

ساماندهی کالبدی جداره شمال غربی میدان فردوسی حدفاصل خیابان شهید قروی و غرب خیابان انقلاب (برنامه‌ریزی بر اساس مبانی برنامه‌ریزی کالبدی)

فائزه السادات میرلوحی: کارشناس ارشد معماری مدرس دانشگاه آزاد قم، ایران
fs_mirlohi@outlook.com

چکیده

توجه به فضای شهری و برنامه‌ریزی کالبدی فضاها جهت بالا رفتن سطح کیفی آن‌ها از جمله مواردی است که امروزه مورد توجه بسیاری از معماران و شهرسازان قرار گرفته است. توجه به نیازهای کالبدی یک فضای شهری، برقراری پیوند میان عملکردها و عناصر بصری محیط و ارتباط آن‌ها با اعمال و رفتار اجتماعی شهروندان جهت درک بهتر آن فضای شهری در ساماندهی کالبدی محیط شهر موثر خواهد بود. بنابراین در این پژوهش سعی بر آن بوده تا بررسی شود که نقاط قوت و ضعف موجود در محدوده مورد مطالعه کدام است؟ هم‌چنین فرصت‌ها و تهدیدات محدوده مورد مطالعه در کجاست؟ بنابراین با بررسی وضع موجود یک فضای شهری و تحلیل و واکاوی نقاط ضعف و قوت آن حوزه، اشکالات مربوط به قرارگیری فضاها در مورد نظر بیان می‌شود. بدین منظور ابتدا به شناخت حوزه مورد نظر پرداخته و با تحلیل در آن منطقه، نیازهای کاربران هم‌چنین عوامل موثر و تاثیرگذار در آن فضا از نظر کالبدی و اجتماعی مورد بررسی قرار گرفته است. هدف از این پژوهش مطالعه و بررسی وضع موجود در میدان فردوسی (جداره شمال غربی حدفاصل خیابان شهید قروی و غرب خیابان انقلاب)، هم‌چنین برنامه‌ریزی کالبدی معماری و ارائه طرح ساماندهی مکانی و فضایی عملکردهای شهری در آن حوزه می‌باشد. روش پژوهش در این مطالعات با رویکردی توصیفی - تحلیلی است که از طریق جمع‌آوری اطلاعات و حضور در محل به تحلیل آن‌ها پرداخته و با ارائه جداولی SWOT نقاط قوت و ضعف مکان مورد نظر را بیان و در جهت بهبود وضع موجود آن راهکارهایی ارائه شد تا بتوان کیفیت آن نقطه از فضای شهری را برای شهر و افراد آن بالا برد و فضایی توأم از سرزندگی را برای شهر فراهم کرد. هم‌چنین می‌تواند این راهکارها به منظور اصلاح آن محیط مورد استفاده طراحان شهری و معماران قرار گیرد.

کلمات کلیدی: فضای شهری، کیفیت فضای شهری، برنامه‌ریزی کالبدی، ساماندهی کالبدی

مقدمه

بوجود آمدن کیفیت در یک فضای شهری که دارای کالبد فیزیکی با گستر ای متفاوت است، یکی از مهم‌ترین جنبه‌های برنامه‌ریزی و ساماندهی کالبدی است. هدف اصلی برنامه‌ریزی کالبدی معماری، ساماندهی مکانی و فضایی عملکردهای شهری و هم‌چنین استفاده صحیح و متناسب از اراضی شهری می‌باشد. زیرا زمین یک ثروت همگانی است و بستری مناسب برای فالیتهای شهروندان و ابزاری برای تحقق خواست‌ها آرزوهای انسانی است (عسگری - اسدی - ۱۳۹۷). از این رو وجود محیط‌هایی با جنبه‌های اقتصادی - اجتماعی و طبیعی و نیز ارتباط تنگاتنگ این جنبه‌ها با یکدیگر در راستای ایجاد تنوع پذیری و گذران اوقات فراغت و سکونت در نظام شهر نشینیدر ایجاد امنیت و آرامش و آسایش افراد ساکن در شهر و بالا بردن سطح کیفی شهری بسیار حائز اهمیت است. بنابراین هدف پژوهش در این مقاله مطالعه و بررسی وضع موجود در محدوده مورد نظر و برنامه‌ریزی کالبدی و ارائه طرح ساماندهی برای آن محدوده کالبدی می‌باشد. زیرا جهت ایجاد پیوند میان عملکردها و عناصر بصری در محیط میبایست به فضای شهری توجه بیشتری نمود، زیرا یک فضای شهری مفید میتواند این پیوند را بصورت مطلوب بوجود آورد. و زمانیکه در یک فضای کالبدی از یک فضای شهری بتوان رابطه عملکرد و عناصر بصری را به نحو احسن ایجاد کرد، در واقع توانسته‌ایم عناصر بالفعل و بالقوه را درست تشخیص داده و نقاط قوت و ضعف آن فضای کالبدی واقف بوده‌ایم.

