



آسیب‌شناسی نقش و جایگاه خیابان در طرح‌های توسعه شهری در ایران

نمونه مورد مطالعه، بالا خیابان 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 دوره معاصر با ظهور خیابان‌های جدید روبه‌رو شده است. صفویه برای اولین بار با احداث یک خیابان (چارباغ) دروازه‌های شهر را به هم متصل و ساختاری جدید برای شهر ایجاد کرد، به طوری که نقش ترددی در آن فرعی بود. این محور را می‌توان مهمترین کانون اجتماعی شهر مشهد تا قبل از مداخلات مدرنیستی دوره پهلوی در مشهد دانست. در دوره بعد تا امروز با ظهور طرح‌های توسعه شهری همچون طرح جامع، خیابان‌ها با ظهور ماشین تعریض و مورد توجه قرار گرفتند که در خوانش متعارف به‌عنوان اندام‌های حمل‌ونقل شناخته می‌شوند. در سال‌های اخیر وزارت راه و شهرسازی با هدف احیا معانی و نقش‌های از دست‌رفته خیابان، اقدام به انتشار آیین‌نامه طراحی معابر 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 توسعه شهری در تعریف نقش خیابان‌های شهری چیست؟ ۲. آیین‌نامه طراحی خیابان‌های شهری به چه میزان در بازتعریف نقش خیابان مؤثر بوده است؟ چرا؟ بدین منظور این پژوهش نقش خیابان (بالا خیابان و پایین خیابان) در شهر تاریخی مشهد را در دو دوره زمانی قبل و بعد از طرح جامع بررسی کرده و سپس بر مبنای مقایسه آن‌ها به بررسی جایگاه خیابان هر دوره پرداخته است. نتیجه پژوهش رویکرد جزءنگرانه طرح جامع به شهر را علت تقلیل نقش خیابان به معابر صرف دسترسی می‌داند. اساساً رویکرد مدرنیستی طرح جامع، خیابان را صرفاً اتصال‌دهنده زون‌های کارکردی شهر مدرن می‌شناسد. تغییر این وضعیت نیازمند بازنگری کلی در پارادایم حاکم بر طرح‌های توسعه شهری و تغییر آن به سمت رویکردی است که به شهر به‌مثابه 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

واژگان کلیدی

خیابان، منظر، طرح جامع، خوانش منظر، معابر شهری، بالا خیابان

* این مقاله برگرفته 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 دانشکده «معماری»، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه «تهران» در حال انجام است.

** نویسنده مسئول: ۰۰۹۱۵۶۰۰۶۴۳۶ 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

شهر تاریخی مشهد در دو دوره، نخست صفوی و سپس در دوره معاصر با ظهور خیابان‌های جدید روبه‌رو شده است. در دوره نخست، بالاخیابان و پایین خیابان بر مبنای الگوی خیابان چارباغ 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 ترددی 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 به‌عنوان اندام‌های حمل‌ونقل 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^۱ کرد. برخی از اهداف ذکر شده برای این آیین‌نامه عبارتند از:

- به‌روزرسانی مفاهیم، رویکردها و شیوه‌های طراحی معابر شهری براساس اصول حمل‌ونقل پایدار،
- بازنگری در ضوابط طراحی شبکه معابر شهری با رویکرد انسان‌محوری،
- توجه به نقش‌های مختلف معابر شهری شامل نقش‌های ترافیکی، اجتماعی و زیست محیطی،

- ایجاد یکپارچگی در شبکه‌های ارتباطی شهرها و استفاده بهینه از شیوه‌های مختلف سفر شامل پیاده، دوچرخه، حمل‌ونقل 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 مبنا سؤالات 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 به‌عنوان 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 در نظر گرفتن خطوط عبور متعدد و عریض

