

واکاوی تأثیرات شهرسازی مدرن بر شبکه‌ی معابر بافت قدیم شهر زنجان در عصر پهلوی

محمدجواد حیدری* - دانشجوی دکتری شهرسازی اسلامی دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران

تاریخ دریافت: ۹۷/۱۱/۲۳

تاریخ پذیرش: ۹۸/۱۲/۲۶

چکیده

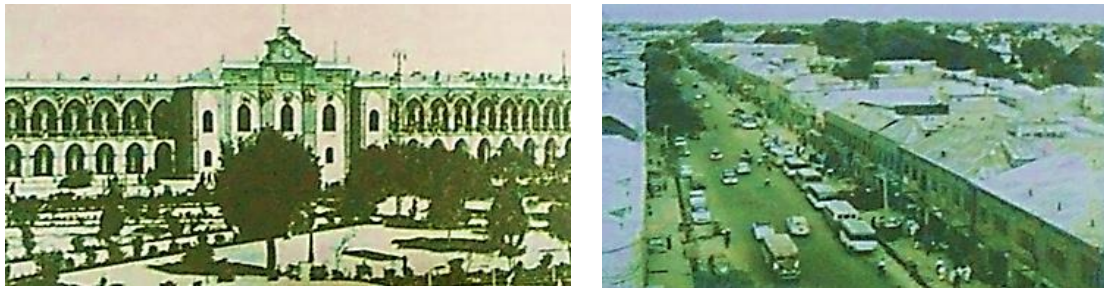
شهرسازی مدرن معلول وقوع انقلاب صنعتی و تحولات فکری، اجتماعی، اقتصادی و حتی سیاسی ناشی از آن در مغرب زمین می‌باشد که پاسخی شایسته برای شهرنشینی شتابان و تبعات ناشی از آن در آن سامان داشت. موفقیت‌های اولیه‌ی این الگو در مغرب زمین، موجب گرت‌برداری عاری از هرگونه زمینه‌سازی و بسترسازی اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی از آن در کشور ما شد و پیش از آن که با فرهنگ و نظام سنتی حاکم بر جامعه‌ی ایران هماهنگ شود، به صورت تظاهرات کالبدی و فیزیکی در عرصه‌ی شهرهای کشور ظاهر گردید. شهر زنجان، یکی از شهرهای قدیمی کشور می‌باشد که در نتیجه‌ی اقدامات ناشی از شهرسازی مدرن، دچار تغییرات اساسی در ساختار اصلی و اولیه‌ی خود گردید. زیرا در اثر چنین اقداماتی، بازار - که تا پیش از آن با کالبد یکپارچه، ستون فقرات اقتصادی و اجتماعی شهر محسوب می‌شد - توسط خیابان فردوسی از هم دریده شد و با انتقال بخش عمده‌ای از فعالیت‌های تجاری و اقتصادی آن به خیابان‌های فردوسی، سعدی، پهلوی از رونق اولیه‌ی آن کاسته شد. نتایج این تحقیق نشان داد که؛ ایجاد خیابان‌های جدید نه تنها به افزایش ترافیک و تردد سواره در معابر اصلی بافت منجر شد، بلکه با دامن زدن به مقوله‌ی کهنه و نو، نقش مهمی در فرسودگی بخش درونی بافت قدیم داشت. زیرا در حالی که درون بافت قدیم به شدت فرسوده‌شده و معاصرسازی نشده بود، مغازه‌های مستقر در پوسته‌ی معابر جدید، جاذب جمعیت بودند. علاوه بر این، خیابان‌کشی‌های جدید موجب تبدیل ساختار کانونی و متمرکز بافت قدیم به ساختار خطی شد و بر خلاف فضاهای شهری سنتی که فاقد بدنه‌سازی بوده و ارزش صرفاً عملکردی داشتند، در ساختار جدید ناشی از تعریض و توسعه‌ی معابر، برهه‌های جدیدی به وجود آمد که با استقرار کاربری‌های جاذب سفر، به اغتشاشات ترافیکی معابر مرکزی شهر منجر شد. روش پژوهش تحقیق حاضر مبتنی بر تحلیل‌های عقلانی بوده و اطلاعات مورد نیاز به شیوه‌های اسنادی و میدانی حاصل گردیده است.

واژگان کلیدی: شهرسازی مدرن، بافت قدیم، شهر زنجان، شبکه‌ی معابر.

