

طراحی سبزه‌های شهری برای ایجاد پیوستگی بین ساختارهای

طبیعی - تاریخی درون شهری (مطالعه: شهرری)

دکتر هما ایرانی بهبهانی

دانشیار دانشکده محیط‌زیست دانشگاه تهران

مریم برنجی

کارشناس ارشد طراحی محیط‌زیست دانشکده محیط‌زیست دانشگاه تهران

(از ص ۴۵ تا ص ۶۴)

چکیده:

در سالهای اخیر با افزایش روند گسترش شهرها، علاوه بر کاهش تدریجی محیط‌های طبیعی درون شهری، پیوستگی بین محیط‌های طبیعی نیز از بین رفته، به طوری که محیط‌های طبیعی درون شهری همچون لکه‌هایی مجزا از بستر طبیعی پیرامون شهر درون بافت شهری محصور شده‌اند. از طرفی آثار تاریخی درون شهرها، که به عنوان تنها نشانه‌های باقی مانده از تمدنهای قبل مطرح بوده، نیز همچون محیط‌های طبیعی تحت تأثیر روند گسترش شهرها و افزایش جمعیت، در معرض نابودی قرار گرفته و از کیفیت آنها کاسته شده است. هدف اصلی این تحقیق، ایجاد پیوستگی و حفاظت توسط مسیرهای سبز بین ساختارهای طبیعی و تاریخی درون و اطراف شهرهاست به طوری که شبکه‌ای به هم پیوسته و مرتبط از ساختارهای طبیعی و تاریخی ایجاد شود. در این تحقیق از تلفیق دو رویکرد زیست‌محیطی منظر و تاریخی استفاده شده است تا دیدی همه‌جانبه نسبت به هر دو ساختار طبیعی و تاریخی ایجاد شود. روش پژوهش در این تحقیق، عبارت است از: جمع‌آوری و تحلیل اطلاعات، مشخص کردن ساختارهای طبیعی و تاریخی ری، روی هم گذاری ساختارهای طبیعی و تاریخی در جهت رسیدن به مهمترین ارتباطات بین آنها برای ایجاد مسیرهای سبز، تعریف مسیرهای سبز اصلی و در نهایت تعریف شبکه طبیعی - تاریخی. به منظور برآورده کردن هدف تحقیق، شهرری به عنوان شهری تاریخی که نشانه‌های تمدن چند هزار ساله را در خود داراست و دارای پتانسیلهای طبیعی متعددی از جمله فضاهای سبز و باز فراوان در درون و اطراف شهر است به عنوان نمونه مورد مطالعه انتخاب شده است. نتیجه این تحقیق، ارائه طرح راهبردی، برای ایجاد شبکه پیوسته تاریخی و طبیعت توسط مسیرهای سبز بوده تا ضمن حفاظت از ساختارهای طبیعی و تاریخی درون شهری، شبکه‌ای یکپارچه و مرتبط از این دو ساختار نیز ایجاد شود.

واژه‌های کلیدی: طبیعت، تاریخ، پیوستگی، مسیر سبز، ری

مقدمه:

امروزه محیط‌های طبیعی درون شهرها به پارکها و فضاهای سبز در امتداد گذرها محدود شده است یا به صورت بخشهایی بازمانده از ساختارهای طبیعی بین بناهای شهری حضور دارند. عدم ارتباط بین این فضاها با یکدیگر و با طبیعت پیرامون شهر، به تدریج سبب کاهش کیفیت محیط شهری و در نهایت ناپایداری فضاهای طبیعی و انسان‌ساز می‌شود. از طرفی در اکثر شهرهای تاریخی همانند ری؛ که آثار تاریخی فراوانی را در خود جای داده است، آثار تاریخی با ارزش تحت تأثیر حوادث و رخداد‌های طبیعی یا اجتماعی رو به فراموشی رفته و از وضعیت مطلوبی برخوردار نیستند. پیوستگی محیط‌های طبیعی درون شهری به یکدیگر و به سایر فضاهای باز درون شهری همانند آثار تاریخی با ارزش، منجر به حفاظت از آثار تاریخی و ساختارهای طبیعی می‌شود. در طول سالها شهرری نه تنها هیچگونه ارتقای کیفی از لحاظ ساختارهای تاریخی و طبیعی پیدا نکرده، بلکه ضربه‌های بسیاری نیز بر پیکر آن وارد آمده که منجر به گسستگی بیش از پیش ساختارهای طبیعی و تاریخی آن شده است. از آن جمله می‌توان به زلزله‌های تاریخی، تخریبهای حاصل از جنگ در طول تاریخ، توسعه شهر ری در دوره‌های مختلف تاریخی و زمانی و در نهایت، گذشت زمان اشاره کرد. پایتختی تهران در زمان قاجار یکی از این موارد بوده که از اهمیت ری کاسته و آن را به عنوان شهر حاشیه‌ای تهران در آورده است. در این دوران است که بدون توجه به سابقه تاریخی ری و بدون در نظرگیری ساختارهای طبیعی و تاریخی، کارخانه‌هایی در ری احداث می‌شود و بافت مسکونی در اطراف بناهای تاریخی، مذهبی از جمله امامزاده عبدالله، ابن بابویه و چشمه علی شکل گرفته بوده است. این روند در زمان پهلوی دوم شدت افزون تری یافته و شهر توسط انواع بنگاهها، پایانه‌های باربری، انبارها و کارگاهها احاطه می‌شود تا سرانجام ری در سال ۱۳۵۵ ضمیمه تهران شده و به این ترتیب ری پس از ۹ هزار سال موجودیت خود را به عنوان یک شهر مستقل از دست می‌دهد (شهبازی، ۱۳۸۵). با وجود تمام تخریبها و بی‌توجهی‌های انجام شده، شهر ری هنوز پتانسیلهای محیطی و تاریخی خود را تا حدود بسیاری حفظ کرده و نیازمند ارتقاء و بهبود محیطی در هر دو ساختار تاریخی و طبیعی است.

برای ایجاد پیوستگی بین ساختارهای طبیعی و تاریخی در شهرها راهکارهای متعددی در طول تاریخ ارائه شده است که از آن جمله می‌توان به راه پارکها که با هدف ایجاد مسیرهای تفریحی درون شهری که در نیمه قرن ۱۹ در پاریس انجام شده و سیستمهای پارکی که با هدف ایجاد ارتباط بین پارکهای درون شهری و مکانهای استقرار فعالیتهای تفریحی درون شهری در اواخر قرن ۱۹، توسط فردریک المستد و پارک سیستم بوستون آغاز شده است (Fabos, 2004) و یا کمربند سبز که توسط ابنز هوارد در سال ۱۸۹۸ برای جلوگیری از توسعه و رشد بی‌رویه شهرها ایجاد شده، اشاره کرد. جدیدترین انواع این راهکارها استفاده از مسیرهای سبز است که علاوه بر ایجاد پیوستگی بین ساختارهای طبیعی و تاریخی و حفاظت از آنها دارای اهداف چندگانه زیست‌محیطی، تاریخی و فرهنگی، تفریحی و تفریحی بوده و منجر به ایجاد پایداری ساختارهای طبیعی و تاریخی می‌شود.

