



سمانه یاراحمدی، کارشناس ارشد معماری منظر، دانشگاه تهران. samaneh.yarahmadi@gmail.com

نمای سازمانی

ارزیابی نمای شهری بزرگراه نواب

چکیده: توسعه روزافزون و ناهمگون شهر تهران در دهه‌های اخیر، ساخت و سازهای جدید ساختاری را در شهر پدید آورده است که با ساختار طبیعی و تاریخی آن در موارد بسیاری تطبیق نداشته و شهری متضاد و گسسته را پدید آورده که هویت و خوانایی خود را از دست داده است. از این ساخت و سازهای جدید می‌توان به شبکه بزرگراه‌های درون‌شهری و توده‌های عظیم ساختمانی اشاره کرد. امروز بزرگراه‌های تهران از مهم‌ترین عناصر استخوان‌بندی شهر در جهت‌دهی ذهنیت شهروندان از سیما و منظر شهر نقش بسزایی را ایفا می‌کنند و در واقع بخش مهمی از نمای شهری تهران امروز را تشکیل می‌دهد و درک شهروندان از شهر کنار این بزرگراه، شکل می‌گیرد. در تهران بزرگراه‌های شمالی - جنوبی و شرقی - غربی متعددی در محدوده‌ها و مناطق مختلف شهر احداث شده است؛ عبور بزرگراه‌ها از مناطق مسکونی، جداره‌های مسکونی، که زمانی در مقیاس خرد تحلیل می‌شدند، را به نمای شهری و جداره‌های درجه اول شهر تبدیل کرده است؛ جداره‌هایی که برخورد با آنها در چارچوب اهداف منظر شهری، مدیریت و برنامه‌ریزی ویژه‌ای می‌طلبد. بزرگراه نواب نمونه‌ای بارز از شکل‌گیری جداره مسکونی در کنار بزرگراه است؛ جداره‌ای برنامه‌ریزی شده که راه میان آن هم به لحاظ موقعیت اصلی شمالی - جنوبی و هم به لحاظ مقیاس پروژه در شهر تهران، اهمیت ویژه‌ای دارد.

این نوشتار تلاش می‌کند جداره بزرگراه نواب را به عنوان یکی از شاخص‌ترین نماهای شهری تهران در ابعاد مختلف کارکردی، هویتی و زیبایی‌شناسی مورد بررسی قرار داده و ابعاد و ظرفیت‌های مختلف آن را در شکل‌دهی به نمای شهر تهران تحلیل کند.

واژگان کلیدی: نمای شهر، بزرگراه درون شهری، تهران، بزرگراه نواب.

معرفی فضا

محور نواب با پیشینه‌ای حدود ۷۰ سال، از معابر شمالی - جنوبی تهران بود که در سیستم شبکه ارتباطی شهر تهران نقش اتصال‌دهنده داخل محدوده شهری را بازی می‌کرد. بزرگراه نواب، ادامه بزرگراه شهید چمران است که از ناحیه شمالی در امتداد نواب به سمت جنوب شهر ادامه یافته و پس از عبور از شرق پادگان قلعه‌مرغی، به بزرگراه تهران - قم مرتبط می‌شود. بدین ترتیب، یک بزرگراه سراسری به منظور تکمیل حرکت شمالی - جنوبی تهران از شمیران تا حوالی میدان راه‌آهن به وجود می‌آید (حمیدی، ۱۳۷۶).

طرح تعریض خیابان نواب از زمان طرح جامع اول تهران به سال ۱۳۴۶، تهیه و به تصویب رسید. این طرح به علت حساسیت‌هایی در دوران قبل از انقلاب اسلامی انجام نپذیرفت تا اینکه در ابتدای دهه ۷۰ با تصویب اساسنامه جدید سازمان نوسازی شهر تهران و شکل‌گیری ساختار پروژه ملی نواب، عمده فعالیت‌های مداخله نوسازانه در تهران بر ساخت و تکمیل پروژه نواب متمرکز شد (خلیل‌پور، ۱۳۸۷). جهت تأمین هزینه‌های اجرای طرح، افزایش محدوده تملک و ساخت و ساز در حاشیه بزرگراه مدنظر قرار گرفت. به طوری که می‌توان گفت بزرگترین مداخله در بافت‌های فرسوده در کشور رقم خورد.