پیشینه پژوهش

در زمینه برنامه ریزی معماری و برنامه‌ریزی کالبدی مطالعات بسیاری انجام شده است که به صورت گزیده به آن می‌پردازیم. میتوان گفت که اولین تجربه‌های آن به دهه‌های ۱۹۶۰ باز میگردد و بعد از آن به جنگ جهانی دو میرسد، ویلیلم پنیبا به عنوان پدر علم برنامه‌ریزی در دنیا شناخته شده است که در سال ۱۹۶۹ کتابی در زمینه برنامه‌ریزی معماری به چاپ رسانید و این کتاب توسط محمد احمدی نژاد در سال ۱۳۸۴ با عنوان مبانی برنامه‌ریزی معماری ترجمه و منتشر شد که در آن به تبیین روش مساله کاوی اشاره میکند. هم‌چنین کتاب‌هایی که پس از این در زمینه برنامه ریزی منتشر شد به نوعی از نظریات پنیبا متأثر بوده است. کتاب فناوری‌های جدید ۲، برنامه‌ریزی معماری توسط بنیامین اوانس و هربرت ویلر در سال ۱۹۶۹ گردآوری و تالیف شده است (عسگری - اسدی - ۹۷-۲). هم‌چنین کتاب راهنمای برنامه‌ریزی برای معماران به زبان ساده نیز توسط ویلیام پنیبا منتشر شده است.

کتاب برنامه‌ریزی برای طراحی، از تئوری تا عمل توسط ادیت چری در سال ۱۹۹۸ به چاپ رسیده است. و در سال بعد آن کتاب برنامه‌ریزی معماری و مدیریت پیش از طراحی توسط روبرت هرشبرگر در سال ۱۹۹۹ منتشر شده است. کتاب آشنایی با مبانی برنامه‌ریزی کالبدی که توسط سید رضا موسوی و نسترن اسمعیل پور زنجانی تالیف و گردآوری شده است. هم‌چنین مقالات بسیاری در چند سال اخیر با توجه و نیل به موضوع برنامه‌ریزی معماری و برنامه ریزی کالبدی به چاپ رسیده است.

روش تحقیق

روش تحقیق در این پژوهش توصیفی - تحلیلی، بر مبنای بررسی‌های میدانی و کتابخانه‌ای است که به برنامه‌ریزی و ساماندهی کالبدی معماری در محدوده میدان فردوسی پرداخته شده است. هم‌چنین با استفاده از روش SOWT، نقاط قوت و ضعف - تهدیدها و فرصت‌های محدوده مورد نظر را بررسی کرده و با استفاده از ماتریس مطلوبیت ارتباط بین کاربری‌های موجود در آن محدوده را مشخص کرده و در ادامه راهکارهای مناسب جهت بهبود فضای کالبدی این محدوده ارائه شده است.

شناخت محدوده مورد مطالعه

تهران از مجموعه روستاهایی تشکیل گردید که روزگاری هر یک از آن‌ها از اراضی حاصل‌خیز دامنه جنوبی البرز به حساب می‌آمدند و هم‌چنین از روستاهای بزرگ ری بوده است و موقعیت استراتژیک منحصر به فرد آن باعث گردیده که محل مخالفین حکومت باشد، این شهر در زمان شاه طهماسب مورد توجه قرار گرفت تا جایی که قصد بر آن شد که تهران را پایتخت قرار دهند، از این رو چهار دروازه در اطراف آن ساختند. در زمان اقا محمد خان قاجار نیز این شهر به عنوان پایتخت با محله‌های محدود و گذرها و خیابان‌ها قرار گرفت. در عصر پهلوی میراث رضاخان برای تهران از هم پاشیده‌گی بافت دیرینه و تغییر هویت آن بوده است که محور اصلی آن تهاجم به بافت‌های سنتی و فروپاشی آن‌ها بوده است که محلات دهگانه ارگ، دولت، حسن آباد، سنگلج، قنات آباد، محمدیه، قاجاریه، بازار، عودلوجان، شهر نو در هم شکسته شد و دیوارهای قدیم آن تخریب و تهران وارد مرحله‌ای به نام مدرنیسم یا غربال‌گری شد که این عصر تهران جدید بیگانه‌ای با گذشته خود ساخت. در عصر پهلوی دوم در دو مقطع تهران دستخوش تغییرات شد که در آن زمان محلات شهری بر اساس سلسله مراتب اقتصادی طبقه بندی شد. هم‌چنین در سال‌های پس از انقلاب تهران متأثر از ساخت غلط نظام گذشته قرار گرفت و از آن تهران قدیم جز چند بن و میدان چیزی باقی نمانده است، میدان مولوی نیز یکی از آن میادین قدیمی باقی مانده است که آن نیز دستخوش تغییرات زیادی شده است (رجبی - ۱۳۷۷ - ۷۵-۹۱).



