

معماری و شهرسازی

ARCHITECTURE & URBANISM

80 / 81 Spring / Summer 2005

معماری ایران / معماری معنوی: فاصله تا خیال، علی قهرمان پور / میراث نامرئی: پیوستگی در برابر تغییر، سمر حقیقی بروجنی، سیاوش سرودی / نظر / مینیمالیسم، دن، تادائو آندو، فرشته حبیب / طبیعت و معماری، شانی شریف / مینیمالیسم در گذر اندیشه، امیر یاری / شهر سازی / در جستجوی فضای از دست رفته، گلاره دانایی / بخش ویژه / زمزمه ای در آثار بیزن بصیری / جهان آینه ها، تکراری آن سوتر / داراب دیا، امیر هوشنگ اردلان / آثار معماری / باغ درخشان، یزد / شهرک علمی و تحقیقاتی اصفهان / مهندسی مشاور پلشیر / ساختمان سازمان بنادر و کشتیرانی / محمد مهدی محمودی - نیلوفر نیکقدم / معرفی آثار طراحی آتیه معماری پرتام

| Architecture of Iran / Spiritual Architecture. A. Ghahremanpour | Invisible Heritage. S. Haghghi / S. Soroodi | Outlook / Minimalism, Zen, Tadao Ando . F. Habib | Nature and Architecture . S. Sharif | Idea, Concepts, Minimalism . A. Yari | Urbanism / Urbanism In Search of Lost Spaces . G. Danai | Special Section / Art / Bijan Bassiri's Works Revisited | World of Mirrors. D. Diba / A. H. Ardalan. | Projects / Derakhshan Garden , Yazd / Isfahan Science and Technology Town. Polsheer Consultants | Ports and Shipping Organization Bldg. M. M. Mahmoudi / N. Nikghadam | Partam Architectural Atelier Projects.



سرمقاله

ارزشهای شناور. داراب دیبا. ۳

مکث

فراسوی هفت آسمان. گ. ر. آذر. ۶

معماری ایران

معماری معنوی: فاصله تا خیال. علی قهرمان پور. ۷

معماری آرامش. نازلی صالحی. ۱۴

مدرنیته و ابنیه تاریخی دوره قاجار. سارا بروجردی. ۱۸

میراث نامرئی: پیوستگی در برابر تغییر. سمر حقیقی بروجنی، سیاوش سرودی. ۲۲

نقد

اندیشه چراغ جادو. محمد مهدی فخیمی. ۲۶

نامه های رسیده. هوشنگ سیحون / امیربانی مسعود. ۲۸

آثار معماری

باغ درخشان یزد / یک محله‌ی عمودی / مهندسین مشاور پلشیر. ۳۰

شهرک علمی و تحقیقاتی اصفهان: پدیده‌ای نو در کار و سکونت / مهندسین مشاور پلشیر. ۳۴

ساختمان سازمان بنادر و کشتیرانی / محمد مهدی محمودی - نیلوفر نیکقدم. ۳۸

معرفی آثار طراحی آتلیه معماری پرتام / راشین فرقانی - رضا کفعمی. ۴۴

گزارش

نماهای آجری ساختمانهای تهران. آرش افشاراحمدی. ۴۸

مدیریت هوشمند ساختمان: نیازی نوین در طراحی معماری. فریده بیات. ۵۲

نظر

طبیعت و معماری. شانی شریف. ۵۴

مینیمالیسم، ذن، تادائو آندو. فرشته حبیب. ۶۰

مینیمالیسم در گذر اندیشه. امیر یاری. ۶۶

به سوی چشم اندازی از انسانگرایی. سحر طوفان. ۷۱

اپرای تریف اثر سانتیاگو کالائراوا. محمد مهدی فخیمی. ۷۶

شهر سازی

در جستجوی فضای از دست رفته. گلاره دانایی. ۸۰

بخش ویژه

ترانه های سکوت. زمزمه ای در احوال و آثار بیژن بصیری. ۸۴

جهان آینه ها، تکراری آن سوتر / داراب دیبا، امیر هوشنگ اردلان. ۹۲

کتاب - اینترنت

معرفی کتاب. داریوش کسرائی. ۱۰۹

بیانیه انجمن مفاخر معماری ایران. ۱۱۲

تازه های اینترنت. ساویز بینش. ۱۱۳

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: رضا رضایی راد

تحریریه

سردبیر: داراب دیبا

مشاور فصلنامه: امان الله افخم ابراهیمی

دبیر تحریریه: حمیدرضا انصاری

همکار اجرایی: ساویز بینش

همکاران تحریریه: مزین دهباشی، حمیدرضا ناصر نصیر

مشاور ویژه

گلناز رعدی آذرخشی

مشاوران علمی

مهدی حسینی، حسین سلطانزاده، علیرضا سمیع آذر،

یحیی فیوضی، محمد مهدی محمودی، هاشم هاشم نژاد

مشاوران بین المللی

عبدالحمید اشراق (فرانسه)، نادر تهرانی (ایالات متحده)

