

بررسی تبعات اجرای پروژه‌های مسیرگشایی در بافت شهر تبریز

امین امینی کاشانی^۱

دانشجوی دکتری شهرسازی اسلامی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران

مرتضی میرغلامی

دانشیار دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران

فصلنامه پژوهش‌های مکانی فضایی، سال ششم، شماره سوم، پیاپی ۲۳، تابستان ۱۴۰۱، صص ۴۵ - ۶۸

چکیده

یکی از مسائل چالش برانگیز در شهر تبریز مسیرگشایی‌های متعدد در بافت شهری بوده که معمولاً با هدف افزایش دسترسی شهروندان به معابر جدید و حل معضل ترافیک به اجرا در آمده است. پژوهش حاضر با هدف "ارزیابی تبعات اجرای پروژه‌های مسیرگشایی در بافت شهری تبریز" می‌خواهد به این پرسش پاسخ گوید که "اجرای پروژه‌های مسیرگشایی در دو دهه اخیر به‌عنوان استراتژی و مسیر توسعه شهر تبریز تا چه اندازه منجر به عدالت شهری شده و چه تبعاتی برای شهروندان و بافت شهری تبریز به همراه داشته است؟". روش تحقیق مورد استفاده روش توصیفی-تحلیلی و روش گردآوری اطلاعات نیز کتابخانه‌ای و میدانی بوده است. نتایج حاصل از تحقیق نشان می‌دهد که آن دسته از خیابان‌هایی که بر اساس منطق رشد و حرکت شهر و بر اساس دستورالعمل‌های متناسب با ژنوم آن تعریف و تعریض شده‌اند، موفق‌تر از خیابان‌های تک‌بعدی و تحمیلی عمل کرده‌اند. در شهر تبریز تعریض خیابان‌ها و گذرهایی مثل تربیت، راسته کوچه و امام‌خمینی در تناسب با قواعد شهر، فضاهایی نسبتاً موفق و قابل قبول در شهر را موجب شده‌اند. در ارتباط با پروژه‌های مسیرگشایی ناقص، شهرداری‌ها می‌توانند با استفاده از برخی ابزارهای امتیازدهی، اقدامات عمرانی را با سرعت بیشتری به نتیجه برسانند. همچنین با توجه به وجود گسترده بافت باارزش در شهر تبریز، متأسفانه در برخی موارد به دلیل ضعف مطالعه و نیازسنجی و در نظر نگرفتن کلیه جوانب و تبعات اجرای طرح‌ها، پروژه‌های مسیرگشایی منجر به آسیب‌رسانی به میراث فرهنگی و تاریخی شهر شده است.

واژگان کلیدی: تبعات، پروژه‌های مسیرگشایی، بافت شهری، تبریز

۱. نویسنده مسئول: Amaminikashani@tabriziau.ac.ir

مقدمه و بیان مسأله

شریان‌ها و مسیرهای رفت و آمد با نام‌های مختلفی مانند شارع و گذر، همواره به‌عنوان ساختاری مهم در سازماندهی و توسعه شهرها، مطرح بوده است. به‌مثابه یکی از عناصر شاخص این توسعه‌ها، سبب پیدایش نظم و کلیتی معنادار در شهر شد. مؤلفه‌های متأثر از نظام هندسی خیابان علاوه بر سازماندهی کالبدی و شکل دادن به کلیت شاکله شهر، بر مفاهیمی همچون مفصل‌ها، جهت‌ها و محورها، سلسله‌مراتب، ارزش‌گذاری، مرتبت و منزلت، تعیین فضایی و به هم پیوستگی تأکید نمودند. به‌طوری که هندسه خیابان، با دارا بودن وجوه معنایی در کنار وجوه کالبدی و کارکردی، سبب پیدایش و تداوم حیات این عنصر مهم شد (مدقالچی و صدری‌کیا، ۱۳۹۷: ۲۴۶).

روند شهرسازی و شهرنشینی ایران از سال ۱۳۰۰ شمسی به بعد وارد مرحله تازه‌ای شد که می‌توان آن را مرحله تحول و دگرگونی نامید. در ایران الگوبرداری از شیوه‌های برنامه‌ریزی شهری به عمل آمد و خیابان‌های بسیاری منطبق با خواست بورژوازی در حال رشد احداث شد (حبیبی و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۶). افزایش جمعیت و توسعه شهر و شهرنشینی، چهره اولیه اغلب شهرهای کهن را دگرگون ساخته و گسترش شهر با تحولات بسیاری همچون ایجاد اندام‌های جدید شهری و احداث معابر بر اساس الگوهای شهرسازی نوین و تحولات منظری و کالبدی در سیمای شهری همراه بوده است. ورود خیابان به شکل شهر به‌عنوان مؤلفه اصلی تجددگرایی، بر دگردیسی شهر از سنت به مدرنیته تأثیر فراوان داشته است. رونق خیابان‌های جدید موجب بروز تحولات نوین در ساختار شهر از جمله مبادلات تجاری در بدنه خیابان‌ها و تعاملات شهروندان شده است (پور زرگر و همکاران، ۱۳۹۹:

۶). این کار، سهولت حمل و نقل کالا را در مقایسه با بازار فراهم کرد. بدین ترتیب، ساخت شهرها نیز دگرگون شد (حبیبی و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۶). از میان اندام‌های شهری، راه‌ها نقشی انکارناپذیر در تفکیک یا ارتباط فضاهای معماری شهری ایفا می‌نمودند. امروزه یکی از معضلات مهم، خیابان‌کشی‌های فکر نشده‌ای است که به‌خصوص در شهرهای دارای بافت تاریخی بر پیکر بخش‌های باارزش تحمیل می‌شود (بلیلان‌اصل، ۱۳۸۸).

در دهه‌های اخیر اجرای پروژه‌های مسیرگشایی در بافت شهرها که به‌تبع ورود مدرنیته به ایران سابقه تاریخی طولانی دارد، همواره از مسائل مهم در تغییر چهره و ساختار سکونتگاه‌های شهری بوده است. این پروژه‌ها معمولاً در راستای رفع گره‌های ترافیکی، تسهیل عبور و مرور وسایل نقلیه عمومی، کاهش بار ترافیکی، تحکیم و نوسازی بافت‌های فرسوده اجرا می‌گردند؛ اما اینکه تأثیرات هویتی و معنایی این‌گونه طرح‌ها بر ساخت شهر و همچنین تبعات اجرای آن‌ها در بازه‌های زمانی کوتاه‌مدت و بلندمدت به چه میزان است، همواره از مسائلی بوده که نیاز به بررسی ویژه دارد. لذا ارزیابی اثرات خیابان‌کشی‌های جدید بر بافت شهری در ابعاد مختلف و همچنین توجه ویژه به موضوعات فرهنگی و تاریخی محلات و بافت شهری قبل از اجرای پروژه‌های مسیرگشایی بسیار ضروری به نظر می‌رسد. علاوه بر این گاهی اجرای این پروژه‌ها منجر به ایجاد ارزش‌افزوده در کاربری جداره‌ها، املاک و زمین‌های مجاور مسیرگشایی‌ها در بافت شهری خواهد شد. لذا برنامه‌ریزی و اجرای این‌گونه پروژه‌ها ممکن است با هدف سودجویی‌های احتمالی افراد و گروه‌های مختلف نیز صورت پذیرد. یکی از مسائل چالش برانگیز در شهر تبریز که همواره

مورد بحث قرار داشته همین مسیرگشایی‌های متعدد در بافت شهری بوده که معمولاً با هدف افزایش دسترسی ساکنان و شهروندان به معابر جدید و حل معضل ترافیک اجرا شده است؛ اما اینکه این پروژه‌های مسیرگشایی تا چه اندازه به اهداف مورد نظر خود دست پیدا کرده‌اند و یا اجرای این پروژه‌ها چه اثرات و پیامدهای مثبت و منفی، بر بافت شهری و زندگی شهروندان تبریزی داشته، از مسائلی است که نیاز به ارزیابی و بررسی ویژه دارد. در این راستا پژوهش حاضر سعی بر آن دارد تا با ارزیابی برخی از پروژه‌های مسیرگشایی در بافت شهری تبریز به این پرسش پاسخ گوید که "اجرای پروژه‌های مسیرگشایی به‌عنوان استراتژی و مسیر توسعه شهر تبریز تا چه اندازه منجر به عدالت شهری شده و چه تبعات مثبت و منفی را برای شهروندان و بافت شهری تبریز به همراه داشته است؟"

مبانی نظری

خیابان‌ها به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عناصر یادآور در شهرها و زندگی شهری هستند. خیابان‌ها البته گاهی نماد خشونت و پاک کردن لایه‌هایی از شهر و خاطرات آن نیز هستند. یکی از بارزترین وجوه تحول کالبدی محله‌های شهری، تحول "شبکه معابر" آن بود. ورود اتومبیل به نظام رفت‌وآمد شهری لزوم اصلاح شبکه دسترسی و خیابان‌های محله‌ها را ضروری ساخت (رهنمایی و همکاران، ۱۳۸۶: ۳۸).

وقتی از خیابان‌کشی‌های جدید و درنوردیدن بافت شهری سخن به میان می‌آید، اقدامات اوسمان در پاریس به ذهن خطور می‌کند. میان سال‌های ۱۸۵۰ تا ۱۸۷۰، پاریس به یک‌باره تبدیل به یک متروپلیتن عصر صنعت می‌شود و گسترش صنعت، باعث دگرگونی‌های بسیار زیادی در این شهر می‌گردد. اوسمان با رویارویی

عملی با شهر پاریس به شدت تحت تأثیر شهرسازی دوره باروک و همچنین اقدامات انجام‌شده در بیرون از فرانسه از جمله کارهای کریستوفر رن^۱ در بازسازی شهر لندن (۱۶۶۶ میلادی) پس از آتش‌سوزی بزرگ و همچنین کارهای پاپ سیکستوس پنجم^۲ و دغدغه اصلی او که پیوند نقاط یادمانی مهم شهر رم برای آسانی و سرعت ارتباط و حرکت میان آن‌ها بود. در برنامه اوسمان مسائل آمدوشد و ترافیک در صدر همه اقدامات بود (پاکزاد، ۱۳۹۴: ۸۸).

از مهم‌ترین اقدامات اوسمان کشیدن خیابان‌های تازه در محله‌های قدیمی و بازسازی عماراتی که در اطراف خیابان‌های جدید قرار می‌گرفتند بود. خیابان‌هایی باید ساخته می‌شد که مردم بدون تأخیر و ازدحام و به دور از خطر حوادث آمدوشد، به آسانی به ایستگاه‌های راه‌آهن، مراکز بازرگانی و مکان‌های تفریحی دسترسی یابند. بر این اساس میان سال‌های ۱۸۵۳-۱۸۶۹، در سه دوره، خیابان‌های پهن و کاملاً مستقیم، بافت شهر پاریس را می‌شکافتند. اوسمان اجازه می‌دهد تا ۲۷۰۰۰ ساختمان از ۶۶۵۷۵ ساختمان موجود در پاریس تخریب شود و با آن که ۱۰۰۰۰۰۰ ساختمان تازه ساخته می‌شود، می‌باید ۲۵۰۰۰ نفر از ساکنان که بیشتر آن‌ها کارگر و پیشه‌ور هستند، خانه‌ها و محله‌های خود را ترک کنند. لذا دل‌بستگی او به حل مسائل آمدوشد، سبب بی‌توجهی او به مسائل مسکن شد. در پشت جداره‌های اوسمانی که به سبک رنسانس و همسان طراحی شدند، هرج‌ومرجی از کوچه‌های تنگ و باریک پرپیچ‌وخم باقی ماند. در واقع بولوارهای اوسمان، بخش‌های مختلف شهر را از هم گسست. تنها ساختمان‌های رو به خیابان، ظاهری آراسته یافت و در پشت آن به انبوه درهم خانه‌ها توجهی نشد (همان، ۹۷-۹۲).