مشخصات طرح

ادامه بزرگراه چمران در حدفاصل میدان توحید تا پادگان قلعه مرغی و اتصال آن به بزرگراه بعثت، ارتقای این معبر احداثی به شریان درجه یک و تغییر نرخ تراکم مجاز ساخت و ساز تا ۵۰۰ درصد در محدوده تملک طرح از مشخصات اصلی طرح بود که از ابتدای دهه ۷۰ آغاز شد. مسیر بزرگراه نواب به طول ۵۵۲۹ متر از میدان توحید و در امتداد بزرگراه شهید چمران آغاز و تا قلعه‌مرغی با تقسیم به ۵ فاز ادامه پیدا می‌کند (تصویر ۱).

اهداف طرح

در مسیر اجرای پروژه بزرگراه نواب دستیابی به اهداف زیر مورد نظر بوده است:
- برقراری ارتباط سریع بین شمال و جنوب شهر و تکمیل کمربندی بزرگراه‌های تهران.

ایجاد ضوابط و مقررات برای جلوگیری از شکل‌گیری تقاطع‌های غیر اصولی.
- ایمن‌سازی محیط در طول مسیر با ایجاد فضای سبز در حریم بزرگراه و تعیین کاربری‌های مناسب برای اراضی حاشیه‌مسیر با توجه به نیازها و اولویت‌ها (حمیدی، ۱۳۷۶).
برای شکل‌دهی به جداره بزرگراه در این طرح کاربری‌هایی که به عنوان ایمن‌سازی محیط از جمله فضای سبز در گزارش توجیهی مطرح بودند، به کاربری‌های مسکونی در طبقات بالاتر و تجاری در طبقات همکف و تعدادی برج‌های اداری تبدیل شدند.
در اهداف اولیه، این طرح مدعی است با طراحی و اجرای محور عبوری و جداره‌هایی با طراحی از پیش تعیین شده و بهره‌گیری از مشاوران مطرح معماری و شهرسازی کشور به طور همزمان می‌تواند از گزند هرج و مرج حاکم بر نماهای شهری تهران دور ماند و به بافت هماهنگ شهری دست یافته و در ارتقای سطح سلیقه عمومی نقش ایفا کند.

نتیجه حاصله از اجرای این طرح به دلیل فقدان یک نگرش کل‌نگر از موفقیت لازم برخوردار نبوده و مشکلاتی از قبیل بلاپاسخ ماندن نحوه اتصال بخش جدید به بافت قبلی پشت ساختمان‌ها، مشکلات ناشی از جمعیت زیاد مستقر در لبه بزرگراه، آلودگی‌های زیست‌محیطی، تلفیق کاربری‌های ناسازگار، قطع شدن دسترسی‌های شرقی و غربی ناحیه، تعارض فرهنگی و اجتماعی ساکنان جدید و قدیم و فقدان فضاهای جمعی برای ساکنان از پیامدهای اجرای این طرح است که بر لزوم تغییر نگرش در نوسازی بافت‌های فرسوده با تدوین رویکردهای نوین تأکید می‌کند (تصویر ۲).

مسئله هویت در نمای شهری نواب

بزرگراه نواب با توجه به اهمیت آن به عنوان یک محور شریانی مهم که در معرض دید گروه بزرگی از شهروندان تهرانی قرار دارد به عنوان یک نشانه از شهر در ذهن آنها باقی خواهد ماند. این بزرگراه نیز مانند نظرگاه‌ها شاخص خوبی برای نشان دادن هویت شهر تهران است و می‌توان آن را به عنوان ویرترین شهری تلقی کرد. ولی با توجه به اینکه در طراحی جداره‌ها یک نگرش کل‌نگر حاکم نبوده و اهداف کالبدی و اقتصادی بر طرح غلبه کرده، از این رو به ظرفیت‌های تاریخی، طبیعی و فرهنگی بافت توجه نشده است. علیرغم