برای خودروها و فضایی اندک برای حرکت عابران پیاده به‌عنوان مبنای طراحی معابر در سرتاسر جهان در نظر گرفته شد. به این ترتیب، بسیاری از خیابان‌های شهری در درجه اول به دلالتی برای جابجایی و حضور انواع وسایل نقلیه به‌ویژه سواری شخصی تبدیل شدند. اتخاذ همین رویکرد در طراحی معابر شهرهای کشورمان در سال‌های گذشته، موجب کم‌رنگ شدن نقش اجتماعی و پیاده‌مداری خیابان‌ها، عدم توجه کافی به حمل‌ونقل همگانی و به‌خطر افتادن 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 مباحث نوین حمل‌ونقل شهری پایدار و به تبع آن تغییر اولویت شیوه‌های سفر در سال‌های اخیر شده است. رویکردهای جدید برنامه‌ریزی، در طراحی شبکه معابر شهری نیز منعکس شده و منجر به توسعه خیابان‌های دوستدار پیاده، دوچرخه و حمل‌ونقل 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 حمل‌ونقل پایدار از اواخر سال ۱۳۹۶ در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار گرفت و انجام آن به معاونت پژوهشی دانشگاه تهران واگذار شد.

خیابان در نگاه شهرسازی

واژه شهرسازی که از سال ۱۳۴۴ و تأسیس این رشته 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 امروزی و علمی شهر، آن را پدیده‌ای می‌شناسد که برای دگرگونی، همچون نفس انسان، باید پرورده 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. در 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 هویدا است. فروپاشی سازمان فضایی تهران از جمله مرکز تاریخی و فعالیت آن و محلات نظم‌یافته در طول تاریخ، نتیجه تغییر نگاه به شهر از «کل نظم‌یافته از زندگی تاریخی در هماهنگی با محیط» به مجموعه ساختمان‌ها و خیابان‌ها با کاربری‌های تعیین شده

بود. طبعاً اولین چیزی که در تغییر نگاه شهرسازان دچار آسیب شد «نظام» حاکم بر مؤلفه‌های شهر و در وهله بعد «صورت» آن بود (منصوری، ۱۴۰۲، ۷).

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 ارائه‌شده 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 اجرا، 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 (فریورصدری، ۱۳۸۸، ۳۵). در تعریف جدید شهرسازی نسبت به خیابان توجه به ابعاد گوناگون عملکردی خیابان قابل‌رديابی 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 جامع‌نگرانه لایه‌های متکثر یک شهر منجر به فهم کلیت شهر نخواهد شد. شهر یک کل است؛ بدان معنا که هم وجوه عینی (مادی) و هم وجوه ذهنی (غیر مادی) را همزمان داراست (ذهنیت از عینیت)؛ چراکه به‌واسطه حضور انسان زنده است و توسط انسان ادراک می‌شود. بنابر ماهیت و هویت شهر به‌مثابه یک کل، شناخت و مطالعه شهر مستلزم انتخاب رویکردی کل‌نگر 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. به‌عبارتی 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 کل‌هاست. 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

منظر شهری به فرایندی اطلاق می‌شود که ماحصل سطح تماس انسان و شهر است. از همین رو انسان‌ها نه‌تنها 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 et al., 2017, 4). پیچیدگی ابعاد شهر باعث شده به نگرش

سیستمی به‌عنوان ابزاری علمی برای تحلیل و شناخت عناصر شناساننده شهر توجه شود. مطالعات انجام‌شده در حوزه سازمان فضایی شهر از جمله این تلاش‌هاست که خیابان را به‌عنوان 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.
- نظم خیابان بیانگر رابطه میان عناصر آن است.
- خیابان دارای زیرسیستم‌هایی است که به‌صورت سلسله‌مراتبی نسبت به هم عمل می‌کنند (آتشین‌پاروهمکاران، ۱۹۳۱، ۹۵).
- منظر خیابان به‌مثابه ادراک شهروندان از شهر، دارای ابعاد متنوعی است که در کلیت خیابان به ظهور می‌رسد؛ خوانش نظم 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 پایین‌خیابان) 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 به‌مثابه اسناد روشنفکری در دوره‌ها زمانی گوناگون و به‌عنوان منابع تاریخی در روایت کل‌نگر 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 کار آمدن صفویه و رسمی‌شدن مذهب شیعه در ایران توسط شاه اسماعیل صفوی، رشد شهر سرعت بیشتری گرفت. حصار اصلی شهر و خیابان‌های معروف به بالا و پایین خیابان، منتهی 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 پایین‌خیابان و بالاخیابان مشهور شده است (کرزن، ۱۳۶۲، ۳۵). رضوانی در کتاب در «جست‌وجوی هویت شهری مشهد»