فرخ درخشانی (سوئیس)، محسن مصطفوی (انگلستان)

بخش حقوقی

مشاور حقوقی: کریم برنا

بخش فارسی

ویراستار: حمید خادمی

بخش انگلیسی

گل بری

بخش هنری

مدیر هنری: داریوش نخعی

طراحی گرافیک - صفحه آرایی

جمشید خوشنویسان، هدی امین

حروفنگاری: افتخار السادات مهدوی، ساحل معمارزاده

سایت - ارتباطات

شانی شریف، مهرداد صادقی نیا

تولید و اجرا

واحد اجرایی و انتشار: شرکت اپتوفر

واحد تبلیغات و آگهی: بیژن نعیمی

لیتوگرافی: نوید

چاپ: نقش ایران / صحافی: مبتکران چاپ

دفتر مجله معماری و شهرسازی

تلفن: ۳۲۲۷۱۴۲ - ۳۲۲۶۶۰۴ (۰۱۳۱)

دفتر هیات تحریریه

تلفن: ۸۸۹۱۹۸۰۴ (۹۸ ۲۱) فکس: ۸۸۹۱۹۸۰۳ (۹۸ ۲۱)

سایت اینترنت: www.arch-urb.com

واحد انتشار، بازرگانی و توزیع

شرکت اپتوفر - تلفن: ۵-۸۸۱۰۹۶۲۴ / ۸۸۱۰۲۲۳۵

جلد

باغ درخشان، یزد

ساختمان سازمان بنادر و کشتیرانی

نظاره گر تهران

محمد مهدی محمودی - نیلوفر نیکقدم

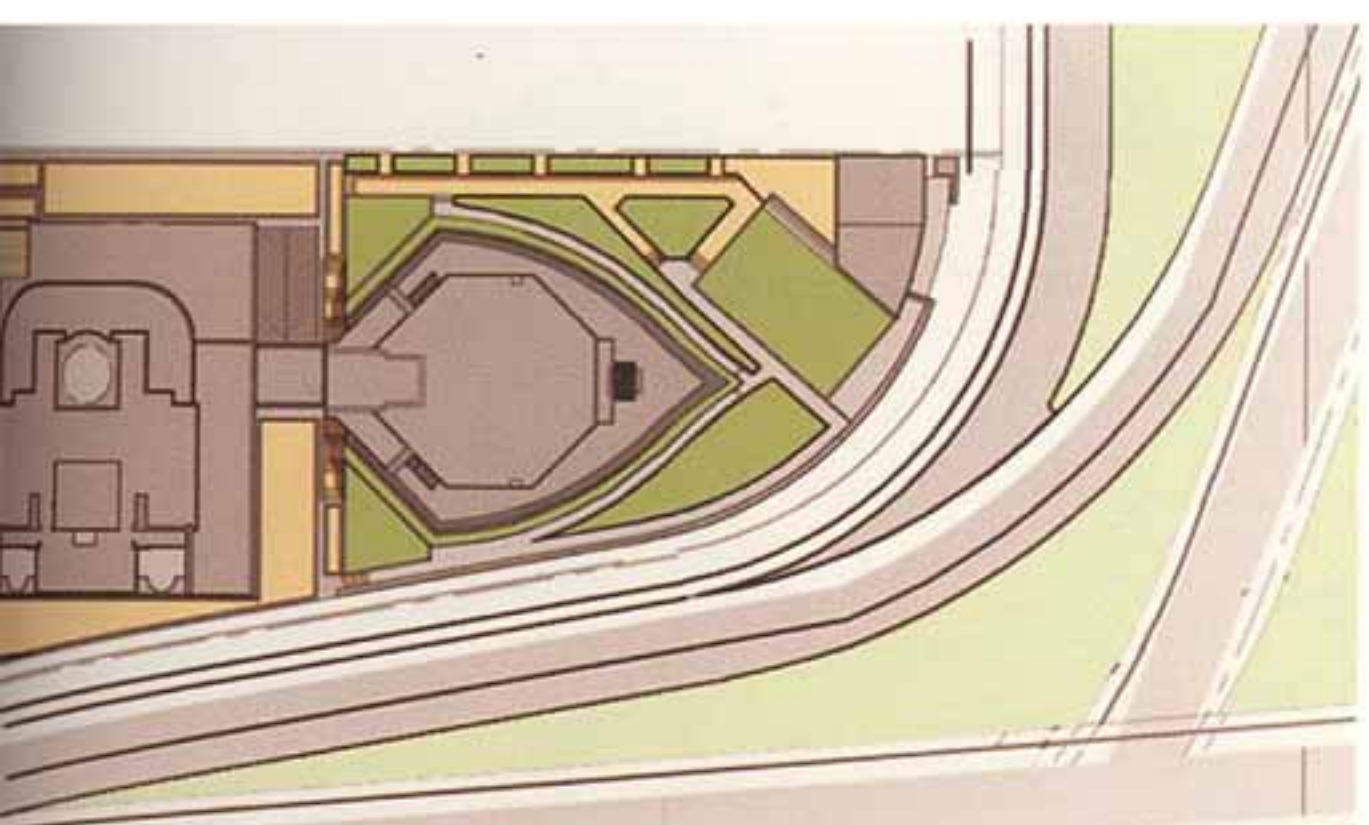
نظاره گر سیر تحول رشد تهران در بناهای ریز و درشت بافت متراکم جنوبی و تغییر آن به مرور تا دامنه رشته کوههای شمالی، در ساختمانهای بلند و نو هستیم. سیری از گذشته تا حال و درک بُعد زمان در حرکت، تکاپو و جنب و جوش، برای پوست انداختن و بالندگی شهری که زنده است و رشدروزانه خود را دارد.

