

گپ وگفتی با علیرضا بهزادی درباره پل طبیعت

تهران هنوز پل ندارد

چرا نام این پل را پل طبیعت گذاشته‌اند؟ آیا به صرف اینکه این پل نسبتاً عریض جنگل‌های پارک طالقانی را به پارک آب و آتش متصل می‌کند، می‌توان گفت که جریان یکپارچه طبیعت دوباره در عباس‌آباد برقرار شده‌است؟ آیا این پل کیفیت شهری را در این محدوده، چه برای رهگذران سواره بزرگراه مدرس و چه برای رهگذران پیاده‌روی پل، بالاتر خواهد برد...؟ برای یافتن پاسخ به این سوالات و سوال‌های دیگر درباره پل طبیعت، این گفت‌وگو و چندصفحه‌ای را که به توضیح درباره این پروژه اختصاص دارد، با حوصله مطالعه کنید.

کامبیز مشتاق گوهری

علی رنجی‌پور

پروژه پل طبیعت تا چندی دیگر به بهره‌برداری می‌رسد؛ پلی بزرگ که قرار است روی آن اتفاقات زیادی بیفتد. پلی با دهانه عریض که به جز موارد اضطراری که خدای ناکرده نیاز به عبور آمبولانس است، هیچ ماشینی از روی آن عبور نمی‌کند. پلی که دو طبقه، یا به قول طراحان آن، دو لایه دارد که توی این لایه‌ها رهگذران قرار است متوقف ششوند و بمانند و پل به آن مفهومی

نزدیک شود که در نمونه‌های خوب سنتی ایرانی یا مدرن غربی می‌توان دید... اما آیا این پلی که در تصاویر این چند صفحه خواهید دید، به این خواسته می‌رسد؟ باید منتظر ماند و دید، اگر چه تیم طراحی این پروژه و ما که از زاویه آشنایی و نقد به آن نگاه کردیم، امیدوارانه چشم‌انتظار نشست‌هایم تا ببینیم، شهری که رودخانه ندارد و بالطبع پل ندارد، آیا عاقبت صاحب پل خواهد شد. پلی از جنس پل خواجه، از جنس سی‌سه‌پل، از جنس پل سفید بیلباتو، از جنس پل نویستکی سن‌پترزبورگ، از جنس پل بسفر استانبول، از جنس پل‌های متعددی که روی رودخانه سن بنا شده‌اند... پل‌هایی که شاید فلسفه و جودی‌شان گذر کردن باشد، اما چنان‌کار کرده‌ای اجتماعی‌ای پیدا کرده‌اند که گاهی آدم فراموش می‌کند اینها رانه برای تقویت مناسبات اجتماعی، نه برای هویت‌بخشی به شهر، نه برای چیز دیگری، بلکه برای گذر کردن ساخته‌اند. علیرضا بهزادی، در میان نسل معماران جوان چهره ناشناخته‌ای نیست. او و همکارانش را در دفتر «دیب»، بیشتر به‌واسطه کارهایی که در زمینه‌سازهای پارچه‌ای و کابلی انجام داده‌اند، می‌شناسند و بهترین کارهایی که تا به حال در این حوزه انجام شده، کارهای دفتر آنها بوده‌است. نمونه‌اش پل ابریشم و سازه‌های چادری که در اراضی عباس‌آباد کار شده‌اند و خیلی از کارهای موفق دیگر. او در جریان طراحی این پل هم یکی از اعضای مهم تیم طراحی بود. گپ زدیمان از روایت داستان طراحی این پل شروع شد و بحث‌مان به نقد کار کردهای مختلف این پل و ارتباط‌هایی که از مناظر مختلف با شهر برقرار می‌کند، رسید. از ایده‌های سبز آن گفتیم و ارتباطی که بناست دوباره جریان یکپارچه طبیعت عباس‌آباد را که اتوبان هاقطع‌اش کرده‌اند برقرار کند و به آنجا رسیدیم که حتی اگر منتقدانه هم به این کار نگاه کنیم، باز هم نمی‌توانیم بی‌اعتنا از کنار آن بگذریم.