1. Christopher Wren
2. Sixtus V

در ایران نیز خیابان‌کشی‌های جدید با ورود مدرنیته به ایران و از نیمه دوم سلطنت قاجار، با سفر ناصرالدین‌شاه به اروپا که برای مشاهده مظاهر تمدن غرب و ایجاد اصلاحات در ایران صورت گرفت، آغاز شد. او با الگوبرداری از بسیاری دستاوردهای جدید، خواستار تحول در ایران شد و با دیدن خیابان‌کشی‌ها و ساختمان‌های جدید شهرهای اروپایی به فکر تغییر در شهر تهران افتاد. با شروع حکومت پهلوی اول و تغییرات گسترده در ساختار شهر و ورود پدیده خیابان، تحولی مهم در روند معماری و شهرسازی ایران رخ داد. شهر تهران با توجه به خیابان‌کشی جدید و ایجاد مغازه‌ها و کافه‌های مشرف به خیابان در رفتار اجتماعی شهروندان تأثیر اساسی گذاشته و فضای بسته کافه‌ها و لابی هتل‌ها محل تردد و تجمع متجددان و نوگرایان بوده است. این تحولات را می‌توان مقدمه‌ای بر تغییر ساختار و پوست‌اندازی جامعه از زندگی سنتی مبتنی بر مذهب به زندگی شبه مدرنیستی دانست (پورزرگر و همکاران، ۱۳۹۹).

تصویب قانون «احداث و توسعه معابر و خیابان‌ها» در تاریخ ۲۳ آبان ۱۳۱۲، راه را برای تخریب گسترده بافت‌ها و بناهای تاریخی شهرها هموار ساخت. خیابان ۱۵ خرداد در تهران، خیابان امام‌خمینی سمنان، خیابان زند در شیراز و یا دیگر خیابان‌های اصلی شهرها با بردن بافت‌های تاریخی و به‌خصوص بازار موجبات دگرگونی‌های وسیعی را فراهم آوردند؛ تغییراتی که آسیب‌های آن همچنان قابل مشاهده می‌باشد (حناچی و همکاران، ۱۳۸۶: ۵۵).

دگردیسی مفهوم خیابان در عصر پهلوی، شاهد دو دوره مختلف بود. نخست در دوره رضاشاه، خیابان به‌مثابه مفهومی نوین که حامل تجدد اقتدارگرای عصر بود ظاهر شد. خیابان‌هایی با مقطع و نقشه تجربه شده

در اروپا و به دست مستشاران غربی در تهران و سایر شهرهای ایران ساخته شد که بافت‌های کهن را بریدند و فریاد قدرتمند و مدرن خود را به مراکز تاریخی شهرها رسانیدند. این روند در دوره پهلوی دوم، صورت نظام‌یافته به خود گرفت و شهرها در نواحی توسعه‌یافته و جدید خود، شاهد خیابان‌هایی بودند که پیش از پدیدآمدن شهر، ظاهر می‌شدند تا بدنه و بافت شهری اطراف آن‌ها شکل بگیرد و بدین ترتیب مفهوم جدید خیابان به‌مثابه عنصر رابط میان عناصر شهری شده پدید بیاید (آتشین‌بار و متدین، ۱۳۹۷: ۷۸).

سیاستی که دولت پهلوی اول دنبال کرد، بسیار اوسمان گونه بود. دوره بارون هوسمان با دخالت و اقدامات مستبدانه و با اهداف سیاسی، ۴۰۰ کیلومتر خیابان در پاریس ساخته شد. دولت پهلوی تصمیم گرفت مظاهر شهر مدرن را به شیوه غرب، بر پیکره شهرها ترسیم کند. شیوه‌ای که در آن خیابان و خیابان‌سازی مظهر اصلی تجدد و گسست از الگوهای پیشین بود. بر طبق نقشه سال ۱۳۰۹ ش، یک خیابان صلیب شکل در تهران ایجاد شد که بافت قدیم و تاریخی شهر را درید و خیابان بوذرجمهری (۱۵ خرداد فعلی) و خیابان اکبرآباد (خیام فعلی) از آن بیرون آمد، خندق‌های شهر پر گردید و به همراه اراضی بایر و زمین‌های حریم‌شهر در اختیار شهرداری قرار گرفت (وزینی‌افضل، ۱۳۹۸: ۱۷۹-۱۸۰). الگوی رایج خیابان‌کشی در این دوران ایجاد خیابان‌های عمود برهم است. این خیابان‌های چلیپایی شکل با بردن بافت‌های ارگانیک، ابتدا و انتهای شهر را به یکدیگر پیوند می‌زد (سعیدی‌رضوانی، ۱۳۷۱).

با مروری بر تاریخچه خیابان‌کشی در بسیاری از شهرهای ایران، می‌توان به تأثیر ویژه احداث این خیابان‌ها بر تغییر و تحولات به وجود آمده در چهره

و ساخت شهرها و همچنین فعل و انفعالات هویتی و معنایی جدید پیرو این تحولات پی برد. در ادامه به تبیین مفهوم معاصر مسیر‌گشایی در بافت شهری پرداخته شده است.

مفهوم مسیر‌گشایی در بافت شهری

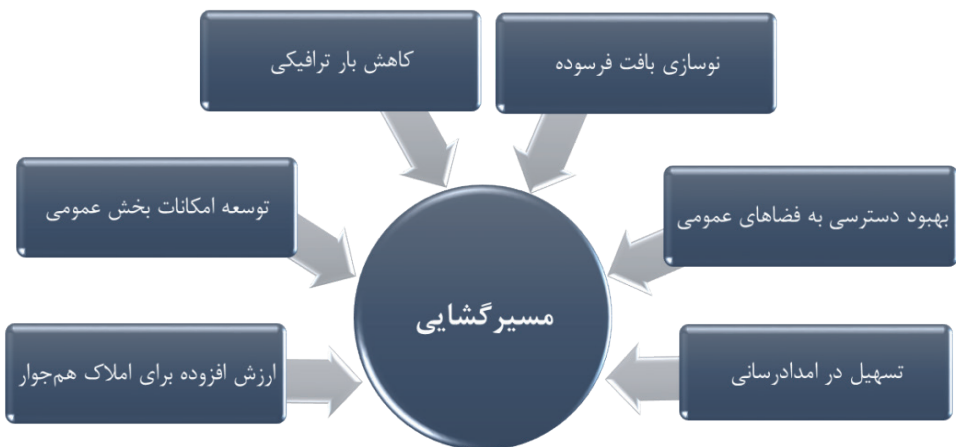
با افزایش جمعیت و به تبع آن فرآیند توسعه شهری، بافت‌های قدیمی شهر به مرور زمان دچار فرسودگی و تراکم جمعیتی بالایی می‌شوند که نیازمند ارائه طرح‌های موضعی شهری برای تسهیل تردد شهروندان از یک سو و نیروهای امدادی و خدمات‌رسان از سوی دیگر هستند. در دهه‌های اخیر برای رفع این مسئله در بسیاری از شهرهای ایران خیابان‌های جدیدی احداث شده‌اند که مدیران شهری برای نام بردن از آنها از اصطلاح «مسیر‌گشایی» استفاده می‌کنند. به زبان ساده این اصطلاح یعنی گشودن مسیر برای وسایل نقلیه موتوری. در ادامه به بررسی تبعات اجرای پروژه‌های مسیر‌گشایی پرداخته شده است.

تبعات مثبت اجرای پروژه‌های مسیر‌گشایی

از مسیر‌گشایی به‌عنوان یکی از فاکتورهای مهم

توسعه شهری و تنها راه‌حل توانمند ساختن مناطق محروم و بافت فرسوده شهرها نام می‌برند که از طریق آن ضمن نوسازی ساختمان‌های اطراف پروژه، ارزش افزوده نیز برای املاک مجاور ایجاد می‌گردد. همچنین طرح‌های مسیر‌گشایی را دارای نقش حائز اهمیتی به جهت تغییر چهره شهر، روان‌سازی تردد و ایجاد فضای مناسب برای دستیابی به اهداف توسعه شهری می‌دانند؛ بنابراین این پروژه‌ها معمولاً در راستای رفع گره‌های ترافیکی، تسهیل عبور و مرور وسایل نقلیه عمومی، بهبود دسترسی و توسعه امکانات فضاهای عمومی، کاهش بار ترافیکی، تحکیم و نوسازی بافت‌های فرسوده و توسعه و رونق اقتصادی در بسیاری از مناطق شهری اجرا می‌گردند.

امدادرسانی به آسیب‌دیدگان یکی از مهم‌ترین مراحل مدیریت بحران است که باید پیش از رخداد حادثه برای آن برنامه‌ریزی نمود. امدادرسانی به‌موقع و بهره‌ور خسارات جانی و مالی را به شدت کاهش خواهد داد (سیدی و همکاران، ۱۳۹۹)؛ بنابراین ایجاد مسیر جهت تردد و دسترسی سریع خودروهای امدادی و همچنین



شکل شماره (۱): تبعات مثبت اجرای پروژه‌های مسیر‌گشایی در بافت شهری

امکان خروج شهروندان از منطقه وقسوع بحران از تبعات مثبت اجرای پروژه‌های مسیرگشایی است. در حال حاضر بسیاری از شهرهای کشور با مسئله‌ای به نام بافت‌های فرسوده مواجه هستند. این بافت‌ها در هسته‌های قدیمی شهرها به مرور زمان دچار فرسودگی و عدم کارایی شده‌اند و یا در دوران معاصر بدون رعایت ضوابط و مقررات معماری و شهرسازی شکل گرفته و از این رو اکنون با مسائل و مشکلات بسیاری روبرو هستند (داوودپور و نیک‌نیا، ۱۳۹۰). یکی از تبعات مثبت مسیرگشایی‌ها بهبود وضعیت در این گونه بافت‌هاست که می‌بایست مورد بازآفرینی قرار گیرند. بهبود دسترسی و توسعه امکانات فضاهای عمومی نیز از اهداف مهم اجرای پروژه‌های مسیرگشایی است که می‌تواند منجر به بهبود کیفیت زندگی شهری گردد. با توجه به ارائه برخی از تبعات مثبت اجرای پروژه‌های مسیرگشایی در بافت شهری در شکل شماره ۱، این طرح‌ها همچنین می‌توانند آسیب‌ها و تبعات منفی را نیز به همراه داشته باشند.

تبعات منفی اجرای پروژه‌های مسیرگشایی

اولین و اساسی‌ترین گام در تدوین و اجرای برنامه، طرح و پروژه، اجرای صحیح و مبتنی بر واقعیت فرآیند نیازسنجی است. نیازسنجی در حقیقت سنگ زیرین ساختمان هر برنامه، طرح و پروژه است و هر قدر این سنگ زیرین بنیانی‌تر و مستحکم‌تر باشد، بنای روی آن محکم‌تر و آسیب‌ناپذیر خواهد بود؛ بنابراین به منظور جلوگیری از آسیب‌های احتمالی پس از اجرای مسیرگشایی‌ها، مطالعه و نیازسنجی دقیق ضروری به نظر می‌رسد (دفتر برنامه و بودجه شهرداری شیراز، ۱۳۹۷).