مبانی نظری طرح :

مسیرهای سبز موجود در دنیا بسیار فراوان هستند؛ اهداف و ایده‌های ایجاد این مسیرها نیز بسیار متغیر و فراوان است. به‌طور کلی در روند تکاملی مسیرهای سبز، ۳ نسل مشخص می‌شود :

(۱) محورها و بلوارهای درون‌شهری؛

(۲) مسیرهای تفرجی درون‌شهر یا در محیط‌های طبیعی خارج از شهر؛

(۳) مسیرهای سبز چندمنظوره که هم در محیط‌های شهری و هم در محیط‌های طبیعی خارج از شهرها وجود دارند (Fabos, 2003).

مسیرهای سبز دارای عملکردها، منابع و ساختارهای مختلف و متنوعی هستند که بر این اساس می‌توان آنها را طبقه‌بندی کرد؛ به‌طور مثال، فابس^۱، مسیرهای سبز را براساس منابع تشکیل دهنده آنها به سه دسته تقسیم می‌کند:

۱ - مسیرهای سبزی که به عنوان سیستم‌های طبیعی و راهرو (دالان‌ها) شاخص اکولوژیکی عمل می‌کنند؛ این‌گونه از مسیرهای سبز، فاقد دسترسی تفرجی بوده و فقط به عنوان دالانهای حفاظتی عمل می‌کنند.

۲ - مسیرهای سبز تفرجی که اغلب در کنار آب هستند به همراه مسیرهایی برای پیاده‌روی در کنار مناظر و صحنه‌های زیبای طبیعی.

۳ - مسیرهای سبز با میراث‌های تاریخی و فرهنگی که علاوه بر دسترسی‌های تفرجی، مسئله حفاظت از اینها به عنوان میراث‌های تاریخی و فرهنگی نیز مدنظر است (Fabos, 1996).

از نظر عملکرد نیز می‌توان آنها را به انواع تفرجی، زیست‌محیطی، حفاظتی، فرهنگی و تاریخی تقسیم کرد. با توجه به تنوع مسیرهای سبز از لحاظ عملکردی و اهداف، از رویکردها و روشهای مختلفی نیز در طراحی آنها استفاده شده است. از آن جمله می‌توان به رویکرد علم اکولوژی منظر و رویکرد تاریخی که از جنبه‌های مهم در این تحقیق نیز محسوب می‌شوند، اشاره کرد.

از دیدگاه علم اکولوژی منظر، مناظر گوناگون دارای یک ساختار بنیادین مشترک هستند که متشکل از لکه، دالان و زمینه است (Forman, 1995) البته این ساختار بنیادین بسیار به ساختار کلی مسیرهای سبز شباهت دارد؛ در تمامی مسیرهای سبز، لکه‌هایی وجود دارد که توسط دالانهایی به هم متصل شده و سپس لکه‌ها و دالانهایی در ارتباط با بستر پیرامونی دربرگیرنده خود درون شبکه‌ای به نام شبکه زیست‌محیطی، سازماندهی شده، به نوعی که با ایجاد پیوستگی بین فضاها، باز و سبز و بستر طبیعی خارج از شهر، امکان تسهیل جریانها و فرایندهای زیست‌محیطی را فراهم می‌کنند. به‌طور مثال لیتل^۱، این‌گونه مسیرها را به‌صورت فضاها یا خطی در امتداد راهروهای طبیعی مثل رودخانه‌ها، دره‌ها، ارتفاعات کوهها یا در اطراف کانالها یا خطوط راه آهن تعریف کرده است (Fabos, 2003). با چنین رویکردی مهمترین اصول برای ایجاد مسیرهای سبز شامل موارد زیر است:

- در تمامی مسیرهای سبز، فضاهای باز خطی در امتداد دالان‌های طبیعی یا انسان‌ساخت وجود دارد.

- ایجاد ارتباط از طریق مسیرهای سبز بین لکه‌های مختلف که این لکه‌ها می‌توانند؛ منابع طبیعی، فضاهای سبز طبیعی یا مصنوعی، مراکز زندگی و یا مراکز عمومی در شهرها باشند.

- در نهایت سازماندهی این لکه‌ها و دالان‌ها درون شبکه‌ای به هم پیوسته و مرتبط.

از مهمترین اهداف مسیرهای سبز درون‌شهری، ارتقای کیفیت محیط زیست شهری در مقیاسهای مختلف است. در مقیاس منطقه‌ای، این مسیرها از فرایند قطعه‌قطعه‌شدن جلوگیری کرده و منجر به پایداری جوامع زیستی و افزایش تنوع‌زیستی شده و به عنوان زیستگاه گونه‌های گیاهی و جانوری نقش مهمی را در حفاظت از گونه‌های تهدید شده و در معرض انقراض ایفا می‌کنند (Erickson, 2004). در ضمن از به روز حداثی طبیعی همچون سیل و فرسایش جلوگیری کرده، زیرا منجر به برقراری جریانهای طبیعی مانند باد و آب شده، از این‌رو از یک طرف همانند زهکشی طبیعی عمل کرده و از طرف دیگر، منجر به افزایش کیفیت آب و هوا می‌شوند. در مقیاس شهری و محله‌ای، منجر به بهبود کیفیت هوا شده و از طرف دیگر با اتصال فضاهای باز و سبز به مکانها و مراکز عمومی در شهرها منجر به ارتباط بیشتر مردم با طبیعت شده و امکان فعالیت‌های تفریحی را در کنار اهداف زیست‌محیطی فراهم می‌کنند. مسیرهای سبز درون‌شهری، نیازهای روزانه مردم را برای ارتباط با طبیعت تأمین کرده و از منابع عمده تأمین زیبایی در محیط‌های شهری هستند زیرا با ایجاد صحنه‌های طبیعی و محیط‌های آرام و فرحبخش به عنوان مکانهایی برای استراحت، مکث و تمرکز به حساب آمده و از طرف دیگر به عنوان فضاهای عمومی، امکان ملاقات‌های غیررسمی و اجتماعی را فراهم می‌کنند. در ضمن، نزدیکی به طبیعت منجر به آشنایی هر چه بیشتر با آن شده و به‌صورت غیرمستقیم در آموزش و ارتقای فرهنگ عمومی در استفاده از طبیعت و حفاظت از آن بسیار مؤثر است.

در رویکرد تاریخی، مسیرهای سبز معمولاً شامل دالان‌های فرهنگی مثل راه‌های تاریخی، دیوارهای اطراف شهرها و یا راه‌های ارتباطی بین آثار تاریخی با سایر فضاهای باز درون‌شهری هستند. اینگونه مسیرها باعث افزایش ارزشهای فرهنگی و تاریخی شده و به حفظ آثار تاریخی و فرهنگی و زنده‌شدن مجدد آنها کمک می‌کند (Fabos, 2003).