تا چند ماه دیگر این پل به بهره‌برداری خواهد رسید و باید منتظر بمانیم و واکنش‌های عمومی و تخصصی را نسبت به آن ببینیم، چرا که در مقیاس ساخت‌وسازهای کوچک و بزرگی که امروز در تهران جریان دارند، پل طبیعت یکی از مهم‌ترین اتفاقات شهری است که توجه‌ها را به خود جلب خواهد کرد و حساسیت‌ها را باز بر خواهد انگیخت. کسی چه می‌داند، شاید

رمقی هم به جان معماری مسافتاد و این بدن ر خوت گرفته و سنگین، بی‌حال، راکد و ساکت، بعد از مدت‌ها به بهانه یک پروژه بزرگ پر حرف و حدیث، تکانی خورد.



مشتاق گوهری: قصه این پل چگونه شروع شد و چه اتفاقی افتاد که سازمان نوسازی عباس‌آباد به این نتیجه رسید که دو سوی اراضی را با یک پل به هم وصل کند و اصلاً چه پیش آمد که شما درگیر این پروژه شدید؟

بهزادی: در طرح جامع عباس‌آباد از محدوده پل‌های فجر تا پل حقانی سه تا پل دیده شده که این پل‌ها باید پارک طالقانی را به بدنه غربی اراضی عباس‌آباد متصل کنند.

مشتاق گوهری: ولی در طرح اولیه توسعه تپه‌های عباس‌آباد که پیش از انقلاب تهیه شده بود، چنین پل پیاده‌ای پیش‌بینی نشده بود، این طور نیست؟

بهزادی: بله. ولی به‌رحال تغییراتی در این محدوده به وجود آمده. شما ببینید بزرگراه مدرس باعث شده تا یک جدایی میان دو طرف اراضی به وجود بیاید. این جدایی باعث می‌شود که دو طرف با هم کار نکنند و در محدوده‌های مرزی خلأهایی به وجود بیاید که این خلأها حتی کارکرد منفی هم دارند. الان محدوده غربی پارک طالقانی، به خاطر اینکه ارتباطش با کل فضا محدود شده، فضایی به وجود آورده که مساعد بزه‌کاری است. اما با برقرار شدن ارتباط میان دو قسمت، این خلأ تا حدود زیادی حذف می‌شود و اراضی به هم متصل می‌شوند. این اتصال می‌تواند نقش موثری در بهبود کارکرد دو طرف، به‌خصوص در محدوده غربی پارک طالقانی داشته باشد. ولی خوب، یک نگرانی هم از این بابت وجود دارد که بعد از متصل شدن دو طرف، بکر بودن این بخش از پارک طالقانی تحت تأثیر قرار بگیرد که برای آن باید فکرهای اساسی بکنیم که طبیعت منطقه آسیب نبیند یا کمتر

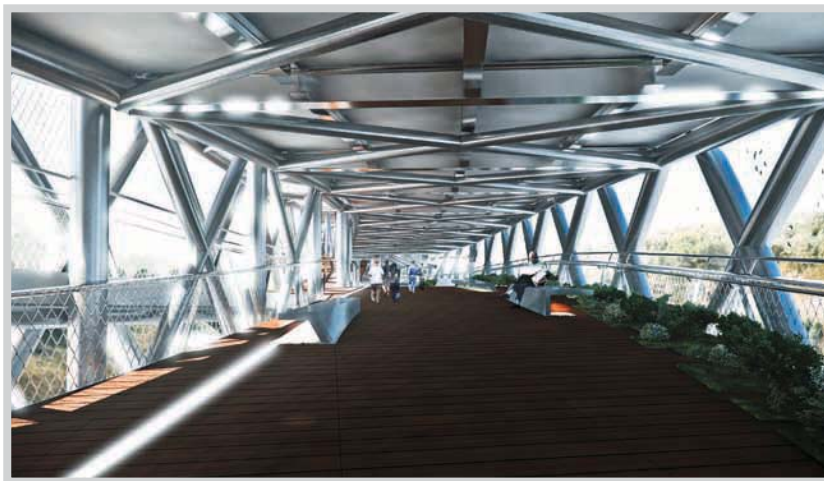
آسیب ببیند. به‌رحال عرض می‌کردم توی طرح جامع نقش جهان پارس سه تا پل در محدوده پل‌های فجر تا پل حقانی دیده شده‌است. یک لکه دیگر هم کمی پایین‌تر روی بزرگراه مدرس گذاشته شده، به این معنی که در این طرح اتصال مصلی به محدوده بیهقی هم دیده شده‌است. هم‌زمان که پارک آب و آتش را ساختند، مسئله ارتباط دو طرف عباس‌آباد خیلی اهمیت پیدا کرد. در طرف شرقی چند مجموعه مهم وجود دارد. در لایه اول پارک طالقانی، بعد باغ‌موزه دفاع مقدس، بعد باغ کتاب و کتابخانه ملی و... در واقع به جز بزرگراه حقانی هیچ راه ارتباطی میان اینها وجود نداشت. با این وضعیت مجموعه نمی‌توانست به صورت یکپارچه کار کند. یک دسترسی ارتباطی پیاده می‌توانست کمی این انقطاع را برطرف کند. بخش غربی عباس‌آباد زون تفریحی است. بخش مرکزی زون فرهنگی و بخش جنوبی زون مذهبی دیده شده. در محدوده‌ای از بخش غربی هم، زون اداری است که مجموعه وزارت راه و بانک سپه و چند اداره دیگر در آن ساخته شده‌است. اینها اگر چه با کاربری‌های مختلف تعریف شده‌اند، اما باید بین آنها ارتباط مستقیمی دیده می‌شد.