تصویر شماره ۱: تهران قدیم (منبع: شهرداری تهران)

شرایط اقلیمی شهر تهران

موقعیت جغرافیایی استان تهران: عرض جغرافیایی: بین عرض ۳۴ درجه تا ۳۶ درجه و ۵۰ دقیقه شمالی طول جغرافیایی: بین طول ۵۰ تا ۵۳ درجه شرقی موقعیت نسبی استان: واقع در نیمه شمالی ایران (اسکندریان ۱۳۹۴) تهران از نظر آب و هوایی، غیر از نواحی کوهستانی شمالی که اندکی مرطوب و معتدل است، کلاً گرم و خشک است. حداکثر دمای ثبت شده در تهران ۳۹/۴ درجه و حداقل آن ۷/۴- درجه سانتی‌گراد و میانگین ماهانه حداکثر ۲۹ و حداقل ۰/۱ درجه می‌باشد. بر ساختار کلی اقلیم تهران سه عامل جغرافیایی وجود دارد که در آب و هوای استان نقش مؤثری دارند. این عوامل عبارتند از: رشته کوه‌های البرز در شمال، ورزش بادهای باران‌زای غربی و دشت کویر در جنوب استان. عامل ارتفاع در آب و هوای استان تهران نقش اساسی دارد. به همین جهت با کاهش ارتفاع از شمال به جنوب دما افزایش می‌یابد. اما میزان بارندگی کمتر است. متوسط بارش در کوه‌های بخش شمالی استان، بیش از ۵۰۰ میلی‌متر است ولی به سمت نواحی جنوبی کاهش می‌یابد و در حواشی دریاچه نمک قم به ۱۰۰ میلی‌متر میرسد.

در این استان فصل بارندگی از مهر تا اسفندماه است. میزان بارندگی در دی‌ماه به حداکثر میرسد ولی در اوایل بهار کم است. معمولاً در ماه‌های مرداد و شهریور باران نمی‌بارد. گرم‌ترین ماه‌های سال، خرداد، تیر، مرداد و سردترین آن، آذر، دی و بهمن است. بطور کلی میتوان نتیجه گرفت که با افزایش دما، بارندگی کم میشود و حتی قطع میشود. باد غالب در این استان باد غربی است این بادهای هرگاه شدت بگیرند، هوای آلوده را از تهران خارج می‌کنند. البته امتداد کوه‌های البرز بین تهران و کرج تا حدود زیادی بادهای غربی را به سمت شهریار منحرف می‌کند و مانع تخلیه کامل آلودگی میشود. مگر آن که شدت باد زیاد باشد. پس از باد غربی، مهمترین باد در فصل تابستان از سمت جنوب و از داخل کویر به سمت شهر تهران می‌وزد و هنگام وزش، موجب انتقال گرمای هوای کویر و حمل گردوغبار آلودگی به سمت شهرهای استان میشود. جریان هوای دیگری که در محدوده استان تهران می‌وزد، نسیم کوه به دشت و برعکس است. این بادهای چون ملایم و آرام می‌وزند، قدرت پراکنده کردن مواد آلاینده را ندارند ولی روزها، این مواد را با خود به طرف شمال تهران حرکت می‌دهند.