می‌نویسد: «از مهم‌ترین اقدامات او [شاه عباس صفوی] گسترش صحن عتیق، بازسازی مقبره‌ه‌ خواجه ربیع 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 به‌طول انجامید. در این سال‌ها به‌دلیل افزایش جمعیت مشهد و بروز کم‌آبی، با حفر قنات‌هایی و افزودن آب چشمه 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) (تصویر ۱). 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 گسست 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 عریضی به نام پایین خیابان به سوی صحن شریف حرکت کردیم. آبراه پهنی که درون شهر پیچ‌پیچ می‌خورد و در ساحل آن درختانی با سایه دلپذیر کاشته‌اند، منظره‌ای مطبوع پیش چشم می‌نهد؛ در واقع این خصیصه‌ای است که مشهد را یکی از جذاب‌ترین شهرهای ایران کرده است.

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 صداهاست. 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 چابکی و ادای یکنواخت کلمات جریان خود را طی می‌کند. به زائرانی که کار زیارت را به پایان برده‌اند «زیارت قبول» می‌گویند و به آنانی که در آغاز راه هستند «التماس دعا» گفته می‌شود...» (وامبری، ۱۳۷۲، ۲۶۸).

-کلنل مک گرگر اسکاتلندی خیابان (چهارباغ) شهر مشهد را این‌گونه 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 شباهت خیابان (چهارباغ) مشهد با شانزله‌لیزه البته از نظر شرقیان سخن گفته است: «انجا خیابان (یا بولوار) نام دارد و در نظر اهل شرق عین شانزله‌لیزه باشکوه و جلال می‌نماید. در میان آن کانالی هست ... می‌گویند که لبه کانال و کف خیابان و پل‌ها در سابق با سنگ ساخته شده بود. ... در دو سمت آن (کانال) به‌صورت نامرتبی درخت چنار و توت و نارون و



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 جالب توجه است» (کرزن، ۱۳۶۲، ۲۱۵-۲۱۶).

• دوره دوم؛ بعد از مداخلات طرح جامع شهری

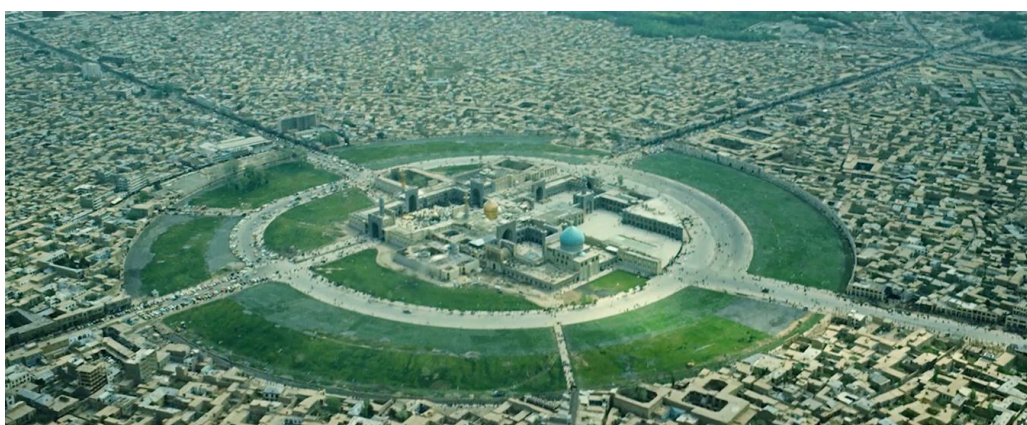
در سال ۱۳۵۰ برای اولین بار طرح جامع برای شهر مشهد تدوین می‌شود که به طرح خازنی معروف است. در شروع دوران پهلوی دوم که مصادف است با سلسله اتفاقات سیاسی-اجتماعی طرح نوسازی اطراف حرم امام رضا (ع) به صورت داوطلبانه توسط مشاوری بوربور در سال‌های ۵۲ و ۵۳ تهیه می‌شود. بررسی‌ها از طرح بوربور نشان می‌دهند که نظام فضایی و ساختاری تعیین شده 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 در نظر 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 وقوع انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷، عملاً اجرای طرح بوربور متوقف و عرصه سبزی در محدوده بافت اطراف حرم باقی می‌ماند (تصویر ۳). در جریان

