

برنامه‌ریزی طراحی شهری در خیابان انقلاب

سهراب مشهودی

مقاله شماره ۱۲۱

اردیبهشت ۱۳۸۱

برنامه‌ریزی برای طراحی شهری در خیابان انقلاب

اشاره: طراحی شهری خیابان انقلاب با همیاری دو مشاور برنامه‌ریزی طراح شهری صورت پذیرفت. ولی به یک طرح واحد نینجامید و در مواردی به راه حل‌های متفاوت رسید. در شماره‌های گذشته چکیده نظریات بخش طراحی (در این شماره مجله) چاپ شده است. در این شماره با ارائه نظریات سنجش برنامه‌ریزی، به تکمیل گزارش می‌پردازیم.

۱- مقدمه

با گذشت سه دهه از عمر شهرسازی معاصر ایران و بررسی نقاط ضعف و قوت این دوره به‌خصوص نارسایی‌های آن در بعد کیفی مباحثی مطرح می‌گردد که می‌تواند نقطه عطفی در شهرسازی کشور به‌شمار آید. توجه به کیفیت‌های محیطی در برنامه‌ریزی کالبدی شهرها از جمله تحولاتی است که در سال‌های اخیر مطرح گردیده است و حاصل آن رویکرد به تهیه طرح‌های شهری است. این امر گرچه قدم بزرگی به جلو است. اما چنانچه به دیدگاه‌های نوین شریانی بی‌توجه بماند و از الگوی مترادف طراحی شهری پیروی کند، موجب بازگشت به عقب در بعد دیگر طرح‌های شهرسازی می‌شود. زیرا طراحی شهری در حال حاضر گرفتار نوعی حس غیرحرفه‌ای است و به‌گونه‌ای عمل می‌کند که گویی مسئله در محیط بصری و به‌معنای زیبایی‌شناسی قابل حل است.

گرچه در میان تمام انضباط‌های فکری طراحی شهری به حرفه‌ای که شهر را به‌عنوان یک تمامیت می‌پذیرد، نزدیک‌تر است. لیکن این امر تنها در صورت ممکن است که طراحی شهری به شکل یک فرایند صورت پذیرد. دستاورد برنامه‌ریزی برای طراحی شهری خیابان انقلاب نیز در این راستان تدوین گردیده است. خیابان انقلاب با ۳۳۹ کد فعالیتی مهمترین محور مجهز شرقی- غربی شهر تهران است که بسیاری از فعالیت‌های اصلی سطح شهر تهران در ارتباط با آن قرار دارد. این فضای مهم شهری به‌دنبال برخورداری از تداوم شرقی- غربی، تبدیل به کانال انتقال ترافیک عبوری شهر گردیده و آلودگی حاصل از این عملکرد، کیفیت فضایی خیابان را به حد انحطاط و زوال نزدیک گردانده است.

- پروژه طراحی شهری خیابان انقلاب با هدف مطالعات ساماندهی و ارتقای کیفی خیابان انقلاب (به‌عنوان یکی از خیابان‌های مهم شهری تهران) جهت ایجاد فضای شهری مطلوب و با تکیه به تجدید هویت شاخص آن و البته حفظ نقش آن در طرح‌های بالادست انجام شده است.

۱-۱- سطوح مطالعاتی

این مطالعات در سه سطح کلان، حوزه فراگیر و حوزه مستقیم صورت گرفته است. مطالعات سطح کلان اهداف تعیین نقش استراتژیک خیابان را در سطح شهر دنبال می‌کند، مطالعات حوزه فراگیر حیطه نفوذ دامنه خیابان را با اهداف توسعه خیابان همگام می‌سازد و حوزه مستقیم قلمرو مداخله برنامه طراحی شهری است که ساماندهی عملکردی و آرایش کالبدی فضای خیابان در آن صورت می‌گیرد.

۱-۲- روش مطالعه

موارد تأکید این طرح، در شیوه شناخت و سنجش کیفیت‌های محیطی و بصری است. در مطالعات بخش شناخت، کلیه موارد ضعف، قابلیت، تهدید فرصت‌های توسعه و ساماندهی، شناسایی و ملاک سیاست‌گذاری قرار گرفته است.

