



# آسیب‌شناسی نقش و جایگاه خیابان در طرح‌های توسعه شهری در ایران

نمونهٔ مورد مطالعه، بالاخیابان و پایین خیابان در شهر مشهد\*

مهدی حسین‌زاده\*

پژوهشگر دکتری معماری منظر، دانشکده معماری، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ایران

## چکیده

شهر تاریخی مشهد در دو دوره، نخست صفوی و سپس در دورهٔ معاصر با ظهور خیابان‌های جدید روبرو شده است. صفویه برای اولین بار با احداث یک خیابان (چارباغ) دروازه‌های شهر را به هم متصل و ساختاری جدید برای شهر ایجاد کرد، بهطوری‌که نقش تردیدی در آن فرعی بود. این محور را می‌توان مهمترین کانون اجتماعی شهر مشهد تا قبل از مداخلات مدرنیستی دورهٔ پهلوی در مشهد دانست. در دورهٔ بعد اما امروز با ظهور طرح‌های توسعهٔ شهری همچون طرح جامع، خیابان‌ها با ظهور ماشین تعریض و مورد توجه قرار گرفتند که در خوانش متعارف به عنوان اندام‌های حمل و نقل شناخته می‌شوند. در سال‌های اخیر وزارت راه و شهرسازی با هدف احیا معانی و نقش‌های از دست‌رفتهٔ خیابان، اقدام به انتشار آیین‌نامهٔ طراحی معاشر شهری کرد.

این پژوهش به منظور بررسی میزان اثرگذاری این آیین‌نامه بر احیای نقش خیابان در طرح‌های توسعه دو سؤال را مطرح کرد: ۱. رویکرد طرح‌های توسعهٔ شهری در تعريف نقش خیابان‌های شهری چیست؟ ۲. آیین‌نامهٔ طراحی خیابان‌های شهری به چه میزان در بازتعريف نقش خیابان مؤثر بوده است؟ چرا؟ بدین‌منظور این پژوهش نقش خیابان (بالاخیابان و پایین خیابان) در شهر تاریخی مشهد را در دو دورهٔ زمانی قبل و بعد از طرح جامع بررسی کرده و سپس بر مبنای مقایسهٔ آن‌ها به بررسی جایگاه خیابان در هر دورهٔ پرداخته است. نتیجهٔ پژوهش رویکرد جزء‌نگرانهٔ طرح جامع به شهر را علت تقلیل نقش خیابان به معاشر صرف دسترسی می‌داند. اساساً رویکرد مدرنیستی طرح جامع، خیابان را صرفاً اتصال دهندهٔ زون‌های کارکردنی شهر مدرن می‌شناسد. تغییر این وضعیت نیازمند بازنگری کلی در پارادایم حاکم بر طرح‌های توسعهٔ شهری و تغییر آن به سمت رویکردی است که به شهر به مثابهٔ یک کل واحد بشناسد. در غیر این صورت آیین‌نامه‌های مشابه منجر به تغییرات معناداری در نقش و جایگاه خیابان‌های شهری نخواهند شد.

## اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۱/۰۷

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۱۲/۱۴

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۲/۲۵

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۳/۱۵

وازگان گلیدی  
خیابان، منظر، طرح جامع، خوانش  
منظور، معاشر شهری، بالاخیابان



\* این مقاله برگفته از رساله دکتری «مهدی حسین‌زاده» با عنوان «تدوین مدل مفهومی خوانش منظر شهری» است که به راهنمایی دکتر «سید امیر منصوری» و دکتر «سید شهاب‌الدین کرمانشاهی» در دانشکدهٔ «معماری»، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه «تهران» در حال انجام است.

\*\* نویسندهٔ مسئول: Mahdi.hoseinzadeh@ut.ac.ir

This is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

## بیان مسئله

برای خودروها و فضایی اندک برای حرکت عابران پیاده به عنوان مبنای طراحی معابر در سرتاسر جهان در نظر گرفته شد. به این ترتیب، بسیاری از خیابان‌های شهری در درجه اول به دلانتی برای جابجایی و حضور انواع وسائل نقلیه به ویژه سواری شخصی تبدیل شدند. اتخاذ همین رویکرد در طراحی معابر شهرهای کشورمان در سال‌های گذشته، موجب کمرنگ‌شدن نقش اجتماعی و پیاده‌داری خیابان‌ها، عدم توجه کافی به حمل و نقل همگانی و به خطرافتادن ایمنی عابران پیاده و دوچرخه‌سواران شده است. نگرش پیشین، یعنی تأمین عرضه متناسب با تقاضای استفاده از خودروی شخصی، موجب توجه بیش از حد به این شیوه سفر در شهرهای کشور شده است. پیامدهای منفی حاصل از برنامه‌ریزی و طراحی خودرومحور معابر و تلاش‌های انجام‌شده برای مقابله با مشکلات ناشی از این شیوه طراحی، منجر به ظهور مباحثت نوین حمل و نقل شهری پایدار و به تبع آن تغییر اولویت شیوه‌های سفر در سال‌های اخیر شده است. رویکردهای جدید برنامه‌ریزی، در طراحی شبکه معاشر شهری نیز منعکس شده و منجر به توسعه خیابان‌های دوستدار پیاده، دوچرخه و حمل و نقل همگانی در کشورهای توسعه یافته شده و حرکت سواری‌های شخصی را محدود کرده است (همان، مقدمه). موضوع بازنگری «آیین‌نامه طراحی راههای شهری» بر اساس اصول حمل و نقل پایدار از اوخر سال ۱۳۹۶ در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار گرفت و انجام آن به معاونت پژوهشی دانشگاه تهران و اگذار شد.