مواد آلاینده پس از برخورد با کوه‌های بخش شمالی استان در آنجا را که می‌مانند و شب‌ها با وزش نسیم کوه به سمت دشت، از شمال به جنوب سرازیر می‌شوند. فصل سرما در تهران معمولاً از آذرماه شروع می‌شود و بیش‌ترین دمای سال را در اواسط تابستان (مردادماه) دارا می‌باشد. کوه‌های اطراف تهران مانع بسیار مؤثری در نفوذ توده هوای مختلف هستند. به همین سبب هوای تهران از آرامش و سکون بیش‌تری نسبت به مناطق مجاور خود برخوردار است؛ به عبارت دیگر واقع شدن کوهستان از سمت شمال و دشت‌های حاشیه کویر از سمت جنوب و جنوب شرقی سبب ایجاد یک جریان خفیف و آهسته هوا از دشت به کوه در طی روز و از کوه به دشت در طول شب می‌گردد. متوسط میزان بارندگی در سطح شهر تهران کم بوده و به مقدار ۳۱۶ میلی‌لیتر در طول سال اندازه‌گیری و تعداد روزهای یخبندان آن نیز ۳۶ روز در سال ثبت شده است. شهر تهران به وسیله دو رودخانه اصلی کرج و جاجرود و نیز تعدادی رودخانه‌های فصلی دیگر مشروب می‌شود، در واقع حد طبیعی فضای جغرافیایی تهران به واسطه این دو رودخانه مشخص می‌گردد. میانگین دمای تهران ۱۷ درجه سانتی‌گراد است این میانگین به ۲۲/۶ درجه در تابستان و در زمستان به ۱۱/۵ درجه سانتیگراد می‌رسد. حداکثر حداقل دما ۴۴ درجه در تابستان و ۱۴/۸ درجه سانتیگراد زیر صفر در زمستان است (سختی - ۱۳۹۳).

جغرافیای منطقه ۶ - ناحیه ۱

سیر تحول تاریخی منطقه ۶ نشان می‌دهد دو دروازه از ۱۲ دروازه شهر در عهد ناصری و زمان ایجاد حصار هشت گوش، یعنی دروازه دولت و دروازه یوسف آباد در جنوب منطقه ۶ فعلی تهران قرار داشتند. دروازه دولت در تقاطع خیابان انقلاب و شهید مفتاح و دروازه یوسف آباد در تقاطع خیابان انقلاب و حافظ که متأسفانه در گذر زمان از بین رفته‌اند.

آغاز توسعه منطقه ۶ به لحاظ شهری و ساخت و سازهای مسکونی و تجاری به دوران پهلوی اول باز می‌گردد. اسناد و مطالعات نشان می‌دهد منطقه ۶ تا دوران قاجار ناحیه‌ای خوش آب و هوا در قسمت شمالی شهر تهران بوده است. به عنوان نمونه در دوران قاجار در محدوده منطقه ۶ باغ‌های بزرگی به نام بهجت آباد، نصرت آباد، باغ فیشر و باغ شاه وجود داشته که هم اینک بسیاری از آن‌ها تنها نامی را به یادگار گذاشته و یا در قالب نام محلات تداعی کننده گذشته نه چندان دور باغات خرم و سرسبز شمال تهران عهد قاجاری و پهلوی اول بودند.



تصویر شماره ۲: منطقه ۶ تهران (منبع: شهرداری تهران)

منطقه ۶ تهران به نوعی قلب عملکردی و یکی از تاثیرگذارترین مناطق تهران به لحاظ پویایی فعالیت، جذب جمعیت و تحولات شهری است. منطقه ۶ به دلیل مجاورت با بافت قدیمی شهر (بازار و میدان توپخانه و ...) از ابتدا از موقعیت فضایی مهمی برخوردار بوده است. این منطقه در سال ۱۳۹۱ جمعیتی معادل ۲۲۹۸۱ نفر داشته است. وسعت این منطقه ۶۱۴۴ هکتار می‌باشد. به لحاظ موقعیت قرارگیری از شمال به اتوبان همت، از جنوب به محور آزادی-انقلاب، از شرق به