در مطالعات طراحی شهری خیابان انقلاب، دستاورد بخش برنامه‌ریزی و سنجش کیفیت محیطی چارچوب‌های سیاست‌گذاری را فراهم نموده است. بخش معیارها و استراتژی طراحی که الگوها و پیشنهادهای ارائه می‌دهد، مستقیماً از بخش اهداف و سیاست‌ها نشأت گرفته است. دستاورد طرح را اسناد هدایت‌کننده مداخلات و پیشنهادهای تشکیل می‌دهد.

نظر به اینکه قسمت‌های مختلف طرح در حیطه کار شهرداری‌های ۵ منطقه مختلف شهرداری قرار دارد. بنابراین به منظور دستیابی مطلوب فرایند کنترل در طرح، توصیه شده است که محدوده فراگیر طرح به عنوان یک منطقه ویژه، تحت نظارت واحد هدایت گردد. به نظر می‌رسد این مبحث اصولاً باید بر تجدیدنظر تقسیمات شهری بینجامد و در بین تقسیمات محله‌ای و ناحیه‌ای، مناطق دیگری که در واقع حوزه نفوذ معابر اصلی شهری است اضافه گردد.

۲- دستاورد مطالعات فراگیر

۲-۱- سطح کلان

مطالعات سطح کلان با هدف ارزیابی اسناد بالادست، معرفی نقش خیابان در برنامه‌های فوق و نقد تحولات جاری وضع موجود خیابان نسبت به برنامه‌های بالادست صورت گرفته است. بدین ترتیب دستاورد این بخش از مطالعات، استراتژی سطح کلان، توسعه خیابان را رقم زده و هدایت‌کننده مطالعات حوزه فراگیر بوده است. مطالعات حوزه فراگیر، شناخت دقیق‌تری از دامنه نفوذ خیابان ست داده که به دنبال ارائه می‌شود.

۲-۱-۱- طرح و برنامه‌های بالادست

- طرح ساماندهی

در طرح ساماندهی تهران، که شهر را به ۵ حوزه تقسیم کرده است، حوزه مرکزی، دارای شخصیتی فرهنگی و توریستی است. از این رو به‌منظور کاهش بار تراکمی هسته خدماتی مرکزی شهر، کاهش مسائل ترافیکی و تقویت هویت فرهنگی و توریستی هسته مرکزی توصیه شده است که از توسعه خدمات اصلی شهر در هسته مزبور جلوگیری شود و بسیاری از خدمات اصلی موجود در آن نیز مانند برخی از ادارات، وزارتخانه‌ها، سفارتخانه‌ها، واحدهای تجاری، تولیدی، مؤسسات بازرگانی و ... به چهار حوزه دیگر انتقال یابد.

در این طرح محور انقلاب قویاً یک محور شهری تعریف شده است و در نتیجه دسترسی پلاک‌های واقع در طرفین آن می‌باید از معابر دیگر تأمین شود و فاصله تقاطع‌های واقع در طرفین آن می‌باید از معابر دیگر تأمین شود و فاصله تقاطع‌های همسطح در آن نیز تا حداقل ۱۰۰۰ متر اصلاح گردد. مطابق طرح ساماندهی، اگر چه که توصیه و تأکید طرح بر فرهنگی و توریستی بودن هسته مرکزی شهر او طبعاً بخش شمالی آن است، لیکن استراتژی شریانی دانستن خیابان انقلاب از حیث فرهنگی و آموزشی باشد. از سوی دیگر پیشنهادها طرح ساماندهی که اساساً با هدف ارزش‌های کیفی و محیطی خیابان انقلاب، در نظرگاه اول مغایر به نظر می‌رسد، می‌باید با یکدیگر هماهنگ شوند و نفی نقشی که طرح ساماندهی (جامع) برای خیابان انقلاب در نظر گرفته، نفی اصول طرح جامع بوده و یا به شکست طرح بالادست (جامع) می‌انجامد و یا به احتمال قوی‌تر، طرح طراحی شهری خیابان انقلاب را کتابخانه‌ای می‌گرداند.

۲-۱-۲- شناخت و تحلیل

یک- جایگاه تاریخی

احداث خیابان انقلاب و حوزه فراگیر آن دارای تقارن زمانی با پیدایش و تکوین مدرنیته شدن جامعه و شکل‌گیری مؤسسات مدنی جدید است. بنابراین خیابان انقلاب و حوزه آن بازنمایی از تظاهرات مدرنیته‌آسیون در خود دارد.

دو- جایگاه فرهنگی

خیابان انقلاب و حوزه فراگیر آن از جایگاه فرهنگی متمایزی برخوردار است و بزرگترین مراکز آموزشی، فرهنگی و اجتماعی شهر در این محدوده قرار گرفته است.