مشتاق گوهری: فکر ساخت یک پل پیاده با ویژگی‌های پل شما، در دو طبقه و تاندازه‌ای هم‌نمادین چگونه پدید آمد؟

بهزادی: ۴ سال پیش مسابقه‌ای برای طراحی این پل، به طور محدود برگزار کردند که از ما هم دعوت شد تا در آن شرکت کنیم. اولین ایده‌ای که برای طرح تعریف کردیم

«پل جایی برای ماندن» بود. مصداق این جمله هم پل خواجه بود. برای ما این جمله خیلی مهم بود. در حقیقت ما سایت را مطالعه کردیم. چیزی که مقابل روی ما بود یک خط بود که مشاور مادر در این محدوده آن را کشیده بود و ما باید این خط را تبدیل به پلی می‌کردیم که اهداف مسابقه را تأمین کند. اولین کاری که کردیم برای این خط شاخ و برگ کشیدیم که در دو توپوگرافی دو طرف ادامه پیدا می‌کرد. بعد از این ما دو لایه عملکردی، یکی برای حرکت و یکی برای استقرار و ماندن برای پل مشخص کردیم. لایه زیر را جایی برای ماندن و لایه رویی را برای حرکت دیدیم. مسئله دیگر این بود که ما برای اینکه پرسپکتیو داشته باشیم و پل را خطی نبینیم، سعی کردیم به یک فرم آزاد برسیم که توی این فرم، از زوایای مختلف دیده‌های مختلفی به ما می‌داد و از این طریق می‌توانستیم فضای انکشافی ایجاد کنیم. یک مسئله دیگر ما این بود که برای این کار درخت قطع نشود. بنابراین رفتیم جاهایی که کچلی داشت را پیدا کردیم. شما اگر تصاویر گوگل‌ارث سال ۲۰۰۸ را نگاه کنید متوجه می‌شوید که ما روی قسمت‌هایی کار کردیم که درخت نداشت. مثلاً ما ستون‌ها را روی محلی که پایه تابلوی تبلیغاتی حاشیه بزرگراه مدرس وجود داشت قرار دادیم. البته بعداً پیمانکار مجبور شد به خاطر ساخت‌وسازهایی که لازم بوده، تأثیراتی روی محیط بگذارد، اما طراحی ما به گونه‌ای بود که نیاز به





▲ تصویر سه بعدی از پل

هندسه نهایی پل حاصل ماه‌ها رفت و برگشت و همکاری نزدیک گروه سازه و معماری است. قطر لوله‌ها به گونه‌ای انتخاب شد که هم به لحاظ سازه‌ای پاسخگو باشد و هم به لحاظ معماری مناسب به نظر بیاید. بادقت زیادی که گروه سازه داشتند و برای هرچه سبک‌تر شدن پل، لوله‌ها به‌رغم داشتن قطر بیرونی یکسان، براساس تنشی که هر یک از المان‌ها تحمل می‌کند ضخامتی متغیر دارند، که این مسئله از ظاهر بیرونی لوله‌ها قابل تشخیص نیست. / عکس مصاحبه: عباس کوثری