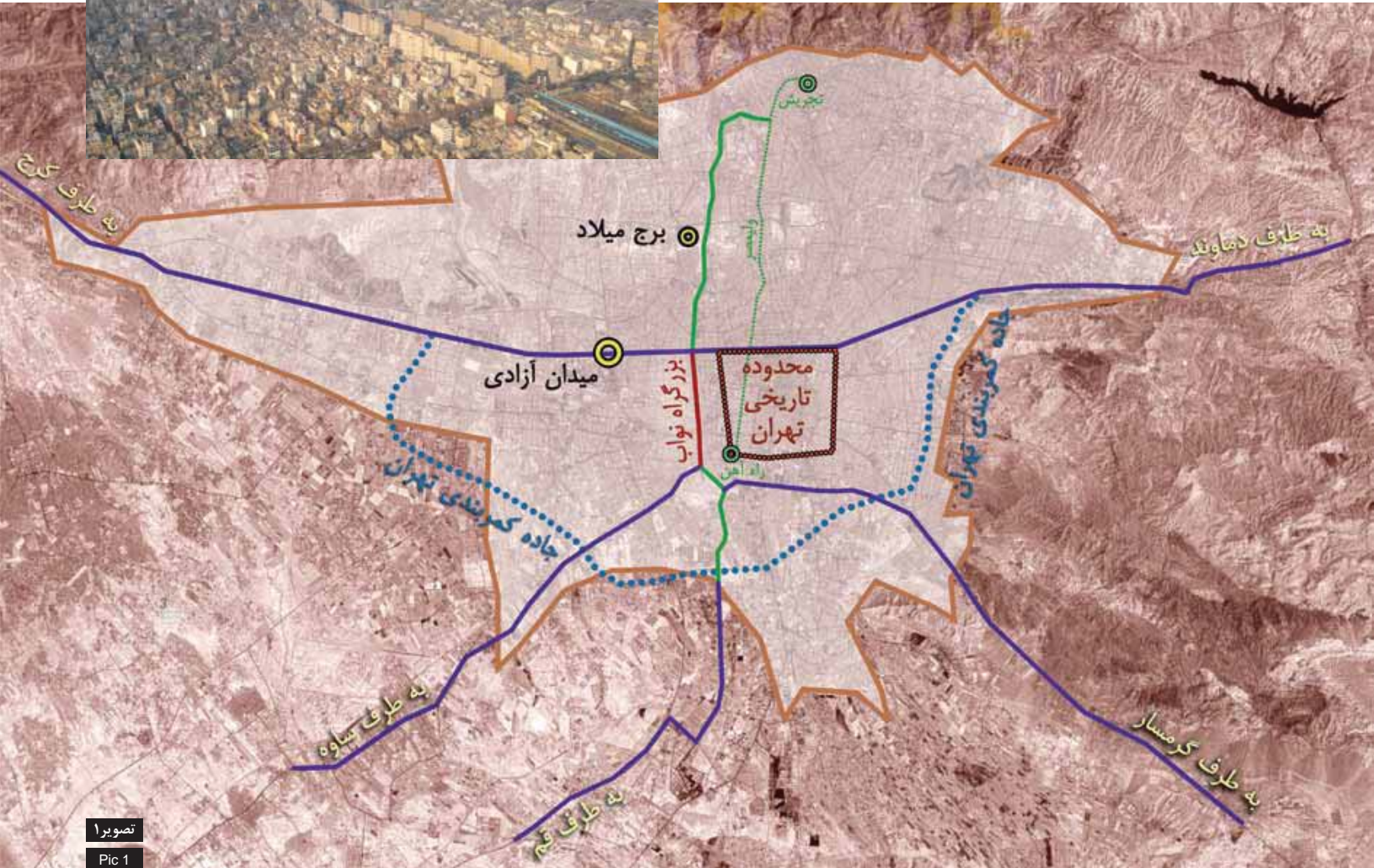
تصویر ۲

Pic 2



تصویر ۲: جداره بزرگراه نواب از انسجام و پیوستگی با بافت پیرامونش برخوردار نیست، مأخذ: www.panoramio.com
Pic2: The edge of Navvab highway is not integrated with its surrounding texture. Source: www.panoramio.com

تصویر ۱: بزرگراه نواب در راستای تکمیل شبکه بزرگراهی تهران، مأخذ: نگارنده، ۱۳۹۱.
Pic1: Navvab highway in order to complete, Source: the author.