سه- جایگاه اقتصادی

شدت تمرکز فعالیت‌ها و میزان بهره‌برداری از واحد زمین در این حوزه بیش از متوسط تهران است و در هر کیلومتر مربع این حوزه ۱۹۳۱ کارگاه واقع است، در حالی که متوسط تهران ۶۵۳ کارگاه است.

چهار- تضاد بنیادین ترافیک عبوری با فعالیت اقتصادی خیابان

خیابان انقلاب از بدو احداث دارای دو کارکرد اصلی ترافیک و عبور و مرور و فعالیت اقتصادی بوده است. این دوگانگی تا سال‌های ۱۳۵۰ اگرچه لازم و ملزوم یکدیگر بودند، اما از این زمان به بعد دوگانگی به تضاد انجامیده و عملکرد این دو کارکرد به نفعی یکدیگر ختم شد.

در این میان طرح ایجاد محدوده ترافیکی شهر برای طرح ساماندهی که خیابان را منحصراً به ترافیک و عبور و مرور اختصاص می‌دهد و مرز بین مناطق ۶، ۷، ۱۱ و ۱۲ در این خیابان واقع است، عامل تهدید جدید علیه سرزندگی و فعالیت خیابان تلقی می‌شود. که این خود مهمترین مسئله‌ای است که در طرح حاضر می‌باید با نفعی نکردن سیاست‌های عمده طرح بالادست (جامع) حل شود.

۲-۲- سازمان کالبدی

هدف از مطالعات سازمان کالبدی مفاهیم ذیل است:

- شناخت تداوم‌ها و محصوریت‌ها،
- ارتباطات بصری کلان،
- ارتباطات عناصر ساختاری فضای کلان با یکدیگر و فعالیت‌های انسانی،
- تحلیل کیفیت و ارتباط عناصر در فضای خرد،
- شناخت فضاهای رها شده و سعی در تعریف فضا،
- خوانا کردن عناصر نمادین و ابنیه تاریخی با فضای پیرامون و محور مجهز انقلاب،
- تدوین چارچوب‌های پیشنهاد حجم توده ابنیه و چگونگی ایجاد فضای شهری،
- دریافت ادراک شهروندان از کیفیت‌ها فضایی، تناسبات، محصوریت‌ها، خوانایی عناصر نمادین، شناخت دقیق و حل مبحث خیابان انقلاب به‌عنوان یک خیابان شریانی شهر.

۳- استراتژی توسعه خیابان

- خیابان انقلاب باید خیابانی زنده و فعال باشد تا بتواند نیازهای کلیه گروه‌های استفاده کننده از آن را برآورده سازد، در حالی که نقش اصلی شهری خود را حفظ کند.

- حفظ و ارتقای تنوع فعالیتی
- فعالیت همه نهادهای اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی که اکنون وجود دارد، باید تثبیت و تقویت گردد.
- برقراری تعادل بین الگوهای فعالیتی که تعیین کننده کاراکترهای اصلی در حوزه است، الزامی است.
- برقراری تداوم و پیوستگی بین الگوهای فعالیتی هم‌جوار و سازگاری آنها با هم الزامی است.
- برقراری تباین فضایی آرام و تدریجی در طول خیابان از حیث عملکردی ضرورت دارد.
- فعال کردن فضاهای بی‌دفاع و رها شده از حیث اقتصادی و اجتماعی ضروری است.
- برقراری تعادل بین تأمین آرامش برای ساکنان بخش‌های مسکونی و حفظ خصلت‌های جنبشی (حرکت مردم، وسائط نقلیه، صدا، بو و ...) فضاهای خیابان الزامی است.
- هدایت و کنترل فعالیت‌های غیررسمی و حذف عواملی که به تشدید این عوامل می‌انجامد، در حدی که به عملکردهای دیگر لطمه وارد نشود.
- نزدیکی طراحی شهری به هنجارها، موازین، علائق، سلیقه‌ها و ارزش‌های مردم، (ساکن، شاغل و عابر)
- ایجاد هم‌سنجی در هم‌جواری فعالیت‌ها در قسمت‌های مختلف خیابان
- احیاء حفظ و توسعه فعالیت‌های لازم برای تحکیم هویت فضاها و ابنیه تاریخی- فرهنگی.

