

JOURNAL OF SUSTAINABLE REGIONAL & URBAN DEVELOPMENT STUDIES
JSRUDS

Volume 3, Issue 4 - Serial Number 10, Winter 2023

ISSN: 2783-0764

Explaining the basics and principles of urban street widening with the approach of Islamic teachings and Iranian culture (Sanaei Street, Mashhad)

Amir Bakshi ^{*1} Mehdi Mohareri², Seyed Hasan Rasouli ³

¹ Assistant Professor, Department of Geography, Payam Noor University, Tehran, Iran.

² Ph.D., Department of Urban Planning, Faculty of Art and Architecture and Urban Planning, Najaf Abad Branch, Islamic Azad University, Najaf Abad, Iran.

³ PhD student in Geography and Urban Planning, Islamic Azad University, Central Tehran Branch.

Received Date: 11 October 2022 **Accepted Date:** 03 December 2022

Abstract

Background and Aim: One of the issues that Iran's cities are facing today is the widening of city streets. The widening of urban streets in the old fabric of cities causes various problems in different aspects of the city. The purpose of this research is to investigate the problems of widening and widened streets and to provide a better method for widening. Also, this research deals with the solutions for better planning and design of the streets in the process of widening with reference to Islamic teachings and Iranian culture.

Methods: Collecting the required information through observation, field impressions and documentary studies and analysis of information and data, with the help of descriptive analytical methods, documentation and graphic analysis.

Findings and Conclusion: The results of this research are the neglect of the valuable and identity walls of the streets, the old trees on the side of the old streets, as well as the neglect of the culture, religion and religion of the citizens and their needs, their native materials and art. With regard to this article, it can be said that Sanaei Street (as the studied example) which has been involved in widening for several decades and has become disorderly and chaotic in traffic, physical, visual and environmental issues, has been selected. In order to widen this street, it was suggested to retreat from one wall so that only one wall remains and the old trees are not cut. Attention and emphasis on art, local materials, Islamic teachings and Iranian culture can significantly reduce the effects of urban street widening and the resulting street can have an identity, stability and acceptable quality.

Keywords: street widening, Islamic teachings, Iranian culture, Mashhad's Senai Street.

* Corresponding Author: amirbakhshi62@gmail.com

Cite this article: M., Bakshi, A., Mohareri, Rasouli, S.H. (2023). Explaining the basics and principles of urban street widening with the approach of Islamic teachings and Iranian culture (Sanaei Street, Mashhad). *Journal of Sustainable Urban & Regional Development Studies (JSURDS)*, 3(4), 33-48.

تبیین مبانی و اصول تعریض خیابان‌های شهری با رویکرد آموزه‌های اسلامی و فرهنگ ایرانی (خیابان سنایی مشهد)

امیر بخشی^{۱*}، مهدی محرری^۲، سید حسن رسولی^۳

۱. استادیار گروه جغرافیا دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

۲. دکتری، گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری و شهرسازی، واحد نجف آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، نجف آباد، ایران.

۳. دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۷/۱۹ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۹/۱۲

چکیده

زمینه و هدف: یکی از موضوعاتی که شهرهای امروز ایران با آن مواجه‌اند، موضوع تعریض خیابان‌های شهری است. تعریض خیابان‌های شهری در بافت قدیم شهرها موجب ایجاد بروز مشکلات متنوع در جنبه‌های مختلف شهر می‌شود. هدف از انجام این پژوهش بررسی مشکلات خیابان‌های در حال تعریض و تعریض یافته و ارائه شیوه‌ای برای تعریض مطلوب‌تر است. همچنین این تحقیق به بیان راهکارهایی برای برنامه‌ریزی و طراحی مطلوب‌تر خیابان‌های در دست تعریض با تمسک بر آموزه‌های اسلامی و فرهنگ ایرانی می‌پردازد. **روش بررسی:** جمع‌آوری اطلاعات مورد نیاز از طریق مشاهده، برداشت‌های میدانی و مطالعات اسنادی و تحلیل اطلاعات و داده‌ها، به کمک بهره‌گیری از روش‌های توصیفی تحلیلی، مستندسازی و تحلیل گرافیکی صورت پذیرفته است. **یافته‌ها و نتیجه‌گیری:** نتایج حاصل از این تحقیق، بی‌توجهی به جداره‌های با ارزش و هویت‌مند خیابان‌ها، درختان کهنسال حاشیه خیابان‌های قدیمی و نیز نادیده گرفتن فرهنگ، دین و مذهب شهروندان و نیازهای آنها، مصالح و هنر بومی آنها است. با عنایت به این نوشتار می‌توان گفت خیابان سنایی (به عنوان نمونه مورد مطالعه) که چندین دهه است درگیر تعریض می‌باشد و طی این سال‌ها دچار بی‌نظمی و آشفتگی در موضوعات ترافیکی، کالبدی، بصری و زیست‌محیطی گشته، انتخاب شده است. برای تعریض این خیابان پیشنهاد شد که از یک جداره عقب‌نشینی صورت گیرد تا هم یک جداره باقی بماند و هم درختان کهن سال قطع نشوند. توجه و تاکید بر هنر، مصالح بومی، آموزه‌های اسلامی و فرهنگ ایرانی تا حد قابل توجهی می‌تواند آثار سوء تعریض خیابان‌های شهری را کاهش دهد و خیابان حاصل از تعریض می‌تواند از هویت، پایداری و کیفیت قابل قبولی برخوردار باشد.

کلید واژه‌ها: تعریض خیابان‌ها، آموزه‌های اسلامی، فرهنگ ایرانی، خیابان سنایی مشهد.

* نویسنده مسئول: amirbakhshi62@gmail.com

ارجاع به این مقاله: بخشی، امیر؛ محرری، مهدی؛ رسولی، سید حسن (۱۴۰۱). تبیین مبانی و اصول تعریض خیابان‌های شهری با رویکرد آموزه‌های اسلامی و فرهنگ ایرانی (خیابان سنایی مشهد)، فصلنامه مطالعات توسعه پایدار شهری و منطقه‌ای، ۳(۴)، ۳۳-۴۸.

مقدمه و بیان مسأله

امروزه تعریض خیابان‌ها به عنوان یکی از چالش‌های مدیریت شهری مطرح است. تعریض خیابان‌ها، جداره‌های قدیمی و تاریخی خیابان‌ها را که نزد مردم دارای ارزش و هویت هستند، از بین می‌برد و جداره‌های جدید هم نیازمند گذشت زمان بسیاری هستند تا صاحب هویت شوند. این طرح مسئله به بیان معایب و مشکلات طرح‌های تعریض و تخریب نقش‌انگیزی کالبدی خیابان و حرکت در جهت مخالف توسعه پایدار شهری می‌پردازد. هدف از انجام این پژوهش بررسی مشکلات خیابان‌های در حال تعریض، خیابان‌های تعریض یافته و ارائه شیوه‌ای برای تعریض مطلوب‌تر است. همچنین این تحقیق به بیان راهکارهایی برای برنامه‌ریزی و طراحی مطلوب‌تر خیابان‌های در دست تعریض با تمسک بر آموزه‌های اسلامی و فرهنگ ایرانی می‌پردازد. یکی از مشکلات و معضلات در خصوص تعریض خیابان‌ها، مربوط به املاک موجود در مسیر خیابان مورد تعریض است که در برخی از موارد شهروندانی که ملک آنها در مسیر تعریض یا بازگشایی معابر و خیابان‌ها قرار می‌گیرد همکاری موثری با شهرداری ندارند و شهرداری با مقاومت و نارضایتی مالکین روبرو می‌شود. همچنین خیابان‌هایی که مورد تعریض واقع می‌شوند، اغلب دارای بدنه‌های تجاری و ریزدانه‌تر نسبت به قطعات پشت حاشیه هستند و طبیعتاً بحث و مذاکره شهرداری با مالکان زیادی می‌بایست صورت پذیرد. بیشتر شدن مالکان و قانع و توجیه کردن آنها قطعاً نیازمند زمان است. مسئله دیگری که در تعریض خیابان‌ها بسیار اهمیت دارد، موضوع املاک و قطعات داخل طرح است. علاوه بر آن، تعریض خیابان‌ها با شیوه کنونی، باعث قطع درختان خیابان‌های شهری می‌شوند. از آنجایی که تعریض در خیابان‌های جدید صورت نمی‌گیرد، به نظر می‌رسد درختانی که قطع می‌شوند با ارزش و قدیمی هستند. قطع درختان از سویی و تخریب جداره‌ها از سوی دیگر، موجب از بین رفتن هویت تاریخی خیابان‌های تحت تعریض می‌گردد. قطع درختان قدیمی و کهنسال سبب حرکت در سمت مخالف با توسعه پایدار شهری می‌گردد. در شهرهای ایران مدت زمانی که صرف عقب‌نشینی بناها و ساختمان‌های حاشیه خیابان‌ها می‌شود موجب به وجود آمدن کنج‌های نامطلوب و منقطع شدن جداره‌ها و بدنه‌ها و ممانعت از اجرای کف‌سازی و درختکاری می‌گردد و شهروندان همواره شاهد گذشت سال‌ها برای عقب‌نشینی خیابان‌های شهری هستند و به همین سبب به نظر می‌رسد که مطالعه و تحقیق در مورد این موضوع ضروری است. توقعات موردی از خیابان شهری را می‌توان در سرزندگی، انعطاف، خاطره‌انگیزی و ایمنی دانست. (پاکزاد، ۱۳۸۸: ۱۳۹) باید دید آیا خیابان‌های تعریض نشده و قدیمی این توقعات موردی از خیابان شهری را پاسخگو هستند؟ و اگر قبل از تعریض این توقعات را برآورده نمی‌کنند، آیا پس از تعریض جوابگو می‌شوند؟ نکته قابل تامل این است که، تعریض خیابان در بافت‌های تاریخی موجب نابودی این بافت‌ها می‌شود و می‌بایست با حفظ بافت‌های تاریخی در راستای پیشرفت و توسعه شهرها گام برداشت، زیرا که نیازی نیست همه خیابان‌های شهر مسیر تردد خودرو باشند و در بافت قدیم شهرها حفاظت و حراست از آثار تاریخی اولویت بیشتری دارد. از طرفی خیابان‌های تحت تعریض اغلب اوقات از قدمت برخوردار بوده و به بهانه تعریض شبکه‌های تاسیساتی آب، فاضلاب، گاز و مخابرات نیز نوسازی می‌شوند. با توجه به توسعه شتابان شهری تعریض خیابان‌های شهری یک نیاز و توقع برای شهروندان محسوب می‌شود و انتظار می‌رود مدیریت شهری به این نیاز شهروندان توجه کند. در برخی نقاط، عرض کم خیابان مشکلات متعددی ایجاد می‌کند که تعریض خیابان را به آرزویی برای شهروندان تبدیل می‌کند. همچنین طرح تعریض خیابان‌ها عموماً در راستای سهولت در تردد وسیله نقلیه، کاهش ترافیک خیابان‌های همجوار انجام می‌شود و در نهایت رضایت شهروندان را به دنبال دارد. "امروزه نیاز به محورهایی با سرعت بالا در شهرهای معاصر امری اجتناب‌ناپذیر است، ولی می‌بایستی مراقب بود که مبادا با تبدیل خیابان شهری به محور عبوری باعث تخریب زندگی شهری و شبکه درهم تنیده حیات شهری شویم، زیرا ساماندهی و احیای یک خیابان شهری مستلزم دقت زیاد، زمانی طولانی و امکانات وسیع است که عدم توجه کافی به آن می‌تواند در این میان نسلی را از داشتن عرصه‌های عمومی برای زندگی جمعی محروم گرداند." (پاکزاد،