مقدمه

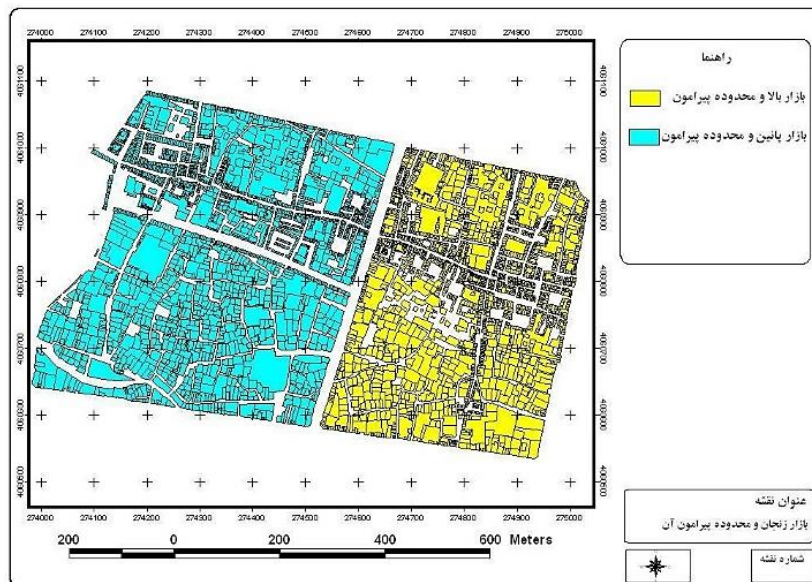
انسان ایرانی در آستانه‌ی ورود به جهان مدرن، در نیمه‌ی دوم قرن نوزدهم میلادی، نوعی گذار معرفت‌شناختی و گفتمانی را تجربه می‌کند که مفصل‌بندی آن، از یک سو حاصل اولین نگاه‌ها به غرب و اولین قرائت‌ها از مدرنیته‌ی غرب بود و از جانب دیگر می‌توان آن را نتیجه‌ی جستجویی برای یافتن «من واقعی ایرانی» یا «من گم‌گشته‌ی ایرانی» دانست. آنچه از مدرنیته‌ی غرب به ایران رسید؛ چیزی جز «حیرت»، «شیفتگی» و «تعجب» چیزی نبود (بانی‌مسعود، ۱۳۸۹: ۵۳). در نتیجه‌ی چنین نگرشی بود که مزومه‌های تحوّل در ساختار سیاسی، اجتماعی جامعه‌ی ایرانی نیز آغاز گردید. تحولاتی که به دلیل درک نادرست و ظاهرینانه‌ی روشنفکران غرب‌زده از اوضاع کشورهای غربی و سازگار کردن آن با وضعیت کشور، چیزی جز گرتنه‌برداری صوری از الگوهای غربی نبود. در عرصه‌ی شهرسازی نیز تحولات شهرهای غربی و تغییرات ساختاری، کارکردی و کالبدی آن‌ها زمینه‌ساز تحوّل مستغریین شرقی گردید. زمینه‌ی این تحوّل از مدت‌ها قبل و در اثر سفرهای حکام قاجار، محصلین، تجار و بازرگانان به مغرب زمین فراهم شده بود. در واقع، می‌توان گفت که وجود عوامل و زمینه‌هایی چون شهرها به عنوان محل شکل‌گیری تفکرات مدرنیته و محفل رویارویی ایرانیان با کشورهای غربی، مستشرقین و سیاحان اروپایی (همانند تبریز، تهران و رشت)، پاتوق‌ها و مراکز فرهنگی و هنری (هم‌چون قهوه‌خانه‌های سنتی، رستوران‌ها، کافه‌ها و محافل علمی و ادبی)، اقلیت‌ها (به‌ویژه ارامنه با نفوذ در دستگاه هیأت حاکم)، مستشرقان، شاهان و نیروهای دولتی (به دلیل باب‌شدن سفر فرنگ در دوره‌ی قاجار و استفاده از کارشناسان اروپایی در تهیه و تنظیم نقشه‌ی شهرها)، روشنفکران خارج از کشور (هم‌چون میرزا جهانگیرخان صوراسرافیل، عبدالرحیم طالبوف) موجب آشنایی ایرانیان با غرب و تحولات شهرسازی آن سامان و ورود مدرنیته غربی به ایران شد. منحصراً اقدامات شهرسازانه‌ی دولت قاجار به شهر تهران از یک سو و تعبیه و تدوین فضاها و تک‌بناهایی چون مدرسه‌ی دارالفنون، تکیه‌ی دولت، خیابان‌های جدید، میدان و ... در آن سوی دیگر، موجب شد تا سبکی تازه شکل بگیرد، که به علت منحصر ماندن اقدامات آن در شهر تهران، به "سبک تهران" معروف شود. «نطفه‌ی این سبک که در واقع با شروع عصر تأثیرپذیری ایران از اروپا آغاز می‌گردد، در زمان حکومت فتحعلی‌شاه قاجار بسته می‌شود. ولی برای حیات یافتن به معنای واقعی نیازمند دو واقعه‌ی مهم تاریخی است که به نحو کاملاً بارزی باب نشر تفکر اروپایی و به اصطلاح تجدد را می‌گشاید» (حبیبی، ۱۳۸۰: ۱۳۰). این دو واقعه، عبارتند از تأسیس دارالفنون توسط امیرکبیر و سفرهای شاه و هیأت حاکمه به مغرب زمین.

