد معماری منظر،
دانشگاه تهران

behnaznozari@gmail.com



تصویر ۴
Pic4



در واقع الگوی اولیه طرح، شبکه مختلط بزرگراه و مترو بود تا ضمن خدمات رسانی به نواحی مرکزی شهر، ارتباط نقاط پیرامونی تهران را نیز تأمین کنند. ساخت بزرگراه‌های تهران از جمله همت، رسالت، یادگار، امام علی، شهید باقری، نواب، آزادگان، نیایش و صدر-بابایی برای نخستین بار در طرح «سوفرتو» مطرح شد. ساخت بسیاری از بزرگراه‌ها تا سال ۶۷ آغاز نشد و معدودی از این بزرگراه‌ها نیز تا ۱۳۵۴ توسط دو شرکت انگلیسی با نام‌های «اوو یورپ» و «پارتنرز اینترنشنال لیمیتد» تنها در بخش‌هایی در دست ساخت بود. طراحی بزرگراه در بافت شهری تهران از سه دهه گذشته آغاز شده و در درون بافت منسجم و بدنه‌های شهری فرم گرفته قبلی، جای خود را باز کرده است.

بزرگراه معبری است دو طرفه و دارای حفاظ با تقاطع‌های هم سطح محدود و همچنین کنترل دسترسی که عملکرد اصلی آن برقراری ارتباط سریع بین مناطق و نواحی عمده شهری است. در این راه‌ها خاصیت دسترسی حداقل و خاصیت حرکت حداکثر است؛ بزرگراه‌های شهری شامل سه گروه بزرگراه‌های ورودی، بزرگراه‌های کمربندی و بزرگراه‌های درون شهری است.

ضرورت مطالعه

بزرگراه از عناصر اصلی شکل‌دهنده معنی و هویت منظر، ساختار شهر و ارتباط دهنده عناصر مختلف شهر با یکدیگر است که نقش مهمی در ادراک شهر به عنوان یک کل دارد. محصول ادراک و پیوستگی منظر، احساس زیبایی و معنا در منظر شهر است. شهر تهران به واسطه طرح‌های جامع سال‌های ۴۹، ۵۷، ۸۶ دارای شبکه وسیعی از بزرگراه‌هاست که نقش عمده حمل و نقل درون شهری را به عهده دارند. مجموع بزرگراه‌های فعلی تهران ۵۳۴ کیلومتر است که به صورت شریانی از شمال تا جنوب و شرق تا غرب کشیده شده‌اند. جمع تردد روزانه درون بزرگراه‌ها بالای ۲۰ میلیون سفر تخمین زده می‌شود که

محول شده که بنا بر گرایش‌های اجرایی در حوزه عمل آن، به منظر بزرگراه‌های شهری توجه لازم نشده است. مطالعه و طراحی مسیر و بدنه بزرگراه‌های شهری باید با دیدگاه هویتی و زیبایی‌شناسی منطقه و با راهبردهای کلان نگر صورت پذیرد. ولی این موضوع تاکنون مورد توجه جدی وزارت مسکن و شهرسازی و شهرداری‌ها قرار نگرفته و مطالعه و طراحی منظر فضاهای پیرامون بزرگراه‌ها جزء وظایف طرح‌هایی مانند طرح جامع و تفصیلی نیست.

تعریف و تاریخچه بزرگراه در تهران

نقطه آغاز بزرگراه‌های شهری تهران به ۱۳۵۰ برمی‌گردد؛ بر اساس نخستین طرح جامع شهر تهران که در ۱۳۴۷ به تصویب رسید، شرکتی فرانسوی به نام «سوفرتو» از سوی شهرداری تهران دعوت شد تا طرح جامع حمل و نقل و ترافیک شهر تهران را تهیه کند. در این طرح الگوهای حمل و نقل تهران در طول ۲۰ سال مورد توجه قرار گرفت. بر مبنای آن، سال ۷۰ برای پایتخت مجموعه‌ای از معابر و بزرگراه‌های شهری و خطوط مترو پیش‌بینی کردند.