از تبعات منفی مسیرگشایی‌ها، دگرگونی در نظام معنایی شهر از طریق اجرای این گونه پروژه‌هاست.

شبکه فضایی و خیابان‌کشی‌هایی که در ابتدای قرن پیش بافت شهرها را دریدند تا راه را برای حرکت و تسهیل گردش ماشین، کالا و مردم در شهرها باز کنند، علی‌رغم این که به ظاهر آشنا هستند، می‌توانند به امری ناشناخته تبدیل شوند. دستگاه انتظام بخش جدید علاوه بر بازتعریف نظام حرکت، نظام معنایی شهر را هم بازتعریف می‌کند و عناصر معنایی جدید را در آن نشانه‌گذاری می‌کند. مسیرگشایی‌ها می‌توانند شاکله هویت شهر را در بعد معنایی دچار اختلال نموده و عاملی برای تضعیف یا تقویت عناصر معنایی گذشته و یا خلق عناصر معنایی جدید در بافت شهری باشند. فضا علاوه بر کالبد خویش و مضاف بر ویژگی‌های هندسی و زیبایی‌شناسی این کالبد، واجد معنا و یا معنایی نیز است که در خاطره جمعی جامعه نقش می‌بندد. رشد شهرنشینی و به تبع آن اقدامات توسعه شهری، تبعات مختلف و خاص خود را دارد که یکی از مهم‌ترین آن تغییر چهره شهرها در طول ایام و دستخوش تغییر شدن هویت آن‌هاست (نصر و ماجدی، ۱۳۹۲: ۲۷۱-۲۷۲). ناهمخوانی فضا با انسان موجبات عدم ارتباط یا ضعف ارتباط را فراهم می‌آورد و در صورت تداوم عدم ارتباط مابین فضا و فرد، پدیده بحران هویت عارض می‌شود. مکانی که هویتش با هویت آرمانی اهلس ناسازگار باشد به طوری که شاخصه‌های کالبدی، عملکردی و معنایی آن برای اهلس و حتی برای دیگران که از بیرون نظاره‌گر هستند حامل پیام و معنایی متناسب با آنچه که از آن مکان و ساکنان آن انتظار می‌رود، نباشد از بحران هویت رنج می‌برد (همان، ۲۷۶)؛ بنابراین اگر در تغییرات اعمال شده در بافت شهری به واسطه مسیرگشایی‌ها، توجه لازم معطوف به تعاملات انسان با انسان، انسان با محیط و انسان با شهر نگردد، فضای شهری مورد

مداخله ممکن است دچار بحران هویتی گردد.

شهر خود، خاطره جمعی مردمش است و همچون «خاطره» با اشیا و مکان‌ها رابطه دارد. شهر، مهبط و تجلی‌گاه خاطره جمعی است (نصر، ۱۳۹۳: ۱۶)؛ بنابراین لزوم توجه به حافظه تاریخی شهر نیز از مسائل مهمی است که باید مدنظر برنامه‌ریزان در اجرای پروژه‌های مسیرگشایی قرار گیرد. در غیر این صورت مداخلات انجام‌گرفته سبب تغییر و دگرگونی ساختار و بنیان‌های تاریخی شهر خواهد شد که از میان رفتن آن‌ها در واقع از میان رفتن بخشی از هویت تاریخی شهر و مردمان آن است.

یکی دیگر از آسیب‌های احتمالی که می‌توان به آن اشاره نمود، تخریب بافت تاریخی و باارزش شهری تحت‌تأثیر اجرای این‌گونه پروژه‌هاست. بافت‌های تاریخی هر شهری، نمودی از پیشینه، قدمت و نوع زندگی مردمان آن در گذار زمان هستند که حفظ این میراث کهن، در واقع ارزش قائل شدن به تمدن دیرینه‌ای است که در آن سرزمین هویدا گشته و بنیان زندگی را در آن بنا نهاده است و جاری نگاه داشتن حیات در آن‌ها، سبب حفظ هویت شهر و استمرار آن

در گذار زمان خواهد بود (نصیری‌نیا و حجت، ۱۳۹۵: ۴۳). امروزه یکی از معضلات شهرهای دارای بافت تاریخی خیابان‌کشی‌های فکر نشده‌ای است که بر پیکر بخش‌های باارزش تحمیل می‌شود. برخی از این موارد، اگرچه به نجات بخشی از شهر کمک می‌کنند اما بخشی دیگر را فدا می‌کنند (بلیلان‌اصل، ۱۳۸۸: ۵۸). لذا توجه ویژه به موضوعات فرهنگی و تاریخی محلات و بافت‌شهری در برنامه‌ریزی‌های مرتبط با پروژه‌های مسیرگشایی بسیار ضروری به نظر می‌رسد. این مسئله مهم می‌بایست قبل و در حین اجرای پروژه و همچنین بعد از آن مورد توجه مسئولین، برنامه‌ریزان و طراحان شهری قرار گیرد.

همچنین ایجاد ارزش‌افزوده در کاربری جداره‌ها، املاک و زمین‌های مجاور مسیرگشایی‌ها در بافت شهری همان‌طور که می‌تواند به‌عنوان یک فرصت مطرح شود، می‌تواند یک تهدید نیز باشد. لذا برنامه‌ریزی و اجرای این‌گونه پروژه‌ها ممکن است با هدف سودجویی‌های احتمالی افراد و گروه‌های مختلف صورت پذیرد. به‌عنوان مثال کسانی که با استفاده از رانت اطلاعاتی خود و قبل از آگاهی



شکل شماره (۲): تبعات منفی اجرای پروژه‌های مسیرگشایی در بافت شهری

عمومی، املاک مجاور را به قیمت نازلی خریداری کرده و سپس با ارزش افزوده ایجاد شده ناشی از اجرای پروژه سود فراوانی کسب می‌کند. این گونه موارد با هدف برقراری عدالت شهری در تضاد بوده و منجر به تضییع حقوق شهروندان می‌گردد.

نقش مشارکت شهروندان در اجرای پروژه‌های مسیرگشایی در بافت شهری بسیار مهم و قابل توجه است. سوق‌دهی مردم به سوی مشارکت، در اعتمادسازی دوسویه بین مردم و مسئولین نقشی مهم و ضروری را بازی می‌کند. در جوامع توسعه نیافته مشارکت صرفاً در اجرا مدنظر است. به عقیده کوهن و اُپهوف، مشارکت عبارت است از شرکت شهروندان در تصمیم‌گیری، اجرا، ارزشیابی و تقسیم منافع حاصل از یک پروژه. احتمال مشارکت شهروندان در یک پروژه و طرح، تابعی از احتمال ذهنی و ادراک شده مردم در رسیدن به هدف و انتظار فایده از این مشارکت است (خواجه‌شاهکوهی و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۰۲-۱۰۳). لذا می‌توان گفت اجرای پروژه‌های مسیرگشایی بدون مشارکت شهروندان امکان‌پذیر نیست و این عامل زمینه‌ساز اجرای سریع طرح‌های مسیرگشایی است. به‌عنوان مثال تملک املاک واقع در مسیر طرح بازگشایی بدون همکاری شهروندان قطعاً امکان‌پذیر نیست.

روش پژوهش

با توجه به ماهیت پژوهش با عنوان «بررسی تبعات اجرای پروژه‌های مسیرگشایی در بافت شهر تبریز» اتخاذ رویکردی توصیفی و تحلیلی ضروری است؛ بنابراین روش تحقیق مورد استفاده روش تحقیق توصیفی- تحلیلی است. لذا شناخت و تحلیل در پژوهش‌های توصیفی- تحلیلی توأمان با رویکردی کیفی خواهد بود. روش گردآوری اطلاعات نیز

کتابخانه‌ای- اسنادی و میدانی بوده است. در روش میدانی از طریق مشاهده و مصاحبه با متولیان متخصصان و همچنین شهروندان تبریزی که به‌نوعی درگیر اجرای پروژه‌های مسیرگشایی و تحت‌تأثیر آن بوده‌اند، داده‌های مورد نیاز جمع‌آوری گردیده و مورد تحلیل قرار گرفته‌اند. همچنین برای تهیه و تحلیل نقشه‌ها از نرم‌افزار ArcGIS استفاده گردیده است.

پژوهش حاضر با هدف «ارزیابی تبعات اجرای پروژه‌های مسیرگشایی در بافت شهری تبریز» می‌خواهد به این پرسش پاسخ گوید که «اجرای پروژه‌های مسیرگشایی به‌عنوان استراتژی و مسیر توسعه شهر تبریز در دو دهه اخیر تا چه اندازه منجر به عدالت شهری شده و چه تبعات مثبت و منفی را برای شهروندان و بافت شهری تبریز به همراه داشته است؟» به این منظور پس از تبیین برخی تبعات مثبت و منفی اجرای پروژه‌های مسیرگشایی از جمله بهبود دسترسی در محلات کم برخوردار و حاشیه‌نشین و توسعه امکانات بخش عمومی، نوسازی بافت فرسوده، تغییر در هندسه معنایی شهر، تضییع حقوق شهروندی، ضعف مطالعه و نیازسنجی و آسیب‌رسانی به بافت باارزش شهری برای هر یک از این تبعات، نمونه‌ای در شهر تبریز معرفی و مورد تحلیل و ارزیابی قرار گرفته است.

پیشینه پژوهش

در بررسی پیشینه پژوهش، مطالعات بسیار کم و تنها چند مقاله داخلی مرتبط با موضوع مورد مطالعه یافته شد که در ادامه به معرفی آن‌ها پرداخته شده است. صفامنش و همکاران (۱۳۷۶) در مقاله‌ای با عنوان «ساختار کالبدی شهر تبریز و تحولات اخیر آن در دو سده اخیر» فشرده‌ای از تاریخ شکل‌گیری ساختار شهری تبریز و دگرگونی‌های آن را با استفاده از

بررسی و تجزیه و تحلیل نقشه‌های تاریخی، اسناد و مدارک نوشتاری و همچنین بررسی و برداشت میدانی و مصاحبه با افراد آگاه ارائه می‌کنند. در این مطالعه به تبیین ساختار و محله‌بندی تاریخی بافت شهری تبریز پیش از سال‌های دهه ۱۳۰۰ شمسی و همچنین اقدامات شهرسازی و ساختار شهری جدید در سال‌های پس از دهه ۱۳۰۰ شمسی شامل تبیین ساختار شهری جدید و ویژگی‌های آن، احداث خیابان‌های شهری و همچنین شکل‌گیری مراکز و فضاهای شهری جدید پرداخته شده است.