تصویر ۱

Pic 1

شهری می توان به عدم سازگاری این کاربری ها با سرعت بزرگراه اشاره کرد. چالش هایی که برای به دست آمدن خیابان های بهتر وجود دارد، صرفاً مسایل فنی و اجرایی نیست. چالش های مطرح در خصوص خیابان های مطلوب تنها به مسایل ترافیکی مطرح نمی شود و خیابان را تنها به عنوان مسیر رفت و آمد نمی داند (لسان و ژند، ۱۳۸۸ : ۲۸). نبود حریم برای این بزرگراه که منجر به حذف زندگی پیاده در مجاورت آن شده است عدم سازگاری بین زندگی ساکنین و عابرین را تشدید کرده است. همچنین طراحی نامناسب این بدنه های صلب باعث به وجود آمدن فضاهای ناامن و بی دفاع در پوسته شده است. در این پروژه کاربری هایی که به عنوان ایمن سازی محیط از جمله فضای سبز در گزارش توجیهی مطرح بودند نیز به کاربری های مسکونی در طبقات بالاتر و تجاری در طبقات همکف و تعدادی برج های اداری تبدیل شدند. این ساخت و ساز با تراکم بالا و به صورت نواری از ساختمان های بلندمرتبه در محدوده های خاص از جداره بزرگراه، بافتی صلب و یکدست در سراسر بزرگراه نواب به وجود می آورد. جانمایی ساختمان ها در حداقل فاصله از محل ترافیک، نبود امکان ایجاد فضای سبز، مسئله آلودگی هوا و نیز آلودگی صوتی برای ساکنان، مشکلات دیگر رویکرد اتخاذ شده در این طرح به شمار می رود. علاوه بر این امروز پس از گذشت سال ها بسیاری از واحدهای مسکونی، اداری و تجاری خالی مانده و بنا بر محاسبات

اینکه در طراحی ساختمان ها سعی شده است تا یک روش کلی حاکم باشد اما نتیجه توده های ساختمانی نفوذناپذیر با نماهای مدرن و بی روحی است که نزد ساکنین و عابرین دارای هویت خاصی نبوده و نام نواب برای ساکنین تهران تداعی کننده یک تونل عبور سریع، فاقد معنا و هویت است (تصویر ۳).

شایان ذکر است نماهای نواب به لحاظ رعایت انضباط در طراحی و به کارگیری شیوه همسان کالبدی، نمونه نسبتاً کاملی به حساب می آید، لکن بازخورد عمومی از مواجهه با نمای شهری نواب حس مطلوبیت و زیبایی بصری را برای آن قائل نیست. به نظر می رسد شباهت بیش از حد اجزای نما به یکدیگر و دستوری بودن آن که ساکنان کمترین نقشی در آن نداشته اند علت این قضاوت باشد. الحاق تابلوهای تجاری جدید به نما اگر چه از منظر نظم، نامطلوب به حساب می آید ولی توانسته تا حدودی هویت محلی گمشده در نمای شهری نواب را احیا کند.

نتایج کارکردی شیوه نما سازی در نواب

بدنه بزرگراه نواب شامل ساخت و ساز با تراکم بالا و به صورت نواری از ساختمان های بلندمرتبه با کاربری مسکونی، اداری و تجاری است. از مشکلات کارکردی این نماهای

اقتصادی انجام نشده، پروژه نواب حتی به اهداف اقتصادی پیش‌بینی شده خود نیز دست پیدا نکرده است (تصویر ۴).

زیبایی‌شناسی نمای شهری نواب

جدارهای این بزرگراه برای شهروندان، انبوه ساختمان‌های مشابه پشت کرده به راه را تداعی می‌کنند که محله‌ای را دونیم کرده است. درحالی که اعمال حداقلی نظم در نمای شهری باعث ایجاد اغتشاش بصری می‌شود. نظم حداکثری به کار رفته در طراحی جداره بزرگراه نواب به همشکلی محض و بی‌تنوعی منجر شده که فضا را برای ساکنین و عابران ناخوانا و فاقد معنا کرده است. اگرچه کیفیت‌هایی چون تضاد، رنگ، ریتم و مقیاس از جمله عواملی است که می‌توان از آنها در شاخص کردن مقاصد فرعی بین راه و تمایز آنها با مقاصد اصلی جهت خوانایی محیط بهره برد اما در این پروژه نادیده گرفته شده‌اند. نمای این ساختمان‌های بلندمرتبه با ارتفاع یکسان برای بزرگراه یک خط آسمان افقی و یکنواخت و بدون نقاط عطف ایجاد کرده است. دانه‌بندی یکسان ساختمان‌های مسکونی نیز فاقد تنوع رنگ، مصالح و پر و خالی‌های بامعنی است که دیوارهای نفوذناپذیر و یکنواخت را ایجاد کرده است. دیدن عناصر آشنا و پیامد آن یعنی تداعی، کمک بزرگی برای شهروندی است که مسیر را نمی‌شناسد و حس اطمینان برای او پدید می‌آورد و به شهروندی که مسیر را می‌شناسد حس هویت و اتکا به عناصر مرجع و امکان سکنس‌شماری می‌دهد.