مقدمه | بزرگراه به عنوان پدیده نو ظهور، در نگاه اول، رفع‌کننده معضل ترافیکی شهرهای در حال رشد بودند که روزبه‌روز چهره شهر را اسیر نگرش جزئی‌گرایه خود کردند. زمینه و تاریخ بستر بزرگراه‌ها یکی از مهمترین مؤلفه‌های معنابخشی بزرگراه است که به دلیل نگرش تک بعدی و اکولوژیکی به فراموشی سپرده شده است (رئیس‌یان، ۱۳۸۹). در سال‌های آغازین طراحی بزرگراه‌ها در تهران، قوانین مدونی مربوط به آنها وجود نداشت و به علت نگرش غالب ترافیکی و اکولوژیکی بدون توجه به ارزش‌های طبیعی-تاریخی و هویتی منطقه و به هدف کاهش آلودگی‌های صوتی و هوایی در حاشیه راه‌ها اقدام به کاشت درختان سوزنی برگ کردند. همین امر تا به امروز با رویکردهای تزئینی اولیه تداوم یافته است.

طرح جامع در زمینه ارزش‌های طبیعی، تاریخی و اجتماعی معابر شهری راهبردی و ارائه شده‌اند و توجه آن معطوف به زیرساخت‌های فیزیکی است و بیشتر ارزش بزرگراه‌های شهری در شکل دادن به تصویر ذهنی از شهرها نادیده گرفته شده است. در نتیجه تصمیم‌گیری اجرای بزرگراه‌های شهری، به معاونان عمرانی شهرداری‌ها



تصویر ۲: کاشت چمن و پوشش گیاهی ریزدانه در بدنه بزرگراه یادگار، هویت خاک و تپه‌های آن را کم‌رنگ کرده است. عکس: احسان کرامتی، ۱۳۹۴.

Pic2: Planting grass and fine vegetation on body of Yadegar highway has undermined the dune and soil entity. Photo: Ehsan Keramati, 2015.



تهران شناس درباره درختان تهران در سده‌ها و دهه‌های گذشته می‌گوید: «تهران در دوره‌های گوناگون تاریخی حتی پیش از پایتختی، باغ‌هایی بسیار، پوشیده از درخت داشته است. طبیعت تهران مشخصاً با سه درخت چنار، انار و توت پیوندی تاریخی دارد». برای رسیدن به این باغات باید از تپه‌های میانی تهران عبور می‌کردند و این محدوده یکی از مسیرهای تفریحی مردم تهران بوده است. بزرگراه یادگار به عنوان یکی از مسیرهای دسترسی به باغات توت امروزه با طرح کاشت گیاهان غیر بومی، ریزدانه و تزئینی جایگزین شده است. با گذر از کنار بدنه ادراکی از تنوع طرح کاشت صورت نمی‌گیرد و رنگ سبز تنها عامل ادراک در طول مسیر است و از طرفی با طرح کاشت موجود هویت خاک و تپه‌های چند هزارساله آن پوشیده شده و نشانه‌های هویت اقلیمی منطقه را کم رنگ کرده است (تصویر ۲).