بلیان اصل (۱۳۸۸) در مقاله‌ای با عنوان "بررسی تأثیر راه‌ها بر شکل‌گیری نظام ساختاری شهر تبریز در دوره قاجار" به شناسایی عوامل مؤثر در شکل‌گیری راه‌های شهر تبریز در دوره قاجار و نیز تأثیرگذاری متقابل آن‌ها بر شکل‌دهی به نظام ساختاری شهر پرداخته است. مطالعات نشان می‌دهد که شهر تبریز در دوره قاجار میراث‌دار تحولات دوره‌های پیش از خود بر پیکره شهر بوده است. دو جاده مهم ابریشم و جاده بغداد-ری، از جمله عناصر مؤثر در شکل‌گیری و توسعه اندام‌های مهم همچون بازار و مجموعه حکومتی و نیز توسعه محلات و در نتیجه گسترش شبکه راه‌های درون‌شهری به شمار می‌رفتند. مجموعه این تحولات به همراه دگرگونی‌های ایجادشده در دوره قاجار، موجب شکل‌گیری شبکه‌ای درهم تنیده، کارآمد و منسجم از راه‌ها گردید که از کارایی لازم برای چنین عملکردی برخوردار بود. راه‌ها با قرارگیری در نظامی سلسله مراتبی و جذب عناصر معماری و شهری، به بهترین نحو ممکن به نیازهای ارتباطی شهر پاسخ می‌دادند. نصیری‌نیا و حجت (۱۳۹۵) در مقاله‌ای با عنوان "تأملی در تحولات ساختاری معاصر شهر تبریز و تأثیر آن بر هویت شهر" با هدف شناخت تغییرات پدید آمده در

هویت ساختاری تبریز، به سبب مداخلات معاصر، به تحلیل جایگاه سه عرصه تاریخی شهر و مقایسه آن‌ها با نمونه‌های جهانی پرداخته تا از این طریق بتوان شناختی از تأثیرات مداخلات شهری، بر هویت تاریخی آن به دست آورد. در نهایت تحلیل‌ها روشن می‌سازد که تحولات ساختاری معاصر تبریز، عرصه‌های تاریخی آن را مخدوش و سبب جدایی آن‌ها از جریان زندگی شهر شده است. همچنین براساس قیاس‌های تطبیقی، می‌بایست با تقویت جایگاه عرصه‌های تاریخی، موجبات پویایی آن‌ها در شریان حیات شهری مهیا شود تا توانایی حضور شایسته در ساختار معاصر شهر را به دست آورند؛ چرا که این عناصر، شکل‌دهنده هویت تاریخی شهرند که از میان رفتن آن‌ها در واقع از میان رفتن بخشی از هویت تاریخی شهر است.

آتشین‌بار و متدین (۱۳۹۷) در مقاله‌ای با عنوان "زوال بعد معنایی خیابان در ایران (از دوران باستان تا امروز)" با مبنا قراردادن پرسش هستی‌شناسانه از خیابان درصدد است با بررسی تحلیلی اسناد تاریخی، تحولات مفهومی - شکلی خیابان را در تاریخ شهرهای ایران تفسیر و طبقه‌بندی کند. بهره‌گیری از معنای خیابان در عصر صفوی به تولید خیابان به‌عنوان عرصه اجتماعی شهری سرایت کرد و توافقی میان خیابان این دنیا با خیابان آیینی پدیدار شد. در عصر قاجار و در نخستین تبادلات ایرانیان با اروپا، خیابان‌های کالبدی و کارکردی اروپا به مدد تقلیدهای شاهانه، سایه خود را بر اصالت اندیشه در تولید خیابان ایرانی گستراندند و اصطلاح مترادف کوچه و خیابان، برای دنیوی‌سازی مفهوم قدسی خیابان به کار گرفته شد. این روند در اواخر قاجار و بعد در دوران پهلوی به تولید خیابان کالبدی و عملکردی منتهی شد. خیابانی که سرنوشت شوم آن در دوران انقلاب اسلامی، علی‌رغم توقعات

کاملاً متفاوت، با تنزل آن به نقش عبوری رقم خورد. در نهایت نتایج مطالعه نشان می‌دهد که خیابان در تاریخ ایران، نقشی مفهومی در پدید آمدن شهر بر عهده داشته، اما در دوره معاصر، با کم‌رنگ شدن بعد معنایی آن، صرفاً به شکل تنزل یافته است.

پورزرگر و همکاران (۱۳۹۹) در مقاله‌ای با عنوان "نقش آفرینی مؤلفه «خیابان» بر روند تجددگرایی و توسعه تهران نمونه موردی خیابان لاله‌زار" به دنبال واکاوی تأثیر خیابان‌کشی و تحولات کالبدی بر روند تجددگرایی و توسعه شهر تهران است که در این مسیر خیابان لاله‌زار به عنوان نمونه موردی انتخاب شده است. از این‌رو چگونگی دگرگون شدن شهر متأثر از خیابان‌کشی و تأثیر فرهنگی خیابان لاله‌زار بر تعاملات انسانی از وجوه مختلف مورد بررسی قرار گرفت. نتایج مطالعه نشان می‌دهد که تحولات سیاسی و اجتماعی ایران از نیمه دوم سلطنت قاجار متأثر از تجددگرایی صورت گرفته که بسیاری از نمودهای آن به اشکال مختلف در شهر تهران بازنمایی شده است. یکی از مهم‌ترین مظاهر این روند پیدایی خیابان با الگوی فرنگی آن است که در گستره زمان از قاجار به پهلوی بر وجوه مختلف نظیر ساختار شهر، مبادلات تجاری و تعاملات شهروندان اثرگذار بوده و جلوه‌ای متجدد و نوین به شهر داده است.

با بررسی منابع مطالعاتی مرتبط با موضوع تحقیق، می‌توان فقدان پژوهشی مبسوط پیرامون تبیین مفهوم مسیرگشایی در بافت شهری و بررسی تبعات اجرای آن را دریافت. لذا با توجه به فقدان مطالعه در این زمینه، در پژوهش حاضر سعی بر آن شده تا به بررسی تبعات اجرای پروژه‌های مسیرگشایی در بافت شهر تبریز پرداخته شود.

یافته‌های تحقیق

مروری بر تاریخچه خیابان‌کشی‌ها در شهر تبریز

امروزه برخی از فضاها تاریخی شهرهای ایران، تحت تأثیر مداخلات گوناگون، جایگاه شایسته خود در ساختار شهر را از دست داده و در جریان حیات شهری دچار افول شده‌اند. تبریز نیز از جمله شهرهایی است که دچار این مسئله بوده و غالب عناصر، فضاها و بافت‌های تاریخی ارزشمند آن، منزلت خود را در ساختار شهر و جریان زندگی مردم از دست داده و به مجموعه‌هایی منفرد و کم‌روتنی بدل گشته‌اند که هیچ ارتباطی با یکدیگر نداشته و جایگاه معنایی تاریخ‌ساز خود را از دست داده‌اند. این افول و تجرد در نتیجه مجموعه‌ای از مؤلفه‌ها و مداخلات در برهه‌های مختلف تاریخی حاصل شده که هر یک از این مسائل، نیازمند پژوهش و واکاوی شایسته‌ای می‌باشد (نصیری‌نیا و حجت، ۱۳۹۵: ۴۲). شهر تبریز همچون دیگر شهرهای سنتی ایران، مجموعه‌ای منسجم و نظام‌مند بوده که بر مبنای مجاورت یا ترکیب اجزای گوناگون خود شکل گرفته است. در تبریز همچون دیگر جاها ظهور پدیده‌ای به نام اتومبیل، عرصه ارتباطی شهر را به چالش کشید و بایدهای خود را چه به لحاظ کمی و چه به لحاظ کیفی بر نظام دسترسی شهر تحمیل نمود. از این‌رو خیابان‌کشی‌ها تغییری جدی بر چهره و کیفیت حوزه مؤثر خیابان‌های تبریز گذاشت (بلیان‌اصل، ۱۳۸۸: ۳۶). در ادامه به معرفی چند خیابان احداثی مهم در دوره پهلوی اول و دوم که تأثیرات مهمی بر بافت شهری تبریز بر جای گذاشته‌اند، پرداخته شده است.

خیابان پهلوی (امام خمینی کنونی)

خیابان پهلوی اولین و اصلی‌ترین خیابان تبریز است که در فاصله سال‌های ۱۳۰۰ تا ۱۳۰۵ در دوران سلطنت پهلوی از شرق تا غرب شهر تبریز به دستور عبدالله



تصویر شماره (۱): احداث خیابان پهلوی (امام خمینی) تصویر شماره (۲): خیابان پهلوی (امام خمینی) دهه چهل خورشیدی

محوطه پیرامون ارگ علیشاه به باغ ملی و گردشگاه عمومی تبدیل شد. در مجاورت آن و در بخشی از زمین‌های محوطه ارگ در سال‌های بعد مراکز خدماتی و تفریحی مانند بیمارستان شیر و خورشید، سالن تئاتر، دبیرستان، کتابخانه و ... ساخته شدند (صفا منش و همکاران، ۱۳۷۶: ۴۵). خیابان امام خمینی از اولین خیابان‌های تبریز می‌باشد که در سال ۱۳۲۵ یعنی در زمان حکومت ملی آذربایجان آسفالت شد. در گذشته مردم تبریز به این خیابان قیرقوم یعنی آسفالت یا باش خیواون یعنی خیابان اصلی می‌گفتند.

پس از احداث خیابان پهلوی، از سال ۱۳۰۶ اقدامات وسیعی در زمینه بازگشایی خیابان‌های متعدد منشعب از خیابان پهلوی آغاز شد. در سال ۱۳۰۷ محمدعلی تربیت به سمت شهردار تبریز منصوب شده و عملیات عمرانی و مربوط به احداث چندین خیابان شمالی-جنوبی آغاز گشت. در گزارشی از این عملیات آمده است که "... این دو روزه مشغول امتداد خیابان نظامیه از محله نوبر و اتصال آن به خیابان پهلوی و افتتاح خیابان جدیدی که از خیابان پهلوی مقابل باغ ملت شروع و از بازار عبور کرده به محله شتران می‌رسد و ایجاد خیابانی که خیابان پهلوی را به پل آجی متصل می‌نماید و امتداد خیابان فعلی گورک از خیابان پهلوی

خان طهماسبی فرمانده لشکر آذربایجان احداث شده است. خیابان پهلوی در بخش شرقی بر بستر "خیابان" که از زمان قاجاریه جاده فراخ ورود به شهر بود و در بخش میانی بر جای باروی تخریب شده شهر قرار گرفت. این خیابان که پس از انقلاب به نام خیابان امام خمینی نام‌گذاری شد، به عنوان مسیر ارتباطی میان جاده تهران-تبریز و تبریز-مراغه، از حوالی چهارراه منصور تا میدان گونگاباشی کشیده شده است. در سال‌های بعد، خیابان پهلوی از دو سو امتداد یافته، از شرق به دروازه تهران و از غرب به جاده‌های مرند (در شمال غرب) و مراغه (در جنوب غرب) می‌پیوندد. بخش شرقی این خیابان نیز منطبق بر بستر "خیابان" به دروازه تهران می‌رسد. توسعه بخش غربی آن نیز با استفاده از مسیر حرکت گونگا (واگن اسبی) (در حدفاصل میدان گونگاباشی و ایستگاه راه‌آهن به انجام رسیده است. خط واگن اسبی تبریز، برای انتقال مسافران از شهر به واغزال^۱ که در بیرون از شهر و در سمت غرب قرار داشت احداث شده بود. این خیابان از شمال محوطه ارگ علیشاه می‌گذرد و دروازه‌های نوبر و مهادهمین همراه با بخش جنوبی باروی شهر در مسیر آن قرار داشته‌اند. هم‌زمان با احداث خیابان پهلوی،

۱. واغزال، نام روسی ایستگاه راه‌آهن تبریز- جلفا است که در فاصله سال‌های ۹۵-۱۲۹۰ شمسی با سرمایه بانک استقراضی روس احداث شد.