دولت جدید ناشی از کودتا، پرچمدار نوگرایی و دگرگونی سازمان کهن زیست و تولید، در اولین برخورد خود دگرگونی کالبدی شهر را در دستور کار قرار می‌دهد، با این باور که دگرگونی کالبدی و شکلی، تغییرات پایه‌ای و محتوایی را سبب خواهد شد. لذا دستور روز در پس کودتا، دگرگونی شهر است. شهری که بتواند نمادی از انقطاع عصر جدید با عصر قدیم باشد. نمادی از پیشرفت و توسعه (حبیبی، ۱۳۸۰: ۱۵۹) و به این منظور، رضاشاه دستور داد که گدایان را از خیابان‌ها جمع کنند و استفاده از شتر برای حمل کالاهای تجاری را ممنوع اعلام کرد. همچنین وی عکس‌برداری از نقاط قدیمی شهر را ممنوع اعلام کرد تا خارجی‌ها نتوانند نشانه‌های عقب‌ماندگی ایران را به کشورشان ببرند (Banani, 1961: 42). رضاشاه برای نائل شدن به منزلتی مدرن، بخش‌های قدیمی بسیاری از شهرهای کشور را که دارای عمارت‌های قدیمی بودند، بی‌رحمانه ویران کرد و به جای آن‌ها خیابان‌های پهن و بولوارهای بی‌حاصل ساخت. این جریان با وضع قوانین و مقررات در زمینه‌ی ایجاد شهرداری‌ها و تهیه‌ی اولین نقشه‌ی تهران با عنوان "نقشه‌ی خیابان‌ها" در سال ۱۳۰۹، "قانون راجع به احداث و توسعه‌ی معابر و خیابان‌ها" در سال ۱۳۱۲، تهیه‌ی اولین نقشه‌ی تقسیمات کشوری و اصلاح قانون توسعه‌ی معابر در سال ۱۳۲۰ صورت عملی به خود گرفت. از دیگر اقداماتی که در این دوره انجام گرفت؛ می‌توان به تخریب برج و باروی شهرها، مداخله در بافت قدیم شهرها با تعریض خیابان‌ها و احداث بناهای عمومی به دنبال رشد دیوانسالاری دولتی اشاره کرد.



شکل ۱. از خیابان‌های احداث شده در دوره رضاشاه (سمت راست) و نمایی از ساختمان بلدیة تهران (سمت چپ)
(منبع: بهزادفر، ۱۳۸۸، ۱۷۵ و ۱۷۷)

شهر زنجان یکی از شهرهای قدیمی فلات ایران می باشد که با شروع اقدامات مدرنیستی رضاشاه، کالبد یکپارچه‌ی بافت قدیم آن، به‌سان دیگر شهرهای کشور مورد جراحی قرار گرفت. در نتیجه‌ی چنین اقداماتی شالوده‌ی کهن شهر از هم گسست.