در برنامه‌ریزی و احداث بزرگراه یادگار، تاریخ طبیعی و زیبایی بستر طبیعی آن مورد توجه قرار نگرفت و تنها بعد ترافیکی و دسترسی بزرگراه مورد ارزیابی متخصصان و مسئولین واقع شد. تپه‌های میانی صاف شدند و با ایجاد گسست در منظر روستایی منطقه و حصاربندی کردن باغ‌های توت، بزرگراه یادگار را به اتمام رساندند. این بزرگراه از نظر هویتی و زیبایی‌شناسی با عبور از محله‌های مختلفی چون اوین، سعادت‌آباد، فرحزاد، شهرک غرب، شهرک ژاندارمری، آریاشهر بستر غنی برای طراحی نشانه‌های شهری و خواناسازی مسیر دارد و متأسفانه تابلوهای راهنما، تنها نشانه‌های مسیریابی در طول بزرگراه هستند و اثری از هویت محلات قدیمی تهران دیده نمی‌شود. امروزه با گذر از این مسیر نشانی از تاریخ طبیعی تهران نیست و سکناس‌های یکنواخت و حصارهای مقابل باغات با نقش صرف ایمنی جای خود را به نقاط عطف و نشانه‌های تاریخ طبیعی-روستایی بستر یادگار داده است (تصاویر ۳ و ۴). طراحی جدارهای بزرگراه نیز با نگاه جزءنگر و بدون توجه به ظرفیت‌های مذکور صورت گرفته، قرن‌ها به بازی با اشکال گیاهی و ایجاد تنوع‌های بی‌هدف در کاشت انواع گیاهی بسنده شده است.

همت در محدوده بزرگراه یادگار امام تا بزرگراه اشرفی اصفهانی بزرگراه همت از بزرگراه‌های مهم شرقی-غربی تهران است. در اواخر سال ۱۳۵۵ طرح نهایی ساخت این بزرگراه از سوی دو شرکت انگلیسی «اوو یورپ» و «پارتنرز

می‌کند، موضوع طراحی تزئینی و سلیقه محور قرا می‌گیرد. این مطالعه با انتخاب دو نمونه از بزرگراه‌های تهران و تجزیه و تحلیل منظره‌سازی آنها درصدد ارائه تصویری قابل تعمیم از روند منظره‌سازی بزرگراه‌ها و جلب توجه مخاطبان به ظرفیت‌های نهفته در آنها است که در یک برنامه طراحی منظر علمی و تخصصی می‌تواند به ایجاد شناخت عمیق از شهر و افزایش حس تعلق شهروندان به مکان منجر شود. معیارهای اصلی ارزیابی در این مطالعه «زیبایی‌شناسی» و «هویت» بزرگراه‌ها بوده است.

سرعت روی کیفیت و زیبایی تأثیری ندارد ولی یک شرط لازم برای ادراک آن است. اما با نگاه ترافیکی صرف و با از بین بردن مکان‌های خاطره‌انگیز تاریخی، منظر شهری هویت‌مند را از بین برده‌ایم که می‌تواند با حیات مدنی امروز تداوم داشته باشد. دو بزرگراه یادگار امام در محدوده فرحزاد تا بزرگراه حکیم و بزرگراه همت در محدوده بزرگراه یادگار امام تا شهید اشرفی اصفهانی از نظر زیبایی‌شناسی و ارزش‌های زمین‌ای، طبیعی و تاریخی مورد ارزیابی قرار گرفته است.

یادگار در محدوده محله فرحزاد تا بزرگراه حکیم

بزرگراه «صد» که بعدها به بزرگراه «یادگار امام» تغییر نام داد، قرار بود نخستین بزرگراه شمالی-جنوبی تهران باشد. برنامه ساخت آن در طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک که توسط شرکت فرانسوی «سوفرتو» در سال ۱۳۵۰ تهیه و مطالعه برای ساخت آن از سال ۶۷ آغاز شد و در نخستین سال‌های دهه ۷۰ به اجرا درآمد (تصویر ۱).

تهران در کنار چنارها و انارهایش، در گذشته به توتستان‌هایش شهره بوده است. محله فرحزاد، توتستان‌های فراوانی را در خود جای می‌دادند. باغ‌های بزرگی در این منطقه بود که توت، بخش زیادی از درختان را در بر می‌گرفت. بخشی زیاد از این توتستان‌ها در فرآیند توسعه ناموزون شهری در دهه‌های گذشته، جای خود را به خیابان‌ها، بزرگراه‌ها و ساختمان‌های کوچک و بزرگ دادند؛ دکتر «ناصر تکمیل همایون» تاریخ‌نگار و

با احتساب زمان توقف ادراک شهر در درون بزرگراه‌ها می‌توان گفت بزرگراه‌های شهر تهران پشتیبانی ۱۰ درصد از فهم شهروندان از شهر را به عهده دارند و بدین ترتیب از عناصر مهم منظر شهری شمرده می‌شوند. لذا مدیریت منظر بزرگراه‌های شهری تهران نقش بی‌بدیلی در ارتقای کیفیت فضا و مکان شهر تهران را ایفا می‌کند.