به محله سرخاب هستند و خیابانی که سال گذشته بین خیابان پهلوی و ششگلان شروع شده بود این اوقات به اتمام رسیده ..."

این خیابان‌ها که بعدتر به ترتیب شاهپور جنوبی، فردوسی، منجم، خاقانی و منصور (همنام با استاندار وقت آذربایجان علی منصور) نامیده شدند در فاصله سال‌های ۱۳۰۷ تا ۱۳۱۰ که محمدعلی تربیت شهردار تبریز بود، تکمیل گردیدند. در همین دوره، گذر حدفاصل دروازه نویر و دیگ باشی، تعریض و به نام شهردار وقت "خیابان تربیت" نامیده شد.

خیابان تربیت

پس از احداث خیابان پهلوی در تبریز، از سال ۱۳۰۶ اقدامات وسیعی در زمینه بازگشایی خیابان‌های متعدد منشعب از خیابان پهلوی آغاز شد. در سال ۱۳۱۲ محمدعلی تربیت شهردار وقت تبریز با احداث خیابانی که محله نویر را به هسته اصلی بازار متصل می‌نمود، دومین خیابان مدرن تبریز را پایه‌گذاری نمود (عمرانی و سنگری، ۱۳۸۵). خیابان تربیت در قلب شهر و درون بافت تاریخی قرار دارد و هسته مرکزی شهر را از خیابان امام‌خمینی به بازار تبریز پیوند می‌دهد. مهم‌ترین مراکز پیرامون این محور میدان ساعت (که عمارت قدیمی شهرداری تبریز در آن واقع است) و بازار تبریز است. همچنین خیابان تربیت بخشی از مسیر راه تجاری ابریشم بوده که از تبریز می‌گذشته است. بناهای دو سمت این خیابان، بناهای قدیمی و دارای معماری خاصی هستند که به سیمای خیابان حالتی سنتی و بارزش می‌بخشند (طلایی و حقیقی، ۱۴۰۰: ۷۴-۷۵). این خیابان نیز قسمت زیادی از بازار تبریز را از بین برد و باعث شکافته شدن قسمت جنوبی بازار گردید (عمرانی و سنگری، ۱۳۸۵). چگونگی شکل‌گیری و سیر تحول تاریخی خیابان تربیت را می‌توان به چهار

مقطع زمانی مهم به شرح زیر تقسیم نمود (طلایی و حقیقی، ۱۴۰۰: ۷۵):

۱. شکل‌گیری خیابان تربیت؛ در فاصله سال‌های ۱۳۰۷-۱۳۱۰ طبق برنامه‌ای گذر حدفاصل دروازه نویر و دیگ‌باشی تعریض گشت و خیابانی جدید ایجاد شد که حتی بدنه‌های مشرف به آن نیز مطابق با اصول آن زمان ساختمان دو طبقه در برگیرنده واحدهای تجاری در همکف و واحدهای دفتری-خدماتی در طبقه بالا، نماسازی شده بودند.

۲. شکل‌گیری خیابان فردوسی و انفصال خیابان تربیت (شکل‌گیری تربیت بزرگ و کوچک).

۳. سیر تغییر و تحولات محور تربیت تا قبل از انقلاب؛ در سال ۱۳۲۶ مقارن با دوره حکومت پیشه‌وری رئیس حکومت خودمختار آذربایجان عملیات آسفالت این معبر همچون کثیری از معابر تبریز انجام شد.

۴. اقدامات صورت گرفته پس از انقلاب؛ تغییرات ساختاری محور، تبدیل کاربری سواره به کاربری پیاده در سال ۱۳۷۴ که مهم‌ترین اقدامات در زمینه زیباسازی در این برهه شکل گرفت.

اما در آخرین اقدامات صورت گرفته در سال ۱۳۸۳ این راسته دستخوش تغییرات اساسی شد که بعضاً باعث تخریب منظر شهری تاریخی آن از طریق نصب تابلوهای تبلیغاتی، برداشتن نیمکت‌ها، به کارگیری مصالح جدید در بدنه‌های تاریخی و ... گردید.

خیابان فردوسی

در بین سال‌های ۱۳۰۷ تا ۱۳۱۰، گذر حدفاصل ارگ علیشاه (باغ ملت) و بازار تحت عنوان خیابان فردوسی احداث گشت که از میان خیابان تربیت که تقریباً هم‌زمان با آن شکل گرفته بود می‌گذشت. این خیابان که حاصل شهرسازی شتاب‌زده اوایل پهلوی بوده و بافت کهن و تاریخی شهر را شکافته است، خود



تصویر شماره (۳): ورودی خیابان تربیت از خیابان امام خمینی تصویر شماره (۴): پیاده راه تربیت تبریز

خیابان شاهپور (ارتش کنونی)
یکی از اصلی‌ترین معابری که در دوره پهلوی اول برای ارتباط محلات با بازار ایجاد گردید، خیابان شاهپور (ارتش کنونی) می‌باشد. بخشی از باغ‌ها و بناهای حول این محور تاریخی نیز با احداث این خیابان، تخریب شدند. در ادامه بخش شمالی خیابان شاهپور، از میدان شهرداری تا مقابل استانداری امتداد یافت و در محل برخورد آن با خیابان شاه بختی در محل توپخانه قدیم، میدان قیام (شهدای امروزی) در برابر استانداری و شهربانی شکل گرفت.

در حال حاضر با دارا بودن جداره‌های بارزش دوره مذکور، واجد هویت و ارزش‌های تاریخی و معماری بوده و بناهای واقع شده در آن، هم به‌عنوان یک اثر مستقل در طراحی نما و هم به‌عنوان یک جز در محیط و در ترکیب با نماهای مجاور ارزشمند می‌باشند و سیمای شهری هماهنگ و موزونی را پدیدار نموده‌اند (شجاع‌دل و اسمعیلی، ۱۳۸۴).

در سال پایانی این دوره، احداث خیابان شاه بختی (جمهوری امروزی)، حذف‌اصل خیابان خاقانی و فردوسی در دستور کار شهرداری قرار گرفت. در همین رابطه، روزنامه اطلاعات خبر می‌دهد: "... بلدیة شهر شروع به خاک‌ریزی خیابان مقابل عمارت ایالتی را نموده ... و چند ماه بعد در خبری دیگر آمده است: "... همچنین جهت ساختمان خیابان جلوی شمس‌العماره اقدام و مشغول کار هستند."



تصویر شماره (۶): احداث خیابان شاهپور (ارتش) سال ۱۳۰۸ شمسی



تصویر شماره (۵): خیابان فردوسی تبریز سال ۱۳۳۵ شمسی



تصویر شماره (۷): قسمت‌هایی از خیابان شریعتی تبریز

میدان منجم متصل نمود. در همین زمان خیابان ملل متحد (فلسطین کنونی) نیز از میدان گوشه شمال شرقی باغ گلستان، به خیابان شمس تبریزی وصل گردید. دروازه گجیل که تا آن زمان پابرجا بود، با اینکه در لبه غربی خیابان ملل متحد و بیرون از حریم خیابان قرار می‌گرفت، در اثر بی‌توجهی مسئولان وقت شهرداری تخریب‌شده و از میان رفت. با ایجاد دو خیابان یاد شده، محدوده مرکزی و هسته تاریخی شهر در درون یک چهارضلعی قرار گرفت که مجموعه بازار، دقیقه در بخش مرکزی آن جای دارد.



تصویر شماره (۸): قسمت‌هایی از خیابان شمس تبریزی تبریز

این چهارضلعی که لبه‌های جنوبی و شرقی آن با خیابان‌های پهلوی سابق و خاقانی و لبه‌های شمالی

خیابان شهناز (شریعتی کنونی)

در آغاز دهه ۱۳۳۰، خیابان شهناز (شریعتی امروزی) از محله لیلوارو رو به شمال گشوده شد و بخش شمالی آن در بالای خیابان پهلوی تا دیگ‌باشی امتداد یافت و به انتهای غربی خیابان تربیت و ابتدای راسته کوچه متصل گردید. با احداث بخش شمالی خیابان شهناز (که دقیقاً از نقطه‌ای که پیش‌تر دروازه مهادمهین در آن قرار داشت می‌گذشت) کلیسای پروتستان که در مسیر خیابان قرار گرفته بود تخریب گردید و بخشی از زمین آن در ضلع غربی خیابان باقی‌ماند. این کلیسا، بعدها در سال ۱۳۳۵ در نقطه دیگری در جنوب محله ارمنستان از نو ساخته شد و در زمین باقیمانده از محل سابق آن در خیابان شهناز شمالی نیز در سال ۱۳۴۲، مجموعه هتل و سینما آسیا (آذربایجان امروزی) احداث گردید. این خیابان در مسیری از شمال به جنوب با خیابان‌های بازار، امام خمینی، هفده شهریور و آزادی (کمربندی) تقاطع دارد. امروزه خیابان شریعتی به‌عنوان یکی از کانون‌های خرید واقع در بافت قدیم کلانشهر تبریز شناخته می‌شود. خیابان شمس تبریزی و ملل متحد (فلسطین امروزی) در سال ۱۳۳۷، خیابان شمس تبریزی که شمالی‌ترین خیابان شرقی - غربی تبریز به شمار می‌رود، با عبور از محله‌های شتربان و امیرخیز تغه‌الاسلام را به پل و

و غربی آن با خیابان‌های شمس تبریزی و ملل متحد تعریف می‌شوند از سه لبه جنوبی، شرقی و غربی به محدوده هسته مرکزی مماس است. ولی لبه شمالی آن بافاصله از هسته مرکزی قرار گرفته است.

خیابان دارایی

خیابان دارایی در سال ۱۳۴۵ در لبه شرقی مجموعه بازار، از خیابان شاه بختی تا کرانه جنوبی میدان چای کشیده شد و امتداد خیابان خاقانی در شمال رودخانه، با نام ثقه‌الاسلام تا بخش‌های مرکزی محله سرخاب احداث گشت. با احداث خیابان دارایی، ارتباط میدان صاحب‌الامر با عنصر شاخص آن، یعنی مسجد صاحب‌الامر قطع شده و بدین ترتیب مسجد که از عوامل اصلی حضور و تجمع مردم شهر بود، از میدان جدا شد. از این رو مراجعه‌کنندگان به مسجد دیگر نه از طریق راسته‌ها و صحن میدان بلکه از طریق خیابان به آن مراجعه کرده و بدین ترتیب زنجیره‌ای از فعالیت‌ها از عرصه میدان حذف گردید (نصیری‌نیا و حجت، ۱۳۹۵: ۴۵). همچنین از تبعات احداث خیابان‌هایی مانند دارایی، خاقانی، ارتش شمالی و فردوسی تخریب قسمتی از بازار تاریخی تبریز و جدا نمودن بخشی از بازار از کل مجموعه جنوبی بوده است.