۴- شناخت و سنجش

مرحله سنجش و ارزیابی، معرفی مجموعه توان‌های محیطی و نارسایی در وضعیت موجود می‌باشد. که پایه سیاست‌گذاری و الگوهای توسعه قرار خواهد گرفت.

بنابراین در ماتریس سنجش، دستاورد ممیزی زمینه‌های پایه سیمای شهری مانند سیمای بام، سیمای جداره، سیمای زمین، منظر شهری و تجسم فضا، یکجا معرفی گردیده و پایگاه اطلاعاتی لازم جهت تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری را فراهم نموده است. این فرآیند در خصوص مباحث سازمان کالبدی و زمینه‌های عملکردی نیز صورت گرفته است.

۵- سیاست‌گذاری

براساس مجموعه اهداف طرح ساماندهی و سیاست‌های تحقق آن به تفکیک زمینه‌های برنامه‌ای و طراحی به شرح ذیل تعیین گردیده است. بخش برنامه مشتمل بر عملکرد و حمل و نقل است. بخش طراحی شامل زمینه‌های سازمان کالبدی و سازمان بصری سیمای شهری به شرح ذیل می‌باشد، که مجموعاً محتوا و چشم‌انداز شکل‌گیری خیابان را فراهم می‌سازند.

۵-۱- اهداف و سیاست‌های سازمان کالبدی

حفظ تداوم تاریخی در فضای شهری

- سیاست ۱: احیای دروازه‌های دولت و یوسف‌آباد به‌عنوان نما و سمبلیک ورودی‌های تهران قدیم.
- سیاست ۲: تقویت عملکردهای اوقات فراغت (به‌خصوص در بعد فرهنگی)
- سیاست ۳: ضابطه‌مند نمودن استفاده از عناصر هویت‌زا در جداره.
- سیاست ۴: تقویت سکونت دائم و غیردائم (خوابگاه‌های دانشجویی و هتل‌ها و...) در مناطق مناسب حوزه فراگیر.
- سیاست ۵: ممانعت از هرگونه ساخت و ساز معماری مغایر با هویت اصیل منطقه.
- سیاست ۶: عدم صدور جواز تخریب و نوسازی برای ساختمان‌های ارزشمند نوگرا.
- سیاست ۷: ایجاد فضای شهری در اطراف ابنیه شاخص تاریخی و نشانه‌های نمادین مانند دبیرستان‌های البرز و پندار نیک تا خیابان انقلاب و برقراری ارتباط بصری عملکردی قوی با آنها.
- سیاست ۸: سازگار نمودن عملکرد ابنیه شاخص با ویژگی‌های کالبدی تاریخی آنها و در سطح شهر.
- سیاست ۹: امتداد یافتن فعالیت‌های فرهنگی هنری از تالار وحدت به منطقه اطراف آن و تا حد خیابان انقلاب
- سیاست ۱۰: ایجاد و خوانا نمودن محور ارتباطی به تالار وحدت از خیابان انقلاب.

هدف: حفظ توالی گره‌های خوانا

سیاست: استفاده از خارج از محور بودن تقاطع‌های خیابان فردوسی و سپهد قرنیه با خیابان انقلاب برای ایجاد محور بصری در خیابان‌های یاد شده و استقرار نشانه منطقه‌ای.

هدف: تأمین محصوریت مناسب و تقویت حس مکان

سیاست ۱: ایجاد تداوم در ابنیه مجاور خیابان با استفاده از فضاهای رها و حوزه‌های توسعه به‌منظور تعریف فضای خیابان.

سیاست ۲: افزایش تراکم ساختمان‌های مجاور و محصوریت مناسب برای مقاطع فوق در محدوده لفاف‌های فضایی تعریف شده برای هر قسمت.

سیاست ۳: استفاده از پوشش گیاهی مناسب برای تعدیل تناسبات فضایی خیابان توسط ناظر.

هدف: تعدیل امتداد طولانی خارج از مقیاس برای حرکت پیاده

سیاست ۱: ایجاد گشایش‌های فضایی در طول خیابان برای تقویت تنوع فضایی.

سیاست ۲: ایجاد فضاهای شهری متناسب در جوار کانون‌های عملکردی ویژه با حضور قوی افراد پیاده در محدوده دانشگاه تهران و تالار وحدت.

سیاست ۳: ایجاد و خوانا نمودن محور ارتباطی به تالار وحدت از خیابان انقلاب.