محور مدرس و شهید مفتح و از غرب به بزرگراه شهید چمران محدود می‌شود. خیابان انقلاب در جنوب این منطقه قرار دارند. ویژگی منحصر به فرد منطقه ۶ قرارگیری عملکردهای ملی و فراملی تهران در آن است که این منطقه را به عنوان CBD شهر تهران شناسانده است. این منطقه با دارا بودن ده وزارتخانه و ادارات و موسسات مربوطه، ۱۵ درصد دانشگاه‌ها و موسسات آموزش عالی، ۳۱ درصد بیمارستان‌های شهر، ۳۱ درصد سفارتخانه‌ها و ... نقش مهمی در تصمیم‌سازی کالان شهری و ملی ایفا می‌کند. منطقه ۶ از نظر رده بندی تراکم بنای مسکونی در رتبه اول شهر تهران قرار دارد. حدود ۳۵ درصد این منطقه مسکونی، بیش از ۳۰ درصد اداری، تجاری، آموزشی و حدود ۳۰ درصد به شبکه‌های حمل و نقل اختصاص دارد. منطقه ۶ به عنوان یکی از پر تراکم‌ترین مناطق شهری تهران، با محدودیت‌های بی‌شماری در زمینه توسعه شهری رو به روست چرا که با بیش از ۹۸ درصد فضای ساخته شده، عملاً جایی برای گسترش ندارد و به همین دلیل توسعه عمودی (ارتفاعی) در آن بسیار مورد توجه قرار گرفته است، در حال حاضر بیشترین تعداد ساختمان‌های ۶ تا ۱۰ طبقه در این منطقه قرار دارند. تراکم مسکونی این منطقه ۷۵ درصد بوده که بالاتر از میانگین تراکم شهر تهران است. نسبت جمعیت نیز در هر کیلومتر مربع از آن برابر با ۱۰۲۴۱/۸۳۹ نفر است که از این نظر رتبه دوازدهم را به خود اختصاص داده است (سند راهبردی - ۱۳۹۲ - ۱).

ناحیه یک

ناحیه یک با مساحتی برابر ۲۵۴،۴ هکتار و ۱۱،۹ درصد سطح کل منطقه، یکی از نواحی ششگانه محدوده مورد مطالعه می‌باشد که در حوزه جنوب شرقی منطقه واقع شده است. این ناحیه از جنوب به خیابان انقلاب از شرق به خیابان دکتر مفتح، از غرب به خیابان ولیعصر و از شمال به خیابان کریم‌خان محدود می‌شود. موقعیت قرارگیری این ناحیه در ارتباط با سیر تکوین کالبدی منطقه ۶ و همجواری آن با مناطق مرکزی (مناطق ۱ و ۱۲) تهران سبب گردیده که عناصر و فعالیت‌های اصلی آن بسیار متفاوت از کل منطقه شکل بگیرد (tehran.ir/Region6).

فعالیت‌های اداری و تجاری این ناحیه نقش غالب را در میان سایر فعالیت‌ها دارند و به لحاظ سطح بیش از ۲۳ درصد از سطح کل ناحیه را کاربری اداری - تجاری و مختلط تشکیل می‌دهد. به عبارت دیگر نسبت این کاربری‌ها حتی بیشتر از کاربری مسکونی موجود در سطح ناحیه (۲۲،۵ درصد) می‌باشد (همان).

جدول شماره ۱: جدول آمار جمعیتی ناحیه شش تهران

آمار جمعیتی ناحیه ۶						
بی‌سواد	باسواد	زن	مرد	جمعیت کل	تعداد خانوار	مساحت ناحیه
۳۸۰	۲۱۷۱۹	۱۰۹۳۹	۱۲۰۸۶	۲۳۰۲۵	۷۱۹۲	۶۳۶۶

منبع: شهرداری تهران

ویژگی‌های جمعیتی ناحیه ۱

تاریخچه میدان فردوسی

میدان فردوسی تهران که روزگاری یکی از مهم‌ترین میادین پایتخت بوده، تاکنون سه مجسمه از این شاعر نامدار را در دل خود جای داده است. نخستین مجسمه فردوسی، دهم مهرماه سال ۱۳۲۴ هجری شمسی، یعنی درست شصت و شش سال پیش، همزمان با جشن مهرگان ایرانیان باستان، در میانه میدان فردوسی نشست و طی مراسمی در همین مکان، از آن رونمایی شد. پیشنهاد ساخت این مجسمه از سوی جمعی از پارسیان هند و در ایام مراسم جشن هزارمین سال تولد فردوسی و افتتاح آرامگاه این شاعر نامدار پارسی، در سال ۱۳۰۵ مطرح و با موافقت مسوولان انجمن آثار ملی، توسط راس بهادر ماترا - مجسمه ساز شهیر هندی - ساخته شد. اگرچه ساخت این مجسمه دو متری که حدود ۲/۵ تن وزن دارد، در سال ۱۳۱۹ به پایان رسید، اما به دلیل مشکلات ناشی از بروز جنگ جهانی اول، اهدای آن به ایران تا اواخر سال ۱۳۲۳ به تاخیر افتاد. اما بالاخره کلنگ بنای پایه مجسمه، در بهمن ماه سال ۱۳۲۳ به زمین خورد تا درست هشت ماه پس از آن، هدیه پارسیان هند در در تهران جلوس کند. تا پیش از سال ۱۳۳۸ که سومین مجسمه میدان فردوسی و ثمره کوشش مرحوم استاد ابوالحسن خان صدیقی - پدر مجسمه‌سازی نوین ایران - در این میدان جای بگیرد، مجسمه هندی به روبه‌روی دانشکده ادبیات دانشگاه تهران منتقل و یک مجسمه دیگر از این شاعر ملی برای مدتی کوتاه در میدان فردوسی نصب شد (کد خبر ۱۸۳۷۲۰ - ۱۳۹۰).