معیارهای زیبایی‌شناسی بزرگراه‌ها در منظر شهری بر مبنای ارزش‌ها و عوامل فرهنگی نیز تعیین می‌شوند. برای دستیابی به این مقصد، ساختار محیط باید با نیازهای اندام‌واره‌ای، شخصیتی، اجتماعی و فرهنگی مردم در محیط جغرافیایی خاص منطبق شود و این در حالی است که نگاه جزءنگران در طراحی و ساخت نمای این بزرگراه شهری فاقد این گونه ارزش‌هاست.

جمع‌بندی

امروزه بزرگراه نواب، شریانی شمالی-جنوبی در امتداد بزرگراه شهید چمران، به دلیل ساختمان‌های بلندمرتبه جداره خود از انسجام و پیوستگی با بافت پیرامونش برخوردار نیست. بی‌هویتی و عدم حس تعلق ساکنین به مکان نواب باعث شده نتواند به عنوان جزئی منسجم در سیستم شهری تهران حیات پایدار و مستمر داشته باشد. از اصلی‌ترین نکات مربوط به بزرگراه نواب، مسئله عدم رعایت حریم راه و پلاک‌بندی بر لبه‌های بزرگراه و عدم ارتباط آن با بافت مجاور است که به‌طور کلی در قالب مسایلی مانند آلودگی‌ها، ایمنی و دید بصری، مشکلات منظر شهری این بزرگراه را شکل می‌دهند. ساختمان‌های بی‌نما و فاقد تنوع و با خط آسمان یکنواخت و بدون نقاط عطف از معضلات این نمای شهری است که خوانایی و جهت‌یابی محیط را از بین می‌برد.

آنچه تاکنون در محدوده بزرگراه نواب براساس ساخت و سازهای دهه اخیر اتفاق افتاده و مسایل مختلف اقتصادی، اجتماعی و کالبدی را در بافت پیرامون آن حادث کرده منبعت از عدم وجود یک نگرش سیستمی کل‌گرایانه در برنامه‌ریزی و طراحی و نادیده گرفتن ظرفیت‌های تاریخی، طبیعی و فرهنگی آن است. این اقدامات نه تنها باعث تعادل و بروز عوامل کیفی در حیات شهری نشده بلکه زمینه بروز بسیاری از ناهنجاری‌ها را نیز فراهم کرده است.

ایجاد گشایش‌های فضایی و اختصاص آن به فضاهای جمعی در دل بافت مسکونی همجوار، اصلاح معضلات ترافیکی و توجه به سلسله مراتب دسترسی، توجه به حرکت پیاده، اتصال بافت دو طرف بزرگراه عمدتاً از طریق پوشش بزرگراه و ایجاد فضای میانی شامل لایه تجاری-خدماتی و فضای سبز از اقدامات مؤثر در زنده کردن این جداره‌ها و اتصال صحیح به بافت فرسوده موجود هستند ■

فهرست منابع

- حمیدی، ملیحه، (۱۳۷۶). استخوان‌بندی شهر. معاونت فنی و عمرانی، تهران: شهرداری تهران، سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران.
- خلیل‌پور، میثم، (۱۳۸۷). طرح منظر شهری نواب جدید تهران، حفاصل خیابان بریانت تا بل هلال احمر، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه تهران.
- لسان، مریم و ژند، سپهر، (۱۳۸۸). پنج اصل طراحی خیابان موفق. مجله منظر، (۲۱): ۲۸-۳۱.