در طول تاریخ، شهرها طراحی و ساخته شده‌اند؛ رشد و توسعه یافته‌اند؛ مورد تهاجم قرار گرفته و خالی از سکنه شده‌اند و نهایتاً تجدید ساخت شده و باز توسعه یافته و مجدداً طراحی گردیده‌اند. در این راستا آنها یک هویت جمعی دفاع از فرهنگ و زندگی انسانی را به‌دست آورده‌اند. بافت‌های تاریخی شهرها به‌همراه آثار تاریخی باارزشی که در خود دارند، بیانگر هویت فرهنگی شهرها بوده و برقراری ارتباط بین آنها از طریق سبزه‌راهها و فضاهای باز شهری، خاطره جمعی شهرها را قابل تشخیص و قرائت می‌کند؛ علاوه بر تعیین هویت تاریخی شهر در گذشته و سیر تحول آن در زمان، عناصر تاریخی با ارزش و مناظر تاریخی را نیز دربرمی‌گیرد.

در رویکرد تاریخی، آثار تاریخی موجود در شهرها به عنوان مهمترین عناصر در نظر گرفته شده و مهمترین هدف ایجاد پیوستگی بین آثار تاریخی و ساختارهای طبیعی است. (Sophia s.chenT, 2001 C.y.jim) بر این اساس، اولویت با ساختارهای تاریخی بوده؛ به صورتی که این امکان برای ساکنین شهرها فراهم شده تا سفرهای روزانه خود را (از قبیل سفرهای روزانه از محل کار به خانه یا مدرسه) از طریق مسیرهای سبزی که سایت‌های تاریخی را به هم متصل کرده انجام دهند.

یکی از مهمترین اهداف مسیرهای سبز درون‌شهری در رویکرد تاریخی، حفاظت از آثار تاریخی و رونق گردشگری، به خصوص گردشگری فرهنگی است. حضور گذشته در شهر و مناظر مختلف آن، جذابیت خاطره‌انگیزی را ایجاد کرده و محرکی قوی برای فعالیتهای تفریحی و گردشگری است. تاریخ به عنوان یک جاذبه گردشگری می‌تواند به عنوان نیروی قدرتمند، گویای گذشته تاریخی، فرهنگی، مذهبی و صنعتی یک مکان باشد که تاکنون حفظ شده است؛ این نوع گردشگری مردم را مجدداً نسبت به ریشه‌های فرهنگی‌شان آشنا ساخته و علائق مردم را نسبت به تاریخ و فرهنگ هویت می‌بخشد.

با توجه به مهمترین هدف این تحقیق که ایجاد پیوستگی بین ساختارهای طبیعی و تاریخی درون‌شهری است لذا از تلفیق دو دیدگاه اکولوژی منظر و تاریخی در طراحی مسیرهای سبز استفاده شده است، به صورتی که ابتدا در مقیاسی خردتر، آثار تاریخی و فضاهای سبز توسط دالان‌هایی طبیعی یا مصنوعی به هم پیوسته شده و مسیرهای سبز را تشکیل می‌دهند، سپس در مقیاسی کلان‌تر، مسیرهای سبز به هم پیوسته شده و بستری یکپارچه از ساختارهای طبیعی و تاریخی را ایجاد می‌کنند.

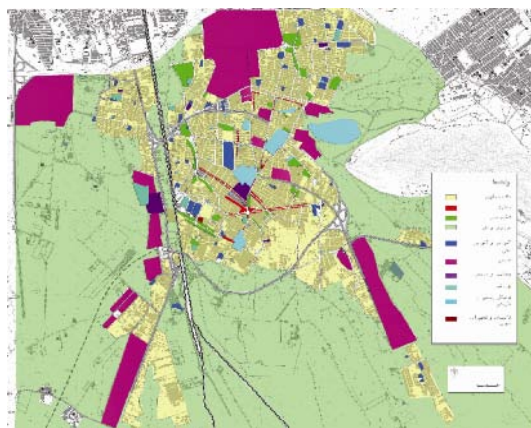
روش کار:

در این تحقیق ابتدا اطلاعات مربوط به ویژگیهای محیطی، تاریخی، کالبدی و فیزیکی شهر ری، با توجه به مدارک و اسناد موجود، جمع‌آوری و با برداشتهای میدانی تکمیل شده است. سپس با روش تحلیلی - توصیفی، دوره‌های مختلف توسعه و تخریب شهر ری مشخص گردیده که از یک سو با آگاهی از روابط بین آثار تاریخی و از سوی دیگر بین عناصر طبیعی، نقشه‌های ساختار تاریخی و ساختار طبیعی به دست آمده (نقشه شماره ۱ و ۲ و ۳) سپس با روی هم گذاری این نقشه‌ها پیوستگی بین این دو ساختار برای ایجاد سبزه‌راهها مشخص شده است. در انتها با اتصال سبزه‌راهها با لکه‌های موجود طبیعی همانند باغها، پارکها و زمین‌های کشاورزی، شبکه سبز پیوسته جهت سازماندهی ساختار آتی شهر ارائه شده است.

وضعیت موجود شهری

بیشترین اراضی ری به سطوح رها شده و بایر اختصاص داشته و از بین کاربری‌های موجود در محدوده، کاربری مزروعی بیشترین درصد را به خود اختصاص داده است که خود به عنوان یکی از پتانسیل‌های مهم

منطقه در توسعه ساختارهای طبیعی شهر است. علاوه بر پارکها و فضای سبز عمومی در محدوده ری، وجود گورستانهای قدیمی در این شهر که پوشیده از درختان و درخچه‌ها است خود باعث افزایش سطح ساختاری طبیعی شده است. بیمارستان روانی راوندی که خود به تنهایی ۸۶ هکتار وسعت دارد به سطح فضاهاى سبز و ساختارهای طبیعی محدود افزوده است بقیه سطح محدود به کاربری مسکونی و کاربریهای مربوط به فعالیتهای صنعتی است که با توجه به طرح ساماندهی صنایع تهران در سال ۱۳۷۴ با هدف بررسی و شناخت ویژگیهای صنایع تهران و ارائه الگوی پیشنهادی در جهت ساماندهی صنایع در ارتباط با مسائل شهری تهیه شده (مهرزان، ۱۳۷۴)؛ لذا لزوم انتقال و جابجایی این صنایع به خارج از شهر بسیار لازم و ضروری تلقی می‌شود.