۱۳۸۸، ۱۳۳) تعریض خیابان‌ها ممکن است که مشکلاتی را به بار آورد، اما می‌تواند فرصت‌ها و پتانسیل‌های جدیدی را نیز به وجود آورد که موجب استقبال و رضایت مردم قرار گیرد، زیرا که به واسطه تعریض خیابان، پیاده‌روها نیز می‌توانند عریض‌تر شوند و نسبت به گذشته بهبود و ارتقا یابند. "خیابان‌ها، به تناسب مقیاس و نوع و شعاع عملکرد خویش به صورت فضای شهری ظاهر می‌شوند. برخی خیابان‌های اصلی شهرها، به ویژه آنها که کاربری‌های جاذبی را در جداره خویش داشته و فضای مناسبی نیز برای حرکت (و توقف) پیاده‌ها دارند، بهتر از خیابان‌هایی که این ویژگی‌ها را ندارند، نقش فضای شهری را ایفا می‌کنند." (نقی‌زاده، ۱۳۸۹، ۱۱۵)

تعریض خیابان‌های قدیمی برای پاسخگویی بهتر سال‌هاست که در حال انجام است و این تعریض‌ها نیز معایب بسیاری دارد که در عرصه شهرسازی مخالفان بسیاری مقابل این موضوع قد بر افراشته‌اند. حال اگر بتوان خیابان‌های شهری را به گونه‌ای تعریض کرد که درختان آن حفظ گردد و از دو جداره خیابان یکی را که ارزشمندتر و با هویت‌تر است را حفظ نمود و از سمت دیگر عقب‌نشینی نمود، آنگاه می‌توان گفت که با کمترین دخالت و تغییرات در خیابان شهری، عمل تعریض انجام شده است. از بین رفتن هویت خیابان‌ها، آثار تاریخی و درختان؛ پس از تعریض از یک طرف و نیاز به تعریض بعضی از خیابان‌ها به علت مشکلات فراوانی همچون پایین آمدن ایمنی و مشکلات ترافیکی، دو چالشی را به وجود می‌آورند که مدیران و مسئولان شهری در تصمیم‌سازی‌ها و تصمیم‌گیری‌های خود با دو راهی تعریض خیابان و حفاظت از وضع موجود آن مواجه می‌شوند. حال سوال اینجاست که چگونه می‌توان راه حلی را پیدا نمود که هم بتواند نیاز به تعریض را پاسخگو باشد و هم معایب و مشکلات کنونی را نداشته باشد؟

امروزه خیابان یکی از اصلی‌ترین عناصر شهری است که به دنبال برخی ضرورت‌ها از جمله مسیر حرکت سواره و پیاده، در بر داشتن اماکن و فعالیت‌های مختلف تجاری و تفریحی در مجاورت خویش و تبلیغاتی که به هر حال درباره فضای شهری و عمومی بودن آن ترویج می‌شود، توجهی در خور را طلب می‌نماید. این توجه وقتی تشدید می‌شود که غرض پاسخگویی به نیازهای متنوع کسانی که در خیابان حضور می‌یابند با رعایت ویژگی‌های فرهنگی و بومی آنان باشد. به این ترتیب است که تقلید الگوها و به کار بستن اصول و معیارهای بیگانه نمی‌تواند خلق خیابان‌های ایرانی را به دنبال داشته باشد. تحقیق حاضر بر آن است تا با توجه به مبانی فکری و فرهنگ اسلامی و ایرانی اصولی را تدوین نماید که با استناد بر آن‌ها بتوان معیارهای طراحی مطلوب خیابان ایرانی را به انجام رساند. برای این منظور خیابان سنایی در بافت قدیم شهر مشهد در نظر گرفته شده است. این خیابان به این دلیل به عنوان نمونه موردی در نظر گرفته شده که سال‌هاست در حال تعریض می‌باشد. خیابان‌هایی با وضعیت خیابان سنایی در شهر مشهد بسیار نمود دارند. این قبیل خیابان‌ها عمدتاً در بافت قدیمی‌تر و با سابقه شهر هستند. این نوشتار پس از ذکر طرح مسئله، دارای چهار بخش است. در بخش اول مبانی نظری است که داده‌های مورد نیاز به کمک روش‌های بررسی اسناد و توصیفی تحلیلی از کتب و مقالات بهره گرفته شده است. البته شایان ذکر است که درباره تعریض خیابان شهری اطلاعات به خصوصی یافت نشد و تنها به آوردن مطالب مرتبط بسنده شد. در بخش دوم نمونه موردی این پژوهش (خیابان سنایی) با روش‌های بررسی اسناد، مشاهده و مستندسازی مورد بررسی قرار گرفته است و در بخش چهارم با روش تحلیل گرافیکی بر روی نقشه‌ها و تصاویر حاصل از مستندسازی، تجزیه و تحلیل صورت گرفته است. بخش چهارم نیز به جمع‌بندی و ارائه پیشنهادات مربوط به تبیین مبانی و اصولی برای خیابان‌های در دست تعریض در بافت قدیم شهری می‌پردازد.

مبانی نظری پژوهش

در این بخش به ارائه آراء و نظرات اندیشمندان موافق و مخالف تعریض خیابان پرداخته می‌شود. امروزه در طرح‌های تعریض خیابان‌ها، طراحی بدنه‌ها و جداره‌ها بیشتر توسط مالکان و صاحبان املاک حاشیه خیابان انجام می‌گردد و به همین

دلیل جداره‌هایی ناهماهنگ و خط آسمان نامنظم به وجود می‌آید. "مفهوم طراحی شهری در بخش قدیمی شهرهای ایران تجدید سازمان فضایی، تصحیح و در صورت لزوم تعریض گذرهای اصلی و ایجاد دسترسی‌های سواره و فضاهای شهری جدید با طراحی بدنه‌ها و نظایر آنها به یاری اصل پیوستگی فضایی است" (توسلی، ۱۳۷۶: ب: ۶۶). هر جایی و هر مکانی موضوع خاص خود را دارد و نمی‌توان برای هر مشکلی راه حلی واحد و یکسان ارائه داد. "هنگامی که سیستم سلسله مراتب جدیدی در شبکه ارتباطی سنتی به وجود آید، بعضی خیابان‌ها طراحی و مجهز می‌شوند که به عنوان راه‌های اصلی عمل کنند. دسترسی به این راه‌ها محدود است، این امر موجب می‌شود که رفت و آمد در آنها سریع‌تر و آزادتر صورت گیرد. به منظور ساخت راه وسیع‌تر لازم است که در یک جهت و یا هر دو جهت ساختمان‌ها تخریب شوند" (کارمونا؛ ۱۳۸۸: ۱۴۳). برای سهولت دسترسی و حرکت در خیابان‌های سنتی‌تر نیز باید توجه داشت آن خیابان چه عملکردی دارد، با چه عناصری در ارتباط است، جداره و تاریخچه آن به چه صورت است و ده‌ها موضوع دیگر. با کمی مطالعه و شناخت بر روی نمونه موردی مد نظر ممکن است این نتیجه گرفته شود که نباید هیچ اقدامی برای تعریض در یک خیابان صورت گیرد و بهتر است خیابانی موازی، وظیفه دسترسی و حرکت آن را بر عهده گیرد.