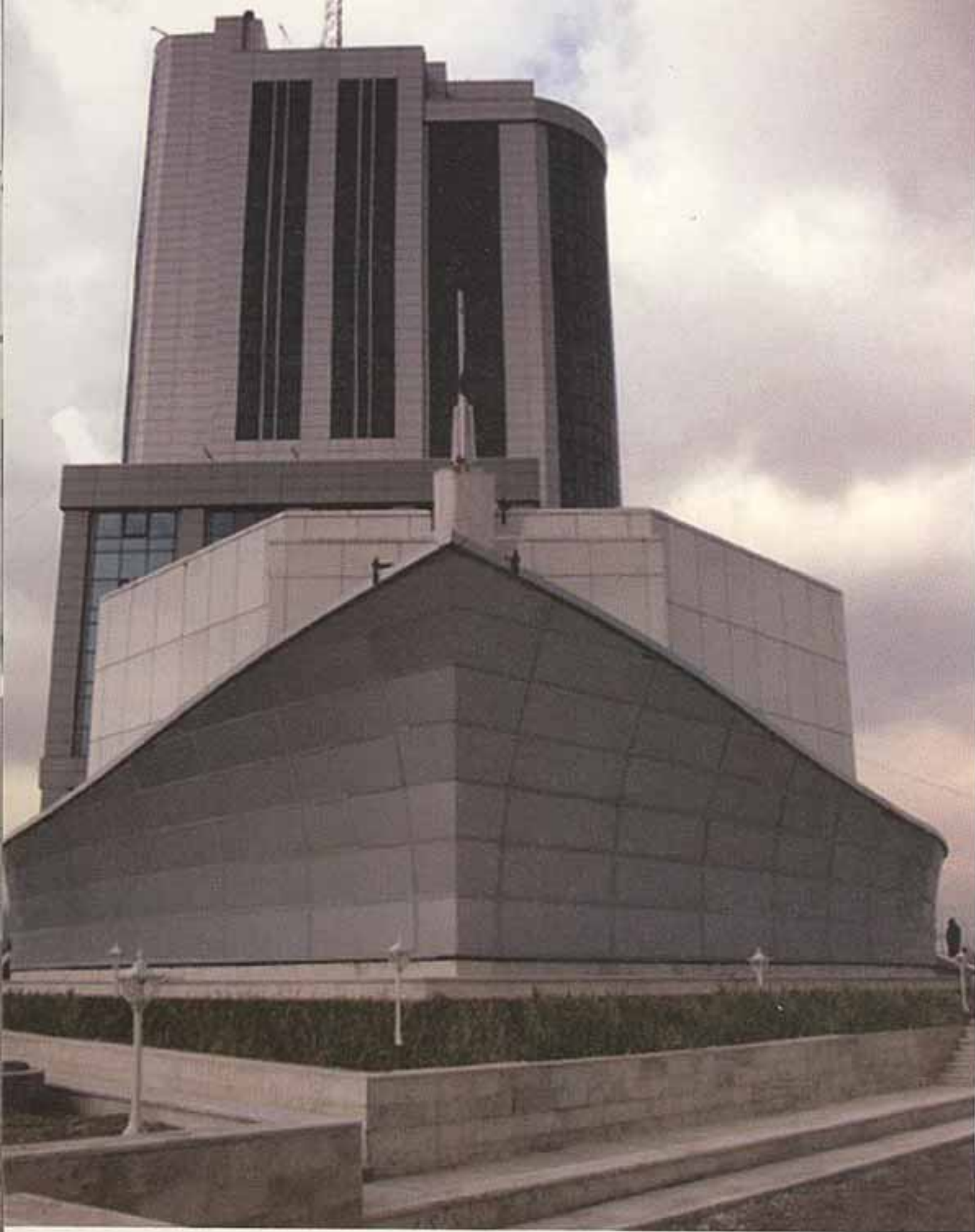
از خیابانهای تهران که عبور می کنیم، از گذرهای عریض گرفته تا کوچه های باریک، اغلب با توده ساختمانهای کوتاه و بلندی مواجه ایم که به خاطر ترکیب خنثی و بی تفاوت، کمتر خاطره ای را در ذهنمان به جای می گذارند. توسعه بناهای بلند مرتبه شهری در بسیاری از نقاط تهران با شکلهای جعبه ای با نادیده گرفتن دامنه عملکرد آنها و بدون توجه به لزوم آفرینش طرحهای شاخص، سبب یکنواختی و بی هویتی و نیز عدم تمایز ساختمانها نسبت به یکدیگر شده است، در حالی که طراحی و شکل گیری بنا می تواند به نوعی صورت پذیرد که در عین هماهنگی با محیط و بناهای مجاور با فرم خاص و منحصر به فرد خود از بقیه فضاها متمایز و تبدیل به یک نشانه شهری گردد، خصوصاً هنگامی که دارای حریم کالبدی و بصری و موقعیت مکانی و بستر طبیعی مناسبی باشد تا بتوان از تمامی جوانب آن، جهت دستیابی به فرم مورد نظر بهره گرفت. زمانی این روند کامل می شود که این بنای مجسمه وار، به نیاز سازمانی خود نیز به درستی جوابگو باشد تا پیوند ظریف فرم و عملکرد مانند دובال، هنر معماری را به اوج خود رساند.