۵-۲- اهداف و سیاست‌های سازمان بصری سیمای شهری سیمای بام

هدف ۱- ساماندهی خط آسمان

مقدمه خیابان انقلاب:

بخش برنامه‌ریزی با بخش طراحی، در دو مبحث عمده دیگر (که در یک محور قابل حصولند) دارای اختلافند. در تفکر حاکم بر بخش برنامه‌ریزی خط آسمان، خط نهایی بنا در یک نمای ترسیم شده هندسی قائم تلقی نمی‌شود، بلکه حاصل تماس بنا و یا صفحه با لفاف فضایی بناها ارزشمند است که می‌باید ابنیه همجوار در راستای آن نظام یابند.

حد ارتفاع بنا و تراکم ساختمانی نیز در همین الگو تحقق می‌یابد.

۵-۳- اهداف و سیاست‌های نظام فعالیت و عملکرد

هدف: شکل‌گیری لاقط دو فضای فرهنگی- آموزشی و ارتقای کیفیت مکانی آن.

سیاست ۱: تقویت مراکز آموزش عالی، آموزش عمومی و فرهنگی به‌عنوان مهمترین فعالیت کانونی در حول دانشگاه تهران.

سیاست ۲: توسعه فعالیت تجاری در امور کمک آموزشی مانند دفاتر انتشار کتب و نشریات، کتاب‌فروشی‌ها، مراکز اطلاع‌رسانی، کتابخانه‌های تخصصی و مراکز اداری وابسته به آموزش.

هدف- ایجاد و خوانایی مفصل ارتباطی در چهار راه ولیعصر

سیاست ۱: تقویت امکانات پایانه‌ای در چهار راه ولیعصر

سیاست ۲: شکل‌گیری فعالیت هنری در چهارراه ولی عصر

سیاست ۳: گسترش مراکز پذیرایی و جهانگردی در مرز مشترک در چهارراه ولیعصر در ارتباط با مراکز هنری و پایانه‌ها

هدف- تشکیل یک مرکز فرهنگی- هنری با اهمیت برای شهر تهران

سیاست ۱: گسترش مراکز هنری و نمایشگاهی و اختصاص مکان‌های ویژه برای تمرکز و ارتباطات آنها

۵-۴- اهداف و سیاست‌های نظام حمل و نقل

ضمن حفظ ترافیک عبوری عمومی از خیابان انقلاب که براساس طرح‌های بالادست غیرقابل حذف است، سیاست‌های زیر جهت کاهش اثرات نامطبوع آن اعمال می‌شود.

- هدف- کاهش اثرات نامطلوب ترافیک عبوری خصوصی با مقیاس شهری از محور خیابان انقلاب
- سیاست ۱: خیابان انقلاب از نظر فیزیکی برای ترافیک عبوری مسدود نمی‌شود.
- سیاست ۲: خیابان انقلاب با استفاده از سیستم‌های مدیریت ترافیک برای ترافیک عبوری غیرقابل استفاده نمی‌شود. اما با تمهیداتی اثرات منفی آن کاهش می‌یابد.
- سیاست ۳: عابر پیاده خیابان انقلاب نقش اول را به عهده می‌گیرد، بنابراین پیاده‌راه‌های عابر حتی در مقاطعی که ترافیک موتوری فعال هستند، سهم عمده‌ای از مقطع را به خود اختصاص می‌دهد.
- سیاست ۴: سیستم حمل و نقل عمومی چه در سطح و چه در زیرزمین بار اصلی دسترسی به انقلاب را به عهده خواهد داشت.
- سیاست ۵: پارکینگ‌های نفوذی که با محوطه خارج از محدوده ممنوعه مرتبط خواهند بود و در کنار محور انقلاب بنا می‌شوند. هم مسئله پارکینگ برای کاربری‌های خیابان انقلاب را پاسخگو خواهند بود و هم مشوق پیاده‌روی در انقلاب می‌شوند. بنابراین سیاست گشایش محورهای نفوذی بین انقلاب و محوطه غیرممنوعه اهمیت پیدا می‌کند.