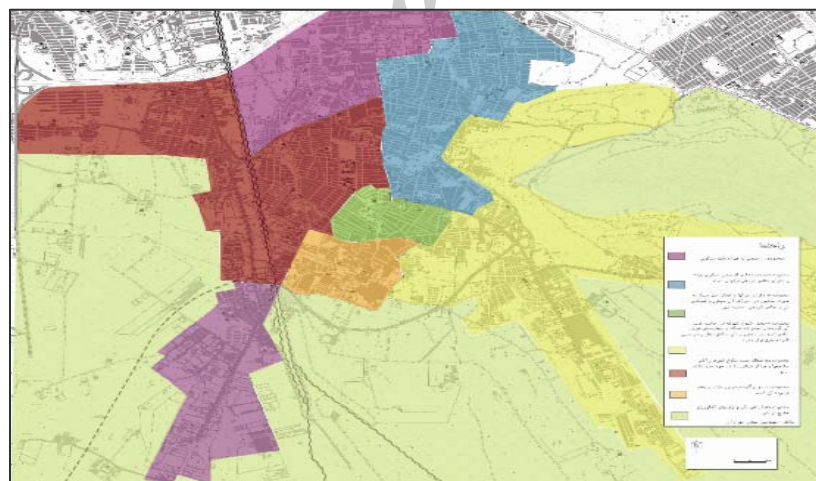
نقشه شماره ۱: کاربری‌های موجود در محدوده شهر ری

شهر ری از طریق چند راه اصلی با تهران ارتباط برقرار می‌کند؛ جاده شهید رجایی در امتداد جاده قم در سمت غرب؛ جاده فدائیان اسلام که مستقیماً از میدان شهرری شروع شده و تا میدان شوش امتداد می‌یابد؛ جاده سوم شهر ری که همان مسیر ماشین دودی سابق است و از سه راه ری شروع و تا تقاطع خیابان خراسان ادامه دارد و خیابان دستواره در امتداد جوانمرد قصاب تا بزرگراه بعثت با تهران ارتباط می‌یابد. از این بین، دو محور اصلی شهید رجایی و فدائیان اسلام، ارتباط اصلی شهر ری را با شرق، غرب و شمال تهران برقرار می‌کند (نقشه شماره ۲). از طرف دیگر با توجه به خطوط سراسری در نظر گرفته شده مترو برای تهران، خط ۱ مترو که شمالی - جنوبی بوده و از میدان تجریش آغاز شده و به سمت جنوب امتداد می‌یابد، از خیابان شوش به موازات خط آهن ورامین امتداد یافته و به شهر ری می‌رسد.



نقشه شماره ۲: دسترسی

در گسترش تهران بزرگ، شهری به دلیل ارزان بودن زمینهایش و خارج از محدوده بودن به‌مرور صنعتی می‌شود و این امر، منجر به نزول کیفیت شهر در بسیاری از جنبه‌ها از جمله مسائل زیست‌محیطی، امکانات تفریحی و فرهنگی و... می‌شود. اما با این همه، هنوز شهری از ویژگیهای خوب و پتانسیل‌های مثبت برخوردار است از آن جمله می‌توان به وجود مناظر بسیار زیبا در همجواری با کوهها و چشم اندازهای اراضی کشاورزی و دربرداشتن گنجینه‌ای غنی از آثار تاریخی دوره‌های مختلف اشاره کرد. با توجه به مطالعات کاربری زمین و روند تحولات ری از آغاز تاکنون می‌توان شهری را به چندین محدوده تقسیم کرد (شکل شماره ۶).



نقشه شماره ۳: وضعیت موجود در شهری

محدوده ۱: محدوده‌های صنعتی شهر هستند. البته منطقه A دارای بافت مسکونی نیز هست. در این بخش، عناصر تاریخی و مذهبی همچون بقعه جوانمرد قصاب و قلعه قدیمی صدرا نیز قرار گرفته‌اند.

محدوده ۲: این محدوده بیشتر مسکونی بوده و در عین حال، دارای عناصر تاریخی و مذهبی قابل توجهی همچون چشمه علی، باغ ظهیریه، برج طغرل، بقعه ابن بابویه و گورستان آن و بقعه بی‌بی زبیده است.

محدوده ۳: منطقه شلوغ و مرکزی شهر است که در حاشیه غربی آن، گورستان امامزاده عبدالله و بیمارستان فیروزآبادی قرار گرفته و در مجاورت آن، دفاتر و مناطق تجاری در مسیر گذرندۀ طول آن جای دارند.

محدوده ۴: این محدوده، دارای پارکها و فضاهای سبز و باز بسیاری است. صناعی در اطراف آن وجود داشته و مجاور با فضای باز و عناصر تاریخی موجود در حاشیه شهر است؛ همانند استودان سنگی، برج خاموشان، کارخانه قدیم سیمان ری، محوطۀ تاریخی دژ دشکان، باروی قدیم ری، ارگ سلجوقی، برج مراقبت کوه بی‌بی شهربانو، گنبد اینانج، برج نقاره‌خانه، گورستان زیرین، قلعه‌گیری، قلعه کاسنی، تپه کنده و قنات ده خیر.

از طرف دیگر در این محدوده، دیدهای بسیار زیبایی به ارتفاعات موجود در شرق ری و فضاهای باز، سبز و اراضی کشاورزی وجود دارد. که از جمله پتانسیل‌های مهم و قابل استفاده در این بخش است.

محدوده ۵: این محدوده، منطقه نسبتاً نوساز شهر ری می‌باشد که اکثر سازمانها و مراکز دولتی را در خود جای داده است. در این محدوده، شهرک‌های جدید ایجاد شده در اطراف ری همچون شهرک سیزده آبان نیز وجود دارد.

محدوده ۶: این محدوده در برگیرندۀ حرم حضرت عبدالعظیم، بازار و بافت فرسوده اطراف آن است و در حال حاضر بیشتر برآورده‌کنندۀ خدمات مربوط به زوار حرم مطهر است.

محدوده ۷: این محدوده دربرگیرندۀ اراضی بایر، شیب‌های تند و زمین‌های کشاورزی خارج از شهر است.

ساختارهای تاریخی در محدوده ری:

ری به دلیل داشتن شاخصه‌های مذهبی و تاریخی فراوان به عنوان یک هسته تاریخی و مذهبی با ارزش در کل تهران بزرگ محسوب شده و دارای جاذبه‌های بسیاری است که نه تنها برای مردم ری (منطقه ۲۰ تهران) بلکه برای سایر مناطق تهران نیز حائز اهمیت بوده و پتانسیل‌های فراوانی برای ایجاد سایت‌های فرهنگی و تفریحی دارد. از آن جمله می‌توان به محور تاریخی - فرهنگی ری، اشاره کرد که در طول زمان رشد کرده و استخوان‌بندی اصلی شهر را تشکیل می‌دهد. در تشخیص محور تاریخی - فرهنگی ری، موقعیت محورهای اصلی و فعال شهری، موقعیت مراکز مذهبی، موقعیت فضاهای سبز درون و بیرون شهری، توزیع کاربریهای اصلی شهری، نحوه قرارگیری آثار تاریخی و نیز ارتباطات بین آنها مدنظر بوده است (مهرازان، ۱۳۷۴).



نقشه شماره ۴: تلفیق نقشه تاریخی کریمان با وضع موجود ری ..