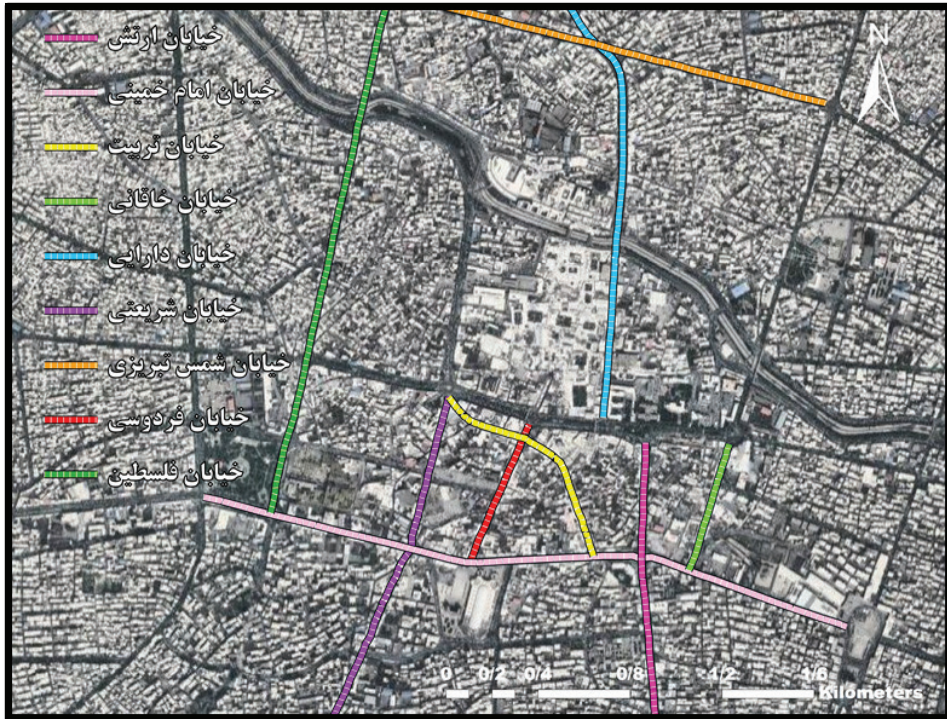
تصویر شماره (۹): مسجد صاحب‌الامر در حاشیه خیابان

دارایی

در ادامه به‌منظور درک بهتر موقعیت خیابان‌های احداث‌شده و روند گسترش آن‌ها در بافت شهری تبریز، تصویر شماره ۱۰ تهیه و ارائه گردیده است.

با مرور تاریخچه خیابان‌کشی‌ها در بافت شهری تبریز در دوره پهلوی می‌توان نتیجه گرفت که ایجاد خیابان‌های شهری در این دوره از یک الگوی ساده ولی هدفمند پیروی می‌کند. در چارچوب این الگو، محور خیابان معمولاً با استفاده از مسیر گذرهای موجود تعیین می‌شود. این ویژگی، در خیابان‌هایی مانند منصور، خاقانی، تربیت و فردوسی به‌آسانی دیده می‌شود. درنهایت می‌توان گفت یکی از پیامدهای مهم مجموعه خیابان‌کشی‌های یادشده در این دوره، تغییر ساختار ارتباطی شهر از یک ساختار مبتنی بر حرکت پیاده و دارای هندسه ارگانیک به یک ساختار دارای هندسه خطی منظم، مستقیم و مناسب حرکت سواره می‌باشد. در این میان نکته درخور تأمل، تفاوت کیفی اقدامات شهرسازی دوره پهلوی اول با اقدامات مشابه در دهه‌های بعدی است.

بررسی تبعات مسیرگشایی‌ها در بافت شهری تبریز
پس از مروری بر تاریخچه خیابان‌کشی‌ها در شهر تبریز، در راستای رسیدن به هدف اصلی پژوهش، در ادامه به بررسی اثرات اجرای پروژه‌های مسیرگشایی در بافت شهری تبریز پرداخته شده است. در دهه‌های اخیر در بسیاری از مناطق شهر تبریز خیابان‌ها یا به‌اصطلاح مدیران شهری مسیرگشایی‌هایی به اجرا درآمده است. با بررسی اجرای این‌گونه پروژه‌ها می‌توان به تفاوت مسیرگشایی‌های امروز در بافت شهری تبریز با خیابان‌کشی‌های گذشته از جنبه‌های گوناگون پی برد. در ادامه با تبیین تبعات اجرای پروژه‌های مسیرگشایی‌ها، نمونه‌ای در شهر تبریز معرفی و مورد ارزیابی قرار گرفته است.



تصویر شماره (۱۰): موقعیت خیابان‌کشی‌ها در بافت شهری تبریز

بالایی است و حداکثر متراژ خانه‌ها اکثراً به ۵۰ متر هم نمی‌رسد. اکثر ساکنین، جهت انجام نیازهای روزمره از جمله خرید و رفتن به مدرسه، مجبور به بالا رفتن از ۲۰۰ الی ۳۰۰ پله‌ی غیراستاندارد و فاقد نرده حفاظتی هستند. تردد در چنین مسیری در فصول سرد و یخبندان، مخصوصاً برای کودکان و سالمندان بسیار خطرناک است. ساختار پله‌ای واحدهای مسکونی و کوچه‌های دراز و باریک محله ملازینال باعث شده است که ساکنان این محله در سال‌های گذشته از دسترسی به خدمات رفاهی عمومی از قبیل بوستان محله، خطوط اتوبوس‌رانی و مانند آن بی‌بهره باشند. مسیرگشایی ملازینال یکی از پروژه‌های مهم شهرداری منطقه ۱ تبریز در راستای احیای بافت فرسوده و بهبود دسترسی و توسعه امکانات مناطق کم برخوردار بوده

بهبود دسترسی و توسعه امکانات فضاهای عمومی مسیرگشایی‌ها می‌تواند در بهبود دسترسی به فضاهای عمومی و توسعه امکانات محلی و به تبع آن افزایش کیفیت زندگی شهروندان نقش مؤثری ایفا کنند. مسیرگشایی محله «ملازینال» تبریز نمونه‌ای از این اثرگذاری است. ملازینال، متراکم‌ترین و پرجمعیت‌ترین منطقه حاشیه‌نشین تبریز است که بیش از ۱۰ هزار نفر از جمعیت این کلان‌شهر به صورت متراکم در آن ساکن هستند. ملازینال به دو محله «کنار اتوبان» و «سید جواد» تقسیم می‌شود. محله کنار اتوبان، نزدیک کوه و تفرجگاه عینالی واقع شده است و محله سیدجواد در پایین دست ملازینال قرار دارد. این محلات بر روی تپه‌ای شیب‌دار بنا شده است، بدین صورت که سقف خانه پایینی، کف خانه

است. این مسیر گشایی با هدف پاسخگویی به مطالبات به حق و طولانی شهروندان این منطقه اجرا شده است. پیش از اجرای پروژه، ورودی این خیابان سه متر بود. طرح مسیر گشایی ۱۶ متری ملازینال علاوه بر تسهیل دسترسی مردم این منطقه به کمربندی پاسداران، از نظر تغییر چهره شهر در این نقطه و احیای سکونتگاه‌های غیررسمی بسیار حائز اهمیت است.



تصویر شماره (۱۱): مسیر گشایی ۱۶ متری ملازینال



تصویر شماره (۱۲): رمپ خروجی ملازینال به کمربندی پاسداران

تغییر در هندسه معنایی شهر

شبکه فضایی جدید علاوه بر اینکه هندسه حرکتی جدیدی را در شهر تعریف می‌کند، می‌تواند هندسه معنایی شهر را هم دچار تغییر کند. مسیر گشایی‌ها نیز در تغییر هندسه معنایی شهر تبریز بی‌تأثیر نبوده‌اند. اینکه تا چه اندازه مسیر گشایی‌ها در مقایسه با

خیابان‌های شکل گرفته در دوره‌های گذشته از لحاظ عملکردی و معنایی مورد اقبال واقع شده و توانسته‌اند زمینه رضایت شهروندان را فراهم کنند از مسائلی است که جای تحلیل و ارزیابی دارد. در جهت تبیین عامل "تغییر در هندسه معنایی شهر" به مقایسه خیابان امام خمینی (پهلوی سابق) که در زمان پهلوی اول احداث شده با خیابان ارک جدید که در دو دهه اخیر با عنوان مسیر گشایی در بافت شهری تبریز ایجاد گردیده، پرداخته شده است. دو خیابان امام خمینی و ارک جدید در تبریز بافاصله زمانی بیش از ۸۰ سال به موازات هم و در یک محله یعنی نوبر ساخته شده‌اند. محله نوبر بخش‌های جنوبی بافت شهر را در غرب خیابان در برمی‌گیرد. قسمت بسیار کوچکی از آن در پیرامون دروازه نوبر در درون بارو قرار داشته است و «مقصودیه» شناخته شده‌ترین کوی آن است (صفامنش و همکاران، ۱۳۷۶: ۴۲-۴۳). این محله از شمال به محلات راسته کوچه و مهادمهین (میارمیار) و از جنوب به کوه‌های یانق، از مشرق به محله مارالان و از مغرب به چرنداب و مهادمهین محدود است. مرکز محله آن میدان مقصودیه است که به عنوان مفصل محله عملکرد دارد.



تصویر شماره (۱۳): موقعیت دو خیابان ارک جدید و امام خمینی

اما روایت نحوه ایجاد (فرآیند) و محصول نهایی (فرآورده)

خیابان امام خمینی و ارک جدید باهم یکی نیستند.

به‌عنوان یکی از فضاهای سرزنده، پویا و به‌عنوان میراث معاصر جایگاه خود را در شهر حفظ و تثبیت نماید.

خیابان امام خمینی



تصویر شماره (۱۴): نمایی از خیابان امام خمینی تصویر

خیابان پهلوی به فاصله اندکی پس از شکل‌گیری به یکی از مهم‌ترین فضاهای جدید شهر تبدیل شد. برای اهمیت این فضای شهری دلایل روشنی وجود داشت. نخست آن‌که این محور، به دلیل هم‌جواری با ناحیه پاساژ و موقعیت ویژه آن در شهر، بخشی از اعتبار آن را به خود جذب کرد. دیگر آن‌که، این بخش از خیابان، دونقطه شهری مهم و دو مرکز تفریحی جدید شهر یعنی «باغ ملی» در محوطه ارگ علیشاه در شرق و «باغ گلستان» در غرب را به هم پیوند می‌زد. وجود این دو فضا در دو سوی محور خیابان، باعث شد که این بخش از خیابان، رفته‌رفته به معتبرترین محل زندگی شهری امروزی جهت گذران اوقات فراغت، خرید و گردش بدل شود. از سوی دیگر، ارزش و اهمیت این محور، باعث جذب و استقرار عملکردهایی در آن شد که به‌نوبه خود مایه افزایش اعتبار این محور شهری گردید (صفامنش و همکاران، ۱۳۷۶: ۸۲-۸۳). در سال ۱۳۰۷ در گزارشی راجع به تحولات شهر تبریز و خیابان پهلوی آمده است: «شهر تبریز دارای خیابان عالی و باغ قشنگی است که اهالی وقت غروب از هر طبقه برای تفریح و رفع خستگی از مشاغل روزانه خود به آنجا می‌روند...» (صفامنش و همکاران، ۱۳۷۶: ۴۵).