در هر جایی و در هر خیابانی نباید به تعریض رو آورد. بهتر است به جداره‌ها و بدنه‌های وضع موجود خیابان‌ها توجه شود. "قبل از طراحی راه نحوه استفاده از اراضی، موقعیت ساختمان‌ها و شناسنامه ارزش کالبدی آنها بررسی شود. از تعریض بی‌دلیل راه‌ها (اعم از کوچه‌ها، معابر و خیابان‌ها) جلوگیری شود. در این مورد می‌توان با روش‌های دیگری به رفع این نقیصه پرداخت" (شیعه، ۱۳۹۰: ۲۶۶). ارزش کالبدی، تاریخی و میراثی ساختمان‌ها بررسی گردد و در صورت بهتر شدن وضع موجود در اکثر جوانب دست به تعریض زد، نه اینکه تنها مشکل رفت و آمد خودروها رفع گردد و یا موجب سودآوری و ایجاد ارزش افزوده برای مدیریت شهری یا گروهی خاص شود. امروز به وفور مشاهده می‌شود شهرداری‌ها به بهانه تعریض و یا احداث خیابان جدید، پروژه‌هایی در فرآیند اجرای پروژه تعریف می‌کنند که بیشتر منافع شهرداری و سرمایه‌گذاران دیده می‌شود تا منافع مردم، شهروندان و شهر.

از سویی بر روی شرایط و نحوه تعریض خیابان آن چنان که باید نظم و قانون مشخصی حاکم نیست و نیازسنجی مطلوبی نیز صورت نمی‌گیرد و از سوی دیگر نیز در مدیریت شهری بسیاری از موضوعات سلیقه‌ای و مدیر محور هستند. "یکی از ویژگی‌های شهر تهران مخصوصاً در محدوده‌ی به اصطلاح بافت‌های فرسوده و مرکز، مقررات مربوط به عقب‌نشینی ساختمان‌های جدیدالاحداث می‌باشد. یک مسئول آمده و مقرر کرده که یک ساختمان جدیدالاحداث باید یک متر عقب‌نشینی نماید، مسئول دیگر آن را دو متر تعیین کرده و مسئول دیگر عقب‌نشینی را بیشتر یا کمتر کرده! بدین ترتیب در تمامی نقاط مرکزی شهر تقریباً تمامی کوچه‌ها و خیابان‌ها، ساختمان‌های جدیدالاحداث با ساختمان قدیم‌الاحداث در یک ردیف و در یک خط متوازی ساخته نشده‌اند و دیدن این همه نابسامانی در ساخت و ساز به صورت آزار دهنده‌ای برای شهروندان تهرانی درآمده است" (فروچی، ۱۳۹۰: ۳۳۸). حال باید اندیشید که چه ضمانتی است با عقب‌نشینی جداره‌های خیابان‌ها برای تعریض، مشکلات آن خیابان حل شود؟ و یا اگر هم این مشکلات حل شد چه ضمانتی است که در آینده دوباره دچار مشکل نشود؟ پس نباید به راه‌حل‌های کوتاه مدت که پایان و نتیجه کار آنها مشخص نیست دلخوش بود و بسنده کرد.

امروز ممکن است گفته شود فلان خیابان از طرفین پنج متر عقب‌نشینی کند تا مشکلات (که عمدتاً ترافیکی هستند) حل شود. اما در شهر مشهد به وفور یافت می‌شود که خیابان‌هایی ده‌ها درگیر تعریض و عقب‌نشینی بوده و زمان بسیار طولانی نیاز است تا کل جداره‌های خیابان عقب‌نشینی کند. به واسطه سپری شدن زمان طولانی، آن طرح شکست می‌خورد، زیرا که آن پنج متر عقب‌نشینی با وضع موجود ده‌ها قبل مقرر و پیشنهاد شده است و امروز دیگر جوابگوی نیاز شهروندان نخواهد بود. "مهمترین عامل مخرب در نقش‌انگیزی کالبدی خیابان شهری، برخورد سطحی و گرایش به تعریض خیابان

می‌باشد. طرح‌های تعریض نه فقط چهره ثبت شده از خیابان را در ذهن شهروندان بهم می‌ریزد، بلکه به واسطه طولانی بودن زمان اجرای طرح و وسیع بودن دامنه تاثیر آن، زندگی شهری خیابان را مدت‌های مدیدی معلق نگه می‌دارد. این شرایط منجر به بلاتکلیفی شدید شهروندان در مواجهه با خیابان شده و آنان را به روزمرگی مزمن می‌کشاند" (پاکزاد، ۱۳۸۸: ۱۴۵). از سوی دیگر باید عنایت داشت زمانی که جداره خیابانی در طول چند دهه دوباره ساخته می‌شود؛ با توجه به استفاده از مصالح و فرم‌هایی در دوره‌های زمانی خاص، هر بنا و ساختمان در لبه خیابان مورد تعریض، حرف خود را می‌زند؛ به نحوی که از نظر ارتفاع، رنگ، فرم، بازشوها، جنس مصالح نما و غیره با یکدیگر متفاوت بوده و چهره خیابان را بی‌ارزش و بی‌هویت می‌کند. "تجربه تعریض معابر در شهرهای کشور از سال ۱۳۴۷ و پس از تهیه نخستین طرح تفصیلی تهران نشان می‌دهد، شیوه افزایش عرض معابر در شهر به صورت عقب‌نشینی حاصل از تعریض در هنگام نوسازی و ساخت و ساز پلاک‌های حاشیه آن بوده است. این روش در بافت‌هایی امکان اجرا دارد که زمین‌های واقع در حاشیه معابر دارای مساحت و عمق مناسبی باشند و عقب‌نشینی بر اساس طرح، مساحت پلاک را دستخوش تغییرات زیاد ننموده و کیفیت ساخت را کاهش ندهد. از سوی دیگر و با توجه به اینکه ساخت و ساز و نوسازی توسط مردم به صورت تدریجی صورت می‌گیرد، لذا افزایش هر چند ناچیز عرض معابر نیازمند زمان طولانی می‌باشد. عدم وجود اهرم‌های قانونی و تشویقی مناسب در این زمینه به طولانی‌تر شدن فرآیند تعریض منجر می‌شود. تجربه سالیان گذشته نیز حاکی از آن است که فرآیند تعریض، به دلایل فوق، مشمول آن چنان زمان طولانی می‌گردد که معبر جدید نیز با توجه به حجم ساخت و ساز در حاشیه آن و روند توسعه شهر، پاسخگوی نیاز دسترسی و عبور و مرور از آن نبوده و چرخه تعریض، مجدداً باید تکرار گردد و در نهایت این شیوه نمی‌تواند نقش موثری در ارتقای شبکه معابر در شهر ایفا نماید" (عندلیب، ۱۳۹۲: ۳۵۲ و ۳۵۳). با این استدلال به نظر می‌رسد که تعریض خیابان با شیوه‌های کنونی نتیجه مفید و مثمرتری را برای شهروندان به ارمغان نمی‌آورد.