مهم ترین عوامل در شکل گیری تفکر اصلی اینگونه بناها، عبارتند از: همگونی های محیطی، نحوه ارتباط کالبد با توپوگرافی زمین و ارتفاع مناسب بنا، تعریف صحیح از خط آسمان، و رعایت مقیاس شهری و تناسب عمودی بطوری که از فاصله دور بر بیننده تاثیر گذارد و رعایت مقیاس انسانی در طبقات اول که تاثیر بصری آن از نزدیک قابل ارزیابی می باشد. در کنار این عوامل ذهن خلاق معمار می تواند بدون درگیر شدن با سلیقه ها و وابستگی هایی که او را در محدودیت نگاه می دارد، پیکره ای را تجسم و طرحی را عینیت بخشد که به خاطر صفات عملکردی خویش دارای هویتی باشد متأثر از زمان و مکان و جوهره وجودی خود، هویتی که نه شیفته نوآوری بیگانه و نه دربند رکود و بی خبری است.

این دیدگاه و نتایج حاصل از آن برای طراحان در مهندسين مشاور هرم پی هدف اصلی گردید و زمینه ساز برای آغاز حرکت.

نخستین گام در طراحی و اجرای ساختمان سازمان بنادر و کشتیرانی در اردیبهشت ماه ۱۳۷۸ در زمان مدیریت عامل وقت مختار کلانتر و به همت معاون ایشان مهندس بهزاد سیف الهی و مدیریت کل مهندس علیرضا کبریائی، با انتصاب مهندسين مشاور هرم پی به عنوان مشاور مادر و انتخاب زمین در شرق بلوار آفریقا و شمال بزرگراه همت، واقع در تپه های عباس آباد برداشته شد، تا این سازمان از محل پر تراکم و پر ترافیک مرکزی شهر تهران به موقعیت مکانی مناسب تری منتقل گردد، بنابراین انتخاب زمین با هماهنگی مدیر پروژه، محمد مهدی محمودی در یکی از بهترین و





شاخص‌ترین نقاط شهر تهران، با در نظر گرفتن قابلیت دسترسی به شبکه‌های بزرگراهی و ارتباط آسان با دیگر ارگانها و ادارات تابعه وزارت راه صورت گرفت، که در عین حال امکان انسجام بخشیدن به ساختمانهای فرعی سازمان را که بصورت پراکنده در نقاط مختلف تهران واقع بودند فراهم می‌آورد. این زمین در دو قطعه مجموعاً با مساحت تقریبی ۴۰۰۰ متر مربع با تغییر کاربری مسکونی با تراکم ۱۲۰٪ به ۵۶۰٪ اداری، ملاک مطالعات و طراحی قرار گرفت.

تمایل به آزاد نگریستن، انعطاف‌پذیری و نوآوری، تناسب طرح با فرم زمین، همچنین تناسبات انسانی و شهری و نیز هماهنگی عملکرد و ساختار کالبدی بنا، اصول مبنای طراحی گردیده و جانمایی ساختمان اصلی یا برج در قطعه زمین شمالی برای عملکرد اداری و ساختمان کشتی در قطعه زمین جنوبی برای فضاهای خدماتی و رفاهی، اولین قدم در تقسیم‌بندی عملکردی مجموعه بوده است.