شماره (۱۵): قسمتی از پیاده‌روی خیابان امام خمینی

خیابان ارک جدید

اما خیابان ارک جدید یا به‌اصطلاح مدیران شهری «مسیر‌گشایی» در مقایسه با نیای قدیمی‌اش، ناتوانی شهرسازی با همه ضوابط، مقررات و مطالعات را در ایجاد یک الگوی ارزشمند در نماهای شهری، پیاده‌روی آرام و جذاب برای عابرین و یک فضای سبز قابل قبول نمایان می‌سازد. گویی هدف خیابان ارک جدید نه ایجاد فضایی برای انسان بلکه مسیری برای اتومبیل‌ها، لبه‌های تجاری و آپارتمان‌های مسکونی

بوده است. اختلاف ارتفاع در بخشی از مسیر پیاده عبور معلولین را تقریباً غیرممکن می‌سازد. حتی سرعت خودروهایی که در این خیابان همچون اتوبان‌ها می‌رانند و عبور از آن را برای عابران بخت برگشته به یک سفر ماجراجویانه تبدیل می‌کنند، قابل تأمل است. پیاده‌روهای باریک، عرض زیاد سواره و پارک حاشیه‌ای، رانندگان را تشویق می‌کند تا با تمام توان در این مسیر جولان دهند. در واقع خیابان ارک جدید این پیام را به عابرین منتقل می‌نماید که "این فضا برای شما احداث نشده است!"



تصویر شماره (۱۶): نمایی از خیابان ارک جدید تصویر



شماره (۱۷): قسمتی از پیاده‌روی خیابان ارک جدید

بحث

نگاهی به زندگی و زیست‌پذیری در خیابان‌های اضافه‌شده به شهرهای تاریخی این فرضیه را تقویت می‌کند که آن دسته از خیابان‌هایی که بر اساس منطق رشد و حرکت شهر و بر اساس دستورالعمل‌های متناسب با ژنوم آن تعریف و تعریض شده‌اند، موفق‌تر از خیابان‌های تک‌بعدی و تحمیلی عمل کرده‌اند. در شهر تبریز تعریض خیابان‌ها و گذرهایی مثل تربیت، راسته کوچه و امام خمینی در تناسب با قواعد شهر، فضاهایی نسبتاً موفق و قابل قبول در شهر را موجب شده‌اند. برعکس خیابان‌هایی مثل دارایی که موازی با راسته کوچه و در شرق بازار ایجاد شده و همچنین خیابان ارک جدید اقبال و سرزندگی راسته کوچه را کسب نکرده است. عدم فهم منطق حرکتی در راسته‌های بازار و اتصال آن‌ها با میدان صاحب‌آباد و بازارچه دوه‌چی هم باعث شده تا مسیر و منطق حرکت در پاساژ جدید ولی امر که عمود بر راسته‌های بازار و نه در امتداد آن‌ها تعریف شده شکست بخورد و ماحصل این عناصر جدید و نامربوط با ژنوم شهر، تولید فضاهایی بی‌مقیاس، مرده، غیر جذاب و تک‌بعدی بوده است.

تضییع حقوق شهروندی

تملك واحدهای مسكونی برای اجرای پروژه‌های مسیرگشایی در شهر تبریز در برخی موارد منجر به تضییع حقوق شهروندی و اجحاف در حق شهروندان گردیده است. به‌عنوان مثال بانویی تبریزی حدود ۱۰ سال پیش خانه‌اش را به دلیل اجرای پروژه مسیرگشایی از دست داده و در بهزیستی حضور دارد. پس از بازدید از محل تملك شده مشخص گردید پس از حدود ۱۰ سال از تملك، مسیرگشایی نیز به انجام نرسیده است. این مسئله مورد تأیید شهرداری و شورای شهر وقت

نیز قرار گرفته و لایحه مساعدت ۲۰۰ میلیونی به این شهروند با توجه به لحاظ نمودن تورم در دستور کار قرار گرفته است. اعضای شورای اسلامی شهر تبریز پس از بررسی نامه رئیس هیئت تطبیق و فرماندار در خصوص اعمال مساعدت به این شهروند اصرار بر این موضوع داشته و مجدداً آن را برای تجدیدنظر به هیئت تطبیق ارجاع دادند.

یکی از اصلی‌ترین معضلات شهرداری تبریز و عامل اعتراض شهروندان، مسیرگشایی‌های ناقص و نیمه‌تمام است. برخی طرح‌های مسیرگشایی شهر تبریز، پس از گذشت سال‌ها هنوز پیشرفتی ندارد. برخی محلات تبریز به دلیل وجود پروژه‌های نیمه‌تمام در شرایط نامساعدی قرار دارند. حتی پروژه‌هایی وجود دارند که کمتر از بیست درصد برای اتمام آن‌ها باقی‌مانده و با همتی کوچک به اتمام خواهند رسید اما اقدامی در جهت تکمیل آن‌ها صورت نمی‌گیرد. از دلایل اصلی نیمه تمام ماندن این طرح‌ها، نبود بودجه کافی در شهرداری و هزینه کلان برای اتمام این پروژه‌ها است. این ناتمام ماندن، تبعات منفی اجتماعی و روانی برای شهروندان و ساکنین محلی داشته و باید حتی‌المقدور خسارات تأخیر در تکمیل پروژه، برآورد و پرداخت شود.

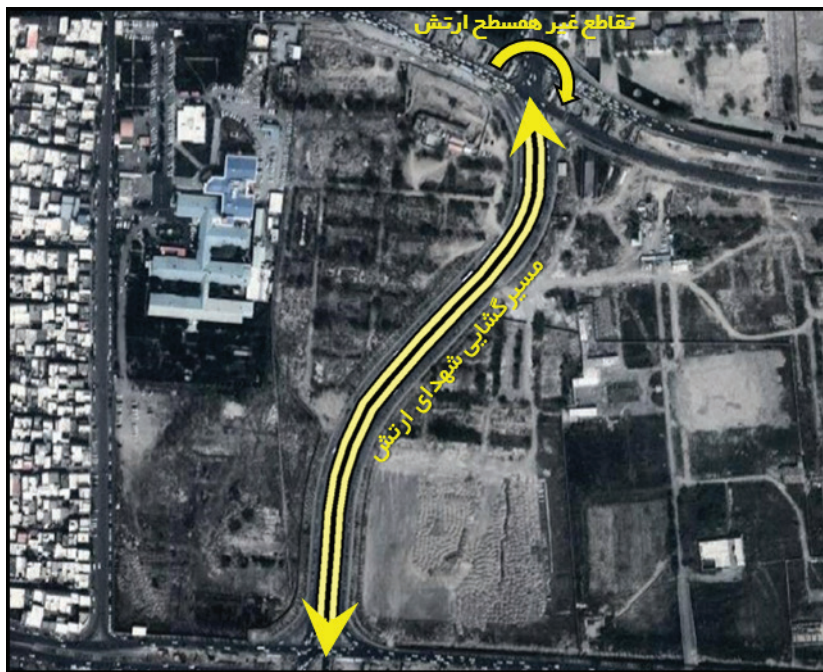
شهرداری‌ها می‌توانند با استفاده از برخی ابزارهای امتیازدهی، اقدامات و پروژه‌های عمرانی را با سرعت بیشتری به نتیجه برسانند. برای تکمیل پروژه‌های مسیرگشایی باید سیاست‌های تشویقی در نظر گرفته شود تا شهروندان در راستای اتمام این پروژه‌ها، مدیریت شهری را همراهی کنند. همچنین پیشنهاد می‌شود در تعرفه عوارض محلی، تبصره‌ها را چنان تعریف نمود تا پروژه‌ها با پیشرفت همراه باشند. در این راستا می‌توان با تهیه نقشه‌ای، موقعیت و درصد

پیشرفت پروژه‌های مسیرگشایی در سطح شهر تبریز را ارائه نموده تا پروژه‌های ناتمام مسیرگشایی مشخص و به‌منظور تکمیل آن‌ها برنامه‌ریزی صورت گیرد. همچنین صفحه‌ای جهت توضیحات در خصوص پروژه‌ها ایجاد گردد تا هر سال با به‌روز کردن اطلاعات، هزینه‌ها را بتوان به‌درستی تخمین زد.

ضعف مطالعه و نیازسنجی

اجرای پروژه‌های مسیرگشایی در بافت شهری تبریز در نگاه اول با توجه به افزایش جمعیت شهری و تردد وسایل نقلیه موتوری شاید ضروری به نظر می‌رسد، اما نکته‌ای که نباید در این میان فراموش شود مطالعه و نیازسنجی طرح‌ها قبل از عملیاتی شدن آن‌هاست. مطالعه نیازسنجی به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های اساسی و ضروری فرآیند برنامه‌ریزی در نظر گرفته می‌شود و مبنای منطقی هر برنامه، طرح و پروژه وجود نیاز یا مجموعه‌ای از نیازهاست (دفتر برنامه و بودجه شهرداری شیراز، ۱۳۹۷). مسیرگشایی‌های اخیر در تبریز و نقاط مختلف این شهر با در نظر گرفتن مزایایی که دارد، به بروز برخی مشکلات در آن دامن زده و بیشتر این مسیرگشایی‌ها به خیابان‌هایی منتهی می‌شود که به دلیل باریکی، توان تحمل ترافیک بیش از حد را ندارند و یا در تقاطع‌ها به دلیل مسدود بودن ادامه مسیر، به مشکل برخورد کرده‌اند.

به‌عنوان نمونه در منطقه ۳ تبریز، به دنبال تحویل اراضی پادگان ارتش به شهرداری، در امتداد خیابان ارتش جنوبی با هدف کاهش حجم ترافیک در محدوده کمربندی و افزایش خیابان‌های شمالی - جنوبی شهر، مسیرگشایی به انجام رسید. پس از اجرای پروژه، مسیری که تا قبل از آن دچار ترافیک نبود، به یک‌باره گرفتار ترافیک‌های سنگین شد و شهرداری را مجبور به طرح‌ریزی برای ساخت تقاطع غیرهم‌سطح در این



تصویر شماره (۱۸): مسیر گشایی شهدای ارتش و احداث تقاطع غیر همسطح ارتش

سکونت شهروندان تبریزی مسیحی شامل آشوریان و ارمنی‌ها بوده است. در امتداد محله قدیمی بارون آواک کوچه‌ها و المان واقع شده است.

به دلیل پهن‌تر کردن کوچه‌های قدیمی پیوسته به خیابان شهناز در اوایل دهه هشتاد خورشیدی بسیاری از ساختمان‌های قدیمی بارون آواک و المان تخریب شدند تا کوچه دیرینه بارون آواک را تبدیل به خیابان نمایند. در پی این تصمیم بسیاری از خانه‌ها و ابنیه قدیمی واقع در دو سوی گذر بارون آواک از میان برداشته شده و با صدور پروانه از سوی سازمان شهرداری به مالکان زمین‌های واقع در بخش خیابان تازه گشوده شده، تعداد فراوانی ساختمان‌های بلندمرتبه و آپارتمان‌های نوپا ساخته و جایگزین بناهای دیرینه‌ساخت دو سوی گذر بارون آواک شد. همچنین در پی مسیرگشایی در کوچه بارون آواک

مسیر نمود. این طرح که برای اجرای آن ۳۸ میلیارد تومان در نظر گرفته شده، به دلیل نبود منابع مالی، در واقع تعطیل شده و نشانه‌ای از فعالیت عمرانی در این مسیر پرتردد دیده نمی‌شود و با چنین روندی، افتتاح آن شاید چندین سال زمان ببرد.