تصویر شماره ۳: میدان فردوسی (منبع: شهرداری تهران)

یافته‌های پژوهش

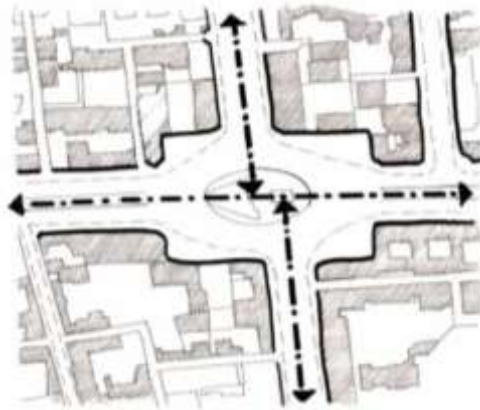
نظام کاربردی موجود در آن مکان

محدوده مورد مطالعه که شامل جداره شمال غربی، حدفاصل خیابان شهید قروی و غرب خیابان انقلاب میشود، دارای کاربری تجاری و خدماتی در بدنه شهری است که کاربری تجاری درصد بیشتری از بدنه را شامل میشود و خدماتی تنها یک ساختمان بانک می‌باشد، که البته ساختمان‌هایی با کاربری مسکونی وجود دارد که در حال حاضر فاقد این کاربری است و بسیار فرسوده است. در حاشیه پیاده رو نیز شاهد کاربری خدماتی ایستگاه مترو هستیم.

تحلیل محدوده مورد مطالعه

خارج از محور بودن میدان فردوسی

امتداد خیابان فردوسی بر روی امتداد خیابان قرنی قرار نمی‌گیرد. شاید بتوان دلیل این موضوع را در نحوه شکل‌گیری میدان یافت، چرا که قسمت جنوبی میدان در ابتدا و بعد از گذشت سال‌ها و به مرور قسمت شمالی آن شکل گرفته است.



تصویر شماره ۴: خارج از محور بودن میدان فردوسی (منبع: منبع: ppt90.ir)

بررسی موقعیت مورد نظر (جداره شمال غربی میدان فردوسی)

جداره شمال غربی حدفاصل خیابان سپهبد قرنی در محور شمال و خیابان انقلاب:

ساماندهی انقلاب در محور غرب



تصویر شماره ۵: محدوده مورد مطالعه (منبع: Google map)

عوامل داخلی: برق لامع - بانک ملت - ساختمان سفید - گره (کوچه)

عوامل خارجی: پیاده رو - مترو - حاشیه میدان - خیابان اصلی



تصویر شماره ۶: محدوده مورد مطالعه (منبع: نگارنده)

حمل و نقل شهری

ترافیک:

۱. سواره : دسترسی عمومی (حرکت): مسیرمخصوص اتوبوس - BRT
۲. پیاده : ۱. عابر پیاده در حرکت: بدون مکث
۳. جهت خرید : مغازه - خود پرداز (مکث)



تصویر شماره ۷: خودپردازهای موجود (منبع: نگارنده)

- پارکینگ : درحاشیه میدان پارک ممنوع است حتی برای تاکسی‌ها فقط تاکسی در لحظه امکان مکث دارد.
- ایستگاه‌ها و پایانه‌ها : پایانه شهری : تاکسی، مترو ، BRT می‌باشد که دسترسی‌ها را در حمل و نقل آسان کرده است که در محدوده مورد نظر نزدیکترین دسترسی ایستگاه مترو می‌باشد.