صاحب نظران شهری نظرات متفاوتی در مورد تعریض خیابان دارند. تعریض خیابان شهری موجب ایجاد جداره‌های جدید و متفاوت از قبل می‌گردد که هویت خیابان را متاثر از خود می‌سازد. "حتی اگر پس از تعریض، به بدنه‌هایی جدید و زیبا دست یابیم، هویت خیابان را دگرگون ساخته و چهره‌ای دروغین و غریب را ارائه کرده‌ایم. از اینرو هر گونه تعریض در خیابان شهری غیر قابل قبول است و مسائل ترافیکی می‌بایستی با توسل به مدیریت ترافیک که خسارت‌های جبران‌ناپذیر وارد نسازد، حل شوند" (پاکزاد، ۱۳۸۸: ۱۴۵). اینکه گفته شود هر گونه تعریض در خیابان شهری غیر قابل قبول است، کمی صورت مسئله را پاک می‌کند و دردی را دوا نمی‌کند. پس نمی‌توان به عنوان یک متخصص، همان ابتدای موضوع و مشکل، خود را از ارائه راه‌حل راحت و فارغ نمود و باید به نیاز شهروندان در گذر زمان پاسخ گفت و نه به سلیقه و نظر خویش. مدیران، طراحان و برنامه‌ریزان شهری نمی‌توانند به واسطه اینکه قادر به برقراری ارتباط با موضوعات مختلف نیستند، نیاز مردم را نادیده بگیرند و آنها را سال‌ها دچار مشکلات عدیده‌ای سازند. برای هر معضل، مشکل و مسئله‌ای می‌بایست تفکر نمود. با اندیشیدن و مطالعه بر روی مسائل می‌توان بر آنها فائق آمد. "ایجاد دسترسی در بافت شهرهای قدیمی که با احداث خیابان‌های مستقیم از نزدیک به نیم قرن پیش آغاز شد، تا امروز به شکل تعریض گذرهای قدیمی در قالب طرح‌های روان‌بخشی ادامه یافته است. واقعیت این است که ایجاد دسترسی سواره در بافت قدیمی شهرها امری الزامی است" (توسلی، ۱۳۷۶: ۴۲). برای یک شهرساز اولویت پاسخگویی به نیاز مردم است و با توجه به نیاز سفر درون شهری برای مردم، نیاز به دسترسی سواره نیز محسوس است.

تغییر نیاز انسان‌ها در جابجایی و سفر و نیز تغییر وسعت شهرها، نیاز به تعریض خیابان‌های شهری را به وجود آورد. "ورود ماشین به شهرهای جهان سوم ضرورت تعریض خیابان‌ها را مطرح ساخت و با تعریض خیابان‌ها، بافت‌های درهم تنیده شهری که بر اساس حرکت پیاده و با مقیاس انسانی طراحی شده بود، برای پاسخگویی به نیازهای حرکت ماشین، به گونه‌ای تعریض شد که گسستگی مرگباری به بافت‌های قدیم شهری تحمیل کرد" (عندلیب، ۱۳۹۲: ۸۷). اینکه گفته شود تعریض و احداث خیابان‌ها در بافت قدیم شهرها موجب گسست این بافت‌ها از یکدیگر می‌شود، صحبت به‌جا و درستی است، اما باید

گفت این صحبت با شرایط و روش‌های کنونی نیز صدق می‌کند. "تعریض خیابان‌ها برای ورود ماشین، بافت‌های شهری منسجم را زخمی کرد و اجزائی از آن را نابود ساخت، یکپارچگی بافت را از بین برد و به گسستگی آن انجامید. افزون بر این، هنگامی که چنین مداخلات گسترده‌ای در بافت‌های شهری به درستی طراحی و اجرا نشوند، نتایج آن برای بافت‌های شهری مرگبار خواهد بود. بسیاری از اجزاء بافت‌های شهری که بر اساس چنین مداخله‌هایی زخمی می‌شوند، بدون درمان رها خواهند شد. همین امر باعث می‌شد که ارزش اقتصادی این بافت‌ها به سرعت تنزل کند و نوسازی آنها دیگر به صرفه اقتصادی نباشد" (عندلیب، ۱۳۹۲: ۸۷). اگر این امور به نحوی برنامه‌ریزی شده و با مطالعات تخصصی، دقیق و منسجم انجام شود، آن وقت ملاحظه می‌گردد که نه تنها موجب گسست بافت‌ها و محلات از یکدیگر نگردیده، بلکه موجب قوام و انسجام آنها نیز گشته است.

احداث خیابان‌های جدید در بافت قدیم شهرها، عموماً بافت قدیم شهرها را از بین می‌برد. اما تعریض خیابان‌ها موجب بهم ریختن و آشفتگی خیابان شهری می‌شوند. "در تعریض شبکه راه‌ها (در صورت نیاز به تعریض) باید راه‌ها، بافت محله‌های مسکونی را از هم متلاشی نسازد و بافت شهری را منهدم نکند" (شیعه، ۱۳۹۵: ۲۱۳ و ۲۱۴). معمولاً تعریض خیابان‌ها آن‌طور که گفته می‌شود به محلات لطمه نمی‌زند و احداث خیابان‌های جدید در بافت قدیم است که محلات را از بین می‌برد و نظام محله از هم می‌پاشد. "وسیع کردن خیابان‌ها، راه حل ازدحام نیست. در حقیقت ممکن است احداث جاده‌های وسیع‌تر، به ازدحام بیشتر بیانجامد. طبق تحقیقاتی که در ۱۰۰ منطقه واقع در کانادا، استرالیا و ژاپن انجام شد، هنگامی که فضای جاده‌ای برای خودروها کاهش یافت، ترافیک نیز کمتر شد زیرا رانندگان نیز جریان روزمره زندگیشان را تغییر دادند" (واگیون، ۱۳۹۲: ۶۷). این که سطح سواره‌رو کم شود، بدیهی است ترافیک کمتر می‌شود. حتی اگر مسیرهایی در ۱۰۰ نقطه از کانادا، استرالیا و ژاپن به پیاده‌راه تبدیل می‌شدند، آنگاه مشاهده می‌شد که ترافیک سواره کلاً حذف شده است. برای بحث تعریض خیابان‌ها باید عنایت داشت که در کجا پتانسیل وجود دارد و در کجا حفظ خیابان با شرایط کنونی ارجحیت دارد. "احیا، مرمت و بازیافت، اصلی است که برای تداوم حیات هر پدیده‌ای ضرورت داشته و موجب افزایش مقاومت و پایداری پدیده‌ها در برابر عوامل فرساینده فعال در بستر زمان می‌گردد. استفاده بهینه از فضاهای موجود و بهسازی آنها به جای طراحی خیابان‌های جدید می‌باید مورد توجه مسئولین قرار گیرد زیرا بدین وسیله تغییرات کمتری در محیط ایجاد شده و تاثیرات سوء ناشی از تعریض خیابان‌ها و یا احداث خیابان‌های جدید کاهش می‌یابد" (امین‌زاده و داعی‌نژاد، ۱۳۸۱: ۵۸). مدیران شهری باید تلاش خود را در جهت اصلاح و توسعه حمل و نقل عمومی و کمتر شدن یا ثابت ماندن نیاز مردم به دسترسی سواره انجام دهند. هزینه‌هایی که قرار است در بخش احداث و تعریض خیابان‌ها صورت پذیرد، می‌تواند در بخش حمل و نقل عمومی مصرف گردد و به نوعی سرمایه‌گذاری است برای منابع فسیلی و سلامت هوای شهرها. استفاده حداکثری از عرض خیابان‌های موجود می‌تواند موجب رفع نیاز به تعریض و یا احداث خیابان جدید شود. "خیابان‌های شهری به عنوان بخش مهمی از فضاهای باز شهری نیازمند ساماندهی و بهسازی در قالب نوینی هستند، به گونه‌ای که موجب افزایش تماس شهروندان با طبیعت، کاهش میزان وابستگی شهر به سوخت‌های فسیلی شده و در نتیجه، تخریب محیط را به حداقل ممکن برسانند. در این راستا در نظر گرفتن ملاحظات زیست‌محیطی در طراحی و بهسازی خیابان‌های شهری از طریق نظم‌دهی به خیابان در چهارچوبی اکولوژیک، توجه به محدودیت‌های مربوط به مصرف انرژی و بهسازی و مرمت به جای تعریض و یا احداث معابر جدید ضروریست" (امین‌زاده و داعی‌نژاد، ۱۳۸۱: ۶۰). اگر حمل و نقل عمومی بتواند نقش خود را به نحو احسن ایفا نماید و ایجاد پارکینگ‌های عمومی نیز بتواند خیابان را از پارک حاشیه‌ای بی‌نیاز سازد؛ بسیاری از تعریض‌های خیابان‌ها منتفی می‌گردند و حرکت سواره کمتر می‌شود و شهروندان تشویق به استفاده