- هدف- تأمین دسترسی‌های مناسب با کیفیت محیط به فعالیت‌ها
- سیاست ۱: تغییر شکل شبکه سریع و عبوری خط ویژه فعلی به شکل مطلوب.
- سیاست ۲: استفاده از خطوط اتوبوس‌رانی جهت دسترسی جاذب به فعالیت‌های داخل خیابان.
- سیاست ۳: تشویق تردد پیاده در مسیر و تأمین امکانات.
- سیاست ۴: استفاده از مترو و موقعیت ایستگاه‌ها در ساماندهی سیمای زمین و تناسبات حرکت پیاده.
- سیاست ۵: جهت کاهش اثرات منفی زیست‌محیطی، اتوبوس‌های برقی جایگزین اتوبوس‌های معمولی شود. ولی با روش‌هایی که سیستم برق‌رسانی آن از سیمای معبر حذف شود و نرده‌های مانع عبور نیز به موانع مطلوب تغییر یابد.

۶- راه حل‌ها، پیشنهادها و اگلوهای توسعه

در این مرحله از مطالعات استخوان‌بندی فضایی، چارچوب و معیارهای طراحی که پایه راه‌حل‌ها و الگوهای طراحی می‌باشد، تعیین گردید که سیاست‌های اجرایی را تشکیل می‌دهد. استخوان‌بندی فوق ارتباطات فضایی و بصری لازم را بین عناصر سازمان بصری سیما برقرار نموده و پایه الگوها و راه‌حل‌ها طراحی قرار می‌گیرد.

۶-۱- پیشنهادهای عمومی نظام حمل و نقل

برنامه اول: مسیر ویژه اتوبوس

برای تأمین مسیر ویژه اتوبوس برقی (با حذف موانع عبوری و سیستم برق‌رسانی از سیمای معبر) باتوجه به سابقه تاریخی، که مسیر معبر یک خندق بوده است، استفاده مضاعفی از این امر به عمل می‌آید و ضمن بازگرداندن این سابقه تاریخی مهم، از جهت حل دو موضوع یاد شده یعنی ایجاد موانع عبوری با سیمای مطلوب و برق‌رسانی به اتوبوس‌ها، به دور از سیماسازی نامناسب فعلی آن، بهره‌برداری می‌شود. بدین شکل که مسیر ویژه حدود ۱/۵ متر گود می‌شود. بدین ترتیب:

یک- سایه تاریخی خندق به معبر باز می‌گردد.

دو- با این اختلاف سطح نیاز به ایجاد مانع‌های عبوری بلند، با سیماسازی نامناسب آن حذف می‌شود.

سه- اتوبوس‌ها با تغییر سیستم برق‌رسانی به جای گرفت برق از بالای سقف (با مسیر سیم‌های برق بسیار غیر شکیل) از پهلو و از داخل زمین برق دریافت می‌دارند.

چهار- با سکواسازی مناسب کف اتوبوس هم‌سطح سکو می‌شود و آمد و شد به اتوبوس برای سالمندان، کودکان و معلولین تسهیل می‌شود.

پنج- با گود بودن مسیر ویژه با پل‌های پیاده بسیار کوتاه، دسترسی طرفین معبر به یکدیگر صورت می‌پذیرد. در مکان‌هایی که عرض بخش پیاده عریض‌تر است و یا تمام بخش کناری به پیاده اختصاص یابد، پل‌ها می‌توانند به شکل قوسی و شیب‌دار طراحی شوند. همین گود بودن می‌تواند جهت تدارک زیرگذرهای پیاده (فقط با چند پله) برای بخش‌هایی از معبر که معبر کندرو نمی‌باید با حضور پیاده قطع شوند، مورد استفاده قرار گیرد.

شش- مسیر عبوری توام با خط ویژه اتوبوس برقی

چنانچه مطالعات جامع حمل و نقل ضرورت بهره‌وری از مسیر عبوری بخش خصوصی را نیز در مسیر خیابان انقلاب ضروری سازد، بخش مربوطه می‌تواند با اضافه نمودن یک خط سبقت در میان، برای تعدادی معین از وسائل نقلیه غیراتوبوس برقی نیز مورد استفاده قرار گیرد.