شرح مسئله

بررسی اجمالی اسناد و طرح جامع و مطالعات طرح جامع حمل و نقل تهران نشان می‌دهد، طرح‌های توسعه شبکه بزرگراه‌های شهری بر اساس مؤلفه تردد برنامه‌ریزی می‌شوند و نقش سایر عوامل با موانع احتمالی که در مسیر طرح ایجاد می‌شود تعریف می‌گردد. علی‌رغم آنکه ساختار بستر تهران در کوهپایه و دشتی با شیب تند با رشته تپه‌هایی در میانه شهر واقع شده، اما روند طراحی بزرگراه‌ها در صدد انطباق خود با منظر طبیعی شهر بر نیامده است.

در مقابل پس از مسیریابی و احداث بزرگراه‌ها که با دخالت‌های وسیع در بافت‌های شهری همراه بوده مدیریت شهری، به هنگام بهره‌برداری، در صدد بر می‌آید که طرح‌هایی تحت عنوان منظر بزرگراهی با هدف زیباسازی و ارتقای کیفیت جداره‌ها به اجرا در آید. این طرح‌ها که غالباً با رویکرد ایجاد پهنه‌های سبز در اطراف بزرگراه‌ها همراه بوده، توسط سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهری تعریف و اجرا شده و عملاً منظر بزرگراه به پروژه کاشت گیاه و تزئین آن تقلیل پیدا کرده است. در عین حال سازمان مذکور در طرح‌های بصری خود با اتخاذ رویکردهای جدید، که عمدتاً بر سلیقه مدیران استوار است، به نوآوری در منظره‌سازی جداره‌ها دست می‌زند که تدریجاً بزرگراه‌ها را از «نقش سازمانی» خود در درک منظر شهر به عنصری دست دوم که به واسطه قابلیت‌های «فیزیکی» خود مورد توجه است، تبدیل می‌کند. در این رویکرد، بزرگراه، عنصر ساختاری منظر شمرده نمی‌شود که در ایجاد ادراک یکپارچه و کلی از شهر ایفای نقش کند، بلکه عنصر میانی منظر است که حتی بدون توجه به قلمرو آن و محلاتی که از میان آنها عبور



Specified Issue

تصویر ۳: عدم همخوانی صخره مصنوعی و پوشش سبز با بستر خاکی چندین هزارساله. کم رنگ شدن تشخیص اقلیمی منطقه، پوشیده شدن قدمت چند هزار ساله خاک، هزینه بالای نگهداری و آبیاری، چرا که دائماً در معرض نور خورشید هستند، بزرگراه یادگار امام. عکس: احسان کرامتی، ۱۳۹۴.

Pic3: Mismatch of artificial reefs and green vegetation with the old soil context. Climate characterization impairment, old covered ground, high cost of maintenance and irrigation due to being constantly exposed to sunlight. Yedegar-e-Emam Highway. Photo: Ehsan Keramati, 2015.

اینترنتنشال لیمیتد» به شهرداری وقت ارائه شد. براساس برنامه طرح، پروژه باید بعد از تعطیلات نوروز ۱۳۵۶ برای ساخت بزرگراه، قابلیت اجرا می‌یافت. با وقوع شرایط سیاسی وقت، حوادث انقلاب و جنگ تحمیلی کار ساخت بزرگراه متوقف شد و در سال ۶۷ مجدداً بسیاری از پروژه‌های بزرگراهی تهران از جمله شهید همت در دستور کار شهرداری قرار گرفت.