داشتیم که آیا اصلاً ساخت این پل امکان‌پذیر هست یا نه، ولی خوشبختانه خود آقای اتابکی که آن موقع مدیرعامل شرکت توسعه اراضی عباس‌آباد بودند، پشت ما و طرح ما ایستادند و مصرا نه کار را پیگیری کردند و قرار بر این شد که پل ساخته شود. هندسه در سازه این پروژه خیلی مهم بود. ما با مشاور خارجی در این زمینه کار کردیم و تغییراتی را که لازم بود در طرح به وجود آوردیم و به اینجایی رسیدیم که الان هستیم. الان مراحل ساخت پل در جریان است. کار ساخت سازه پل جای دیگری دارد انجام می‌شود، کار نصب ستون‌ها هم تقریباً به سرانجام رسیده.

رنجی‌پور: ظاهر طرح ساخت یک پل دیگر آن هم کمی بالاتر از کار شما در جریان است؟

بهزادی: بله. آن یکی به فاصله بسیار کمی از بزرگراه حقانی قرار است ساخته شود که صرفاً حرکت پیاده و دوچرخه در آن دیده شده است. آن یکی پل، به نسبت این یکی پل کوچکی است.

رنجی‌پور: من فکر می‌کنم یکی از ویژگی‌های پل، بحث تعلیق است که شما بهتر از من می‌دانید که عنصر تعلیق در معماری و هنر ایرانی چه جایگاهی داشته و دارد. در واقع بر اساس ایده تعلیق، هر چه پل سبک‌تر باشد، حس تعلیق را بیشتر تقویت می‌کند، در حالی که به نظر من کار شما خیلی سنگین از آب درآمده است. شاید کار شما در مرحله اول مسابقه تا حدودی سبکی را القا می‌کرد،

قطع درخت نباشد. ماحتی به کار فرما هزینه جابه‌جایی چند اصله درخت را هم تحمیل کردیم.
مشتاق گوهری: چگونه به این فرم و ساختار در طراحی پل رسیدید؟

بهزادی: ایده مسا اول پل کابلی بود. خوب دفتر ما به طور تخصصی روی سازه‌های کابلی و چادری کار می‌کند. بدمان نمی‌آمد با استفاده از سازه کابلی، پلی طراحی کنیم که لرزش محدودی داشته و ایجاد حس تعلیق کند. ولی خوب قرار بود این پل محلی برای توقف و ماندن باشد و برای همین ما آن را در دو لایه طراحی کردیم. فرم سازه‌ای ما بر مبنای خرپا شکل گرفت. این فاز صفر کار ما بود. ایده اولیه ما بر این اساس شکل گرفت. کار را ارائه کردیم و از میان ۱۰ کار میان سه تا طرح برگزیده انتخاب شدیم. در مرحله دوم ما پل را در مقیاس شهری دقیق‌تر دیدیم و ارتباط‌هایی را که قرار بود این پل با زون‌های اطراف برقرار کند، با دقت بیشتری بررسی کردیم. فرم ستون‌ها را به لحاظ سازه‌ای تغییر دادیم. رسیدیم به چهار تا ستون. فرم ستون به لحاظ سازه‌ای شبیه درخت است و با خرابای بدنه پل یکی شد. ما یک ستون هم وسط اتوبان داشتیم و دست آخر در مرحله اجرایی این ستون را هم حذف کردیم. بعد در مرحله دوم مسابقه هم کار ما به عنوان طرح برگزیده انتخاب شد. خودمان هم باورمان نمی‌شد. بعد یک مقداری چالش‌هایی در این زمینه، نه با شرکت توسعه اراضی عباس‌آباد، بلکه با شهرداری مرکز

ما در طراحی این پل سعی کردیم فرم پل به گونه‌ای همخوان با فضای سبز جداره بزرگراه باشد. علاوه بر اینکه سقف پل درختکاری می‌شود و سبز است، جداره‌های پل هم سبز طراحی شده‌اند و از تاسیساتی روی این جداره‌ها استفاده شده که بعد از چند سال کاملاً سبز می‌شوند