برنامه دوم: حرکت وسائط نقلیه خصوصی و سواری

از آنجا که قطع حضور اتومبیل از خیابان انقلاب باتوجه به طرح‌های بالادست (طرح جامع ساماندهی و طرح جامع حمل و نقل و ترافیک) امکان‌پذیر نیست، (البته اگر هم می‌بود، می‌باید مطالعه دقیقی صورت می‌گرفت که آیا این امر موجب قطع رونق معبر نمی‌شد؟) حرکت این وسائل نقلیه در مسیر قطع نمی‌شود، بلکه تنها در نقاطی که قطعاً عدم حضور اتومبیل ضرورت یابد، با انتقال مسیر به پشت بلوک‌های مجاور خیابان، حرکت ممتد آن قطع شده و برخی از فضاهای فاقد بخش کندرو، اتومبیل‌رو می‌شود. برای مثال در منطقه دانشگاه و کتابفروشی‌های مقابل آن، مسیر شرق به غرب قبل از دانشگاه، به شمال هدایت شده و پس از عبور از شمال دانشگاه از غرب آن به خیابان انقلاب برمی‌گردد. در امتداد غرب به شرق نیز همین عمل به انتقال ترافیک به جنوب بلوک‌های جنوب خیابان انجام می‌شود. در نتیجه در مقابل دانشگاه، جز ترافیک داخل خندق، ترافیک عبوری نخواهیم داشت. بدین ترتیب با انجام این طرح دو هدف به شهر می‌رسد:

یک- مناطق موردنیاز از ترافیک عبوری عاری می‌شوند.

دو- تمایل به عبور از معبر، با تغییر مسیرهای متعدد، کاهش می‌یابد و مسیرهای عبوری موازی به‌خصوص بزرگراه ارجحیت می‌یابند و بنابراین بار عبوری معبر کاسته می‌شود.

برای تعیین مسیرهای عبوری و بهره‌وری از مسیرهای موازی، بدواً باید برنامه‌های کالبدی و طراحی شهری قطعات مختلف متمایز شده در محدوده مستقیم و حوزه فراگیر مشخص شود.

سه- حرکت اتوبوس‌ها در داخل خندق در جوار تقاطع‌های مهم، با شیب ملایمی در خندق (و یا در خیابان موردنظر) می‌تواند به سادگی تقاطع‌های غیرهم‌سطح را نیز تدارک ببیند.

۶-۳- پیشنهادهای هماهنگ‌سازی سیما و ضوابط مربوطه

جابه‌جایی خیابان با شناخت عناصر ساختمانی با ارزش و یا ضروری برای نگهداری از نظر حفظ سیمای تاریخی خیابان با انتخاب ابنیه ارزشمند و محدوده‌ای که باید با آن هماهنگ شود. ضوابط زیر ارائه می‌شود:

یک- با ترسیم لفاف فضایی بنا (صفحه‌ای که از محور معبر ترسیم و از خط آسمان بنا می‌گذرد) هماهنگی با این لفاف در محدوده یاد شده برای دیگر ابنیه، ضرورت می‌یابد.

دو- با شناخت مبانی طرح ساختمان و موردنظر، ضوابط و مقررات احداث بنا، خطوط افقی، بازشوها، مصالح برای ساختمان‌های مجاور وضع می‌گردد.

جایزه معماری آقاخان ۲۰۰۱

۹ پروژه انتخابی هیأت داوران برای جایزه معماری ۲۰۰۱

در ۶ نوامبر سال ۲۰۰۱ میلادی، طی مراسمی که در ارگ تاریخی حلب (Aleppo) در سوریه برگزار شد، آقاخان ضمن اعلام ۹ برنده جایزه معماری سال ۲۰۰۱، جایزه ویژه هیأت داوران را نیز به معمار سری لانکایی جفری باوا (Geoffrey Bawa) اهداء کرد. مراسم هشتمین دوره جایزه آقاخان هر سه سال یک بار برگزار می‌شود و جایزه آن به مبلغ ۵۰۰۰۰۰ دلار آمریکاست که بزرگترین جایزه معماری جهان به‌شمار می‌آید. بیست و پنجمین سالگرد اهدای جوایز نیز در سال ۲۰۰۳ جشن گرفته خواهد شد.

در دوره اخیر، از میان پروژه‌های ارائه شده، در مرحله نهائی ۳۵ پروژه برتر انتخاب شدند که هیأت داوران پس از بررسی و مطالعات محلی این آثار، از این میان ۹ پروژه را به‌عنوان نمونه‌های بارز معماری که باعث ارتقای سطح زندگی و محیط شده‌اند، انتخاب کردند. در ارزیابی هیأت داوران برای انتخاب معماری برتر مسائلی چون: همخوانی با محیط، دقت با کیفیت‌های اجتماعی، میراث و هویت تاریخی - فرهنگی و توجه به شأن انسانی، مطرح بوده است.