(منبع: مهرازان، ۱۳۷۴)

این محور در گذشته بازار معروفی بوده است که دروازه باطان (اکباتان) را که در امتداد جاده ابریشم قرار داشته (مکانی نزدیک به میدان شهر ری) به دروازه رشکان در شمال شهر (در کنار دژ رشکان) مرتبط می‌نموده است. قسمت شمالی این بازار به نرمه و قسمت جنوبی آن به دهک معروف بوده است. (نقشه شماره ۳) این محور که از حرم حضرت عبدالعظیم شروع شده، به سمت شمال پس از طی بازارچه سرپوشیده وارد خیابان اصلی شهر شده (خیابان حرم) و به میدان اصلی شهر می‌رسد و به سمت سه راه ورامین امتداد می‌یابد (شکل شماره ۳). در طول این محور، امامزاده عبدالله و بیمارستان فیروزآبادی در غرب و نوار طولی به صورت فضای سبز در شرق آن قرار دارند و نهایتاً به حاشیه تجاری سه راه ورامین متصل می‌شود. در ادامه مسیر به سمت شمال با عبور از خیابان ابن بابویه عناصر مهمی چون گورستان ابن بابویه، برج طغرل، چشمه علی و تپه‌های باستانی در حاشیه یا نزدیکی آن قرار گرفته‌اند و اراضی کوه‌های بی‌بی‌شهربانو نقطه انتهایی آن است (افروند، ۱۳۸۲).

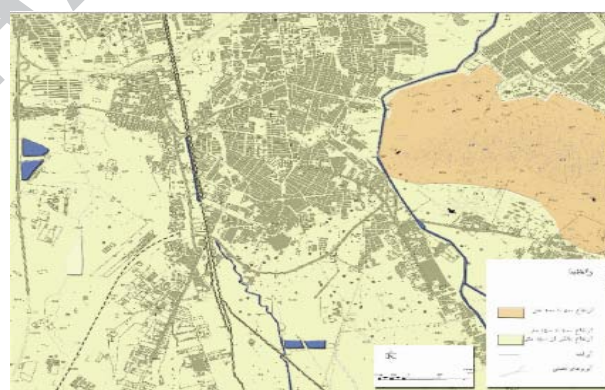
از مهمترین آثار تاریخی و مذهبی بازمانده در ری می‌توان به قلعه گبرها، برج نقاره‌خانه تپه کنده، گنبد ایناج، قلعه صدرا، کارخانه سیمان ری، ماشین دودی، باروی قدیم ری، ارگ سلجوقی، ری چشمه‌علی، برج خاموشان و دژ رشکان اشاره کرد (نقشه شماره ۴).



نقش ساختارهای طبیعی در محدوده ری:

از دیگر پتانسیل‌ها می‌توان به وجود مسیل‌های سرخه حصار و فیروزآباد اشاره کرد؛ مسیل سرخه حصار از انشعابات رودخانه جاجرود است و در طی مسیر خود از کنار کارخانه سیمان و ابن بابویه گذشته و به سمت جنوب شرقی جریان می‌یابد، از آب این نهر برای کشاورزی استفاده می‌شود. نهر فیروزآباد که از آبریز قنوت غار و پشاپویه است و از قسمت غربی شهر ری می‌گذرد نیز مصرف کشاورزی دارد. این نهر در بخشی از مسیر خود در داخل شهر سرپوشیده است (شکل شماره ۸). از طرفی این مسیل‌ها آلودگی‌های فراوانی را با خود حمل کرده و در نهایت تمامی آنها را به اراضی کشاورزی جنوب ری منتقل می‌کنند. علاوه بر این در طول مسیر، مناظر و کیفیت نامطلوبی را چه درون شهر و چه در اراضی کشاورزی و یا در بیرون شهر ایجاد می‌کنند.

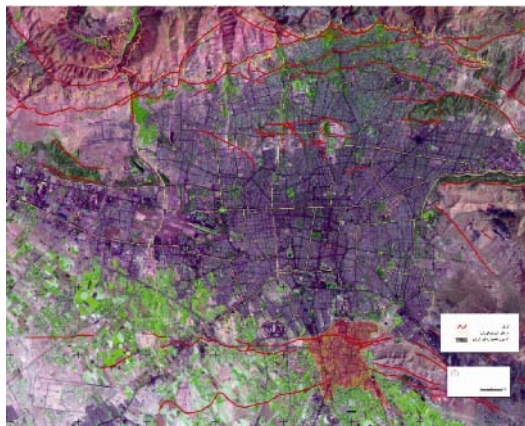
وجود ارتفاعات بی‌شهربانو در شرق ری مناظر زیبا و جذابی ایجاد کرده، همچنین سطح بسیار زیادی که به شیبه‌های تند دامنه کوه بی‌شهربانو اختصاص دارد و در حال حاضر از کاربری اجتماعی و اقتصادی قابل ملاحظه‌ای برخوردار نیست (نقشه شماره ۸).



نقشه شماره ۶: مسیله‌ها و ارتفاعات ری

با توجه به زمین لرزه‌های تاریخی که در ری اتفاق افتاده و شناسایی گسله‌های موجود در این منطقه،

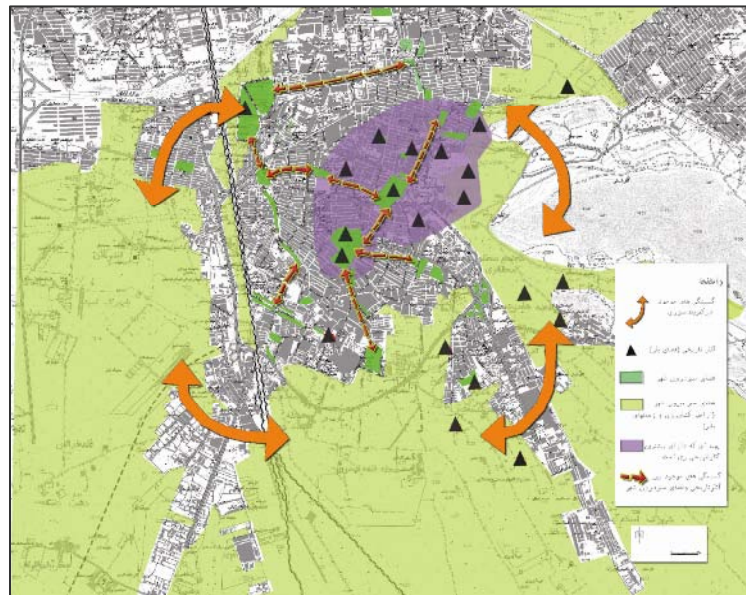
احتمال وقوع زمین‌لرزه‌های بزرگ در شهری وجود داشته؛ زمین‌لرزه‌هایی که به سبب جنبش و حرکت احتمالی سری گسله‌های ری (شمال ری، جنوب ری و کهریزک) و گسله‌های شمالی تهران (در فاصله ۲۵ کیلومتری شمال شهری) به وجود می‌آیند که خود به عنوان محدودیت در توسعه ساختارهای طبیعی محسوب می‌شود.