آسیب‌رسانی به بافت باارزش شهری

در مسیرگشایی‌ها موضوعات فرهنگی و تاریخی بسیار مطرح می‌شود که می‌بایست پیش از هر مسیرگشایی نسبت به این موضوعات مطالعه صورت گیرد. با توجه به وجود گسترده بافت باارزش و تاریخی در شهر تبریز، اجرای پروژه‌های مسیرگشایی نباید منجر به آسیب‌رسانی به میراث فرهنگی و تاریخی شهر گردد. یکی از گذرهای تاریخی پیوسته به خیابان شهناز (شریعتی کنونی)، محله و کوچه تاریخی بارون آواک است. محله بارون آواک از دیرباز تا امروز محل



تصویر شماره (۱۹): بنای تاریخی سنگک پزی محله بارون آواک تبریز مربوط به دوره قاجار

یکی از راه‌حل‌های مدیریت شهری تبریز جهت تسهیل در حرکت وسایل نقلیه و بازآفرینی شهری محسوب می‌شود؛ اما اجرای بدون مطالعه و نیازسنجی این‌گونه پروژه‌ها همواره مسائل و چالش‌هایی را به همراه داشته که می‌بایست مورد آسیب‌شناسی قرار گیرند. از تبعات اجرای این‌گونه پروژه‌ها در بافت شهری تبریز می‌توان به بهبود دسترسی در محلات کم‌برخوردار و حاشیه‌نشین و توسعه امکانات بخش عمومی، نوسازی بافت فرسوده، تغییر در هندسه معنایی شهر، تضییع حقوق شهروندی، ضعف مطالعه و نیازسنجی و آسیب‌رسانی به بافت باارزش شهری اشاره نمود. برای هر یک از این تبعات، نمونه‌ای در شهر تبریز معرفی و مورد ارزیابی قرار گرفته است. نتایج حاصل از تحقیق نشان می‌دهد که آن دسته از خیابان‌هایی که بر اساس منطق رشد و حرکت شهر و بر اساس دستورالعمل‌های متناسب با ژنوم آن تعریف و تعریض شده‌اند، موفق‌تر از خیابان‌های تک‌بعدی و تحمیلی عمل کرده‌اند. در شهر تبریز تعریض خیابان‌ها و گذرهایی مثل تربیت، راسته کوچه و امام خمینی در تناسب با قواعد شهر، فضاهایی نسبتاً موفق و قابل قبول در شهر را موجب شده‌اند.

تعداد زیادی از باغ‌های وسیع همچون باغ قدمت‌دار «بنکداریان» و خانه‌های مسکونی قدمت‌دار به همراه دیگر ساختمان‌های تاریخی از میان برداشته شدند. هم‌اکنون در گذر بارون‌آواک، تنها یک بنای ارزشمند سنگک‌پزی در گوشه‌ای از آن گذر تاریخی به‌جای مانده و از روی تقاضا و واخواهی شهروندان تبریزی، سازمان شهرداری از ویران‌سازی آن بنای سالخورده چشم‌پوشی نموده است. با این همه بیم آن می‌رود در سالیان آتی ساختمان قدیمی آن سنگک‌پزی که قدمت بیش از یک قرن دارد نیز تخریب گردد.

نتیجه‌گیری

با افزایش جمعیت و به‌تبع آن فرآیند توسعه شهری، بافت‌های قدیمی شهر به‌مرور زمان دچار فرسودگی و تراکم جمعیتی بالایی می‌شوند که نیازمند ارائه طرح‌های موضعی شهری برای تسهیل تردد شهروندان از یک‌سو و نیروهای امدادی و خدمات‌رسان از سوی دیگر هستند. در دهه‌های اخیر برای رفع این مسئله در بسیاری از شهرهای ایران خیابان‌های جدیدی احداث شده‌اند که مدیران شهری برای نام‌بردن از آن‌ها از اصطلاح «مسیر‌گشایی» استفاده می‌کنند. مسیر‌گشایی

در ارتباط با پروژه‌های مسیرگشایی‌های ناقص و نیمه‌تمام در شهر تبریز، شهرداری‌ها می‌توانند با استفاده از برخی ابزارهای امتیازدهی، اقدامات و پروژه‌های عمرانی را با سرعت بیشتری به نتیجه برسانند. برای تکمیل پروژه‌های مسیرگشایی باید سیاست‌های تشویقی در نظر گرفته شود تا شهروندان در راستای اتمام این پروژه‌ها، مدیریت شهری را همراهی کنند. همچنین در مسیرگشایی‌ها توجه به موضوعات فرهنگی و تاریخی بسیار حائز اهمیت است و می‌بایست پیش از هر مسیرگشایی نسبت به این موضوعات مطالعه صورت گیرد. با توجه به وجود گسترده بافت باارزش و تاریخی در شهر تبریز، اجرای پروژه‌های مسیرگشایی نباید منجر به آسیب‌رسانی به میراث فرهنگی و تاریخی شهر گردد. متأسفانه به دلیل ضعف مطالعه و نیازسنجی و همچنین در نظر نگرفتن کلیه جوانب و تبعات اجرای طرح‌ها، در برخی موارد بافت تاریخی تبریز تحت تأثیر اجرای پروژه‌های مسیرگشایی دچار خدشه گردیده است.

فهرست منابع

– آتشین بار، م. و متدین، ح. (۱۳۹۷). زوال بعد معنایی خیابان در ایران (از دوران باستان تا امروز). ماهنامه باغ نظر، ۷۱-۸۰.

– بلبان اصل، ل. (۱۳۸۸). بررسی تأثیر راه‌ها بر شکل‌گیری نظام ساختاری شهر تبریز در دوره قاجار. نشریه جغرافیا و برنامه‌ریزی (دانشگاه تبریز)، ۱۴ (۲۹)، ۳۵-۶۰.

– پاکزاد، ج. (۱۳۹۴). سیر اندیشه‌ها در شهرسازی (۱). تهران: انتشارات آرمانشهر.

– پورزرگر، م. عابدینی، ح؛ و اعتمادی، ع. (۱۳۹۹). نقش آفرینی مؤلفه «خیابان» بر روند تجددگرایی و توسعه تهران نمونه موردی خیابان لاله‌زار. ماهنامه باغ نظر، ۱۷ (۹۱)، ۵-۱۶.

– حبیبی، ک. بهزادفر، م. مشکینی، ا. علی‌زاده، ه. و محکی، و. (۱۳۹۰). ارزیابی اثرات طرح‌های توسعه شهری بر ساختار شکنی و ارتقای کیفی فضای شهر کهن ایرانی. مطالعات شهر ایرانی اسلامی، دوره ۱، شماره ۴، ۱۵-۲۸.

– حناچی، پ. دبیا، د؛ و مهدوی نژاد، م. (۱۳۸۶). حفاظت و توسعه در ایران (تجزیه و تحلیل تجارب مرمت در بافت‌های باارزش شهرهای تاریخی ایران). نشریه هنرهای زیبا، ۳۲، ۵۱-۶۰.

– خواجه شاهکوهی، ع. حسینی، م؛ و طوسی، ر. (۱۳۹۴). ارزیابی مشارکت شهروندان در طرح‌ها و پروژه‌های توسعه‌ای و عمرانی شهری (مطالعه موردی: شهر مینودشت). مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی، ۱۰ (۳۱)، ۹۷-۱۱۰.

– داوودپور، ز؛ و نیک‌نیا، م. (۱۳۹۰). بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهری راهبردی به‌سوی دستیابی به ابعاد کالبدی توسعه پایدار شهری (مطالعه موردی: بافت فرسوده کوی سجادیه). آمایش محیط، ۴ (۱۵)، شماره ۱۵، ۳۱-۵۹.

– دفتر برنامه‌بودجه شهرداری شیراز. (۱۳۹۷). آشنایی با مفاهیم نیاز و نیازسنجی با تأکید بر پروژه‌های شهرداری شیراز. شیراز: مجتمع چاپ دنیا.

– رهنمایی، م. فرهودی، ر. قالیباف، م؛ و هادی پور، ح. (۱۳۸۶). سیر تحول ساختاری و عملکردی محله در شهرهای ایران. جغرافیا (نشریه علمی- پژوهشی انجمن جغرافیایی ایران)، ۱۹-۴۳.

– سعیدی رضوانی، ن. (۱۳۷۱). شهرنشینی و شهرسازی در دوره بیست‌ساله ۱۳۰۰-۱۳۲۰. تحقیقات جغرافیایی، ۱۴۰-۱۶۵.

– سیدی، ح. خاتمی فیروزآبادی، م. امیری، م؛ و تقوی فرد، س. (۱۳۹۹). تشکیل زنجیره امدادسانی در بحران با رویکرد مکان‌یابی چندگانه نقاط انتقال و تسهیلات مطالعه‌ی موردی مناطق جنوب مرکزی تهران. مدیریت

- بحران، ۹ (۱۸)، ۱۹-۳۱.
- شجاع دل، ن. و اسمعیلی، ح. (۱۳۸۴). جداره تاریخی خیابان فردوسی تبریز- تدابیر و راهکارهای حفاظتی و استحکامبخشی. نخستین همایش ملی استحکامبخشی ساختمان‌های بنایی غیرمسلح و بناهای تاریخی. شیراز.
- صفامنش، ک. رشت چیان، ی؛ و منادی زاده، ب. (۱۳۷۶). سیر تحول تاریخی بلوک شهری «پاساژ» در شهر تبریز. گفتگو، ۱۸، ۷۳-۸۵.
- صفامنش، ک. رشت چیان، ی؛ و منادی زاده، ب. (۱۳۷۶). ساختار کالبدی شهر تبریز و تحولات اخیر آن در دو سده اخیر. گفتگو، ۱۸، ۳۳-۵۳.
- طلایی، م؛ و متولی حقیقی، م. (۱۴۰۰). مقایسه تطبیقی ویژگی‌های کالبدی جداره‌های شهری (نمونه‌های موردی: راسته بالا و پایین خیابان مشهد و تربیت تبریز). فردوس هنر، ۴، ۶۶-۸۵.
- عمرانی، ب؛ و اسمعیلی سنگری، ح. (۱۳۸۵). بافت تاریخی شهر تبریز. تهران: انتشارات میراث کتاب.
- مدقالچی، ل؛ و صدری کیا، س. (۱۳۹۷). تبیین اصول هندسی حاکم بر خیابان در شهرهای دوره صفوی؛ مطالعه موردی: اصفهان، قزوین و مشهد. مدیریت شهری، ۵۳، ۲۳۵-۲۵۰.
- نصر، ط. (۱۳۹۳). واکاوی معنای «هویت» در سنجش پارادایم «تحلیل جایگاه حیات‌بخشی در بافت شهر». هویت شهر، ۱۸، ۱۳-۲۶.
- نصر، ط؛ و ماجدی، ح. (۱۳۹۲). نگاهی به مقوله هویت در شهرسازی. معماری و شهرسازی آرمان‌شهر، ۱۱، ۲۶۹-۲۷۷.
- نصیری نیا، پ؛ و حجت، ع. (۱۳۹۵). تأملی در تحولات ساختاری معاصر شهر تبریز و تأثیر آن بر هویت شهر. هنرهای زیبا، ۲۱ (۱)، ۴۱-۵۴.
- وزینی افضل، م. (۱۳۹۸). سیاست‌های نوگرایانه دولت