اما نتیجه نهایی کار، سنگین به نظر می‌رسد، این طور نیست؟

مشتاق گوهری: البته همیشه هم این طور نیست، اگر به سابقه پل‌سازی خودمان نگاه کنیم، می‌بینیم اتفاقاً غالب پل‌های ما پل‌های سنگینی هستند که همچون دیگر ساختارهای معماری-عمرانی ما کارکردهای دیگری هم دارند، مثل سد-بند هستند، مانند سی‌وسه پل یا همانطور که مهندس بهشتی هوشمندانه در تعریف مسابقه آن را مثال زده‌اند در پل خواجو، پل فضایی برای مکث و حتی ماندن است، البته این ماندن بر فراز جریان رودخانه و ترفتن در تضاد با تعریف مرسوم پل خود نوعی تعلیق به وجود می‌آورد. شاید ما نسبت به تجربه معاصر پل‌سازی شرطی شده‌ایم، می‌خواهم به‌طور خاص به دوره «های-تک» و مشخصاً کالاتراوا اشاره کنم. ببینید در دوره‌های تحول در کاربرد مصالح ما به تجربه‌هایی این چنین برمی‌خوریم، مثلاً پل‌های سبک روبر ما یا همزمان با تحولات معماری مدرن، اما من فکر می‌کنم اینها استثنا می‌شوند در تاریخ پل‌سازی.

رنجی پور: البته یک نکته‌ای را هم نباید فراموش کنیم که وقتی درباره پل خواجو صحبت می‌کنیم، همه چیز روی پل اتفاق می‌افتد. در حالیکه ما توی این پروژه با یک پدیده‌ای مواجه هستیم که در پل‌های سنگین سنتی مان با آن درگیر نبوده‌ایم و آن اینکه کارکرد این پل فقط محدود به اتفاقاتی نیست که روی پل می‌افتد. یعنی فقط کسانی که روی پل گذر می‌کنند یا می‌مانند، از این پل استفاده نمی‌کنند، بلکه این پل قرار است هر روز با همه کسانی که از بزرگراه مدرس رد می‌شوند هم کار کند. این سنگینی برای کسی که روی پل است شاید خوشایند باشد، اما ممکن است برای کسی که از زیر آن رد می‌شود این گونه نباشد.

مشتاق گوهری: حق با شما است این وجه نامتعارف این پل است. در اینجا جای رودخانه را جریان خودروها گرفته است، نوعی تغییر در زیبایی‌شناسی کلاسیک پل که وجهی مدرن به این پسل می‌دهد. البته این راهم نباید فراموش کرد که ایده ماندن هم موجب سنگینی و حجیم شدن پل می‌شود. اجازه بدهید دو مثال از دو دوره و از دو سوی جهان بیاورم، نخست پل‌های الله وردی خان (همان سی‌وسه پل) و پل خواجو در اصفهان و دوم پل‌های آلامیلوی کالاتراوا در سویل و پل جدید زلها حدید در زاراگوزا. در هر دو مورد دو پل بادو نگاه متفاوت و در اندازه و حجم متفاوت ساخته شده‌اند که

هر کدام قابلیت‌های خود را دارند. در هر دو مثال وقتی که منظور رفتن است و اتصال دو نقطه در دو سو، پل ظرف و سبک ساخته می‌شود ولی هنگامی که بنا بر مکث کردن و ماندن است پل عریض می‌شود و حجم پیدا می‌کند. می‌بینید نمونه‌های پل‌سازی در تاریخ معماری ما به قدر کافی در اصول الهام‌بخش هستند.

رنجی پور: البته حس روی پل و زیر پل کاملاً دو حس متفاوت است.

مشتاق گوهری: شاید این نکته جدیدی باشد که به واسطه ساخت این پل با آن آشنا می‌شویم، کمتر پیش آمده که ما به یک اثر معماری در زندگی روزانه خود از چشم اندازهایی چنین متفاوت نگاه کنیم و در مورد پل‌ها شاید موارد نادری مثل خشک شدن زاینده رود را سراغ داشته باشیم که بتوان از نگاه رود به پل نگاه کرد. این چیزی فراتر از تجربه برون-درون است که مادر مورد آثار مهم معماری تجربه می‌کنیم. مثلاً تجربه ما از برج آزادی یا برج میلاد معمولاً یک تجربه تک چشم‌اندازی است. نگاه شهر به برج است، برای کمتر کسی این امکان فراهم می‌شود تا نگاه برج به شهر را هم تجربه کند، من فکر می‌کنم این تجربه در این پل نوعی تجربه جدید است. گرچه در مقیاسی خردتر این را در پل‌های عابر پیاده تجربه می‌کنیم، البته آنها پل‌هایی برای رفتن هستند نه ماندن.