تهیه طرح جامع دوم مشهد توسط مشاوری مهرآزان در سال ۱۳۷۲ این گونه عنوان می‌شود که مرکز شهر مشهد از یک سو به دلیل وجود مرقد مطهر حضرت رضا (ع) از ارزش و اهمیت ویژه‌ای دارد و از سوی دیگر در معرض فشارهای شدید ناشی از تراکم جمعیت و ترافیک و نیز تغییر و تحولات سریع در بافت کالبدی است. پس از طرح مهرآزان و نامه وزیر وقت مسکن و شهرسازی به رهبری طرح نوسازی و بازسازی بافت پیرامون حرم مطهر حضرت رضا (ع) در سال ۱۳۷۴ و در محدوده‌ای به وسعت ۳۶۰ هکتار توسط مشاوری طاش می‌شود که رویکرد این مجموعه ویران‌سازی و انهدام بافت موجود و جایگزینی کالبدی نوین را ضروری عنوان می‌کند. پس از مصوبه مربوط به بازنگری طرح نوسازی و بازسازی در کمیسیون ماده ۵ در تاریخ ۷/۱۲/۷۸ مجموعه‌ای از اقدامات اجرایی در یک بازه زمانی ده ساله در بافت انجام می‌شود (تصویر ۴) که موجب تغییراتی گسترده در کالبد، نظام اجتماعی-اقتصادی محدود می‌شود (همان، ۴۵).

نگاه کالبدی و سوداگرانه در تغییر نقش خیابان به معابری با عرض بالا در طرح طاش به اوج خود رسید. تعریض محور



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



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

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

درواقع در دوره سنت، پهنه هویتی واحد محور بالاخیابان- پایین‌خیابان و حرم مطهر به‌صورت یک کل ایفای 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 به‌تدریج 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 نظم 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).

نتیجه‌گیری

در شهر تاریخی، بازار یا خیابان ساختار اصلی سازمان فضایی شهر را تشکیل می‌داد. در دوره معاصر معابر شهری با محوریت حمل‌ونقل این نقش را نمایندگی می‌کنند، به‌طوری‌که مفهوم توسعه با معابر شهر گره خورده است. در فرایند نوشدن شهر پس از طرح جامع مشهد، نقش خیابان‌های مذکور به معابر حمل‌ونقل تقلیل داده شد که از عوامل ناکارآمدی برنامه‌ریزی شهری جدید محسوب می‌شود. به‌طور کلی با مطالعه و بررسی نقش بالاخیابان و پایین‌خیابان در دوره قبل از طرح جامع، و بعد از طرح جامع (دوره معاصر) می‌توان ادعا کرد که سیاست کلی در طرح‌های توسعه شهری نقش خیابان به مثابه شاکله اصلی شهر در ایجاد کلی به‌هم پیوسته را نادیده انگاشته و با شیء‌انگاری خیابان نقش آن را به حداقل تقلیل داده است. نکته قابل توجه آن که علی‌رغم شعارزدگی در مدیریت و برنامه‌ریزی شهرها در بعد از انقلاب اسلامی، بر حسب شواهد و قرائن موجود، الگو و پارادایم کلی در دوره پهلوی دوم و دوره بعد از انقلاب اسلامی در مدیریت خیابان‌ها تقریباً مشابه بوده است؛ به‌طوری‌که خیابان‌ها را از کل‌های واحد به کل‌های کوچکتر و در ادامه به اجزایی غیرمرتبط با کل مبدل ساخته است. علت این رویکرد و سیاست مشابه را می‌توان در پیروی از طرح جامع جستجو کرد. اساساً رویکرد مدرنیستی طرح جامع به خیابان بدین‌گونه است

که صرفاً آن را اتصال‌دهنده زون‌های کارکردی شهر مدرن می‌داند. این سیاست در دوره بعد از انقلاب اسلامی به اوج خود رسیده به‌طوری‌که برای خیابان نقشی به جز نقش عبوری و ترافیکی تصور نمی‌شود. علت این اوج‌گیری را می‌توان فقدان رویکردی مشخص دانست که نتیجه تناقض دیدگاه مدرنیستی طرح جامع با دیدگاه ایدئولوژیک مدیریت شهری بعد از انقلاب اسلامی (مفاهیمی مانند شهر عدالت‌محور، شهر اسلامی یا...) دانست.