شکل ۲. تقسیم بازار و محله‌ی بیرامون آن (محلہ بازار) به دو بخش بازار بالا و پایین توسط خیابان فردوسی

بازار که تا پیش از این با کالبد یکپارچه، ستون فقرات اقتصادی و اجتماعی شهر محسوب می‌شد، توسط خیابان فردوسی به دو قسمت یوخاری بازار (بازار بالا) و اشاقی بازار (بازار پایین) تقسیم شد و در مقابل حضور قوی خیابان رنگ باخت و با انتقال بخش عمده‌ای از فعالیت‌های تجاری و اقتصادی آن به خیابان‌های فردوسی، سعدی، پهلوی از رونق اولیه‌ی آن کاسته شد. این خیابان‌ها که تا پیش از این نقش دسترسی و نفوذپذیری به درون بافت قدیم را ایفا می‌کردند، در نتیجه‌ی گشایش‌های صورت‌گرفته، به محلی برای تردد خودرو تبدیل گردیدند. بر این اساس، سوالاتی که به عنوان مسأله‌ی اصلی این مقاله مطرح بوده و پژوهش حاضر در پی پاسخ‌گویی به آن‌ها می‌باشد، عبارتند از:

- ۱- شهرسازی مدرن چه تأثیری در تکوین و توسعه‌ی شبکه‌ی معابر در بافت قدیم شهر زنجان داشته است؟
- ۲- کاربست الگوی شهرسازی مدرن، چه تأثیری در بروز ناهنجاری‌های ترافیکی در بخش مرکزی شهر زنجان داشته است؟

مبانی نظری

بررسی‌ها حاکی از آن است که تاکنون تعریفی جامع و مانع از شهرسازی مدرن که مورد پذیرش اندیشمندان حوزه‌ی مطالعات شهری باشد، صورت نگرفته است. زیرا در این زمینه، اتفاق نظر بین صاحب‌نظران حوزه‌ی مسائل شهری وجود ندارد و به نظر می‌آید اختلاف نظرهایی که در این رابطه وجود دارد، مربوط به افتراق آرای ایشان در رابطه با خاستگاه زمانی و مکانی شهرسازی مدرن باشد. زیرا برخی چون برونو زهوی، زیگفرید گیدئون و لوکوربوزیه، شکل‌گیری شهر و شهرسازی مدرن را به زمان‌هایی بس کهن و پیش از عصر صنعت مربوط می‌دانند. برخی دیگر مثل بنه‌ولو، فلامکی و بحرینی که اعتقاد دارند، ریشه‌های شهرسازی مدرن را باید در پس تحولات عصر صنعت جستجو کرد. این گروه، عوامل مؤثر در شکل‌گیری شهرسازی مدرن در غرب را ناشی از شرایط و زمینه‌های اقتصادی (رشد صنعت و تولیدات صنعتی کشورهای غربی)، زمینه‌های سیاسی (علاوه بر تغییر در رأس حکومت‌ها، وقوع جنگ‌های جهانی اول و دوم و آثار و تبعات ناشی از آن)، زمینه‌های اجتماعی (وقوع انقلاب مشروطه در قاره‌ی سبز و پدید آمدن گیلدها و اتحادیه‌های کارگری)، زمینه‌های مذهبی (ساده‌گرایی و ساده‌زیستی اقتصادی ناشی از آموزه‌های مسیحیت و پروتستان‌ها)، زمینه‌های علمی و فنی (پیشرفت‌های شگفت‌آور در عرصه‌های علمی و فناوری)، زمینه‌های هنری و معماری (پدیدآمدن سبک‌های آرت‌نوو، کوبیسم و فوتوریسم) می‌دانند (حیدری، ۱۳۹۵: ۲۰).

بر این اساس، به نظر می‌رسد، ارائه‌ی تعریفی برای شهرسازی مدرن هرچقدر هم که با دقت صورت گیرد، نمی‌تواند منظور ما را برآورده سازد، لذا همانطور که در مورد پدیده‌های پیچیده رسم است (بحرینی، ۱۳۸۵: ۷)، به جای سعی در ارائه‌ی تعریفی جامع و مانع، بهتر است به بیان ویژگی‌های آن اقدام شود. این خصوصیات که به درستی می‌توان آن‌ها را عامل تخریب شهرها نامید، عبارتند از: ساختمان‌های بلند، شهر ایده‌آل، منطقه‌بندی، استانداردزدگی، معابره‌اندسی، خردگرایی، اقتداردولتی، رد سنت و قطع ارتباط با گذشته، وجود الگوهای ثابت و جهان شمول، تخصص‌گرایی مطلق و افزایش تراکم‌های شهری. فرانسواز شوای نیز با استناد به واژه‌ی نامه لاروس، شهرسازی مدرن را نوواژه‌ای می‌داند که با توسعه‌ی جهانی جامعه‌ی صنعتی در اواخر قرن نوزدهم ظهور یافت. وی شهرسازی مدرن را "آمایش شهر ماشینی" تعریف می‌کند (شوای، ۱۳۸۴: ۲).