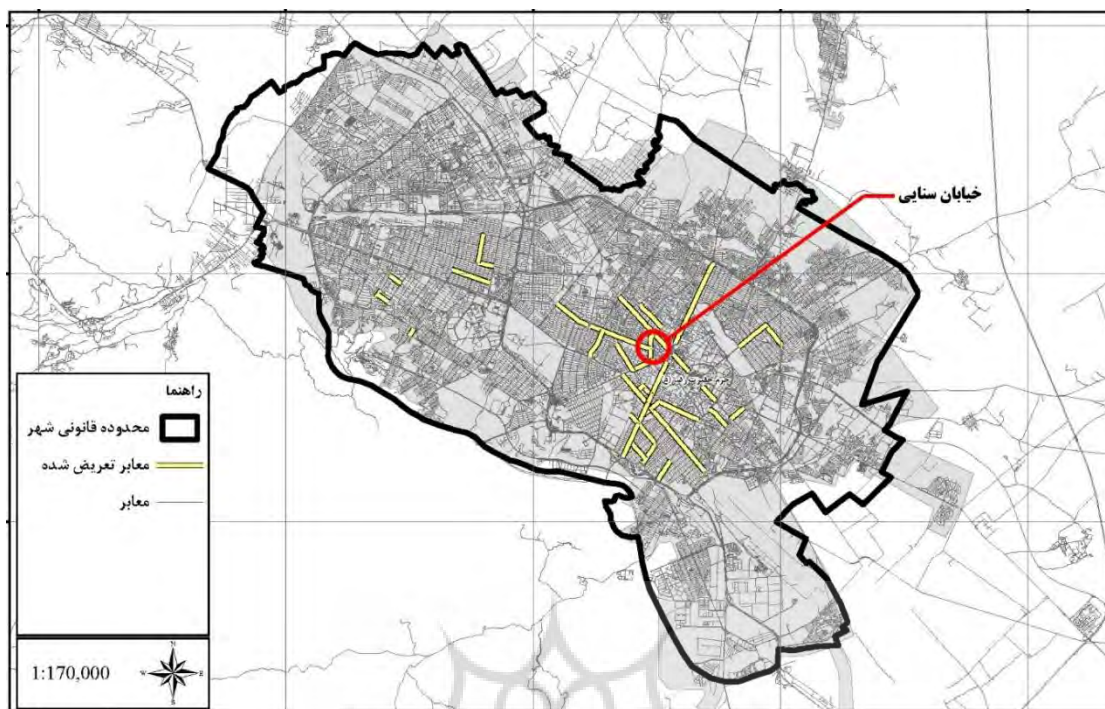
از وسايل حمل و نقل عمومي مي‌گردند. در ادامه و در جدول ۱ به صورت خلاصه ويژگي‌هاي مطلوب براي خيابان شهري آورده شده است.

جدول ۱- ويژگي‌هاي مطلوب براي خيابان شهري

ردیف	انديشمند	سال	ويژگي‌هاي خيابان مطلوب
۱	امين‌زاده و داعي‌نژاد	۱۳۸۱	افزايش تماس شهروندان با طبيعت، در نظر گرفتن ملاحظات زيست‌محيطي در طراحي و بهسازي خيابان‌هاي شهري
۲	اپليارد	۱۳۸۲	اولويت خيابان‌ها با استفاده کنندگان و کاربري‌هاست تا حمل و نقل
۳	کارمونا	۱۳۸۸	فضايي منظم، جاده‌هاي مستقيم و ساختمان‌هاي هم ارتفاع
۴	جيكوبز	۱۳۸۸	نيازمند انقطاع بصري، قطع ديد عمق غيرقابل رويت، ارتقاء و تقويت کاربري خيابان و محصوريت
۵	سلطاني و خداپرست	۱۳۸۹	خيابان‌ها محل نمايش فرهنگ عمومي بوده، نقش آموزش رفتاري دارند، فعاليت و محتوا از کالبد مهمتر هستند
۶	شيعة	۱۳۹۰	کارايي مطلوب در آمد و شد جمعيت، سازگاري با اقليم
۷	انجمن شهرسازي آمريکا	۱۳۹۱	عرض مناسب، وجود باغچه براي درختان در کنار خيابان، وجود فضاي لازم براي گذاشتن ميز، صندلي، گلدان و تابلوي اعلانات دو طرفه، ارائه انواع مختلفی از کالاها و خدمات، دسترسي راحت، کالبد طراحي شده و سرزنده، از نظر بصري ترغيب کننده، توجه به شکل ساختمان، منظر خيابان، پارکينگ‌ها، پياده‌روها، دوچرخه‌ها و عبوري
۸	آتشين‌بار و همکاران	۱۳۹۱	تاکيد بر نظم خيابان
۹	سرور و اميني	۱۳۹۲	محلي براي بروز رفتارهاي مدني، رفع نيازهاي رفت و آمد، کسب و کار و تعاملات اجتماعي
۱۰	گودرزي‌سروش و همکاران	۱۳۹۲	تاکيد بر تاثير فرهنگ، سياست، مذهب و اقليم بر روي معماری و شهرسازي و يادآوري مسائل ضدفرهنگي همچون مدگرابي و مصرف‌گرابي
۱۱	بمانيان	۱۳۹۳	به گونه‌اي در خدمت انسان قرار گيرد که در عين پاسخگويي به نيازهاي مادي او، وي را به سمت تعالي و ارزش‌هاي اسلامي هدايت نمايد
۱۲	اصغري	۱۳۹۵	استقرار کاربري‌ها و فعاليت‌هاي جاذب پياده، پياده‌روهاي راحت و ايمن، تامين پارکينگ، مکان و جهت ساختمان‌ها، ورودی‌ها و بازشوها در ايجاد خيابان‌هاي فعال پياده‌مدار موثرند
۱۳	گل	۱۳۹۶	خيابان‌ها و ميدان‌ها نقاط کانوني و مکان‌هاي تجمع

معرفي محدوده مورد مطالعه

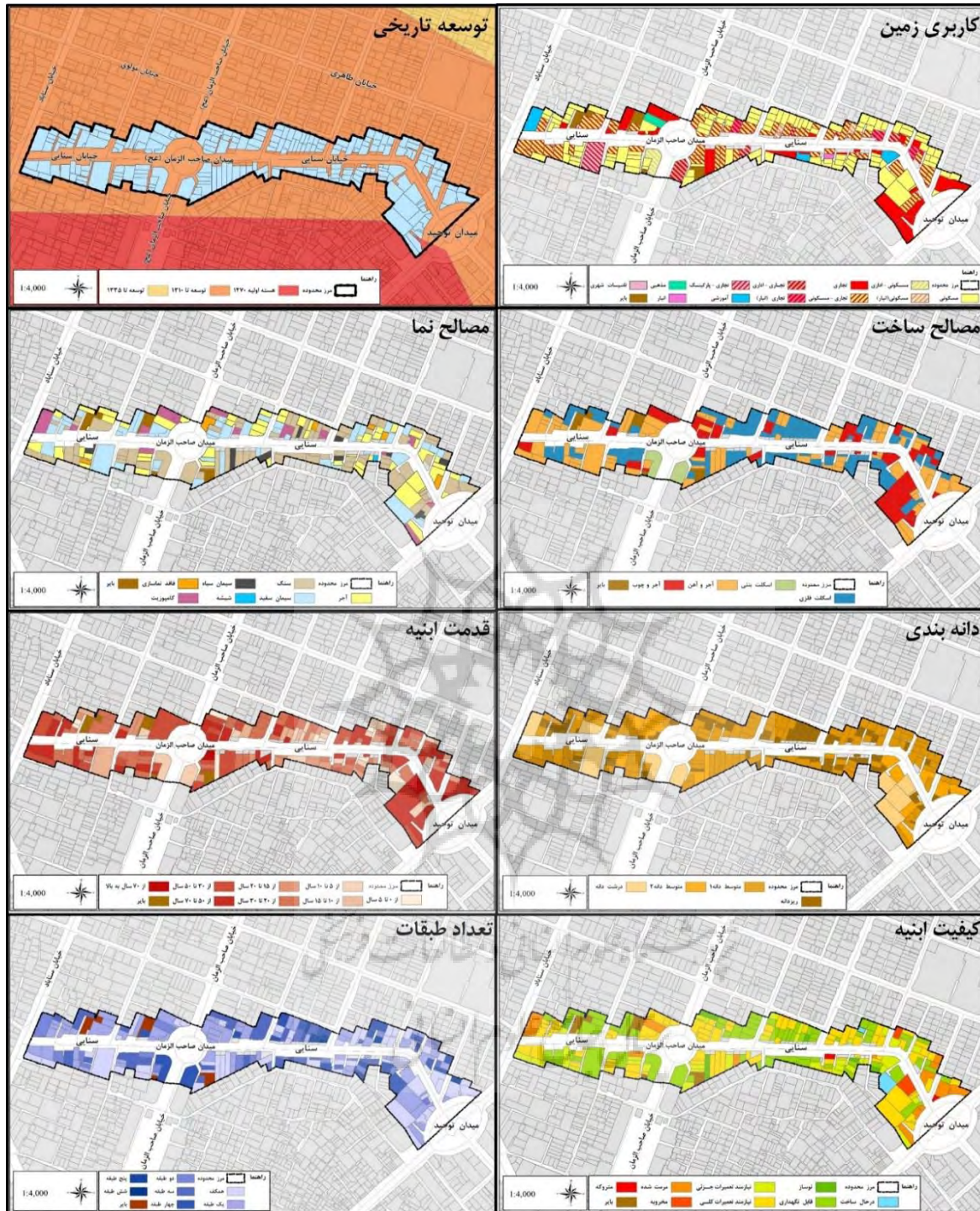
طي دهه‌هاي اخير در شهر مشهد خيابان‌هاي بسياري مورد تعريف قرار گرفته‌اند که هم اکنون نيز بسياري از آنها در حال تعريف مي‌باشند. تعريف در برخي از خيابان‌ها به سرانجام رسيده است، اما در بيشتر آنها هم‌چنان ادامه دارد. در شکل ۱ اکثر خيابان‌هايي که در شهر مشهد مورد تعريف قرار گرفته‌اند و يا هم اکنون در حال تعريف هستند، آورده شده است. بسياري از اين تعريف‌ها دهه‌هاست که به طول انجاميده و همچنان خيابان به صورت کامل تعريف نشده است.