چنانچه قرائت شهر تاریخی براساس نقش و کارکرد واقعی و ادراکی شهروندان از شبکه معابر است، می‌توان فرضیه‌های بازنگری در طرح جامع شهر را ایجاد کرد. مادامی که پارادایم جزءنگرانه طرح‌های توسعه شهری به رویکردی کل‌نگرانه که شهر را به مثابه کلی واحد و یکپارچه از اجزا در ارتباط باهم می‌بیند، تغییر نکند، هر گونه آیین‌نامه‌ای در ذیل آن منجر به احیای نقش اصلی خیابان در شهر نخواهد شد. لذا آیین‌نامه طراحی معابر شهری ضمن اینکه قدمی رو به جلو و ارزشمند جهت مهندسی حمل‌ونقل با رویکردهای روز دنیاست، در تغییر نقش خیابان به نقش‌های اصلی خود در شهرهای تاریخی توفیقی نخواهد داشت.

پی‌نوشت‌ها

۱.. یکی از چالش‌های اصلی در طراحی شبکه معابر شهری، حل تعارض میان نقش ترافیکی و نقش اجتماعی معبر است. لذا تدوین مرجعی واحد براساس دیدگاه‌های متخصصان حوزه‌های شهرسازی و حمل‌ونقل شهری، می‌تواند راه‌حلی کارآمد در جهت حل این مشکل است. از این‌رو در مراحل مختلف تدوین نسخه بازنگری شده آیین‌نامه، جلسات متعددی با حضور کارشناسان این دو حوزه برگزار شد و پس از دریافت و اعمال نظرات آنها، محتوای نهایی آیین‌نامه به‌دست آمد. در نهایت، نسخه بازنگری شده با عنوان «آیین‌نامه طراحی معابر شهری» در یکصد و پنجاه و چهارمین و یکصد و پنجاه و پنجمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور مصوب شد و سپس در جلسه مورخ ۱۳۹۹/۰۴/۰۲ به‌تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسید (آیین‌نامه طراحی معابر شهری، مقدمه).

فهرست منابع

- آتشین‌بار، محمد؛ منصور، سید امیر و شبیبانی، مهدی. (۱۳۹۱). نظم، عنصر اصلی در تحلیل علمی منظر خیابان. *باغ نظر*، ۹ (۲۳)، ۹۳-۱۰۲.
- آیین‌نامه طراحی معابر شهری. بخش پنجم، خیابان‌های شهری. (۱۳۹۹). معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی، مجری: معاونت پژوهشی دانشگاه تهران
- بهروان، حسین. (۱۳۸۰). جامعه‌شناسی زیارت (با تأکید بر نیازهای زائران در حرم امام رضا علیه‌السلام، مشکوه، (۷۲) و (۷۳)، ۸۷-۱۰۲.
- پژوهشکده نوین شهر معنوی ثامن. (۱۳۹۷). *آینده پژوهی و آینده‌نگاری بافت پیرامون حرم مطهر حضرت رضاع* «سیاست‌نامه کلی» (گزارش منتشر نشده). ویرایش دوم.
- حسین‌زاده، مهدی؛ آتشین‌بار، محمد و علایی، پوریا. (۱۴۰۰). خوانش منظر خیابان، بالاخیابان و پایین‌خیابان شهر مشهد به‌مثابه آستانه تشریف به حرم رضوی (ع). *منظر*، ۱۳ (۵۷)، ۶۴-۷۷. Doi: 10.22034/manzar.2021.286699.2130
- رضوانی، علیرضا. (۱۳۹۴). در جستجوی هویت شهری مشهد. وزارت مسکن

و شهرسازی.

افغانستان در ۱۸۷۵ (ترجمه اسدالله توکلی طبسی). 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 desin: 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

- 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.
- فریورصدری، بهرام. (۱۳۸۸). مروری بر جریان برنامه‌ریزی شهری در تهران. منظر، ۱ (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>