نقشه شماره ۵: فیزیوگرافی

روی هم گذاری ساختارهای طبیعی و تاریخی:

از روی هم گذاری لایه‌های اطلاعاتی مربوط به ساختارهای طبیعی و تاریخی و همچنین لایه‌های اطلاعاتی مربوط به بافت کالبدی، کاربری و دسترسی‌های شهری، مهمترین گسستگیها و همچنین مهمترین عوامل برقراری ارتباط در بین ساختارهای طبیعی و تاریخی مشخص می‌شود (نقشه شماره ۹). از مهمترین گسستگیها می‌توان به گسستگی ایجاد شده توسط جاده قم یا بزرگراه تهران - ورامین اشاره کرد. مسیله‌ها به عنوان دالانهای طبیعی و همچنین دسترسی‌ها و مسیرهای تاریخی به عنوان دالانهای مصنوعی، نقش مهمی در برقراری ارتباط بین ساختارهای طبیعی و تاریخی ندارند.



نقشه شماره ۷: نقشه روی هم‌گذاری ساختارهای طبیعی و ساختارهای تاریخی ری

سبزراههای تاریخی - طبیعی:

مسیلهای سرخه حصار و فیروزآباد به عنوان دو دالان طبیعی، نقش مهمی در ارتباط و اتصال ری به اراضی کشاورزی و بستر طبیعی اطراف ری داشته و می‌توانند به عنوان مسیرهای سبز شهری منجر به برقراری ارتباط بین ساختارهای طبیعی و تاریخی مجاور با خود شوند. از این رو با استفاده از روشهای بیولوژیکی باید آلودگیهای این مسیلهها را تا حد ممکن تقلیل داد و با منظرسازی مناسب و بهسازی این مسیلهها تا حد ممکن به صورت طبیعی یا استفاده از این مسیلهها در ایجاد مکانهایی برای تفرج در امتداد مسیر خود، علاوه بر ایجاد پیوستگی بین ساختارهای طبیعی و تاریخی، باعث افزایش امکانات رفاهی و تفریحی منطقه نیز شد.

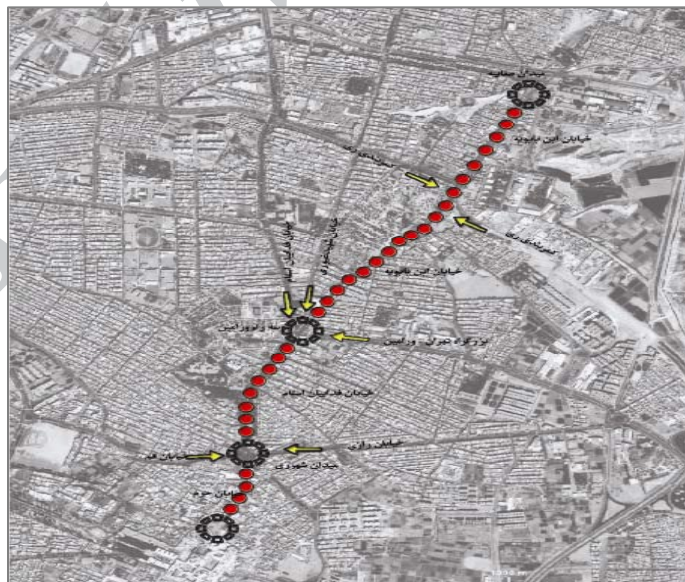
برای ایجاد پیوستگی بین لکه‌های موجود در داخل بافت شهر می‌توان از ساماندهی محورهای ارتباطی درون‌شهری همانند ساماندهی محور تاریخی - فرهنگی ری استفاده کرد.

با توجه به بیشترین تمرکز آثار تاریخی و فضای سبز در امتداد محور تاریخی - فرهنگی ری این مسیر می‌تواند به عنوان مسیر سبز کلیدی در شهر ری عمل کند. به طوری که ساماندهی لکه‌های فضای باز و سبز اطراف این محور می‌تواند همانند الگویی کاربردی، قابلیت تعمیم به سایر محورها و دسترسی‌های اصلی درون شهری را داشته و در نهایت شبکه‌ای از مسیرهای سبز را در ری ایجاد کند که تمامی فضاهای باز و آثار تاریخی درون شهری را به هم پیوندد (نقشه شماره ۱۳). برای ساماندهی محور تاریخی - فرهنگی ابتدا

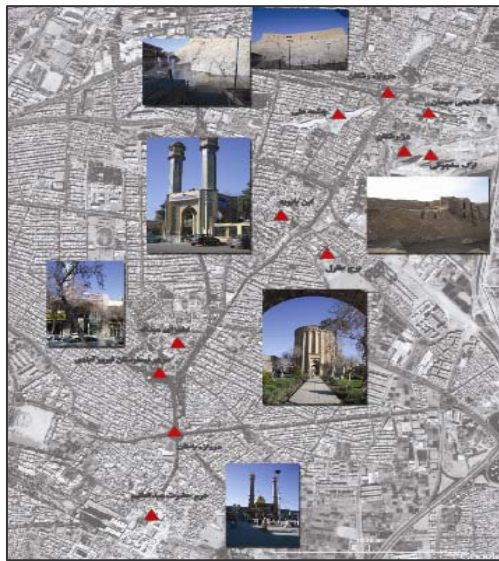
شبکه‌ای از دسترس‌یهای پیاده در تمام طول محور پیشنهاد شده که قابلیت تعمیم به کل سطح شهر را داشته باشد به طوری که در درجه اول سایتهای تاریخی و مذهبی درون یا مجاور محور را به یکدیگر، به فضای سبز و به مراکز عمومی اصلی درون محور و ایستگاههای حمل و نقل اصلی متصل می‌کند. به صورتی که پرترددترین مسیرهای مورد استفاده مردم برای رفت و آمدهای روزانه به مکانهای اصلی شهر (نقاط مذهبی، تجاری و اداری و...) از طریق این گونه مسیرها و تا حد امکان گذر از درون پارکهای شهری صورت بگیرد. این شبکه دسترس‌یهای پیاده توسط فضای سبز از محورهای حرکتی و سائل نقلیه جدا شده و علاوه بر ایجاد محیطی دلپذیر و فرحبخش، امنیت افراد پیاده را نیز فراهم می‌کند (نقشه شماره ۱۴). از نکات مهم در این شبکه، حفظ پیوستگی مسیرهای پیاده است که در صورت نیاز از پلهای عابر پیاده یا مسیرهای زیرگذر نیز بدین منظور می‌توان استفاده کرد.

بدین منظور می‌توان آنها را با عناصری همچون آب، کف‌سازی و مبلمان شهری مناسب تجهیز نمود و با احداث و تأمین فضاهای حرکت و سکون برای عابرین پیاده و ایجاد فضاهای چندعملکردی، تنوع و جذابیت این مسیرها را افزایش داد.