## خیابان در نگاه شهرسازی

واژه شهرسازی که از سال ۱۳۴۴ و تأسیس این رشتہ معادل urbanism قرار داده شد، با پسوند «ساختن»، که معنایی فاعلی و بیرونی می‌دهد، شهر را مقوله‌ای به حساب آورده که از بیرون و از طریق فاعل مستقل قابل ساخته شدن است. در حالی که تعریف امروزین و علمی شهر، آن را پدیده‌ای می‌شناسد که برای دگرگونی، همچون نفس انسان، باید پروردده شود. تغییر شهر مانند تغییر انسان و جامعه، شدنی نیست مگر به خواست و اراده شهروندان. از این رو به جای urban construction که معادل شهرسازی است از urbanism که از اشتغال و پرداختن به شهر و نه ساختن آن حکایت می‌کند، استفاده شده است. بر پایه همین اندیشه و انتقال سراسیمه شهرسازی مدرنیست در قالب طرح جامع، رویکرد کالبدمحور، لباس قانون به تن کرد. او اولین طرح جامع مصوب تهران که در سال ۱۳۴۸ توسط «ویکتور گروئن» تهیه شد، ردپای تقلیل کلیت شهر به چیدمان ساختمان‌ها و چاره‌جویی برای جایابی آن‌ها هویداست. فروپاشی سازمان فضایی تهران از جمله مرکز تاریخی و فعالیتی آن و محلات نظامی‌افتاده در طول تاریخ، نتیجه تغییر نگاه به شهر از «کل نظم‌یافته از زندگی تاریخی در هماهنگی با محیط» به مجموعه ساختمان‌ها و خیابان‌های کاربری‌های تعیین شده

شهر تاریخی مشهد در دو دوره، نخست صفوی و سپس در دوره معاصر با ظهور خیابان‌های جدید روبرو شده است. در دوره نخست، بالاخیابان و پایین خیابان بر مبنای الگوی خیابان چارbag صفوی هرات، قزوین و اصفهان احداث شد و تا پیش از مداخلات طرح‌های توسعه شهری این محور به مثابه محوری نمادین آستانه تشریف به حرم مطهر قلمداد می‌شد. در واقع اخراج دو خیابان از مرکزیت حرم به نامهای بالاخیابان و پایین خیابان، در حقیقت طراحی ساختار فضایی شهر بوده که از مرکز منشعب شده و نقش تردیدی در آن‌ها فرعی بود. در دوره بعد، با ظهور طرح‌های توسعه شهری همچون طرح جامع، خیابان‌ها با ظهور ماشین تعریض شدند و مورد توجه قرار گرفتند که در خوانش متعارف به عنوان اندام‌های حمل و نقل شناخته می‌شوند و این فرایند تا امروز استمرار داشته است. شورای عالی معماری و شهرسازی ایران در سال ۱۳۹۹ بهمنظور بازتعریف نقش معابر شهری اقدام به انتشار آیین‌نامه طراحی راههای شهری<sup>۱</sup> کرد. برخی از اهداف ذکر شده برای این آیین‌نامه عبارتند از:

- به روزرسانی مفاهیم، رویکردها و شیوه‌های طراحی معابر شهری براساس اصول حمل و نقل پایدار،
- بازنگری در ضوابط طراحی شبکه معاشر شهری با رویکرد انسان محوری،
- توجه به نقش‌های مختلف معاشر شهری شامل نقش‌های ترافیکی، اجتماعی و زیست محیطی،

- ایجاد یکپارچگی در شبکه‌های ارتباطی شهرها و استفاده بهینه از شیوه‌های مختلف سفر شامل پیاده، دوچرخه، حمل و نقل همگانی و خودروی شخصی و ... (آیین‌نامه طراحی معابر شهری، ۱۳۹۹).

هر چند نقطه قوت و وجه مثبت اهداف آیین‌نامه طراحی معابر شهری را می‌توان توجه به نقش‌های غیرترافیکی خیابان دانست اما این پژوهش با بررسی قبل و بعد از مداخلات مدرنیستی طرح جامع، به بررسی و نقد پارادایم کلی حاکم بر طرح‌های توسعه شهری پرداخته و نقش خیابان را مطالعه و بررسی کرد. بر این مبنای سوالات زیر مطرح می‌شود:

- رویکرد طرح‌های توسعه شهری در تعریف نقش خیابان‌های شهری چیست؟
- آیین‌نامه طراحی خیابان‌های شهری به چه میزان در بازتعریف نقش خیابان مؤثر بوده است؟ چرا؟

معابر شهری به عنوان عنصری که بیشترین سهم را در میان انواع فضاهای همگانی شهری به خود اختصاص داده و بخش مهمی از ساختار فضایی شهر را شکل می‌دهند، اهمیت زیادی در طراحی و توسعه شهرها دارد. معابر از همان زمان شکل‌گیری، مرکز حیات اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی شهرها بوده‌اند، ولی این نقش‌ها در ادامه با فراگیر شدن مدرنیسم، تغییر کرده و تا حدودی از بین رفته است. این تغییر با درنظر گرفتن خطوط عبور متعدد و عریض



بود. طبعاً اولین چیزی که در تغییر نگاه شهرسازان دچار آسیب شد «نظام» حاکم بر مؤلفه‌های شهر و در وهله بعد «صورت» آن بود (منصوري، ۱۴۰۲).