پیشینه پژوهش

دکتر بحرینی در کتاب «تجدد، فراتجدد و پس از آن در شهرسازی» با تأکید بر تأثیرات کالبدی ناشی از کاربست شهرسازی مدرن، می‌نویسد: نهضت شهرسازی مدرن هر کجا که قدم گذاشت، بدون استثناء، ترس و نفرت از خود به جای گذاشت ... متجددین همیشه و همه‌جا محله‌ی سالمی را به نابودی می‌کشند، آسمان‌خراش عظیمی را که از نظر محیط زیست مضر و از دید بصری و زیبایی محیط اطراف ناخوش‌آیند و از جنبه‌ی ایمنی، سلامتی افراد را تهدید می‌کند، توجیه نموده و به آسمان می‌فرستند (بحرینی، ۱۳۸۵). پارسی‌پور و ضیاءتوانا در مقاله‌ی «پست‌مدرنیسم و شهر با تأکید بر الگوها و طرح‌های برنامه‌ریزی شهری»، ظهور پست‌مدرنیسم را ناشی از ناکارآمدی پارادایم مدرن دانسته و معتقدند: شهر به عنوان نماد تمدن مدرن تحولات بزرگی را از جنبش مدرنیسم پذیرفت ... اما شهر حاصله از تمدن مدرن در بستر حدود یک قرن دچار مشکلاتی شد و متعاقب آن در دهه‌های آخر قرن بیستم شاهد نگرش فلسفی پست‌مدرنیسم هستیم (پارسی‌پور و ضیاءتوانا، ۱۳۹۲: ۷۶-۵۷). علیزاده‌افشار و همکارانش در مقاله‌ی «نقش الگوی شهرسازی سنتی در پایداری شهرسازی مدرن» سعی نموده‌اند با بهره‌گیری از الگوهای شهرسازی سنتی ایران، راه حلی جهت مشکلات ایجاد شده توسط شهرسازی مدرن ارائه نمایند. آن‌ها مشکلاتی چون استقرار نابجای عملکردها در شهر و ساختار آن، گسست سازمان فضایی شهر، عدم انطباق و سازگاری با اقلیم و هویت شهری، افزایش حمل‌ونقل و ... را از جمله‌ی چالش‌های ناشی از بکارگیری شهرسازی مدرن در شهرها می‌دانند (علیزاده‌افشار و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۱۷). ثروت ویکار نیز در مقاله‌ای تحلیلی با عنوان «مدرنیته و بی‌محتوایی آن: فضای استعماری نظم‌یافته در کراچی»، به بررسی بکارگیری الگوی شهرسازی مدرن در طراحی و ساخت شهر کراچی پرداخته و معتقد است: شهر کراچی که بر مبنای الگوی شهرسازی مدرن ساخته شده است با فرهنگ ساکنین آن سازگار نیست (Viqar, 2010: 15). ریسا پرمانادیلی در مقاله‌ای با عنوان «درک تصورات خیالی مدرنیته در جاکارتا» به بررسی تأثیرات تفکرات تجددگرایی در شکل‌گیری تصورات اجتماعی مردم جاکارتا پرداخته و نقش این‌گونه تفکرات را در تولید فضاهای کالبدی مورد بررسی قرار می‌دهد. وی معتقد است پس از ورود اندیشه‌های مدرنیستی به جاکارتا،

فضاهای کالبدی شکل گرفته به تدریج تفاوت خود با الگوهای بومی شهرسازی آغاز کردند (Permanadeli, 2014: 33). مشایخی نیز در مقاله‌ای با عنوان «تهران صحنه‌ای از مدرنیته» می‌نویسد: تهران مادرشهری است که بیش از همه شهرهای کشور تحت تأثیر مدرنیته قرار گرفته است (Mashayekhi, 2012: 41). لیدیتسکی و همکارانش در پژوهشی با عنوان «تبیین و رابطه: کشفی در تدریس برنامه‌ریزی منطقی به دانشجویان» معتقدند که مدرنیته یکی از اصولی است که در تدریس برنامه‌ریزی برای دانشجویان رشته برنامه‌ریزی باید مورد توجه قرار گیرد، چرا که در طی چندین دهه تأثیرات غیرقابل انکاری بر شهرهای غربی داشته است (Leditschke and et al, 2013: 21).