در جهت ساماندهی لکه‌های باز و سبز در اطراف محور تاریخی - فرهنگی ری، سایت تاریخی چشمه علی به همراه باروی ری و کتیبه قاجاری در شمال محور تاریخی - فرهنگی، که دارای پتانسیل‌های فراوانی برای ایجاد سایتی تفریحی و آموزشی بوده و در میان بافت مسکونی قرار دارد، طراحی شده است. در طراحی این سایت؛ ایده پیوستگی بین ساختارهای طبیعی و تاریخی به صورت تلاقی شهر و طبیعت، وجود آب به عنوان نماد حیات و اشاره به دوران‌های تاریخی مختلف در نظر گرفته شده است (نقشه شماره ۱۰).

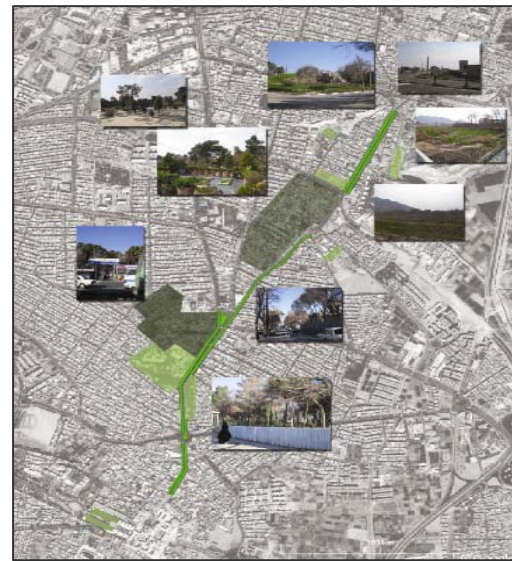


نقشه شماره ۸: محور تاریخی - فرهنگی ری



نقشه شماره ۱۰: آثار تاریخی موجود

محورتاریخی - فرهنگی ری



نقشه شماره ۹: عناصر طبیعی موجود در امتداد

محورتاریخی - فرهنگی ری

با توجه به شبکه دسترسی‌های ری و نحوه پراکنش لکه‌های فضای سبز و باز (آثار تاریخی) درون شهری، مهمترین دسترسی‌های درون شهری در برقراری ارتباط بین ساختارهای طبیعی و تاریخی در ری عبارتند از: خیابان فدائیان اسلام، خیابان شهید رجب نیا، بلوار شهید دستواره، بلوار شهید رجایی، جاده امین‌آباد و بزرگراه تهران- ورامین. این دسترسی‌ها علاوه بر اتصال فضاهای سبز و باز درون بافت شهری و تشکیل شبکه‌ای مرتبط، منجر به اتصال این شبکه به ساختارهای طبیعی و تاریخی در اطراف شهر شده و در نهایت منجر به اتصال ری به محیط طبیعی پیرامون خود گردیده است.

Archive of SID



نقشه شماره ۱۱: پیشنهاد طرح سبزه‌راه‌ها برای ایجاد پیوستگی بین تاریخ و طبیعت



نقشه شماره ۱۲: جزئیات سبز راه تاریخی - طبیعی ری

شبکه پیوسته تاریخ و طبیعت در ری:

برای پیشنهاد شبکه پیوسته تاریخ و طبیعت، با توجه به دیدگاه تاریخی و اکولوژیکی مدنظر در این تحقیق توجه به دو نکته بسیار ضروری است:
- جایگاه و مکان استقرار ساختارهای طبیعی و تاریخی

- نحوه برقراری ارتباط بین آنها از طریق ساختارهای طبیعی و تاریخی موجود برای برقراری ارتباط بین ساختارهای طبیعی و تاریخی موجود در داخل شهر می‌توان از انواع مسیرهای سبز بهره برد؛ همچون مسیر سبز محور تاریخی- فرهنگی، مسیر سبز اطراف مسیرهای ارتباطی و همچنین مسیرهای سبز اطراف مسیرهای درون‌شهری.

برای ایجاد پیوستگی بین لکه‌های موجود در خارج از شهر می‌توان از ایده کمربند سبز در اطراف ری بهره برد. برای ایجاد کمربند سبز اطراف ری ابتدا باید توسط مسیرها و مسیرهای ارتباطی بین لکه‌های فضای سبز و باز که در پیرامون ری قرار دارند پیوستگی ایجاد شود. در ضمن مسیرهای ارتباطی ری با مناطق مجاور همچون خیابان فدائیان اسلام، به عنوان کریدورهای مصنوعی نقش تعیین‌کننده‌ای در ایجاد پیوستگی بین لکه‌های باز و سبز اطراف ری دارند به‌صورتی که تقویت پوشش گیاهی اطراف مسیرهای ارتباطی منجر به بهبود پیوستگی ساختارهای طبیعی و تاریخی موجود در اطراف شهر می‌شود. در نتیجه با برقراری ارتباط بین بزرگترین لکه‌های فضای سبز و باز که در پیرامون ری قرار دارند، کمربند سبز در اطراف ری ایجاد شده که متشکل از اراضی کشاورزی اطراف ری، فضاهای باز (آثار تاریخی پیرامون شهر) و زمینهای بایر است. از طرفی علاوه بر زمین‌های کشاورزی، آثار تاریخی متعددی نیز در بین اراضی و زمین‌های بایر وجود داشته که نیازمند حفاظت بوده و دارای جاذبه‌های بسیاری برای ایجاد مکانهای تفریحی و فرهنگی است.

بر این اساس می‌توان کمربند سبز اطراف ری را به سه بخش کلی تقسیم کرد:

۱- اراضی کشاورزی جنوب ری که نقش تعیین‌کننده‌ای در مشخص کردن محدوده جنوبی تهران، جلوگیری از گسترش بی‌رویه شهری و همچنین جلوگیری از تبدیل اراضی واقع در جنوب به مسکونی و صنعتی دارند.

۲- پارکهای فرهنگی - تاریخی در شمال شرقی، شرق، جنوب و جنوب شرقی ری:

• **پارک سیاحتی هاشم‌آباد، پارک تاریخی - فرهنگی صفائیه:** تالاب هاشم‌آباد واقع در شرق دولت‌آباد، یکی از نقاط دیدنی شهر ری به حساب می‌آید. این تالاب که در جنوب پارک آزادگان (منطقه ۱۵) و در محدوده کمربند سبز جنوب تهران قرار دارد به همراه اراضی اطراف کوه صفائیه از قابلیت بسیاری برای ایجاد یک مرکز تفریحی - سیاحتی برخوردار است.

• **پارک باستانی بی‌بی شهربانو:** قبرستان تاریخی و بسیار با ارزش زیرین و زبرین در شرق کانال جدید باروت‌کوبی قرار دارد. اخیراً در این قبرستان برج‌های متعدد بسیار ارزشمندی کشف شده است که قابلیت‌های بسیاری در جهت رشد و تحول کیفی این بخش از شهر ری دارند. بر این اساس می‌توان در محدوده فوق، مجموعه‌ای از برجهای مذکور و تاریخی را در داخل یک پارک و تفرجگاه در نظر گرفت که در نهایت می‌تواند به عنوان یکی از نقاط بسیار پرجاذبه شهری معرفی شود.