سیمای ساختمان اصلی یا برج به علت ایجاد تأثیر بصری قوی از دور و قابل رؤیت بودن از فاصله زیاد، با تأکید بر عظمت و بزرگی بنا طراحی شده در حالی که در طبقات اولیه در ارتباط با ناظر نزدیک، دارای مقیاس انسانی می‌گردد و در عین حال نظم موجود در تقسیم‌بندی اجزاء نما و آرایش ورق‌های کامپوزیت از تشویش بیننده جلوگیری و ایجاد آرامش بصری می‌نماید.

طراحی این ساختمان در هفده طبقه صورت گرفته که سه طبقه آن زیرزمین برای پارکینگ و خدمات است. طبقه همکف و سیزده طبقه روی آن با رعایت سلسله مراتب مساحتی، عملکردی و جمعیتی طراحی شده، بطوری که سه طبقه اول دارای مساحت بیشتری بوده و ارباب رجوع و جمعیت زیادی را پذیرا می‌باشد، در حالیکه به طبقات بالاتر که مساحت کمتری دارند، مراجعین کمتری وارد می‌شوند و نهایتاً عملکرد سه طبقه نهایی کاملاً تخصصی در نظر گرفته شده و آخرین طبقه که مربوط به مدیر عامل مجموعه می‌باشد با تفاوت در فرم و ابعاد، اتمام کالبدی مناسبی را جهت ایجاد خط آسمان به نمایش می‌گذارد. در فضای اصلی این طبقه گنبدی دو پوسته، با ابعاد متناسب قرار دارد که در زیر آن با الهام از سواحل و بنادر ایران تصویری توسط استاد ادهم ضرغام نقاشی شده که در رأس گنبد، آسمان و پیرامون آن ساحل و خشکی می‌باشد. ورودی اصلی بنا که در ضلع شمال شرقی آن قرار دارد، مراجعه‌کننده را به فضای باز میانی هدایت می‌کند که به واسطه وجود سرسرای مرکزی در سه طبقه اول، دارای ارتفاع زیادی است. این سرسرا نیز توسط گنبدی پوشیده می‌شود که آراسته است به نقاشی



دیگری از همان هنرمند با ترکیب آب و آسمان که در خط افق بهم می پیوندند. سلسله مراتبی که در فرم بیرونی و حجم ساختمان آشکارا دیده می شود از مصادیق رعایت هماهنگی عملکرد با فرم بناست که در عین حال، رعایت ضابطه هرمی سازی در کالبد بنا را نیز پاسخگو می باشد، مطابق این ضابطه حریم سطح مجاز احداث بنا از پلاکهای مجاور از طبقه همکف الی ششم حداقل ۶ متر، از طبقه هفتم الی چهاردهم حداقل ۱۲ متر و از آن پس حداقل ۱۵ متر می باشد. از دیگر ضوابطی که در طراحی بنا تاثیرگذار بوده، ضوابط اجرایی سازمان نوسازی عباس آباد در خصوص تراکم و سطح اشغال و نحوه دسترسی به بنا، همچنین ضوابط طراحی ساختمانهای اداری مربوط به سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور و وزارت مسکن و شهرسازی می باشد.

طراحی فضاهای اداری در ساختمان برج با سیستم باز صورت گرفته زیرا با این روش در عین حال که دیدن کار و تحرک دیگران برای کارمندان محرک است، ارتباط مناسب تر و نزدیک تری بین مدیران و کارمندان ایجاد می شود. به علاوه زمانی که فضاهای داخلی بطور قطعی تفکیک نشده باشند، ایجاد تغییرات به علت تنوع در سیستم و نحوه کاربری آن امکان پذیر است. در انتخاب مبلمان و جداسازهای داخلی تلاش شده که صنعتی و انبوه سازی در رنگ و جنس و ظاهر آنها تاثیر نگذاشته و در مجموع فضایی را برای کارمندان بوجود آورد که خستگی آنان را سبب نگردد.