رنجی پور: آقای بهزادی، شما موقع طراحی بیشتر روی پل را می‌دید یا اینکه به زیر آن هم فکر می‌کردید؟

بهزادی: قطعاً ما زیر پل را هم می‌دیدیم، ولی بیشترین دغدغه ما روی پل بود. مسئله ما این بود که ارتباط میان طبیعتی که بزرگراه مدرس آن را از هم جدا کرده بود دوباره برقرار شود. بنابراین برای ما مهم بود که این ارتباط طبیعی هم باشد. حتی به تعبیری خود ما فکر می‌کنیم که پل طراحی نکرده‌ایم، بلکه ساختمانی را ساخته‌ایم که پشت‌بام آن سبز است و این سبزی، بناست طبیعت پارک طالقانی را به آب و آتش بکشاند. تا پیش از بزرگراه مدرس این دو قسمت یکپارچه بودند و ماسعی کرده‌ایم این دو را دوباره به هم متصل کنیم. وقتی می‌گویم ساختمان اغراق نمی‌کنم. مساحت این پل ۷ هزار متر مربع است. عرض آن ۶ تا ۱۳ متر است. ما در نقاطی دو، سه متر فضای سبز داریم.

مشتاق گوهری: این نگاه مرا به یاد پلی ۸۰۰ متری می‌اندازد که مدتی پیش در Crailo در هلند دیدم، البته از این دست پل‌ها در کشورهای زیادی ساخته شده است که به آنها «کو داکت» هم می‌گویند. در حقیقت از آنجا که تصرف انسان در طبیعت موجب شده که در زندگی سایر موجودات که در این سیاره با ما شریکند نیز تحولات شگرفی رخ بدهد. در بعضی موارد که گذر شریانی چون یک اتوبان ممکن است، اکوسیستم دوسوی اتوبان را دچار اختلال کند، با بردن شریان ارتباط انسان در ترازوی فراتر و احداث پلی که طبیعت دوسوی پل را به هم متصل می‌کند، به نوعی مانع این اختلال می‌شوند. از این منظر پل طبیعت را هم باید یک نوع «کو داکت» دانست که بنا دارد زندگی پیاده را در دو سوی اتوبان مدرس به هم متصل کند نوعی پل برای طبیعت.

بهزادی: دقیقاً. اصلاً اسم پل، خود این سبزی بودن و اهمیت این موضوع را نشان می‌دهد. اجازه بدهید کمی درباره سنگینی پل صحبت کنیم. بار زنده‌ای که برای پل در نظر گرفته شد، ۵۰۰ کیلوگرم بر متر مربع است که این ماکسیمم بار برای پل پیاده است. از این بیشتر می‌شود پل سواره که این هم خواست کارفرما بود برای اطمینان بیشتر... مهندسین سازه ایرانی هم که قرار بود محاسبات مهندسی این را بیاورند، کدهایی را ردیخته کردند که کار را سنگین‌تر کرد. من بارها خودم تجربه کرده‌ام و از جنوب بزرگراه مدرس به شمال آمده‌ام. حجم‌های سنگین بتنی پل‌های فجر خیلی تاثیر روی آدم می‌گذارد، شما در حال حرکت تا زیر این سنگینی بیرون بیایی از زیر پل ما هم رد شده‌ای. بنابراین من فکر می‌کنم این پل خیلی کیفیت فضا را آن پایین‌تر از این وضعی که هست نکند. شمال به جنوب هم تا حدودی همین وضع را دارد.

رنجی پور: البته اگر با سرعت بگذریم شاید چنین اتفاقی بیفتد و پشت سر هم این دورا رد کنیم، اما گاهی اوقات سرعت حرکت



سبز جداره سبز بزرگراه آن را خیلی خوشایند می کند. **بهزادی:** دقیقاً درست می گوید. به همین خاطر هم سعی کردیم فرم پل به گونه‌ای همخوان با فضای سبز جداره بزرگراه باشد. علاوه بر اینکه سقف پل سبز است، جداره‌های پل هم سبز طراحی شده‌اند و از مصالحی روی این جداره‌ها استفاده شده که بعد از چند سال کاملاً سبز می شوند. من فکر می‌کنم این سبز بودن و همخوانی با طبیعت سبز جداره‌های بزرگراه تا حدودی این حس سنگینی را که از پل‌های فجر شروع می‌شود و تا زیر این پل جدید می‌آید، تلطیف کند.