طرح جامع «فرمانفرما- ویکتور گروئن» مهم‌ترین سندی است که در چند دهه گذشته روی جریان‌های توسعه تهران، بهویژه در زمینه توسعه کالبدی تأثیرگذار بوده است. طرح‌های تفصیلی شهر نیز براساس کلیات ارائه شده در طرح جامع، به مرور زمان و به طور مستقیم توسط دفتر فنی شهرداری تهران تهیه و پس از تصویب در کمیسیون ۵ به مرحله اجرا گذاشته شد. که البته به طور مرتب در جریان اجراء، مورد تغییر و تجدید نظرهای بسیار قرار گرفت. حدود توسعه و شبکه بزرگراه‌ها و شریان‌های شهری مهم‌ترین بخش اجراشده بر اثر پیشنهادهای طرح جامع و طرح‌های تفصیلی مذکور است (فربورصدري، ۱۳۸۸، ۳۵). در تعاریف جدید شهرسازی نسبت به خیابان توجه به ابعاد گوناگون عملکردی خیابان قابل رویابی است. این فرایند در ادامه در قالب طراحی شهری با رویکردهای منطقه‌گرا و محیطی دنبال شد، اما نکته قابل توجه در همه این‌ها رویکرد و روح حاکم (پارادایم) است. بررسی جامع نگرانه لایه‌های متکثر یک شهر منجر به فهم کلیت شهر نخواهد شد. شهر یک کل است؛ بدان معنا که هم وجود عینی (مادی) و هم وجود ذهنی (غیر مادی) را همزمان داراست (ذهنیت از عینیت)؛ چراکه بواسطه حضور انسان زنده است و توسط انسان ادراک می‌شود. بنابر ماهیت و هویت شهر بهمثابه یک کل، شناخت و مطالعه شهر مستلزم انتخاب رویکردی کل نگر برای فهم صحیح از آن است. در میان دیدگاه‌های مختلفی که شهر را مطالعه و بررسی می‌کند، نگرش سیستمی از زاویه‌ای به آن می‌نگرد که آن را موجودی واحد، هدفمند، و متشکل از اجزای مرتبط با یکدیگر می‌شناسد. به عبارتی قرائتی به واقعیت شهر نزدیک‌تر است که از نظرگاه نگرش سیستمی که به ماهیت کلی شهر نزدیک‌تر است، آن را بررسی کند. نگرش سیستمی علم مطالعه کل هاست. به عبارتی نگرش سیستمی شناخت هر پدیده را منوط به ادراک کلیت آن می‌داند. طبق این نگاه، شهر یک کل است؛ یک سیستم متشکل از اجزای نیمه‌مستقل گوناگون که در راستای تحقق هدفی مشخص، هر یک نقشی بر عهده دارند و در رابطه با یکدیگر مفهومی بهنام شهر را در ذهن مخاطب خود شکل می‌دهند. در نگرش سیستمی کل چیزی فراتر از مجموعه اجزاست (فرشاد، ۱۳۶۲، ۱۵).

## خیابان در نگاه منظر به شهر

منظور شهری به فرایندی اطلاق می‌شود که ماحصل سطح تماس انسان و شهر است. از همین رو انسان‌ها نه تنها در ساختار چشم‌انداز بصری شهر از طریق اقدامات و فعالیت‌های خود بر منظر شهری تأثیر می‌گذارند بلکه رفتار و درک ذهنی شهروندان نیز از طریق تماس با منظر شهری تأثیر می‌پذیرد Lazarevic (کرزن، ۱۳۶۲، ۳۵). پیچیدگی ابعاد شهر باعث شده به نگرش

سیستمی به عنوان ابزاری علمی برای تحلیل و شناخت عناصر شناساننده شهر توجه شود. مطالعات انجام شده در حوزه سازمان فضایی شهر از جمله این تلاش‌هاست که خیابان را به عنوان شناسه اصلی ساخت شهر معرفی می‌کند.

خیابان عنصر اصلی شهر و یک زیرسیستم در سازمان فضایی شهر محسوب می‌شود. با توجه به تنوع اجزای آن، خود یک سیستم باز پیچیده است که از قواعد ذیل پیروی می‌کند:

- خیابان یک کل است.

- عناصر خیابان وابستگی متقابل داشته و مستقل از هم نیستند.

- نظام خیابان بیانگر رابطه میان عناصر آن است.

- خیابان دارای زیرسیستم‌هایی است که به صورت سلسه‌مراتبی نسبت به هم عمل می‌کنند (آتشین‌باروه‌همکاران، ۹۵، ۱۹۳۱). منظر خیابان به مثابه ادراک شهروندان از شهر، دارای ابعاد متنوعی است که در کلیت خیابان به ظهور می‌رسد؛ خوانش نظام خیابان با دربرگرفتن تمامی اجزای خیابان در یک سیستم، در حقیقت تفسیر منظر خیابان و گویای قدرت‌های شکل‌دهنده به خیابان است (همان).