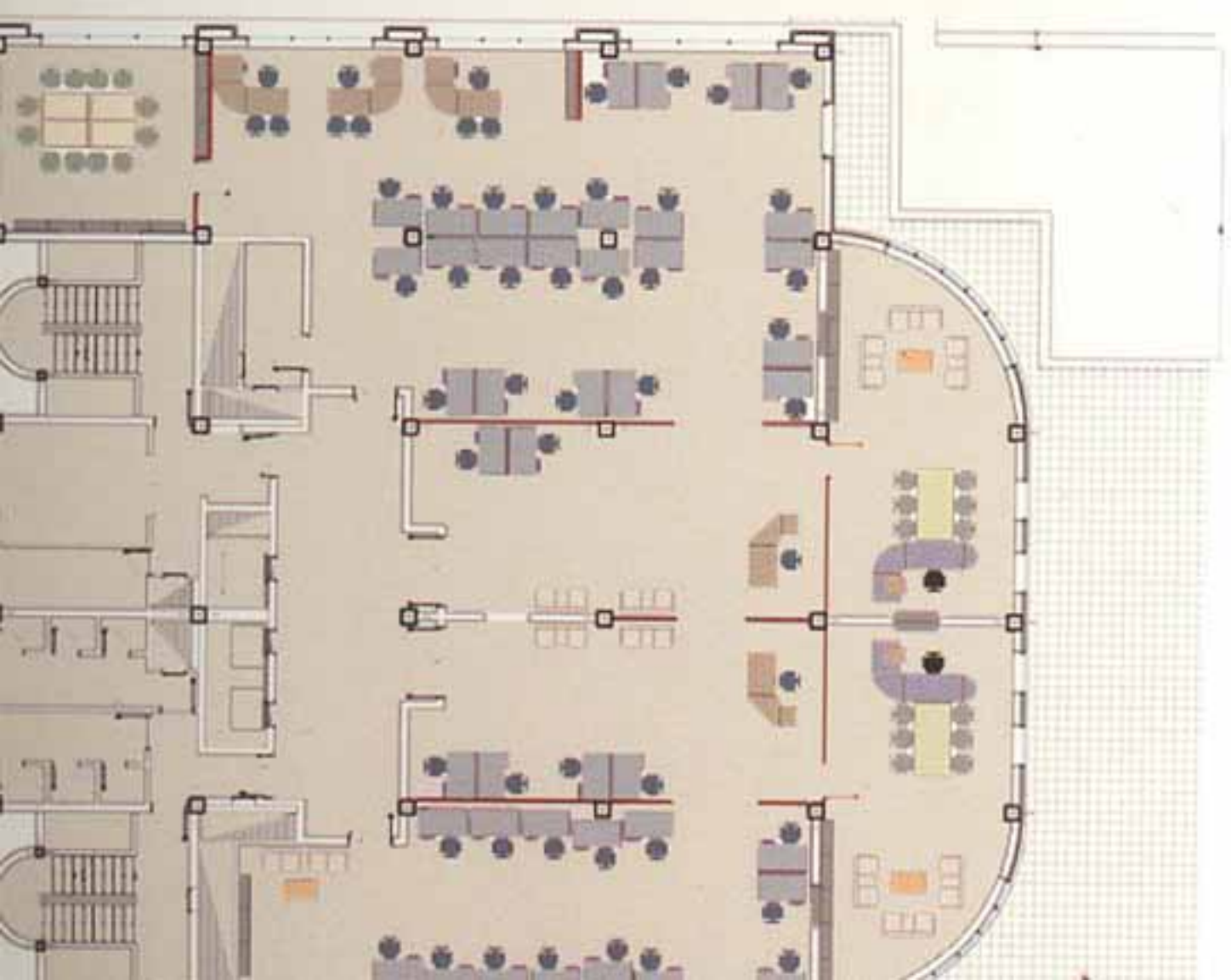
کل مساحت مجاز حدود ۱۸۰۰۰ مترمربع می باشد که بر اساس حداکثر تراکم ساختمانی ۵۶٪ احداث گردیده که این مساحت در آغاز برای حدود ۳۸۰ نفر پرسنل سازمان بوده است. لذا ایجاد حداقل فضاهای ارتباطی عمودی و افقی و دستیابی به حداکثر فضاهای اداری مورد نظر طراح بوده است. در حال حاضر پرسنلی بیش از ظرفیت منظور شده اولیه در این فضاها مستقرند.

در ساختمان کشتی، فضاهای رفاهی، آمفی تئاتر، سالن غذاخوری و نمازخانه طراحی شده اند. این بخش از مجموعه دارای دو دسترسی یکی به طبقه اول برج و دیگری مستقیماً به محوطه است که می تواند در زمانهای لازم بطور مستقل نیز عمل کند. فرم محدب پلان کشتی از نظر عملکردی، فضای مناسبی را برای آمفی تئاتری با ظرفیت ۳۰۰ نفر و شکل آزاد و متنوعی را برای سالن غذاخوری فراهم آورده است. ارتباط ساختمان برج و کشتی توسط پلی از طبقه اول میسر می گردد که در طول مسیر این پل، ذهن بیننده با دیدن منظر انبوه و سبز درختان پارک طالقانی لحظاتی را در آرامش سپری می کند.

یکی از خصوصیات مثبت بناهای مرتفع، امکان ایجاد دید وسیع به مناظر شهری می باشد، از این رو در کلیه طبقات ساختمان برج، در حالی که به جهت هماهنگی با اقلیم، ارتباطات عمودی و فضاهای خدماتی در سمت غرب قرار گرفته اند تا فضاهای اصلی از تابش نور و گرمای آزار دهنده غرب در امان بمانند، این فرصت نیز فراهم آمده تا از جبهه جنوبی، شرقی و شمالی، بیننده گستره دشت جنوبی تا قله دماوند و نیز سلسله جبال البرز در شمال تهران را نظاره گر بوده و در امتداد افق، سیر تحول رشد تهران در بناهای ریز و درشت بافت متراکم جنوبی و تغییر آن به مرور تا دامنه رشته کوههای شمالی در ساختمانهای بلند و نو را ببیند، سیری از گذشته تا حال و درک بُعد زمان در حرکت، تکاپو و جنب و جوش برای پوست انداختن و بالندگی شهری که زنده است و رشد روزانه خود را دارد.