روش پژوهش

تحقیق حاضر تحقیقی موردی و کاربردی بوده و به صورت توصیفی و علی (پس‌رویدادی) و با استفاده از تحلیل عقلانی به واکوی تأثیرات شهرسازی مدرن بر وضعیت کمی و کیفی شبکه‌ی معابر در بافت قدیم شهر زنجان پرداخته است. روش گردآوری اطلاعات نیز مبتنی بر دو شیوه‌های اسنادی و میدانی بوده است.

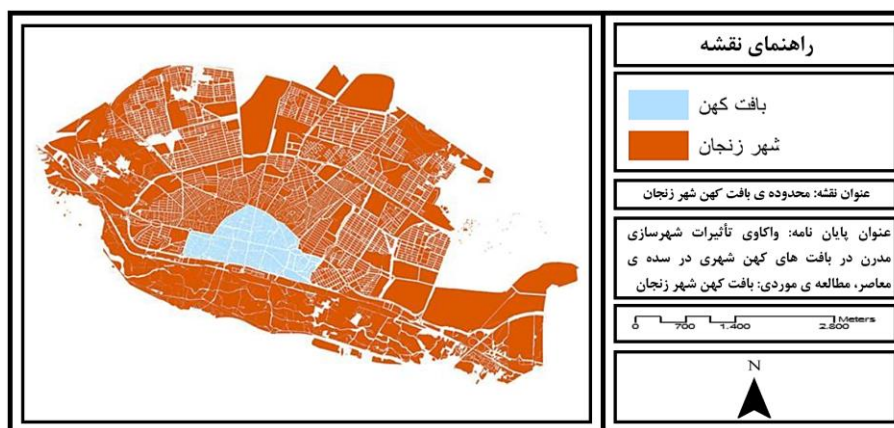
محدوده مورد مطالعه

بر اساس منطقه‌بندی صورت گرفته در طرح تفصیلی شارمند، شهر زنجان به ۴ منطقه شهری و ۳۲ ناحیه تقسیم شده است که امروزه با توجه به توسعه‌ی فیزیکی شهر و با تغییرات اندکی به قوت خود باقی بوده و مبنای عمل برنامه‌ریزان، مسئولین و نهادهای شهر می‌باشد. بافت قدیم که منطبق بر منطقه‌ی یک شهری زنجان می‌باشد. در برگرفته‌ی هسته‌ی تاریخی و اولیه‌ی شهر می‌باشد. این منطقه به پنج ناحیه تقسیم می‌شود که چهار ناحیه‌ی اصلی آن به شکل نیم دایره‌ای از طرف شمال به خیابان‌های بعثت و شهدا، از طرف شرق به بلوار کشاورز، از سمت جنوب به کمربند دکتر بهشتی (خیام) و از سمت شرق به ۱۵ خرداد ختم می‌شود و ناحیه‌ی پنج نیز منطبق بر اراضی حفاظت شده‌ی جنوبی شهر و ایستگاه راه آهن زنجان می‌باشد، که در ادوار مختلف تاریخی به عنوان مانع توسعه‌ی فیزیکی شهر محسوب شده و توسعه‌ی شهر در این سمت را محدود نموده است. با این که کمتر از ۶ درصد مساحت شهر زنجان را منطقه‌ی یک آن دربر می‌گیرد، چیزی بیش از ۸ درصد جمعیت شهر در این منطقه سکونت دارند. نکته‌ی مهمی که در بخش جمعیتی منطقه باید بدان اشاره شود و به عنوان وجه مشترک تمامی هسته‌های مرکزی شهرها قلمداد می‌شود، تراکم بالای جمعیتی آن در طول روز می‌باشد، که ناشی از فعال بودن آن به عنوان مرکز تجارت شهر (CBD^۲) شهر می‌باشد.