## روش تحقیق

روش این پژوهش، تاریخی- تحلیلی است که تحولات خیابان را با بررسی اشتراکات و تمایزات نقش آن مطالعه کرده است. این پژوهش نقش خیابان (بالاخیابان و پایین خیابان) در شهر تاریخی مشهد را در دو دوره زمانی بررسی کرده است: دوره نخست: قبل از طرح جامع. دوره دوم: بعد از طرح جامع. در ادامه بر مبنای مقایسه آن‌ها به بررسی جایگاه خیابان در هر دوره می‌پردازد.

داده‌های مورداستفاده برای دوره نخست شامل داده‌های کتابخانه‌ای، آثار تاریخی، و سفرنامه‌ها به مثابه اسناد روش‌نگاری در دوره‌ها زمانی گوناگون و به عنوان منابع تاریخی در روایت کل نگر رویدادها، هستند. سپس با بررسی اسناد و گزارشات، کتب تاریخی موجود و اسناد شهری در دوره معاصر نقش خیابان در دوره پسامدرن ایران مطالعه شده است.

## دوره نخست؛ قبل از مداخلات طرح جامع شهری

با روی کارآمدن صفویه و رسمی شدن مذهب شیعه در ایران توسط شاه اسماعیل صفوی، رشد شهر سرعت بیشتری گرفت. حصار اصلی شهر و خیابان‌های معروف به بالا و پایین خیابان، منتظری به دو دروازه ورودی با همین نام در این دوره ساخته شد. این دو خیابان در راستای یکدیگر یکی به پایین پای مرقد حضرت و دیگری به بالا سر مرقد مطهر می‌رسد بدین سبب شاید به پایین خیابان و بالاخیابان مشهور شده است (کرزن، ۱۳۶۲، ۳۵). رضوانی در کتاب در «جستجوی هویت شهری مشهد»

اجتماع مردمی که نماینده همه گونه‌های نژاد آسیایی و پیرو مذهب شیعه هستند، جالب‌ترین ویژگی را به خیابان‌ها، که آکنده از تپش ولوله زندگی است، می‌بخشد... در جوار مرقد معظم امام تا چند صد قدم مرکز گیج‌کننده‌ترین مناظر و صداهای است. کثرت عظیمی از مردها در کنار سایه‌بان یا دستگاه اجناس خود یا در جلو مغازه‌ها، در دو طرف خیابان می‌ایستند یا در خیابان‌ها در حالی که کالاهایشان را روی سر یا شانه یا دست حمل می‌کنند، حرکت کرده و راه خود را از میان جمعیت باز می‌کنند... این جمع در حال رفت و آمد هستند و از دروازه شهر خارج یا وارد می‌شوند.

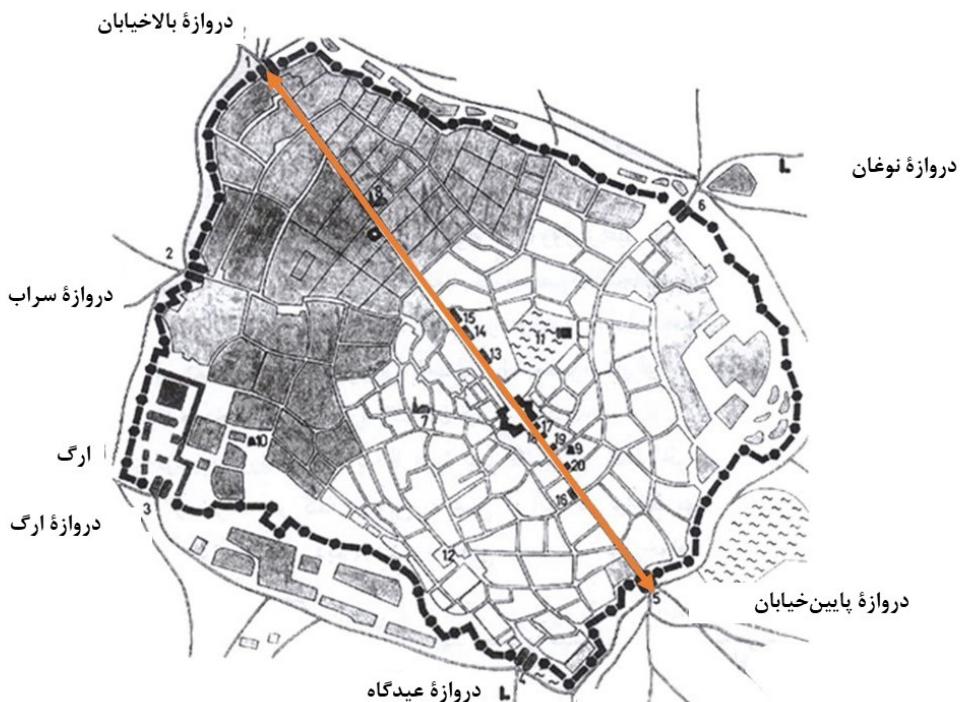
در همان حال امر مهم زیارت به چاکی و ادای یکنواخت کلمات جریان خود را طی می‌کند. به زائرانی که کار زیارت را به پایان بردندان «زیارت قبول» می‌گویند و به آنانی که در آغاز راه هستند «التماس دعا» گفته می‌شود...» (وامبری، ۱۳۷۲، ۲۶۸).