شکل ۱- معابر تعریض شده و یا در حال تعریض شهر مشهد

در این تحقیق خیابان سنایی شهر مشهد به عنوان نمونه موردی در نظر گرفته شده است. این خیابان سال‌هاست که درگیر طرح تعریض است. همان‌طور که در شکل ۲ ملاحظه می‌گردد، خیابان سنایی در بین سال‌های ۱۲۷۰ و ۱۳۱۰ شکل گرفته است. طول این خیابان در حدود ۸۵۰ متر است و عرض آن در قسمت‌های قدیمی خیابان ۱۷ متر و در قسمت‌های تعریض یافته حتی به ۴۰ متر هم می‌رسد. کاربری غالب در حاشیه این خیابان تجاری است. در حاشیه خیابان سنایی ۱۰۱ قطعه وجود دارند که از این تعداد، ۷۸ قطعه دارای کاربری تجاری (۴۶ قطعه تجاری-مسکونی، ۲۲ قطعه تجاری، ۶ قطعه تجاری-اداری، ۴ قطعه تجاری-انبار و یک قطعه تجاری-پارکینگ) هستند. عمده فعالیت‌های تجاری این خیابان الکتریکی و کالای برق هستند که به نوعی می‌توان گفت خیابان سنایی یکی از راسته‌های اصلی الکتریکی و کالای برق در شهر مشهد است. همچنین ۱۱ قطعه مسکونی، ۳ قطعه آموزشی، یک قطعه مذهبی، ۳ قطعه مسکونی-انبار، یک قطعه مسکونی-اداری، یک قطعه تاسیسات شهری و ۲ قطعه بایر در حاشیه خیابان سنایی وجود دارند.

در حاشیه خیابان سنایی یک ساختمان شش طبقه، ۳ ساختمان پنج طبقه، ۷ ساختمان چهار طبقه، ۱۶ ساختمان سه طبقه، ۱۱ ساختمان دو طبقه، ۳۴ ساختمان یک طبقه و ۲۷ ساختمان همکف و ۲ قطعه بایر وجود دارد. می‌توان دریافت که اکثر ساختمان‌های حاشیه خیابان سنایی یک طبقه و یا همکف هستند و ساختمان‌های بیش از سه طبقه تنها ۱۰ درصد قطعات را به خود اختصاص داده‌اند. در حاشیه خیابان سنایی ۱۰۱ قطعه وجود دارند که از این بین ۳۷ قطعه ریزدانه (کمتر از ۲۰۰ متر مربع)، ۴۳ قطعه متوسط دانه یک (۲۰۰ تا ۵۰۰ متر مربع)، ۱۴ قطعه متوسط دانه دو (۵۰۰ تا ۸۰۰ متر مربع) و ۷ قطعه درشت دانه (بیش از ۸۰۰ متر مربع) وجود دارند. حدوداً یک سوم قطعات حاشیه خیابان سنایی ریزدانه هستند. همچنین مصالح ساخت ۳۸ قطعه اسکلت فلزی، ۳۷ قطعه آجر و آهن، ۲۲ قطعه آجر و چوب و تنها ۲ قطعه اسکلت بتنی است. این‌طور به نظر می‌رسد که ۴۰ درصد قطعات حاشیه خیابان سنایی از پایداری مطلوبی برخوردار باشند.



شکل ۲- اطلاعات برداشت شده از خیابان سنایی مشهد (دی ماه ۱۳۹۷).

با توجه به سرعت بسیار آهسته خیابان سنایی در بحث تعریض و عقب‌نشینی قطعات حاشیه خیابان، در هر دوره زمانی نماهای متفاوتی از ساخت و سازهای جدید حاصل می‌گردد. تفاوت و تنوع در نماهای خیابان شهری مطلوب نبوده و موجبات اغتشاش بصری را فراهم می‌آورد. در خیابان سنایی به واسطه طولانی شدن تعریض خیابان، نماهای مختلفی وجود دارند. ۳۲

دوره ۳، شماره ۴، شماره پیاپی ۱۰- زمستان ۱۴۰۱

قطعه از نمای سنگ، ۲۳ قطعه از نمای سیمان سفید، ۲۱ قطعه از نمای آجری، ۱۳ قطعه از نمای کامپوزیت، ۶ قطعه از نمای سیمان سیاه و یک قطعه از نمای شیشه‌ای برخوردارند. همچنین لازم به ذکر است، دو قطعه در حاشیه خیابان سنایی بایر هستند و بنا ندارند و ۳ قطعه نیز فاقد نماسازی هستند. در دوره‌ای ساختمان‌ها با نمای کامپوزیت پوشش داده شده‌اند که رنگ‌های متنوع و متفاوتی هم دارند. این نما برای شهر مشهد مطلوب نبوده و پس از گذشت چند سال کیفیت خود را از دست داده و چهره خیابان را بی‌کیفیت جلوه می‌دهد. در شکل ۳ چند نمونه از نمای کامپوزیت در حاشیه خیابان سنایی ملاحظه می‌گردد.



شکل ۳- استفاده از نمای کامپوزیت در عقب‌نشینی‌های جدید خیابان سنایی.

قدمت ابنیه برای قطعات حاشیه خیابان سنایی به این شرح است: ۴ قطعه قدمت کمتر از ۵ سال، ۹ قطعه با قدمت ۵ تا ۱۰ سال، ۶ قطعه با قدمت ۱۰ تا ۱۵ سال، ۸ قطعه با قدمت ۱۵ تا ۲۰ سال، ۲۵ قطعه با قدمت ۲۰ تا ۳۰ سال، ۱۷ قطعه با قدمت ۳۰ تا ۵۰ سال، ۲۷ قطعه با قدمت ۵۰ تا ۷۰ سال و ۳ قطعه قدمتی بیش از ۷۰ سال دارند. برای کیفیت قطعات حاشیه خیابان سنایی، ۳۹ قطعه نیازمند تعمیرات کلی، ۳۴ قطعه قابل نگهداری، ۱۳ قطعه نیازمند تعمیرات جزئی، ۷ قطعه مرمت شده، ۳ قطعه نوساز، ۲ قطعه متروکه، یک قطعه مخروبه و دو قطعه بایر هستند. در ۱۵ سال اخیر حدود ۲۰ درصد قطعات نوسازی شده‌اند. همچنین ۶۰ درصد قطعات قدمت بیش از ۳۰ سال دارند. با توجه به قدمت ساختمان‌ها به نظر می‌آید، آنطور که مورد انتظار بوده است، امر تعریض برای این خیابان به جد دنبال نشده است.

تحلیل یافته‌ها

در این بخش به موضوعاتی از قبیل پارکینگ، املاک تعریض نشده، مسجد، درختان کهنسال، تملک املاک، هویت، جداره خیابان و غیره پرداخته شده است. تامین پارکینگ در کلان‌شهر مشهد یکی از مهمترین چالش‌های این شهر است. نبود

پارکینگ موجب صدمه زدن بر جنبه‌های مختلف می‌گردد. اصراف بنزین به دلیل طی مسافت‌هایی برای پیدا نمودن جای پارک، ایجاد مزاحمت برای منازلی که در پشت و نزدیکی حاشیه خیابان‌ها و کاربری‌های جاذب جمعیت هستند، به وجود آمدن پارک دوبله خودروها و در نتیجه راه‌بندان و سنگین شدن ترافیک و اختلال در عبور و مرور خودروها، تقلیل سطح فرهنگی و تشدید خشونت در سطح شهرها؛ از جمله پیامدهای بی‌توجهی مدیران و مسئولان شهری به موضوع پارکینگ است. نمی‌توان کاربری‌های تجاری و اداری را در نقطه‌ای از شهر مستقر نمود و برای کاربری‌های وابسته‌ای همچون پارکینگ اندیشه‌ای نکرد. هر روزه شهروندان شاهد بیشتر شدن واحدهای تجاری و اداری و غیره در خیابان سنایی هستند، اما تدبیری از سوی مدیریت شهری برای تامین جای پارک خودروها مشاهده نمی‌گردد. برای تشویق مالکان حاشیه خیابان به عقب‌نشینی، به آنها کاربری تجاری اعطا می‌گردد و برای نیاز پارکینگ آنها تدبیری اتخاذ نمی‌گردد، بدین ترتیب املاک مسکونی تبدیل به واحدهای تجاری شده که جاذب جمعیت هستند و نیاز به پارکینگ دارند. در خیابان سنایی که در حال حاضر در دست تعریض است، پارک در پیاده‌رو بسیار رواج دارد و تبدیل به موضوعی جا افتاده و عرف شده است. همانطور که در شکل ۴ ملاحظه می‌گردد، عقب‌نشینی برخی از پلاک‌ها موجب پارک خودروها در پیاده‌روی خیابان سنایی می‌شود. پارک خودروها در پیاده‌رو موجب اغتشاش و به هم ریختگی خیابان سنایی شده است و ایمنی عابران را کاهش می‌دهد و بعضاً حرکت را برای آنها دشوار می‌کند.