رنجی پور: به هر حال این پل یک اتفاق شهری مهم است که به گمان من در این فضای رآکد معماری می‌تواند خیلی سروصدا ایجاد کند که این اتفاق، اتفاق بسیار مبارکی است. چند سال پیش پردیس ملت آقای دانشمیر هم این کار را کرد و یک جریان راه افتاد که عرصه عمومی جامعه هم نسبت به معماری حساس شده بود. البته گارد باز خود آقای دانشمیر در به حرف آوردن منتقدان خیلی در این میان موثر بود. من فکر می‌کنم باید در مورد این پل هم همین کار را بکنیم. باید کاری کنیم که مردم با آن درگیر شوند. نقد کنند، نقد بی‌رحمانه کنند، شما پاسخ بگویید، جنجال درست شود و... به نظر من پل شما این ظرفیت را دارد که یک اتفاق پیرسو و صدا بشود.

بهزادی: این پل مثل یک بچه‌ای است که تازه دارد به دنیا می‌آید. گاهی اوقات خود من هم دچار تردید می‌شوم و اصلاً از آن بدم می‌آید. می‌روم کارگاه دلم نمی‌خواهد ببینمش. **مشتاق گوهری:** البته این طبیعی است که در هنر همیشه کار ساخته شده با مواد و مصالح فاصله زیادی با تصور آرمانی هنرمند از اثر دارد و حتی گاهی همزمان با خلق اثر هنر روز، امروز به نظرش ناقص و نیازمند بازنگری می‌آید. کیارستمی جایی گفته است که معمولاً نمی‌تواند آثارش را ببیند یا تا پایان نمایش‌شان در سینما ببیند. این ویژگی در معماری بارزتر است، چون فاصله طراحی تا ساخت اثر زیادی را پشت سر می‌گذارد، اصلاً یکی از دلایلی که بسیاری از بناهای مهم معماری ما امضای معمار ندارند، همین است.

بهزادی: البته دفتر ما اینجا پای ایسن کار امضا هم کرده اخذ کرده. من امیدوارم در پایان بندی کار اجازه بدهند ما کارهای مان را انجام دهیم و خیلی تحت تاثیر هیجان‌های جو قرار نگیرند. من برای داخل پل خیلی برنامه‌ها دارم. فکر می‌کنم اگر بگذارند ما کارمان را در فضاهای داخلی پل انجام دهیم، خیلی‌ها بیرون پل راه ما ببخشند. حتی حرفه‌ای‌ها. **مشتاق گوهری:** من فکر می‌کنم که با سبز شدن پل به

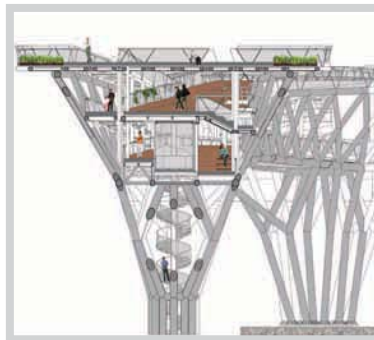
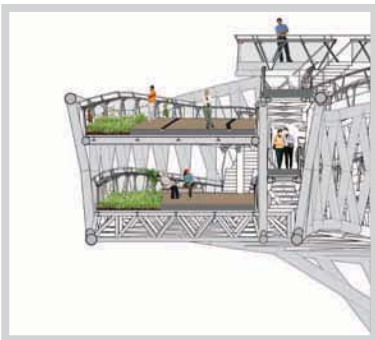
جذابیت پل بسیار افزوده شود. امیدوارم که کار فرما هم به این ویژگی پل بیشتر بپردازد.

رنجی پور: البته که سبز شدن خیلی تاثیر مثبت دارد. من هم با شما موافقم. توی جاده چالوس، پایین گردنه هزار چم، آنجایی که جاده از لای صخره‌های بزرگ سنگی عبور می‌کند، قاعدتاً هیچ جاده‌ای تنگ‌تر و هراس‌انگیزتر از این قسمت جاده چالوس نباید وجود داشته باشد. اصلاً فکر این صخره‌های بلند که از دو طرف تنگه بالا رفته نفس آدم را می‌گیرد، اما شما ببینید که سبزی خزه‌هایی که روی سنگ‌ها بسته به اضافه آب کاری می‌کند که کلاً این حس تنگی و سنگینی فراموش شود و جایش را یک حس خوشایند بگیرد. این معجزه سبزی و آب است.