کلمل مک گرگر اسکاتلندي خیابان (چهارباغ) شهر مشهد را این گونه توصیف کرده است: وجه مشخصه مشهد خیابانی کاملاً مستقیم آن است که آبی از میان آن می‌گذرد و دو طرف آن درختکاری وجود داشته است. مردم در این آب هم آبتنی می‌کنند، هم لباس‌هایشان را می‌شویند و هم از آن می‌نوشند (مک گرگر، ۱۳۶۸، ۲۵۵).

لرد کرزن، دولتمرد انگلیسی، از شbahت خیابان (چهارباغ) مشهد با شانزه‌لیزه البته از نظر شرقیان سخن گفته است: «آنجا خیابان (یا بولوار) نام دارد و در نظر اهل شرق عین شانزه‌لیزه باشکوه و جلال می‌نماید. در میان آن کanalی هست ... . می‌گویند که لبۀ کanal و کف خیابان و پل‌ها در سابق با سنگ ساخته شده بود. ... در دو سمت آن (کanal) به صورت نامرتبی درخت چنار و توت و نارون و

می‌نویسد: «از مهمترین اقدامات او [شاه عباس صفوی] گسترش صحن عتیق، بازسازی مقبره خواجه ریبع و احداث خیابان (پایین خیابان و بالاخیابان) مشهد بوده است. احداث خیابان مشهد، پس از خیابان‌های هرات و قزوین، سومین تجربه خیابان‌سازی در ایران بود. در سال ۱۰۱۶ هجری قمری دستور ساخت آن صادر شد و تا سال ۱۰۲۳ هجری قمری احداث آن به طول انجامید. در این سال‌ها بهدلیل افزایش جمعیت مشهد و بروز کم‌آبی، با حفر قنات‌هایی و افزودن آب چشمۀ گلسب به آن‌ها و جاری‌ساختن آب در این خیابان سه کیلومتری و درختکاری در دو طرف این نهر، این خیابان جدید به یکی از عناصر شهری با اهمیت و جذاب شهر تبدیل شد» (رضوانی، ۱۳۹۴، ۲۲۷-۲۲۸). در سال ۱۰۲۰ هجری قمری این خیابان آن گونه که در طرح اولیه مدنظر بوده، تجسم یافته است. این خیابان «دارای ۲۲ ذرع عرض و ۲۸۰۰ ذرع طول بوده است» (سیدی، ۱۳۷۸، ۳۸۹). هرچند ایجاد بالاخیابان و پایین خیابان تغییری محسوس در گرایش رشد بافت شهر به وجود می‌آورد و مجموعه در هم تنیده خانه‌ها، کوی‌ها و بازارها را با خطی مستقیم از هم گستراند اما در نهایت بازهم ساختار کلی شهر انسجام خود را حفظ کرد (بهروان، ۱۱۴، ۱۳۸۰).

- آرمین وامبری، جهانگرد مجاری، در اولین روز آذر ۱۲۴۲ هجری شمسی وارد مشهد شد، وی در سفرنامه خود می‌نویسد: «مشهد در امتداد خیابان مطول و عربیضی به نام پایین خیابان به سوی صحن شریف حرکت کردیم. آبراه پنهنی که درون شهر پیچاپیچ می‌خورد و در ساحل آن درختانی با سایه دلپذیر کاشته‌اند، منظره‌ای مطبوع پیش چشم می‌نهاد، در واقع این خصیصه‌ای است که مشهد را یکی از جذاب‌ترین شهرهای ایران کرده است.

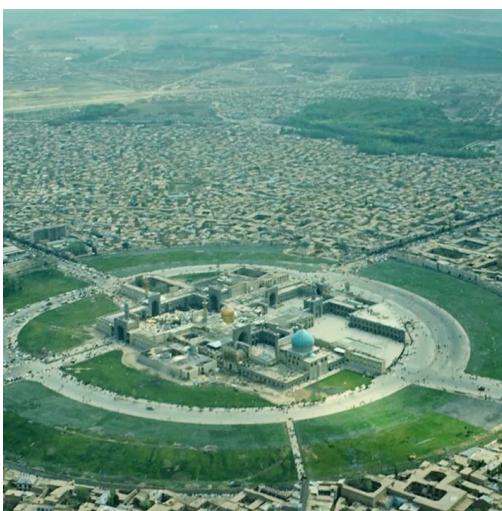


تصویر ۱. تصویر شهر مشهد و محور بالا و پایین خیابان در سال ۱۲۷۴ ه.ق. مأخذ: سیدی، ۱۳۷۸.