۹ پروژه انتخاب شده بوسیله هیأت داوران برای جایزه معماری ۲۰۰۱ عبارتند از:

- باغ فردوسی، تهران، ایران
- زندگی جدید، کالبد قدیم، ایران
- مرکز اجتماعی اولبیا، آنتالیا ترکیه
- موزه نابیا، نابیا، مصر
- عیت اکتل، مراکش
- مدرسه پرورش طیور کاهره ایلا، گینه
- هتل داتای، مالزی
- معماران پابرهنه، تیلونیا، هندوستان
- دهکده SOS برای کودکان، عقبه، اردن

۹ عضو هیأت داوران جایزه معماری آقاخان ۲۰۰۱، برای انتخاب برندگان از میان ۴۲۷ پروژه ارائه شده، در دو نوبت یکدیگر را ملاقات کردند و از این میان ۳۵ پروژه به‌صورت نهائی برگزیده شدند که پس از مطالعات و بررسی‌های محلی انجام شده توسط گروه‌های متخصص میان‌رشته‌ای و ارائه آن مطالعات به هیأت داوران، ۹ پروژه موفق به اخذ جایزه معماری ۲۰۰۱ گردیدند.

هیأت داوران در تعقیب و بررسی اندیشه‌ها و مفاهیم پروژه‌های مذکور، به آثاری که در ارتقاء کیفیت، سطح زندگی و محیط، کمکی به سزاء نموده و به‌گونه‌ای به جنبه‌های انسانی و اجتماعی این جوامع رفاه

جدیدی بخشیده، توجهی ویژه نمود. بسیاری از پروژه‌های برگزیده در پی ارتقاء کیفیت زندگی از طریق بالا بردن تأسیسات محیطی و زیربنائی و یا احداث کانون‌های اجتماعی- مردمی و فرهنگی بوده که از طریق معماری و رشته‌های وابسته به آن رشد کلی این جوامع کمک بسزائی نموده است. برخی از پروژه‌ها سعی در کمک به جوامع در حال رشد و به ارتقای موقعیت زندگیشان بوسیله افزایش تولیدات، بهبود بخشیدن به محیط ساختاری و دستیابی به فرهنگ و جامعه مدرن داشته‌اند.

تلاش‌های مردمی که در جوامع مدرن زندگی می‌کنند و کسانی که در همان موقعیت‌های روستایی باقی مانده‌اند، تحقق این مهم را ممکن ساخت که سیل مهاجرت و کاهش مداوم منابع انسانی بومی و زوال موقعیت‌های زندگی و محیطی (زیست‌محیطی) متوقف گردد. برخی از پروژه‌ها نیازهای آموزشی مانند نگهداری و حفظ زندگی و فرهنگ یک تمدن باستانی را جوابگو بوده‌اند در حالی که پاره‌ای نیز دستورالعمل‌هایی برای روش‌های تولید که منجر به غنی شدن وضع تغذیه عمومی می‌گردد را ارائه کرده‌اند. هیأت داوران نقش توریسم را در جوامع مدرن در زمینه معماری که به محیط احترام می‌گذارد و فرهنگ بومی را در کارهای ساختمانی معرفی می‌کند نیز در مدنظر داشته است. پروژه‌هایی که آینده ساختمان‌های با وقار تاریخی را تضمین می‌کنند یا پارک‌های جدید برای تجمع شهری ایجاد می‌نمایند، از نظر هیأت داوران دارای اهمیت خاص خود بوده‌اند. ساختمان‌های عمومی، صنعتی و مذهبی به همان اندازه پروژه‌های حفاظتی محیط‌زیست با اهمیت تلقی اما در این دوره هیچکدام به حد مطلوب و موردنظر این جایزه نرسیدند.

هیأت امن‌ا/۲۰۰۱: کریم آقاخان، سلما الرعدی (انگلستان- عراق)، چارلز کوره‌آ (هندوستان)، کنت فرامپتون (انگلستان)، فرانک گه ری (آمریکا)، زها حدید (انگلستان- عراق)، لئیز مونرال (اسپانیا)، عظیم ننجی (کنیا)، علی شوعبی (عربستان سعودی)

هیئت اجرایی: سوها ازکان (دبیرکل)، جک کندی، فرخ درخشانی

هیأت داوران/۲۰۰۱: داراب دیبا (ایران)، عبدو فیلی انصاری (مراکش)، دوگان هاسول (ترکیه)، مونا هاتوم (انگلستان- عراق)، زاهی هاواس (مصر)، ریکاردو لگورتا (مکزیک)، گلن مرکوت (استرالیا)، نورامی اوتمان (مالزی)، راج روال (هندوستان)