شکل ۴- پارک خودروها در پیاده‌روی خیابان سنایی.

بسیاری از مراجعان به خیابان سنایی، نیازمند فضایی جهت اقامه نماز هستند که با توجه به نمازخانه‌های محقر مجتمع‌های تجاری، وجود مساجد متناسب و در خور، با توجه به تعداد مراجعان و واحدهای اداری و تجاری ضروری به نظر می‌رسد. در تمام خیابان سنایی تنها یک مسجد در جوار میدان صاحب‌الزمان وجود دارد. به نظر می‌رسد این مسجد برای کل خیابان پوشش‌دهی مناسبی ندارد و خیابان سنایی نیازمند مسجدی در نزدیکی میدان توحید است. به نظر می‌آید امروزه برای تعریض خیابان‌های شهری، صرفاً از هر طرف چند متر عقب‌نشینی می‌شود و برای راضی نمودن مالکان به عقب‌نشینی، سیاست‌های تشویقی از قبیل تغییر کاربری مسکونی به تجاری، اداری و غیره و یا اعطای تراکم تشویقی؛ اعمال می‌گردد. گاه‌گاه اعمال و اعطای سیاست‌های تشویقی به املاک برای مجاب نمودن آنها به عقب‌نشینی موجب بروز مشکلات ثانویه می‌گردد. یکی از مشکلات و معضلات در خصوص تعریض خیابان‌ها مربوط به املاک موجود در مسیر خیابان مورد تعریض هستند که در برخی از موارد شهروندانی که ملک آنها در مسیر تعریض یا بازگشایی معابر و خیابان‌ها قرار می‌گیرد همکاری خوبی با شهرداری ندارند و شهرداری با مقاومت و نارضایتی مالکان روبه‌رو می‌شود. این مقاومت ممکن است سال‌ها و نسل‌ها بگذرد تا ملکی عقب‌نشینی شود. همانطور که در شکل ۵ ملاحظه می‌گردد، عقب‌نشینی نشدن املاک در حاشیه خیابان سنایی موجب به وجود آمدن فضاهایی برای سوء استفاده برخی از شهروندان می‌شود و جداره جانبی ساختمان‌ها که عموماً فاقد نماسازی هستند را به معرض نمایش می‌گذارد. همچنین تاخیر در عقب‌نشینی املاک، موجب کفسازی نشدن پیاده‌روی خیابان سنایی و نیز ناهماهنگی در ایجاد باغچه‌سازی و فضای سبز شده است.



شکل ۵- املاکی که هنوز عقب‌نشینی نشده‌اند.

خیابان سنایی دو جداره متفاوت دارد. جداره شرقی آن در پشت سر خود بافت قدیمی و ارگانیک دارد و جداره غربی آن پشت سر خود بافت جدیدتر و طراحی شده (شطرنجی) را دارد. نکته‌ای که در این خیابان نمود دارد، درختان کهنسال با سن قریب به یک قرن است که خود به عنوان هویت و سند قدمت خیابان هستند. در وضعیت فعلی، این خیابان در حال

عقب‌نشینی در قطعات حاشیه خیابان است و بعد از عقب‌نشینی همه قطعات، عرض سواره‌رو افزایش یافته و به تبع آن درختان کهنسال این خیابان که میراث جاودانه آن هستند، از بین خواهند رفت. درختان کهنسال خیابان سنایی عمدتاً کاج، توت، زبان گنجشک و چنار هستند. در فرهنگ ایرانی برخی از درختان مقدس شمرده شده و در آموزه‌های اسلامی نیز همواره توصیه به کاشت و نگهداری درختان شده است. خداوند در قرآن کریم به تکرر، سایه درختان را برای انسان‌ها آسایش‌بخش می‌داند. سایه‌دار کردن فضاهای شهری روش موثری برای خنک کردن و به وجود آوردن آسایش اقلیمی برای انسان‌ها و پایداری فضاهای شهری است. درختان بیان‌گر فصل‌ها و نمایان‌گر زیبایی‌های آنها هستند. هر درختی معنای نمادین خاصی دارد که در طراحی فضاهای شهری، آگاهی طراح از این معانی بسیار بارز خواهد بود. درختان اثرات زیست محیطی مطلوبی هم‌چون کاهش دما، کاهش آلودگی هوا، جذب گرد و غبار، کنترل باد، کاهش آلودگی صوتی و مقابله با جزایر گرمایی را بر روی شهرها دارند که با بهره‌گیری از این عناصر سبز می‌توان موجب افزایش کیفیت زندگی برای انسان‌ها شد. در خیابان سنایی نباید به واسطه تعریض خیابان درختان کهنسال قطع شوند.



شکل ۶- درختان کهنسال خیابان سنایی.

تعریض خیابان در بافت‌های تاریخی موجب نابودی این بافت‌ها می‌شود و می‌بایست با حفظ بافت‌های تاریخی در راستای پیشرفت و توسعه شهرها گام برداشت، زیرا که نیازی نیست همه خیابان‌های شهر مسیر تردد خودرو باشند و در بافت قدیم شهرها حفاظت و حراست از آثار تاریخی اولویت بیشتری دارد. البته نباید فراموش کرد، از آنجایی که خیابان‌های تحت تعریض اغلب اوقات از قدمت برخوردار بوده، به بهانه تعریض شبکه‌های تاسیساتی آب و فاضلاب، گاز و مخابرات نیز نوسازی می‌شوند.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

امروزه برخی از خیابان‌های شهرهای ایران در حال تعریض هستند و شهر مشهد یکی از نمونه‌هایی است که در دهه‌های اخیر با موضوع تعریض خیابان درگیر است. در حال حاضر عقب‌نشینی از هر دو جداره خیابان متداول است که پیامدهای بسیار نامطلوبی را برای پایداری و هویت خیابان به همراه دارد. تخریب هر دو جداره خیابان و تمامی آثاری که در حاشیه خیابان هستند، هویت خیابان را تضعیف می‌کند و یا تغییر می‌دهد. همچنین از بین رفتن درختان حاشیه خیابان، گامی در جهت مخالف توسعه پایدار شهری است. در بسیاری از موارد اصلاً نیازی به تعریض خیابان وجود ندارد و می‌توان با تمسک به راهکارهای دیگری به خیابان مطلوب دست یافت. اموری همچون ایجاد پارکینگ‌های طبقاتی متعدد و در دسترس عموم در خیابان‌های شهری و حذف پارک حاشیه‌ای می‌تواند عبور و مرور را سهل و روان سازد و نیاز به تعریض خیابان را مرتفع سازد. گاهی اوقات خیابان شهری دارای آثار تاریخی ارزشمندی است و نباید صحبتی از تعریض به میان آورد و حفظ خیابان با وضعیت موجود آن اولویت بیشتری دارد. طرح‌های تعریض به شیوه کنونی موجب آغاز فرایندی طولانی می‌شود که ممکن است دهه‌ها به طول بیانجامد. در این روش هر دو جداره از بین رفته و ساخت مجدد آنها به دلیل تفاوت زمانی بیشتر موجب آشفتگی بصری و کالبدی در جداره‌های خیابان شهری و اختلال در حرکت پیاده و بی‌نظمی در جای پارک خودروها و از بین رفتن درختان و فضای سبز موجود خیابان می‌گردد. در این نوشتار پیشنهاد شد به جای آنکه از دو سمت خیابان تحت تعریض عقب‌نشینی صورت پذیرد، تنها از یک سمت عقب‌نشینی صورت گیرد. در این حالت یک جداره باقی می‌ماند و جداره جدید را می‌توان با توجه به جداره باقی مانده ساخت. همچنین در این حالت درختان جداره باقی مانده در جای خود می‌مانند و درختان جداره‌ای که مورد عقب‌نشینی واقع شده است، در آیلند میانی قرار می‌گیرند. بدین ترتیب درختان خیابان‌های تحت تعریض که عمدتاً کهنسال هستند، باقی می‌مانند. در این روش قطعات مسکونی پشت حاشیه تملک می‌شوند و قطعات و واحدهای تجاری حاشیه خیابان به عقب منتقل می‌شوند.

- از تعریض خیابان‌ها تا حد امکان بهتر پرهیز شود، اما گاهی راهی جز تعریض خیابان نمی‌ماند. آن وقت می‌بایست به دنبال راه حلی بود که کمترین آسیب به خیابان وارد شود.

- روش‌های فعلی تعریض خیابان ناتوان از خلق خیابان‌های شهری باکیفیت بوده و بهتر است شیوه‌هایی خردمندانه‌تر جایگزین روش‌های فعلی گردد.