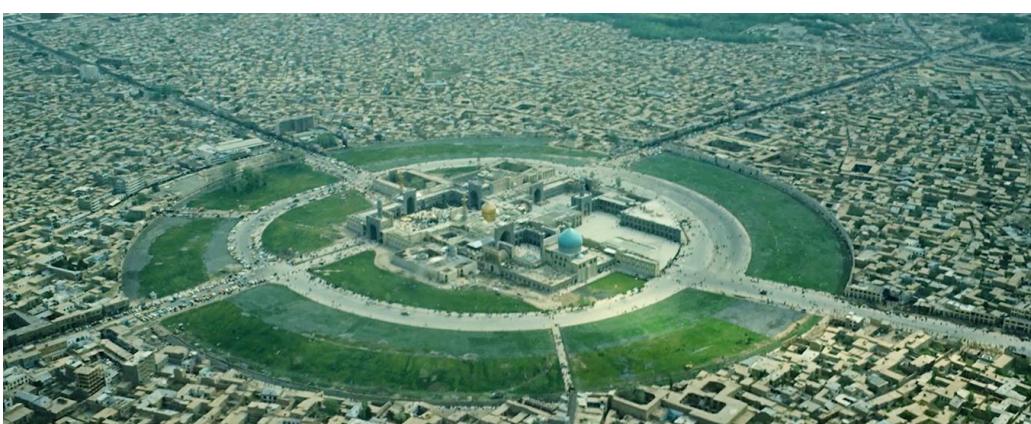
بید کاشته‌اند. ... در دو طرف درختان پیاده‌رو و سپس دکان‌های بازار است که بسیار جالب‌توجه است» (کرزن، ۱۳۶۲، ۲۱۵-۲۱۶).

## • دوره دوم؛ بعد از مداخلات طرح جامع شهری

در سال ۱۳۵۰ برای اولین‌بار طرح جامع برای شهر مشهد تدوین می‌شود که به طرح خازنی معروف است. در شروع دوران پهلوی دوم که مصادف است با سلسلة اتفاقات سیاسی- اجتماعی طرح نوسازی اطراف حرم امام رضا (ع) بهصورت داوطلبانه توسط مشاور بوربور در سال‌های ۵۲ و ۵۳ تهیه می‌شود. بررسی‌ها از طرح بوربور نشان می‌دهند که نظام فضایی و ساختاری تعیین‌شده در این طرح باز هم متکی بر وجود خیابان است که تأکید بر وجود عناصر شاخص دارد؛ خیابان‌هایی که عموماً در آن اتومبیل به عنوان اولویت اول درنظر گرفته شده است. از طرف دیگر فلکه حضرتی نیز بر پایه همان ساختار شعاعی در پهلوی اول در طرح وجود دارد (پژوهشکده نوین شهر معنوی ثامن، ۱۳۹۷، ۳۵). (تصویر ۲). با موقع انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷، عملأ اجرای طرح بوربور متوقف و عرصه سبزی در محدوده بافت اطراف حرم باقی می‌ماند (تصویر ۳). در جریان



تصویر ۲. پاکسازی بافت اطراف حرم مطهر در سال ۱۳۵۴ براساس طرح بوربور. مأخذ: پژوهشکده نوین شهر معنوی ثامن، ۱۳۹۷.



تصویر ۳. فلکه حضرتی و رینگ سبز. مأخذ: پژوهشکده نوین شهر معنوی ثامن، ۱۳۹۷.

## بحث

بررسی محور مردمطالعه نشان می‌دهد که مداخلات انجام شده در دوره معاصر و بالاخص در سال‌های اخیر عمدهاً معطوف به ابعاد عینی فضا بوده و نسبت به ابعاد ذهنی و معنای آن بی‌توجهی شده است. (جدول ۱). در واقع از هم پاشیده شدن عناصر تشکیل دهنده کالبدی و فعالیتی شکل دهنده خیابان در دوره معاصر، اجزای این سیستم که همواره همسو و در جهت هدف واحدی ایفای نقش می‌کردند را، دچار اختلال کرده است. از طرفی اجزای شکل دهنده خیابان به عنوان یک کل، همسو با اهداف این کلیت واحد عمل نکرده و هر جزء بدون در نظر گرفتن کلیت در برگیرنده و مستقل

بالاخیابان و پایین خیابان (طاش، مهندسین مشاور طرح اندیشان شهر، ۱۳۷۴، ۵۶) به عنوان محور اصلی، میراثی و تاریخی مشهد بدون در نظر گرفتن اصول حفاظتی در دستور کار قرار گرفت. همچنین احداث رینگ شارستان با عرض ۵۰ متر در قلب بافت فشرده و کوچک مقیاس اطراف حرم به منظور صدور پروانه برای ساختمان‌های تجاری و اقامتی بلندمرتبه در اطراف آن از دیگر اقدامات این طرح در راستای ترسیم معابر جدید در بافت بود. احداث شارستان با بریندو محور بالاخیابان و پایین خیابان برای چندین بار کلیت این آن را مورد تعریض قرار داد و در آخر موجب برهم‌خوردن شاکله، ساختار و نظمات حاکم بر بافت شد.



تصویر ۴. روند توسعهٔ مجموعهٔ حرم مطهر و احداث زیرگذر در پیرامون آن. مأخذ: پژوهشکدهٔ نوین شهر معنوی ثامن، ۱۳۹۷.

جدول ۱. جمع‌بندی نقش خیابان در دو دورهٔ قبل و بعد از طرح جامع شهری، مبتنی بر مداخلات انجامشده و ویژگی‌های خیابان در هر دوره. مأخذ: نگارنده.