بزرگراه نواب به عنوان یک محور شریانی مهم که در معرض دید گروه بزرگی از شهروندان تهرانی قرار دارد به عنوان یک نشانه از شهر در ذهن آنها باقی خواهد ماند. اما بی‌هویتی و عدم تعلق ساکنین به آن موجب شده تا نتواند به عنوان یکی از اجزای سیستم شهری حیات مستمر داشته باشد. همچنین عدم تناسب کاربری‌ها با سرعت بزرگراه موجب حذف زندگی پیاده و بروز معضلاتی چون ایجاد فضاهای ناامن در جداره‌ها شده است؛ در نتیجه خیابان نواب بیشتر به عنوان مسیر سواره مطرح است تا یک خیابان شهری زنده و فعال.



تصویر ۳: ورودی تونل توحید در بزرگراه نواب، عکس: زهرا عسکرزاده، ۱۳۹۱.

Pic3: Entrance of Tohid tunnel in Navvab highway. Photo by: Zahra Askarzade, 2012.

تصویر ۴: بزرگراه نواب و بدنه ساختمان‌ها، عکس: زهرا عسکرزاده، ۱۳۹۱.

Pic4: Navvab highway and facades of buildings. Photo by: Zahra Askarzade, 2012.

Organizational façade

Assessing the urban façade of Navvab Highway

Samaneh Yarahmadi M.A. in Landscape Architecture, University of Tehran, Iran.
samaneh.yarahmadi@gmail.com

Abstract: The increasing miscellaneous development of Tehran in the recent decade has caused new structural constructions in city uncorrespondent to historic and natural structure and shaped a contradictory and discontinuous city lacking in identity and legibility. Among them are the inner city highway networks within the urban massive constructed pile. Nowadays, Tehran highways play a significant role in shaping people's minds about the landscape and appearance of the city. In fact; they contribute in shaping the urban landscape and conveying citizen perception of the city. New north-south and east-west highways are constructed in different regions of Tehran which have transformed micro-scale residential edges to urban facades and first-rate edges; the edges require special urban landscape goals and appropriate planning and management. Navvab highway is a manifest example for formation of residential edge adjacent to a highway; a planned edge in which the crossing ways have also great significance for its north-south position and the scale of project in Tehran.

Today Navvab highway, the north-south arterial highway alongside Chamran highway, does not offer solidarity or unity with the adjacent texture due to multiple constructed high-rises. Lack of identity and sense of affiliation to the place has made this highway a separated and unsustainable element in urban system of Tehran. The most noticeable aspect in Navvab highway is the issue of non-compliance with the privacy and land-division alongside the highway and disaffiliation with the adjacent texture in form of general problems such as pollution, the problems of the urban landscape as well as safety and visual perspective. Buildings without diversity in facades with simple skyline are among the problems of this urban façade which reduces legibility of the environment.

Ignoring the historic, natural and cultural potentials in the confined area of Navvab highway and lack of a comprehensive system in planning and designing has resulted in the recent commercial, social and physical problems and issues in constructed parts of this area. These proceedings not only had any positive or qualitative results, but also have brought up too much inelegance and vulgarity.

Opening spaces and allocating them to public spaces within the adjacent residential texture, revising traffic problems, concentrating on hierarchy, pedestrian movement, connecting the adjacent textures of the highway by adding a commercial-service layer and green space can revitalize these edges and attach them appropriately to the existing urban decay.

This paper tries to discuss Navab's wall as one of the most significant urban facades in Tehran in functional, aesthetic and identity aspects and analyze its other various aspects and potential in shaping Tehran's urban façade.

Keywords: Urban façade, City highway, Tehran, Navvab highway.

Reference list

- Hamidi, M. (1997). *Ostokhanbandi-ye shahr* [Structure of city]. Tehran: Tehran municipality.
- Khalilpur, M. (2008). *Terh-e manzar-e shahri-ye Navab-e jadid* [Landscape design of new Navab street]. Master's thesis. Tehran: University of Tehran.
- Lesan, M. & Zhand, S. (2009). Panj asl-e tarrahi-ye khiaban-e movafagh [Five principles of good street design]. *Journal of Manzar*, 1(2): 28-31.

تصویر ۳

Pic 3



تصویر ۴

Pic 4