- اینکه قرار باشد خیابانی در طی سال‌ها تعریض گردد، هیچ مشکلی را رفع نمی‌کند و خود مشکل‌ساز می‌شود و اگر قرار به تعریض خیابانی است، مطلوب است هر چه سریع‌تر و در مدت زمان اندک و محدودی، خیابان تعریض گردد.

- برای تعریض خیابان به جای آنکه از هر دو طرف عقب‌نشینی صورت گیرد، پیشنهاد می‌گردد که از یک سمت عقب‌نشینی صورت پذیرد.

- برای عقب‌نشینی از یک سمت مطلوب است جداره و سمتی را برگزید که از اکثر جهات معقول‌تر باشد.

- برای عقب‌نشینی ترجیحاً جداره‌ای انتخاب گردد که قطعات و پارسل‌های کمتری داشته باشد.

- برای عقب‌نشینی ترجیحاً سمتی انتخاب شود که قطعات تجاری آن کمتر باشد تا هزینه‌های تعریض کمتر گردد.

- برای عقب‌نشینی پیشنهاد می‌شود، جداره‌ای انتخاب گردد که عناصر تاریخی، هویتی، ارزشمند و میراثی کمتری داشته باشد.

- برای تعریض از یک سو پیشنهاد می‌شود که درختان جداره مورد تعریض حفظ گردند و ترجیحاً در آیلند میانی

خیابان قرار گیرند.

- برای تعریض از یک سمت پیشنهاد می‌گردد قطعات به صورت کامل تملک گردند و فقط عمق عقب‌نشینی ملاک عمل نباشد.

- با توجه به اینکه بیشتر قطعات حاشیه خیابان‌ها تجاری‌اند در مقوله تملک اراضی باید بهاء ملک تجاری را به مالکان پرداخت. اگر املاک مسکونی باشند هزینه تملک اراضی به میزان قابل توجهی کاهش می‌یابد. برای تعریض خیابان‌ها بهتر است اقدام به خرید واحدهای مسکونی پشت حاشیه خیابان شود و برای خرید واحدهای تجاری هزینه نگردد و آنها را تنها برای مدت زمان اجرای پروژه از مالکان اجاره نمود و پس از اتمام پروژه واحدهای تجاری را مجدد به مالکان تحویل داد.

- در عقب‌نشینی از یک طرف، به جای درگیری و سروکار داشتن با تعداد زیادی مالک می‌توان تنها با نصف آنها مذاکره و تعامل داشت.

- با تملک قطعات مسکونی پشت حاشیه، هزینه‌های تعریض خیابان بسیار کاهش می‌یابد.

- برای پاسخگو بودن تعریض خیابان بهتر است پارکینگ‌هایی با مکان‌یابی مناسب و در دسترس عموم ایجاد شود.

- در حال حاضر خیابان‌های شهر مشهد از دو سمت عقب‌نشینی می‌شوند و بدین صورت درختان حاشیه خیابان که اغلب کهنسال هستند قطع می‌شوند و جای آنها را آسفالت خیابان می‌گیرد. قطع درختان حاشیه خیابان‌ها موجب از بین رفتن هویت و زیبایی خیابان‌ها می‌شود. زمانی که درختان قریب به صد ساله خیابان سنایی از بین می‌روند، یک قرن زمان نیاز است تا دوباره درختان جدید به وضعیت فعلی درختان موجود برسند. تخریب هر دو جداره خیابان موجب از بین رفتن همه داشته‌های یک خیابان قدیمی می‌شود. در صورتی که با تخریب یک جداره و تعریض از یک سمت، می‌توان آثار ارزشمند یک جداره را حفظ نمود و با اتخاذ تدابیری جداره جدید خیابان را منطبق با جداره موجود ساخت.

- به جای اینکه از هر طرف ۸ متر عقب‌نشینی شود، پیشنهاد می‌شود از یک طرف ۱۶ متر عقب‌نشینی شود. به جای اینکه از هر طرف قطعات تجاری تملک شوند که بسیار گران هستند، می‌توان قطعات مسکونی پشت حاشیه را تملک نمود و قطعات تجاری حاشیه را که داخل طرح تعریض قرار گرفته‌اند به مدت انجام پروژه از مالک آن اجاره نمود و پس از تعریض به مالک برگرداند. بدین صورت بدون خرید قطعه‌ای تجاری می‌توان خیابان را مورد تعریض قرار داد. بار مالی تعریض خیابان با روش مذکور (تعریض از یک سمت) حدود یک سوم روش فعلی (تعریض از دو سمت) است.



شکل ۷- تعریض خیابان سنایی از سمت جداره غربی

منابع و مأخذ

- آتشین‌بار، منصور، سیدامیر، شیبانی، مهدی، (۱۳۹۱)، نظم، عنصر اصلی در تحلیل علمی منظر خیابان، باغ نظر (۲۳)، ۹۳-۱۰۲.
- اصغری، ریحانه، (۱۳۹۵)، شهر فشرده (با کاربری‌های مختلط) رویکردی نوین در بهره‌وری انرژی مصرفی شهرها، دانش نما، سال بیست و پنجم (۳)، ۹۸-۱۰۴.
- امین‌زاده، بهناز، داعی‌نژاد، فرامرز، (۱۳۸۱)، «ملاحظات محیطی در طراحی و بهسازی خیابان‌های شهری»، هنرهای زیبا (۱۱)، ۶۱-۵۰.
- انجمن شهرسازی آمریکا، (۱۳۹۱)، مکان‌ها و مکان‌سازی (جلد چهارم از استانداردهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری)، ترجمه گیتی اعتماد؛ مصطفی بهزادفر و ساسان صالحی میلانی، چاپ دوم، تهران: انتشارات آذرخش.
- بمانیان، محمدرضا، (۱۳۹۳)، معنا و مفهوم شناسی شهر ایرانی - اسلامی؛ مبانی نظری و مصداق‌ها، شهر پایدار (۱)، ۶۹-۸۸.
- پاکزاد، جهان‌شاه، (۱۳۸۸)، راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، چاپ چهارم، تهران: انتشارات شهیدی.
- توسلی، محمود، (۱۳۷۶)، اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران (جلد اول)، چاپ چهارم، تهران: انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.
- توسلی، محمود، (۱۳۷۶)، اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران (جلد دوم) طراحی دسترس، چاپ چهارم، تهران: انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.
- جیکوبز، جین، (۱۳۸۸)، مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی، ترجمه حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- سرور، رحیم، امینی، مهدی، (۱۳۹۲)، تحلیل و ارزیابی تاثیر اجتماعی-فرهنگی ترافیک و حمل و نقل شهری، چاپ اول، تهران: انتشارات تیسرا.
- سلطانی، علی، خداپرست، بهاره، (۱۳۸۹)، ارزیابی خیابان‌های شهری بر اساس رهیافت انسان‌گرا (نمونه موردی: خیابان سمیه شهر شیراز)، آرمان‌شهر (۵)، ۹۷-۱۱۰.
- شیعه، اسماعیل، (۱۳۹۰)، با شهر و منطقه در ایران، چاپ هفتم، تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.
- شیعه، اسماعیل، (۱۳۹۵)، کارگاه برنامه‌ریزی شهری، چاپ نهم، تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، عنصلیب، علیرضا، (۱۳۹۲)، اصول نوسازی شهری رویکردی نو به بافت‌های فرسوده، چاپ دوم، تهران: انتشارات آذرخش.
- فروچی، حمید، (۱۳۹۰)، فکر آفرینی در احیای تهران تاریخی، چاپ اول، تهران: انتشارات آذرخش.
- کارمونا، متیو؛ هیت، تیم؛ اک، تر و تیسدل، استیون، (۱۳۸۸)، مکان‌های عمومی فضاهای شهری ابعاد گوناگون طراحی شهری، ترجمه فریبا قرائی، مهشید شکوهی، زهرا اهری، اسماعیل صالحی، تهران: انتشارات دانشگاه هنر.
- گل، یان، (۱۳۹۶)، زندگی میان ساختمان‌ها کاربرد فضای جمعی، ترجمه علی اکبری، فرشته کرمیان و نسترن محرابی، چاپ اول، تهران: انتشارات پرهام نقش.
- گودرزی سروش، محمدمهدی، گودرزی سروش، خلیل، (۱۳۹۲)، بازشناسی مفهوم هویت در فضای شهری (نمونه موردی: خیابان بوعلی همدان)، فصلنامه مطالعات شهر ایرانی اسلامی (۱۳)، ۱۰۷-۱۰۱.
- نقی‌زاده، محمد، (۱۳۸۹)، تحلیل و طراحی فضای شهری (مبانی، تعاریف، معیارها و شیوه‌ها)، چاپ اول، تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی.
- واگیون، پابلو، (۱۳۹۲)، برنامه‌ریزی شهری برای مدیران شهر، ترجمه محمدرحیم رهنما، سیدعلی حسین‌پور و محدثه نجفی، چاپ اول، مشهد: مرکز پژوهش‌های شورای اسلامی شهر مشهد.