حضور مسیل‌ها و روددره‌های جاری از دامنه جنوبی البرز، موقعیت جغرافیایی و توپوگرافیک ویژه‌ای برای تهران به ویژه در منطقه شرقی-غربی رقم زده است. روددره‌ها به عنوان مؤلفه‌های هویت جغرافیایی و طبیعی شهر، نقش مهمی در توسعه کریدورهای دید خاطره‌ساز، افزایش خوانایی و تعلق خاطر شهروندان به شهر بازی می‌کنند (آل‌هاشمی و شهسوارگر، ۱۳۹۲). پس از تصویب برنامه طرح بزرگراه همت با تأکید بر ارزش‌های ترافیکی و رویکردهای صلب مسئولین تهران از سال ۱۳۴۷ با روددره‌ها، منابع طبیعی منطقه در اجرای بزرگراه نادیده گرفته شده و بدون در نظر گرفتن تاریخ طبیعی و

سال ۱۳۸۹ تدارک دید که در آن مناطق مختلفی چون ۴، ۳، ۲ و ۲۲ اقدامات مختلفی همچون بهسازی و توسعه فضای سبز، تعویض المان‌های شهری و زیباسازی جداره بزرگراه را انجام داده‌اند. توسعه فضای سبز در بزرگراه همت همچون سایر بزرگراه‌های تهران دارای بافت ریز و تنوع در کاشت است که با توجه به سرعت بالا از گونه گیاهی و جانمایی آن ادراکی توسط مخاطب صورت نمی‌گیرد و نگهداری آن مؤید هزینه‌های گزاف شهرداری بابت نگهداری آنها در فصول مختلف است. این در حالی است که موقعیت جغرافیایی و توپوگرافیک منطقه از بعد معنایی و خاطرهای بهترین منظره‌سازی برای بزرگراه به شمار می‌آید.

خاطره‌ای مردم تهران کریدورهای دید و مسیرهای دره‌ای در جهت احداث بزرگراه از بین رفت و تمامی تسهیلات زیرساختی در جهت ارتقا معیارهای ترافیکی بزرگراه عملیاتی شدند (تصاویر ۵ و ۶). امروزه اگر چه با طراحی رود دره‌هایی چون جوانمردان و نهج‌البلاغه به طور اتفاقی سکناس‌هایی از بستر طبیعی بزرگراه همت را نمایان کرده‌اند اما چون رویکردهای غالب در زمینه بزرگراه‌ها همچنان ترافیکی است، جداره‌سازی بزرگراه در راستای زیبایی الحاقی و سلیقه‌ای پیش می‌رود. چنانکه بدون توجه به ارزش‌های طبیعی و تاریخی زمینه، شهرداری تهران برنامه ویژه‌ای برای بهسازی بزرگراه شهید همت به عنوان طولانی‌ترین بزرگراه شرقی-غربی پایتخت در

سلیقه‌ای در بدنه بزرگراه، سبزیگی با گیاهان ریزدانه و صرف هزینه‌های کلان موجب شده است مسیربایی و خوانایی مسیر مستقل از نشانه‌های هویتی صورت گیرد و زیبایی جداره‌ها به زیبایی الحاقی سوق پیدا کرده است و ارتباطی با زیبایی در پی ادراک مخاطب ندارد. حذف باغات، تپه‌ها، روددره‌ها و مسیرقنات‌های جاری در تهران و مناظر جغرافیایی و طبیعی در بستر بزرگراه‌ها و جایگزینی آنها با فضا‌سازی‌های سلیقه‌ای موجب عدم خوانایی و هماهنگی با زمینه و تاریخ آنها شده است. برقراری ارتباطی صحیح میان ساختارهای اکولوژی، طبیعی، تاریخی و زمینه‌ای در راستای هدف زیبایی‌شناسی با ساختار نوینی همچون بزرگراه‌ها می‌تواند عامل مؤثری در توسعه محیط و منظر آتی بزرگراه‌ها و نواحی پیرامون آن باشد.