### نقش خیابان در نظام کلی شهر

مداخلات و ویژگی‌های فعالیتی خیابان	نقش خیابان در نظام کلی شهر
- اولین مداخلات جدی در شهر مشهد با احداث خیابان چهارباغ (بالاخیابان و پایین خیابان) در دورهٔ صفوی	- نقش ساختاری به مثابهٔ اسکلت‌بندی و ستون‌فترات شهر در پیوند بین اجزای مختلف مانند مرکز و قلمرو
- شکل‌گیری بافت محله‌های اطراف حرم به صورت ارگانیک و همگن	- تأکید بر مرکزیت شهر تاریخی
- وجود نظام سلسنه‌مراتبی محله، بازار و مکان قدسی	- در برگیرندهٔ عمدۀ فعالیت‌های اجتماعی در رابطه با امر زیارت
- ایجاد یک محور پویا و سرزندهٔ متشكّل از عناصر طبیعی آب و درخت	- محور سرزندهٔ شهری به واسطهٔ حضور آب و سبزی‌بندگی
- دو ردهٔ درخت چنار در مسیر اصلی خیابان با مغازه‌ها، باع‌ها و خانه‌ها در طول آن	- اتصال دهندهٔ دروازه‌ای اصلی شهر در شکل‌دهی به قلمرو شهر تاریخی
- آبتنی و شست و شوی لباس در کنار محور آب	- آبتنی و شست و شوی لباس در کنار محور آب
- گسترش فیزیکی شهر و تخریب حصار قدیمی آن دو دورهٔ رضاخان	- احداث خیابان ارگ به عنوان محور جدید شهر در تلاقی با بالاخیابان و ایجاد میدان مجسمه
- احداث خیابان ارگ به عنوان محور جدید شهر در تلاقی با بالاخیابان و ایجاد میدان مجسمه	- تغییر در ساختار محور بالاخیابان و پایین خیابان با اصلاح کانال‌کشی محور آب
- احداث خیابان‌های جدید تهران و طبرسی	- احداث فلکهٔ حضرتی
- تجدید سنتگ‌فرش حیاط صحن عتیق صفوی با سنتگ‌های سفید هشت‌ضلعي و پوشاندن روی نحر در صحن	- تجدید سنتگ‌فرش حیاط صحن عتیق صفوی با سنتگ‌های سفید هشت‌ضلعي و پوشاندن روی نحر در صحن
- ظهور ماشین و تبدیل شدن خیابان به بلوارهای قابل ترد ماشین	- ظهور ماشین و تبدیل شدن خیابان به بلوارهای قابل ترد ماشین
- قطع درختان دو طرف نهر خیابان و پوشاندن روی نهر در سال ۱۳۴۵	- قطع درختان دو طرف نهر خیابان و پوشاندن روی نهر در سال ۱۳۴۵
- ایجاد رینگ سبز دور حرم مطهر و جداسازی آن از شهر برای اولین بار	- ایجاد رینگ سبز دور حرم مطهر و جداسازی آن از شهر برای اولین بار
- آغاز طرح نوسازی و بازسازی بافت پیرامون حرم و از پاشیده شدن نظام ارگانیک بافت	- آغاز طرح نوسازی و بازسازی بافت پیرامون حرم و از پاشیده شدن نظام ارگانیک بافت
- تخریب وسیع منازل و مهاجرت ساکنین بومی	- تخریب وسیع منازل و مهاجرت ساکنین بومی
- احداث بناهای بدون توجه به معماری بومی	- احداث بناهای بدون توجه به معماری بومی
- تبدیل ریزدانه‌های مسکونی به درشت‌دانه‌های تجاری و اقامتی	- تبدیل ریزدانه‌های مسکونی به درشت‌دانه‌های تجاری و اقامتی
- از بین رفتن حس تعلق ساکنان	- از بین رفتن حس تعلق ساکنان
- افزایش ترافیک عبوری خودرو.	- افزایش ترافیک عبوری خودرو.

از آن عمل می‌کند که این امر نظم کلی سیستم و رابطه بین عناصر را به طور کلی دگرگون ساخته است. در صورتی که زیر سیستم‌های تشکیل‌دهنده خیابان می‌باشد به صورت سلسله‌مراتبی همسو با هدف کلی سیستم عمل کنند. به این دلیل منظر بالا و پایین خیابان در سال‌های اخیر به صورت کلی مخدوش شده و کارکرد و نقش خود را به میزان زیادی از دست داده است.

در واقع در دوره سنت، پهنهٔ هویتی واحد محور بالاخیابان-پایین خیابان و حرم مطهر به صورت یک کل ایقای نقش کرده که نظمی ارگانیک، روابط بین آنها را شکل داده بود و نیروهای اجتماعی باعث شکل‌گیری روابط بین اجزای شهری در این دوره است. با همین استدلال در دوره پهلوی به تدریج بواسطه نیروهای دستوری، نظام ارگانیک و واحد، به چند پهنه تقسیم می‌شود. در واقع برآیند نیروهای تأثیرگذار بر اجزای شهری در این دوره از نیروهای اجتماعی به سمت نیروهای حاکمیتی سوق پیدا می‌کند. بعد از انقلاب اسلامی و بهویژه در سال‌های اخیر نظام واحدی یافت نمی‌شود و پهنه‌های مجزا و متکثر شکل می‌گیرند که کمتر نظمی بین آنها قابل قرائت است. در واقع در این دوره نیز مانند پهلوی برآیند نیروهای حاکمیتی و نظام دستوری، منظر خیابان و پهنه را شکل می‌دهد، اما تفاوت آن با دوره قبل در این است که در شرایط کنونی بین نیروهای حاکمیتی و اجتماعی تقابلی شکل گرفته که این امر تضاد منافع زیادی را ایجاد کرده است (حسین‌زاده و همکاران، ۱۴۰۰، ۷۶).