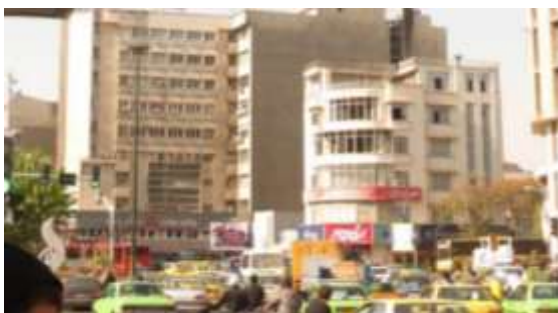
تصویر شماره ۸ : ایستگاه مترو (منبع: نگارنده)

بررسی خدمات شهری :

- ۱- تجاری: مغازه حوله برق لامع
- ۲- بخش مالی: بانک ملت

محیط زیست :

- ۱- عوامل طبیعی
- ۲- عوامل مصنوعی : در مرکزیت شهر ایجا شده است تاثیر گذار میباشد مانند دود ماشین ها و ترافیک که باعث بوجود آمدن آلودگی سده است .



تصویر شماره ۱۰: عوامل مصنوعی (منبع: نگارنده)



تصویر شماره ۹: عوامل مصنوعی (منبع: نگارنده)

بررسی مجموعه‌های همسان و همجوار

۱. بناها بدون توجه به کاربری‌های همجوار مورد استفاده قرار گرفته است .
۲. به طراحی نما اهمیت داده نشده ، هر ساختمان نمایی با مترتال متفاوت دارد : تاثیر متفاوت زیباسازی شهر
۳. ارتفاع: خط آسمان رعایت نشده است و نمای جالبی به شهر نداده است



تصویر شماره ۱۱: همسان و همجواری محدوده (منبع: نگارنده)

شناخت عوامل

- عوامل درونی:** ضعف: نامناسب بودن خط آسمان - مترپال - ناهماهنگی کاربری - قوت: در دسترس بودن خدمات بانکی در میدان که در عقب نشینی - محدود کردن پیاده با ترده که مانع از ازدحام جمعیت
- عوامل بیرونی:** فرصت: ایستگاه مترو - تاکسی - BRT - تهدید: ترافیک منطقه - ازدحام پیاده به علت برخورد ورودی مترو با بریدگی پیاده رو - مطالعه با استفاده از تکنیک SWOT

• **ساختمان برق لامع**

جدول شماره ۲ SWOT: جداره شمال غربی حد فاصل خیابان شهید قروی و غرب خیابان انقلاب

ضعف ها	قوت ها	مساحت	نور مناسب	تهویه	نما
ورودی	-	-	+	+	-
فضاهای خدماتی	-	-	-	-	+
فضاهای پاسخگویی	+	+	+	+	+

(منبع: نگارنده)

• **ساختمان بانک ملت**

جدول شماره ۳ SWOT: جداره شمال غربی حد فاصل خیابان شهید قروی و غرب خیابان انقلاب

ضعف ها	قوت ها	مساحت	تهویه	روشنایی	تاسیسات
ارتفاع	-	-	-	+	-
ریمپ	+	+	+	+	-
مصالح نامناسب	+	+	-	+	-
فضاهای خدماتی	-	-	+	+	+

(منبع: نگارنده)

تحلیل محدوده با استفاده از جدول SWOT

تحلیل فرصت‌ها

جدول شماره ۴ SWOT: جداره شمال غربی حد فاصل خیابان شهید قروی و غرب خیابان انقلاب

فرصت‌ها	بنا مورد نظر
در جداره میدان اصلی بودن و پیاده رو و ایستگاه مترو	ساختمان برق لامع
در دسترس بودن بانک همجواری با بانک های دیگر دو بر بودن	ساختمان بانک ملت

(منبع: نگارنده)

تحلیل تهدیدها

جدول شماره ۵ SWOT: جداره شمال غربی حد فاصل خیابان شهید قروی و غرب خیابان انقلاب

تهدیدها	بنا مورد نظر
نداشتن کاربری‌هایی مشابه در نزدیکی	ساختمان برق لامع
ترافیک	ساختمان بانک ملت
عابران	

(منبع: نگارنده)

تدوین راهبرد ها و سیاست‌ها

با توجه به بررسی‌های انجام شده در زمینه اهداف تعیین شده و هم چنین با توجه به تحلیل نقاط قوت و ضعف، تهدیدها و فرصت‌ها جهت ساماندهی کالبدی جداره شمال غربی میدان فردوسی راهبردها و سیاست‌هایی مشخص شد، از این رو راهبردهایی در زمینه‌های کالبدی - اجتماعی - حمل و نقل و محیط زیست تدوین شده است.