نتیجه‌گیری | بررسی بزرگراه به عنوان یک شریان جدید شهری با توجه به نقش عملکردی و حیاتی آن در اتصال بین بافت‌های مختلف شهر و به دنبال آن ایجاد منظر شهری جدید که در چند دهه اخیر در ساختار کالبدی شهرها به وجود آمده، حائز اهمیت است. با سیاست‌های غالب در طراحی بدنه بزرگراه‌ها در شهرداری و رویکرد غالب ترافیکی، با مناظر جدیدی از شریان‌های شهری روبرو هستیم که خوانش آنها وابسته به تابلوها و نشانه‌های تزئینی در مسیر است. تحلیل مناظر انتخاب شده با رویکرد زیبایی‌شناسی در بزرگراه‌های یادگار امام و شهید همت نشان می‌دهد نادیده گرفتن عناصر معنا بخش، هویتی و زیباسازی در امر طراحی، این بزرگراه‌ها را به کالبد‌های ترافیکی با کارکرد جابه‌جایی و ارتباط مناطق مختلف شهر تبدیل کرده است. یکنواختی و رویکردهای تزئین‌گرا و مداخلات

پی‌نوشت

۱. مصاحبه نگارندگان با دکتر سید امیر منصوری در موضوع زیبایی‌شناسی بزرگراه‌ها، ۱۳۹۴.

فهرست منابع

- ثابتی‌راد، عباس. (۱۳۹۱/۰۶/۳۱). داستان بزرگراه‌های ناتمام پایتخت، قابل دسترس در: <http://hamshahrionline.ir/details/178156> (تاریخ دسترسی: ۱۳۹۴/۰۹/۱۰).
- رئیس‌یان، پژمان. (۱۳۸۹). طرح ساماندهی جداره بزرگراه یادگار امام در محدوده فرحزاد، استاد راهنما: دکتر سید امیر منصوری، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.
- کافی، امیرمحمد. (۱۳۸۹). توسعه فضای سبز در بزرگراه همت، قابل دسترس در: <http://amk1372.blogfa.com/post/119> (تاریخ دسترسی: ۱۳۹۴/۰۹/۱۵).
- مک‌هاگ، ایوان. (۱۳۸۸). طراحی با طبیعت؛ نمونه موردی «بزرگراه»، ترجمه: عبدالحسین وهاب‌زاده، مجله جستارهای شهرسازی، (۲۹ و ۲۸): ۶۷-۶۲.
- آل‌هاشمی، آیدا و شهسوارگر، مولود. (۱۳۹۲). طبیعت مصنوعی؛ ارزیابی رویکرد طراحی در بوستان نهج‌البلاغه و جوانمردان، مجله منظر، ۵ (۲۴): ۴۷-۴۴.
- پاسبان‌حضرت، غلامرضا. (۱۳۷۹). طراحی بزرگراه‌های درون شهری-جاده یا خیابان، مجله شهرداری‌ها، (۱۵): ۵۵-۵۱.
- پاسبان‌حضرت، غلامرضا. (۱۳۹۱). منظر بزرگراه مدرس؛ تبیین عوامل و انگاره‌های طراحی، مجله منظر، ۴ (۲۰): ۷۸-۸۱.
- پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی. (۹۳/۸/۶). آشنایی با انواع راه‌ها و آزادراه‌ها، قابل دسترس در <http://www.bndfd.org/mataleb/anvae-rah.pdf> (تاریخ دسترسی: ۱۳۹۴/۰۹/۲۵).