## پی‌نوشت‌ها

۱. یکی از چالش‌های اصلی در طراحی شبکهٔ معابر شهری، حل تعارض میان نقش ترافیکی و نقش اجتماعی معتبر است. لذا تدوین مرجعی واحد براساس دیدگاه‌های متخصصان حوزه‌های شهرسازی و حمل و نقل شهری، می‌تواند راه حلی کارآمد در جهت حل این مشکل است. از این‌رو در مراحل مختلف تدوین نسخهٔ بازنگری شده آینین‌نامه، جلسات متعددی با حضور کارشناسان این دو حوزه برگزار شد و پس از دریافت و اعمال نظرات آنها، محتواهی آینین‌نامه به دست آمد. در نهایت، نسخهٔ بازنگری شده با عنوان «آینین‌نامهٔ طراحی معابر شهری» در یکصد و پنجاه و چهارمین و یکصد و پنجاه و پنجمین جلسهٔ شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مصوب شد و سپس در جلسهٔ مورخ ۱۳۹۹/۰۴/۰۲ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسید (آینین‌نامهٔ طراحی معابر شهری، مقدمه).

## فهرست منابع

- ۰ آتشین‌بار، محمد؛ منصوری، سید امیر و شبیانی، مهدی. (۱۳۹۱). نظم، عنصر اصلی در تحلیل علمی منظر خیابان. *باغ نظر*، ۹ (۲۳)، ۹۳-۱۰۲.
- ۰ آینین‌نامهٔ طراحی معابر شهری. بخش پنجم، خیابان‌های شهری. (۱۳۹۹).
- ۰ معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، مجری: معاونت پژوهشی دانشگاه تهران
- ۰ بهروان، حسین. (۱۳۸۰). جامعه‌شناسی زیارت (با تأکید بر نیازهای زائران در حرم امام رضا علیه‌السلام. مشکوک، ۷۲ و ۷۳). ۸۷-۱۰۲.
- ۰ پژوهشکدهٔ نوین شهر معنوی ثامن. (۱۳۹۷). آینینهٔ پژوهی و آینینهٔ نگاری بافت پیرامون حرم مطهر حضرت رضاع («سیاست‌نامهٔ کلی») (گزارش منتشر نشده). ویرایش دوم.
- ۰ حسین‌زاده، مهدی؛ آتشین‌بار، محمد و علایی، پوریا. (۱۴۰۰). خوانش منظر خیابان، بالاخیابان و پایین خیابان شهر مشهد به مثابهٔ آستانهٔ تشرف به حرم رضوی (ع). *منظر*، ۱۳، ۵۷. ۶۴-۷۷.
- ۰ رضوانی، علیرضا. (۱۳۹۴). در جستجوی هویت شهری مشهد. وزارت مسکن

- افغانستان در ۱۴۷۵ (ترجمه اسدالله توکلی طبی)، جلد دوم، اداره امور فرهنگی آستان قدس رضوی.
- منصوری، سیدامیر. (۱۴۰۲). احیای چه چیز؟ بازخوانی مفهوم مرمت براساس رویکرد نوین به فضا. *مکتب احیاء*، ۱(۱)، ۶-۱۱. Doi: 10.22034/1.1.6
  - وامبری، آرمین. (۱۳۷۲). زندگی و سفرهای وامبری، دنباله سیاحت درویشی دروغین (ترجمه محمدحسین آریا). شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
  - Lazarevic, E.V., Kekovic, Z. & Antonic, B. (2017). In search of the principles of resilient urban design: implementability of the principles in the case of the cities in Serbia. *Energy and Buildings*, (158), 1130-1138. Doi: 10.1016/j.enbuild.2017.11.005
  - و شهرسازی.
  - سیدی، مهدی. (۱۳۷۸). *تاریخ شهر مشهد (از آغاز تا مشروطه)*. جامی.
  - طاش، مهندسین مشاور طرح اندیشان شهر. (۱۳۷۴). *طرح تفصیلی محدوده مرکزی شهر مشهد*. وزارت مسکن و شهرسازی.
  - فرشاد، مهدی. (۱۳۶۲). *نگرش سیستمی انتشارات امیرکبیر*.
  - فriyorchdr، بهرام. (۱۳۸۸). *مروری بر حیان برنامه‌ریزی شهری در تهران*. منظر، ۱(۳۴).
  - کرزن، جرج. (۱۳۶۲). *ایران و قضیه ایران (ترجمه وحید مازندرانی)*. انتشارات علمی و فرهنگی.
  - مک گرگر، سی. ام. (۱۳۶۸). *شرح سفری به ایالت خراسان و شمال غربی*

#### COPYRIGHTS

Copyright for this article is retained by the authors with publication rights granted to Revitalization School journal. This is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



نحوه ارجاع به این مقاله

حسینزاده، مهدی. (۱۴۰۳). آسیب‌شناسی نقش و جایگاه خیابان در طرح‌های توسعه شهری در ایران؛ نمونه مورد مطالعه، بالاخیابان و پایین خیابان در شهر مشهد. *مکتب احیاء*، ۲(۲)، ۱۴-۲۱.

**DOI:** <https://doi.org/10.22034/2.2.14>

**URL:** <http://jors-sj.com/article-1-29-fa.html>