• **پارک فرهنگی گبری:** ایجاد پارک و فضایی تفریحی در اطراف قلعه قدیمی گبری در جنوب شرقی ری

نیز با توجه به امتیاز نزدیکی به ری نسبت به سایر مکانهای تفریحی موجود و پیشنهادی می‌تواند به یکی از نقاط سیاحتی جاذب شهر ری مبدل شود.

• **پارک حرم حضرت عبدالعظیم:** این پارک به‌منظور ساماندهی بافت فرسوده اطراف حرم و ایجاد فضا و محیط‌های فرح بخش برای استقرار و استراحت‌زائرین مفید بوده و منجر به افزایش فضای سبز درون‌شهری می‌شود.



نقشه شماره ۱۳: شبکه تاریخی - طبیعی شهری

با ایجاد و توسعه ساختارهای طبیعی از ورود گرد و غبار کویر توسط بادهایی که از جنوب می‌وزند جلوگیری به عمل آمده و همچنین از ورود آلودگی‌های پالایشگاه تهران و نیروگاه ری که هر دو در جنوب ری قرار دارند نیز جلوگیری می‌شود. از طرفی با توسعه و پوشش گیاهی، یکی از مشکلات اراضی جنوب تهران که مشکل غرقابی بودن است، کاهش می‌یابد زیرا هر گیاه با توجه به تعریق و تعرق همانند یک پمپ عمل کرده آب را از زمین جذب و در هوا پخش می‌کند. توسعه درختان و فضای سبز می‌تواند در رفع این مشکل، سهم بسزایی داشته باشد.

۳- بخشهایی که در غرب شهر ری در محدوده خطرات شدید زلزله قرار گرفته برای اسکان جمعیت و استقرار خدمات، بسیار خطرناک بوده و بهترین کاربری برای آن، تبدیل به فضای سبز و در نهایت پیوستن به کمربند سبز اطراف ری است. این اراضی شامل زمین‌های بایر و اراضی زراعی مابین کوی سیزده آبان و محدوده مصوب منطقه و همچنین زمین‌های زراعی صالح آباد غرب می‌باشد.

بر این اساس، شبکه‌ای متشکل از مسیرهای سبز در ارتباط با کمربند سبز اطراف ری تشکیل شده که با اتصال ساختارهای طبیعی و تاریخی در داخل و خارج از شهر به یکدیگر، منجر به ایجاد شبکه تاریخی - طبیعی در ری می‌گردد.

نتیجه‌گیری:

براساس تحلیل صورت گرفته در این مطالعه بر روی ساختارهای طبیعی و تاریخی شهری و حل مسائل محیطی شهری، به وسیله مسیره‌های سبز با رویکردی زیست‌محیطی- تاریخی، شبکه‌ای پیوسته از ساختارهای طبیعی و تاریخی در ارتباط با مهمترین مراکز شهری در شهر ری پیشنهاد شده که هم پایداری ساختارهای طبیعی و تاریخی را امکان‌پذیر ساخته و هم دسترسی، میزان بهره‌وری و استفاده مطلوب از آنها را در طول زمان افزایش می‌دهد.

در این راستا این امکان برای سایت‌های مشابه با شهری که دارای محیط‌های طبیعی و آثار تاریخی بازممانده درون بافت شهری هستند، فراهم شده تا با استفاده از رویکرد و روش به‌کاررفته در این تحقیق- که همان رویکرد اکولوژیکی- اریخی و روش روی هم‌گذاری ساختارهای طبیعی و تاریخی در جهت مشخص شدن مسیره‌های سبز و در نهایت شبکه طبیعی و تاریخی است- واند با در نظرگیری لایه‌های اطلاعاتی مختلف مانند لایه‌های محیط طبیعی، تاریخی و کالبدی شهر در ارتباط با یکدیگر منجر به حفاظت از ساختارهای تاریخی و طبیعی در طول زمان شده، امکان ایجاد ارتباط و توسعه آینده آنها را نیز فراهم آورده و در نهایت بستری یکپارچه و پیوسته از ساختارهای تاریخی و طبیعی شهر به‌دست آید که هم در پایداری و بهبود وضعیت زیست محیطی شهرها و هم در حفاظت از آثار تاریخی بسیار مؤثر خواهد بود.

منابع :

- شهبازی، فاطمه (۱۳۸۵) «ری شهری خفته در غبار فراموشی»، شهرداریها، سال ششم، شماره ۷۳، صص ۷۰-۷۳.
- مهندسین مشاورمهرآزان (۱۳۷۴) طرح تفصیلی شهرری، معاونت فنی شهرداری تهران.
- کریمان، حسین (۱۳۵۰) برخی از آثارباز مانده از ری قدیم، انتشارات دانشگاه ملی ایران.
- کیانی، یوسف (۱۳۶۶) شهرهای ایران، جلد دوم، سازمان چاپ و انتشارات فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- افروند، قدیر (۱۳۸۲) گزارش پژوهشی بررسی و شناسایی آثار باستانی و تاریخی - فرهنگی حوزه فرمانداری ری، جلد دوم، اداره کل میراث فرهنگی استان تهران.
- برنجی، مریم (۱۳۸۶) طراحی محیطی مسیرسبز درون‌شهری؛ نمونه موردی محورتاریخی - فرهنگی ری، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه تهران، دانشکده محیط زیست .

-) DERV- * ¶ QMLQDMRQDO J UHQZ D SODQLQI RQ IQMRGXFWRQ¶ / DQGFSDH DQ XLEDQ SODQLQI YRO QR S S
-) DERV- * ¶ * UHQZ D SODQLQI IQ VKH XQVMG VWMW D¶V RUI IQV DQ UFFHQWFDH VVGLHM¶ / DQGFSDHDQGXLEDQSODQLQI YRO QR S S
-) RUP DQ 5 7 7 * RQURQ0 / DQGFSDH(FRORJ \ -RKQ: IQ¶ 6RQV1 HZ < RUN1 < 8 6\$
-) DERV- * ¶ QMRGXFWRQ DQ RYLYHZ VKH J UHQZ D P RYHP HQW XVHV DQ SRWQMDOV RI J UHQZ D ¶
- IP & < &KHQ6 6 ¶ &RP SUKHQMDYHJ UHQMSDFH SODQLQI EDVHG RQ DQGFSDH FRORJ \ SUQFLSOM IQFRP SIFWI DQMI FIW FKIQD / DQGFSDHDQGXLEDQSODQLQI YRO QR S S
- RQ DQ 5 RE NXQYN0 DW UVMQMHQ,E ¶ XURSHQFRORJ IEDQCHZ RUNVDQJ UHQZ D ¶ / DQGFSDH DQGXLEDQSODQLQI YRO S S
- (UFNMRQ' / ¶7 KH UHDMRQKIS RI KVMRUF FIW IRUP DQ FRQMP SRUDJ J UHQZ D IP SØP HQMMRQ a FRP SDUMRQ RI P IQZDKNH: IMFRQMQ 8 6\$ DQ 2 VVZ D2 QMUR &DQGD ¶ DQGFSDH DQ XLEDQ SODQLQI YRO QR S S