همانگونه که طراح، پروژه مجموعه با عظمت و با وقار مرکز دایره المعارف بزرگ





اسلامی را در اراضی دارآباد تهران با توجه به عملکرد آن با تاکید بر معماری ایرانی که تداعی کننده فرهنگ این مرز و بوم و بازتابی از درون گرایی و خویشن شناسی در مکتب و تفکر ما ایرانیان است طراحی کرده، این بار نیز با توجه به تعاریف خاص مجموعه و نیازهای لازمه آن، و با در نظر گرفتن خوانایی و هماهنگی فرم و عملکرد، ساختمانی به روز و هوشمند طراحی و خلق نموده که با موقعیت مکانی خود سازگار است.

سیستم سازه ساختمان شامل سازه فلزی مقاوم در برابر زلزله از نوع مرکب با اتصالات گیردار و مهاربندی در دو جهت است که مطابق با آئین نامه ۲۸۰۰ طراحی شده و تاسیسات مکانیکی آن شامل سیستم‌های آبرسانی، جمع‌آوری و دفع فاضلاب، اطفاء حریق، تهویه مطبوع، تاسیسات برقی، روشنایی و مخابرات ساختمان، مطابق با مباحث مقررات ملی ساختمان و با رعایت کلیه آئین‌نامه‌ها و ضوابط وزارت نیرو و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور طرح گردیده است. سیستم تهویه مطبوع مجموعه متشکل از چیلرهای جذبی، دیگ‌های بخار، مبدل‌های حرارتی و دستگاه‌های هوارسان و فن کوئل‌ها در طبقات می‌باشد.

این بنای هوشمند دارای سیستم پیچینگ مرکزی و سیستم صوتی تصویری در آمفی تئاتر با نمایشگر LCD و اتاق جلسات با امکانات مختلف ضبط و پخش صدا و تصویر می‌باشد. سیستم اعلام حریق آن بصورت آدرس‌پذیر از طریق دتکتورهای دودی و حرارتی و شاسی اعلام حریق دستی، محل دقیق حریق احتمالی را ردیابی و به مسئولین مربوطه اطلاع می‌دهد. این سیستم‌ها با آئین‌نامه‌های NFPA, BS مطابقت دارد. لایه خارجی سیستم‌های دو جداره پنجره‌های نما از نوع آبی کلاسیک رفلکس و سیکوریت شده به ضخامت شش میلیمتر با پوشش hard coating و جدار داخلی آن از نوع low-e ساده و بدون رنگ به همان ضخامت است که مانع عبور پرتوی فرابنفش خورشید می‌گردد، بین دو جداره اسپیسر از نوع bendable bending به ضخامت دوازده میلیمتر می‌باشد که توسط بوتیل به دو جداره چسبیده و خلاء بین دو شیشه توسط مواد خاص، رطوبت‌گیری شده و توسط گاز آرگون پر گردیده است.

نمای ساختمان به جای سنگ از کامپوزیت پانل آلومینیومی با زیرسازی فلزی پوشیده شده که از آخرین دستاوردهای معماری جهان محسوب می‌شود. لذا علاوه بر زیبایی در جهت سبک سازی سازه ساختمان و امنیت آن در هنگام زلزله نقش مهمی را ایفا می‌نماید.

عملیات اجرایی این پروژه از فروردین ماه ۱۳۷۹ با خاکبرداری و اجرای فونداسیون و اسکلت فلزی شروع و با حمایت مدیریت عامل سازمان مهندس احمد دنیامالی و معاونت ایشان دکتر علی طاهری تأمین اعتبار گردید و با همت و تلاش مدیر کل مهندسی عمران، مهندس خدامراد احمدی در آبان ماه ۱۳۸۳ به اتمام رسید و با تلاش مدیر کل امور اداری سید احمد مقیمی با قرارگیری تجهیزات و مبلمان از مهرماه تا آذرماه ۱۳۸۳ بطور مرحله‌ای بهره‌برداری گردید. نمایندگان کارفرما در بخش مدیریت بر اجرا آقایان مهندسین ناصر خسروی و محمد افسری و سیاوش نوربخش بوده‌اند.