جدول شماره ۶: راهبردها و سیاست‌ها

اهداف	راهبردها و سیاست‌ها
کالبدی	در مورد ورودی ایستگاه مترو باید آن را به جداره انتقال دهیم و در این مورد می‌توان از ساختمان سفید که فاقد کاربری است استفاده کنیم کف سازی نامناسب پیاده رو باید با کف سازی یکدست و نو جایگزین شود. نماها باید اصلاح شود و نمایی یکدست را در جداره ایجاد کنیم کاربری ناهماهگ برق لامع حذف شود
اجتماعی	تلاش در جهت بهبود هویت وحس تعلق به محیط
حمل و نقل	کاهش ازدحام جمعیت در ورودی مترو با بستن بریده گی پیاده رو و انتقال آن به نقطه‌ای دیگر سازماندهی خطوط تاکسی در میدان جهت تسریع در آمدوشد و نظم در ترافیک
زیست محیطی	سازماندهی خطوط تاکسی جهت کاهش ترافیک و ازدحام استفاده وسایل نقلیه عمومی دوستدار محیط زیست

(منبع: نگارنده)

نتیجه‌گیری تجزیه و تحلیل

در این پژوهش به بررسی ساماندهی کالبدی جداره شمال غربی میدان فردوسی حد فاصل خیابان شهید غروی و غرب خیابان انقلاب پرداخته شده است، که با توجه به تحقیقات میدانی و بررسی‌ها مهمترین مسئله در این محدوده همسان نبودن همجواری‌های با توجه به کالبد موجود می‌باشد و در کنار آن ازدحام آمدو شد عابران چه از جهت مکت و استفاده از کاربری‌ها و چه از جهت استفاده از حمل و نقل است که منجر به ناهماهنگی‌هایی در ترافیک و حمل و نقل میشود، که با استفاده از جدول SWOT نتایج هم چون: خط آسمان در محدوده مورد مطالعه باید یکدست شود، اصلاح نمای کل جداره در این محدوده، اصلاح کاربری مزاحم (قسمت تجاری اصلاح شود)، کف سازی اصلاح شود، نماها باید اصلاح شود و نمایی یکدست را در جداره ایجاد کنیم، مترو به داخل جداره انتقال یابد، (مشکل بریدگی پیاده رو و شلوغی افراد در آن قسمت حل می‌شود)، در راستای اصلاح مشکلات موجود ارائه شد.

فهرست منابع

۱. مقاله: اسدی ملک جهان - فرزانه - عسکری زاد - رضا - مهر ۱۳۹۷ - برنامه ریزی و ساماندهی توسعه کالبدی معماری در فضاهای شهری (نمونه موردی: فلکه دفاع مقدس رشت) - مجله معماری شناسی - سال اول - شماره ۱ - صفحه ۲.
۲. اسکندریان - الناز - زمستان ۱۳۹۴ - آسایش اقلیمی در شهر تهران - فصلنامه پژوهش در علوم مهندسی و فناوری - دوره ۱ - شماره ۱ - صفحه ۵۷.
۳. ذکاوت - کامران - بهار ۱۳۹۲ - جایگاه سازمان کالبدی در طراحی شهری - انتشارات صفا - شماره ۶۰.
۴. رجبی - آریتا - ۱۳۷۷ - روند شکل گیری و توسعه فضایی شهر تهران - پژوهش های جغرافیایی - شماره ۲۳ - صفحه ۷۵ - ۹۱.
۵. شهرداری تهران - سال ۱۳۹۲-۱۳۹۳ - گزارش برنامه عملیاتی مناطق شهرداری تهران (سند راهبردی میان مدت منطقه ۶).
۶. کد خبر ۱۸۳۷۲۰ - سایت تحلیلی خبری عصر ایران - ۱۲ مهر ۱۳۹۰ www.asriran.com
۷. سخایی - فرهاد - آبان ۱۳۹۳ - اقلیم استان تهران www.IRANMAEMAR.COM/aglimtehran
۸. وب سایت تخصصی شهرداری تهران منطقه شش www.Region6.tehran.ir