illegibility of highways is considered a serious challenge for citizens. Considering that the main users of the highway pass with a high speed, special attention should be given to speed factor in highway landscapes. All of the highway elements are coded and highway landscapes are not exempt from this problem. In this respect, identity and aesthetics of highway arise out of context and history of a city. Tehran highways are situated differently according to geographical and natural features. Landscapes that are displayed lack semantic relationship with the natural and historical values of the highway context and are mostly organized by green walls over the highway with fine vegetation, high-rise

buildings and large concrete walls to provide security in high-speed lines. Selected landscape with aesthetic approach in Yadegar-e-Imam and Martyr Hemmat highways demonstrates how disregarding of meaningful, identifying and aesthetic elements of design has transformed the highways to a traffic body associated with the operation of transport and connections of different parts of the city. Uniformity and ornamenting approaches and interventions in the body of the highway, with fine vegetation and high costs have caused readability independent path routing from identifying elements and beauty is rather added than perceived. Removing garden, hills, river valleys and

the current aqueducts in Tehran and geographical and natural landscapes in the context of highways and replacing them with personification decreases legibility and harmony with the context and history. Proper communication between the ecological, natural, historical and contextual structures with aesthetical purposes with new structures such as highways can be an effective factor in environmental development and the future landscape of the highway and its surrounding areas.

Keywords | Highway, Highway aesthetics, Yadegar-e-Imam Highway, Hemmat Highway.

Reference list

- Al-e-Hashemi, A. & Shahsavargar, M. (2013). Artificial Nature; Design Assessment in Nahj-Al-Balaq and Javanmardan Park, *Journal of MANZAR*, 5(24): 44-47.
- Kafi, A. (2010). *Green space development in Hemmat highway*, accessible on <http://amk1372.blogfa.com/post/119>. (accessed on 06.12.2015).
- McHarg, I. (2009). Design with Nature; Case Study "highway", translated by: Abdolhossein Vahab Zadeh, *Jostar-haye Shahrzazi*, (28&29): 62-67.
- News of Ministry of Roads and Urban Development. (28.11.2014). *Acquaintance with roads and highways*, accessible on <http://www.bndfd.org/mataleb/1394/anvae-rah.pdf> (accessed on 16.12.2015).
- Pasban Hazrat, Gh. (2000). Designing urban highway – road or street, *Municipalities Journal*, (15): 51-55.
- Pasban Hazrat, Gh. (2011). Modarres highway landscape, Explaining design factors and ideas, *Journal of MANZAR*, 4 (20): 78-81.
- Raeesian, P. (2010). *Organizing plan of Yadegar-re-Imam highway within Farahzad confinements*, supervised by: Dr. Seyyed Amir Mansouri, Master Thesis, Faculty of fine arts, Unversity of Tehran.
- Sabeti Rad, A. (22.09.2012). *The story of unfinished capital's highways*, accessible on <http://hamshahrionline.ir/details/178156>, (accessed on 01.12.2012)

تصویر: بزرگراه یادگار در بستر تپه های میانی تهران.
عکس: احسان کرامتی، ۱۳۹۴.

Pic1: Yadegar highway in the context of Tehran middle hills.
Photo: Ehsan Keramati, 2015.



Highway Landscape

Evaluation of Two Highway Landscapes in Tehran

Farnoosh Mokhles, M.A. in Landscape Architecture,
farnooshmokhles@gmail.com

Ehsan Keramati, M.A. in Landscape Architecture,
University of Tehran,
a.e.keramati@gmail.com

Behnaz Nozari, M.A. in Landscape Architecture,
University of Tehran,
behnaznozari@gmail.com

Abstract | Highways as the outermost element of urban road network play a significant role in urban transportation and access. Therefore, the way of dealing with highway landscape design will improve the quality of urban landscape. Nowadays, there exist no landscape design criteria and provisions of the Highway and landscape and walls in Iran and the lack of upstream plans to monitor the quality of the design and implementation of a highway perspective has led to confusions in landscape. Ignoring the physical consistency of these elements and other urban as well as disregarding their landscape can generate problems ranging from environmental issues to social and urban ones while

تصویر ۵: عدم توجه به هویت طبیعی
در طراحی جداره بزرگراه همت.
عکس: احسان کرامتی، ۱۳۹۴.

Pic5: Disregarding the natural
identity in Hemmat highway edge.
Photo: Ehsan Keramati, 2015.