مشتاق گوهری: نکته مهم دیگری که باید در مورد این پل گفت نقش آن در شکستن تصور غالب ماشین محور بودن شهر تهران است. تهران تبدیل شده است به شهر ماشین‌ها نه شهر انسان‌ها، شما در حال حاضر نمی‌توانی از محله‌ای پیاده به محله دیگر بروی. اصلاً این خیابان محوری و ماشین‌سالاری محلات را از میان برده است. شاید فقط در جنوب شهر این فضا‌ها هنوز وجود داشته باشند، بی‌دلیل هم نیست که در آنجا بچه نازی آباد بودن یا بچه گمرک بودن هنوز معنای عمیق

هویتی دارد. این پل در اینجایی می‌تواند مثالی از یک «اکو داکت» باشد اما نه برای یک اکوسیستم جانوری بلکه برای یک جامعه انسانی. شاید ایجاد «اکوداکت»‌هایی این چنین برای سایر محلات تهران هم لازم باشد. **رنجی پور:** یک ویژگی دیگر هم تهران دارد و آن اینکه در این مقیاس ما شهری را نداریم که از میان آن رودخانه‌ای رد نشده باشد و ما آنجا پلی نداشته باشیم. شما بهتر از من می‌دانید که پل چه عنصر مهم و حیاتی است برای تقویت مناسبات اجتماعی. خیلی اتفاقات در کنار رودخانه‌ها و روی پل‌ها شکل می‌گیرند و الی آخر. اما تهران همیشه به واسطه اینکه رودخانه نداشته پل هم نداشته است. یعنی یک جایی شبیه سی‌وسه پل یا خواجه که اصفهانی‌ها هر وقت دلشان خواست می‌توانند بروند روی آن قدم بزنند و زمان بگذرانند هیچ‌وقت در تهران نبوده، چون رودخانه‌ای مثل زاینده‌رود نبوده است. شاید این پل طبیعت بتواند تا حدودی این خلأ را پر کند. شاید تهران رودخانه نداشته باشد، اما به جایش تا دلتان بخواهد بزرگراه دارد و البته لنداسکیپ فوق‌العاده‌ای که جان می‌دهد آدم‌ها از یک ارتفاع بایستند و به شهر نگاه کنند. شما بالای پل تان یک تراس هم به همین منظور گذاشته‌اید. از این رو من فکر می‌کنم روی این پل اتفاقات شهری بسیار خوبی می‌تواند بیفتد.

در این محدوده خیلی کند است. آن وقت به خصوص از مسیر شمال که می‌آییم مدت زمان زیادی از زاویه دید پایین درگیر با پل هستیم. ضمن اینکه یک نکته دیگر هم وجود دارد. وقتی ما از جنوب به شمال از زیر پل فجر بیرون می‌آییم ناگهان با یک گشایش فضایی روبه‌رو می‌شویم که تقریباً تمامی از رشته‌کوه‌های شمال تهران را روبه‌روی ما باز می‌کند. لاقلاً تا مدتی که به محدوده پل حقانی برسیم این گشایش فضایی آن تنگی و سنگینی محدوده پل‌های فجر را جبران می‌کند. به خصوص فضای



سطح سوم در بالای دو ستون قرار دارد و فضایی برای ماندن است. سطح دوم سطحی است که از سمت شرق همسطح پارک طالقانی و از سمت غرب همسطح پارک آب و آتش است. این سطح بیشتر مسیر حرکتی افراد پیاده، دوچرخه و کالسکه است. در نقاطی که عرض پل در اثر حرکت سینوسی در دو طرف بیشتر می‌شود در لبه‌ها امکان ایجاد فضاهای سبز و نشستن وجود دارد. لذا در این سطح هر دو عملکرد اتفاق می‌افتد. ولی عملکرد حرکتی غالب است. زیرترین سطح نیز از هر دو پارک (طالقانی و آب و آتش) دو ورودی دارد. یکی از تراز همسطح با خودش و یکی توسط رمپ‌هایی که هم‌تراز با سطح دوم شروع می‌شوند. لذا از دو تراز می‌توان وارد این سطح شد.