گروه همکاری که از زمان طراحی تا اجرا و بهره‌برداری در مهندسین مشاور هرم پی در کنار مدیر پروژه دکتر محمد مهدی محمودی فعالیت نموده‌اند، مهندسین: شهره بیدآبادی، زیبا مطرفی، محمد جهانگیری در طراحی معماری، کوروش اسدزاده، علی شمشیرگر در بخش سازه، اسفندیار شیبانی، رضا کاظمی، شهرام پوراکیریان در تاسیسات برقی، علی عباسپور، شیده شیبانی در بخش مخابرات، علی امرالهی، حسین

محبوبی در تاسیسات مکانیکی و مسعود زمانی در اجرای آسانسور و فروغ رادمان، سید محمد باقری، محمد رنجبر در طراحی مبلمان اداری و آملی تاتر و نهایتاً فدرس شعبانی راد، بهزاد مستوفی دربانی، مهدی شفیع خانی در کنترل پروژه بوده‌اند و مسئولیت نظارت بر اجرای پروژه نیز به عهده مهندس علی امرالهی بوده است.

در کنار مهندسین مشاور هرم پی که کلیه خدمات طراحی مراحل اول، دوم، نظارت عالی و اجرا را انجام داده است، در مقاطع مختلف از مشاوران دیگری مانند نواندیش، طازند، سیما چوب، علوم سبز و داده کاوان هوشمند به ترتیب زمانی و نسبت به نیاز پروژه کمک گرفته شده است.

پیمانکارانی که در بخشهای خاکبرداری، فونداسیون، اسکلت فلزی، سقف بتنی، نازک کاری، محوطه‌سازی، تاسیسات، دربها، پنجره‌ها، شیشه‌ها، آسانسورها، نمای ساختمان، مبلمان و تجهیزات مخابراتی فعالیت نموده‌اند، شرکت‌های ورسک، کوا، بهدر رنگین، عایق بلوری، ایران شیندلر، پلی فرم و گسترش ارتباطات بوده‌اند.

و اینگونه بود که بر گستره تپه‌های عباس آباد تهران در کنار بزرگراه همت و مدرس برج ساختمان سازمان بنادر و کشتیرانی مستحکم و استوار و ساکن بر بستر خود ایستاد، در حالی که ساختمان کشتی آماده برای حرکت در رودخانه انتزاعی مدرس و همت است، اما تردد متراکم شبانه‌روزی در این بستر مجالی برای حرکت به آن نمی‌دهد.





TEHRAN VIEW Ports and shipping organization building (P.S.O)

Mohammad Mehdi Mahmoudi
Niloufar Nikghadam

With passing in Tehran streets, wide or narrow, we often encounter with the huge pile of short and high buildings with the least effect in our memory because of no differences in their shapes. While the building can be shaped and designed, not only has coordination with its environment and other buildings around but also be unique and symbol sign in the city comparing to the other buildings.

This made the main goal for the designers of Herampey consulting engineers and the first step to move.

First step to design the ports and shipping organization building started in April 1999 in a land in the east of Africa Boulevard and North of Hemmat highway, which is located in Abbasabad hills. Therefore, choosing the land for constructing of this building in one of the best points of Tehran considerable to have good and easy access to the other parts of the city and highway networks was done in coordination with project manager, Dr. Mohammad Mehdi Mahmoudi.

The ports and shipping organization building with 18000 square meter of total area in a land with 4000 square meter has two sections. One is the tower section for the office purposes and the other is ship section for the facility purposes. The tower of the building, which is the main part, is in seventeen stories including three stories in underground for the parking and facility services. From ground floor to the seventeenth floor, the design is considerable to the population and the kind of the usage of the each floor, which from first to third floor have more area and people to occupy there. While in the upper floors, less area and people are in and the last floor is for the managing director of the organization. Designing of the office spaces in the tower is as open system because this system causes more activities in the employees with watching the movements and activities of the others. In addition, it makes more suitable and sincere communication between the managers and employees. The ship part is for the facility services, including amphitheatre with the capacity of 300 people, restaurant and praying room. The tower and the ship of the building is connected together by a bridge from the first floor while walking along the bridge to go to the other part causes enjoyment and the relaxation due to the beautiful view of the pile of green trees of Taleghani Park.

Providing financial credit in order to starting of this project was done by effort and supporting of managing director of the ports and shipping organization Mr. A. Donyamali and his deputy-managing director, Dr. A. Taheri in April 2000. The project fulfillment was in April 2000 by effort of general director of building & installation maintenance of the ports and shipping organization, Mr. K. Ahmadi. The beginning of utilizing of the ports and shipping organization building was in November 2004 after placing equipments and furnishing of the building by effort of Mr. S.A. Moghimi.

Now, by diligency of all the people who had contribution in accomplishing of this project, we see in the beautiful Abbasabad hills, the tower of the ports and shipping organization building, which is strong and stable in its position. While the ship is ready to move in the imaginary river of Modarres and Hemmat but the perpetual heavy traffic makes it to be motionless and stable.