امروزه، مجموع کل معابر شهر زنجان از نظر مقیاس سطح ۱۱۰۶/۵ هکتار و از نظر مقیاس طول ۵۱۹/۳۲ کیلومتر می‌باشد و از این نظر ۱۶/۲ درصد از مساحت کل شهر را به خود اختصاص می‌دهد. علی‌رغم آن که سرانه‌ی شبکه‌ی معابر شهر زنجان (۲۸/۵ مترمربع) در مقایسه با سرانه‌ی استاندارد طرح تفصیلی (۲۶ مترمربع) از وضعیت مناسب‌تری برخوردار است. ولی این سرانه در منطقه‌ی مرکزی و بافت قدیم شهر با کمبود مواجه است. تاریخی بودن بافت منطقه و کوشش در حفظ و آن، همچنین رعایت حرایم متعدّد مربوط به آثار تاریخی موجود، پر بودن بافت، کمبود اراضی خالی و توجه به رعایت همجواری‌ها باعث عدم دخالت در شبکه‌ی معابر شده است.

^۱ البته بدون احتساب اراضی حفاظتی.

^۲ Central Business District.



شکل ۳. بافت قدیم شهر زنجان (منبع: حیدری، ۱۳۹۴: ۵۴)

یافته ها و بحث

وضعیت کلی شبکه‌ی معابر در بافت قدیم شهر زنجان

بررسی تصاویر هوایی و نقشه‌های موجود نشان می‌دهد که بافت قدیم شهر زنجان کانون اولیه شکل‌گیری و گسترش تاریخی شهر زنجان می‌باشد. از این‌رو در مرکز شعاع‌های شهری و در داخلی‌ترین حلقه‌ی گسترش شهر واقع گردیده است. خیابان‌های شهری به صورت شعاعی با حلقه‌های شرقی-غربی به محدوده بافت قدیم متصل می‌گردد. به عبارتی محدوده‌ی بافت قدیم زنجان در مرکز ثقل شبکه‌های اصلی رفت‌وآمد سواره درون‌شهری و برون‌شهری و به صورت محاط می‌باشد. به گونه‌ای که از بخش جنوبی با مهمترین راه‌های منطقه‌ای (برون‌شهری) و درون‌شهری چون راه‌آهن تهران/زنجان/تبریز، بزرگراه عبوری بلوار شهید بهشتی در بخش جنوبی بافت و در فاصله کمی دورتر از آزادراه تهران/زنجان/تبریز و راه‌های درون‌شهری چون، خیابان امام خمینی در مرکز منطقه، خیابان سعدی، خیابان فردوسی، بلوار ۱۵ خرداد، خیابان توحید و امام موسی صدر، خیابان بعثت و شهدا در ارتباط کامل است. بزرگراه ۲۲ بهمن و بلوار شهید بهشتی نقش برقراری ارتباط بین محلات پیرامون شهر با بافت قدیم را بر عهده دارند. این ارتباط از طریق دسترسی‌های در سطح پایین صورت می‌پذیرد. خیابان‌های سعدی، کارگران، امام، شهدا، طالقانی، فداییان اسلام، بعثت، میادین ارک، انقلاب، آزادی، ۱۵ خرداد و فلسطین از مهم‌ترین فضاهای ارتباطی محدوده مورد مطالعه با کل شهر می‌باشند. به لحاظ رفت‌وآمد پیاده، مرکزیت تجاری بافت ضمن وجود بازار و فضاهای پیرامون، جاذبه‌های پیاده‌روی (خرید و بازدید از فروشگاه‌های خیابان سعدی و امتداد خیابان امام) مهم‌ترین مرکز و تجلی‌گاه تعاملات اجتماعی در شهر زنجان است. از آنجایی که شبکه‌ی معابر واقع در بافت فرسوده به تبع شرایط اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و طبیعی و در یک بستر برنامه‌ریزی و طراحی غیرمردون شکل گرفته است. لذا دسترسی‌های سواره و پیاده در محدوده مورد مطالعه مطابق با تعاریف امروزی نمی‌باشد (حبیبی و همکاران، ۱۳۸۷: ۲۷۵). زیرا معابر این بخش از شهر با تبعیت از الگوی سلسله مراتبی پیش از عصر شهرسازی مدرن تعریف شده و شامل موارد زیر می‌باشند:

راسته‌های اصلی

این خیابان‌ها اصلی‌ترین و مهم‌ترین معابر شهر و منطقه را تشکیل می‌دهند که علاوه بر نقش شریانی اصلی درون شهری، ارتباطات ناحیه‌ای و فراناچه‌ای شهر را نیز برقرار می‌سازند. شکل‌گیری این راسته‌ها که در راستای توسعه‌ی برون‌زای شهر و رواج پارادایم شهرسازی مدرن می‌باشد، به همراه بازار سنتی شهر، واجد بیشترین فضاها و کاربری‌های تجاری می‌باشند. خیابان امام فعلی (پهلوی سابق) مهم‌ترین شریان ارتباطی می‌باشد که با وام‌گیری از تفکرات شهرسازی مدرن و راه‌دادن جریان زمان به درون الگوهای زیستی و ارگانیک بافت‌های قدیم، در شهر زنجان شکل گرفت. این خیابان در سال ۱۳۱۳ ه. ش و با طراحی مهندسان آلمانی به منظور اتصال ورودی‌های شرقی و غربی به یکدیگر احداث شد. با شدت گرفتن مراودات تجاری زمینی با غرب و قبل از احداث معابر درجه یک برون‌شهری، خیابان امام نقش ترانزیتی نیز داشته است. مسیر دیگری که عمود بر خیابان امام در دوره‌ی

پهلوی اول احداث گردید، خیابان سعدی می‌باشد. این خیابان که امروزه نقش تجاری آن (به ویژه در محدوده‌ی خیابان سعدی وسط) پررنگ‌تر از نقش ارتباطی آن می‌باشد؛ شاه‌رگ ارتباطی شمال به جنوب شهر می‌باشد. علاوه بر معابر مذکور، خیابان‌های دیگری چون فردوسی، شهید، بعثت، فدائیان اسلام (جاوید)، طالقانی، زینبیه، ضیایی و در سال‌های اخیر داوودقلی و دلجویی نیز به عنوان شریانی درجه دو، نقش عمده‌ای در حمل و نقل و ترافیک درون‌شهری ایفا می‌نمایند.

راسته محله‌ها

دومین دسته از معابر درون شهری عرصه‌ی مورد تحقیق، راسته محله‌های می‌باشند که از راسته‌های اصلی منشعب شده و محلات قدیمی بافت را به هم ارتباط می‌دهند. فضاهای این نوع معابر برای ساکنین محله، حالت نیمه عمومی/نیمه خصوصی داشتند. این راسته‌ها اغلب، به لحاظ جنبه‌های دفاعی و امنیتی و نیز شرایط اقلیمی حالت پیچ‌وخم داشته و واجد پیچیدگی خاصی بودند. در مطالعه‌ی تطبیقی که توسط نگارنده از محلات بافت قدیم و جدید شهری صورت پذیرفت، میزان پیچیدگی و فرکتال بودن محلات و معابر بافت قدیم بسیار بیشتر از محلات نوساز و جدید شهر بود. این نکته به روشنی تبیین‌گر نقش عوامل دفاعی و امنیتی و اقلیم سرد حاکم بر منطقه می‌باشد. اغلب راسته محله‌ها به درون محلات و بافت منتهی می‌شوند و در چارچوب معماری سنتی فاقد بدنه‌سازی قابل توجهی می‌باشند و تقریباً هیچ گشودگی (پنجره) به این معابر باز نمی‌شد. در حالی که امروزه با تسلط الگوی مسکن بلندمرتبه به جای شیوه‌ی قدیم ساخت‌وساز، شاهد همه نوع گشودگی به این معابر نیز هستیم.

گذرهای فرعی و بن‌بست‌ها

این گذرها که از راسته محله‌ها منشعب می‌شدند، بیشتر در درون محلات مسکونی کاربرد داشتند و ارتباط محلات و واحدهای مسکونی با راسته محله‌ها را برعهده داشتند. از سوی دیگر بن‌بست‌ها از گذرهای فرعی منشعب می‌شدند که فضایی برای تردد ساکنین و پیوند اجتماعی آن‌ها بود. طول این معابر از چند متر تا چند صدمتر می‌رسید و فضایی نیمه‌خصوص را برای ساکنین فراهم می‌آورد. خصوصی بودن گذرهای فرعی و بن‌بست‌ها گاه از طریق پوشاندن ورودی (ساباط) و گاه از طریق پیچی تند در ورودی تعریف می‌گردید.

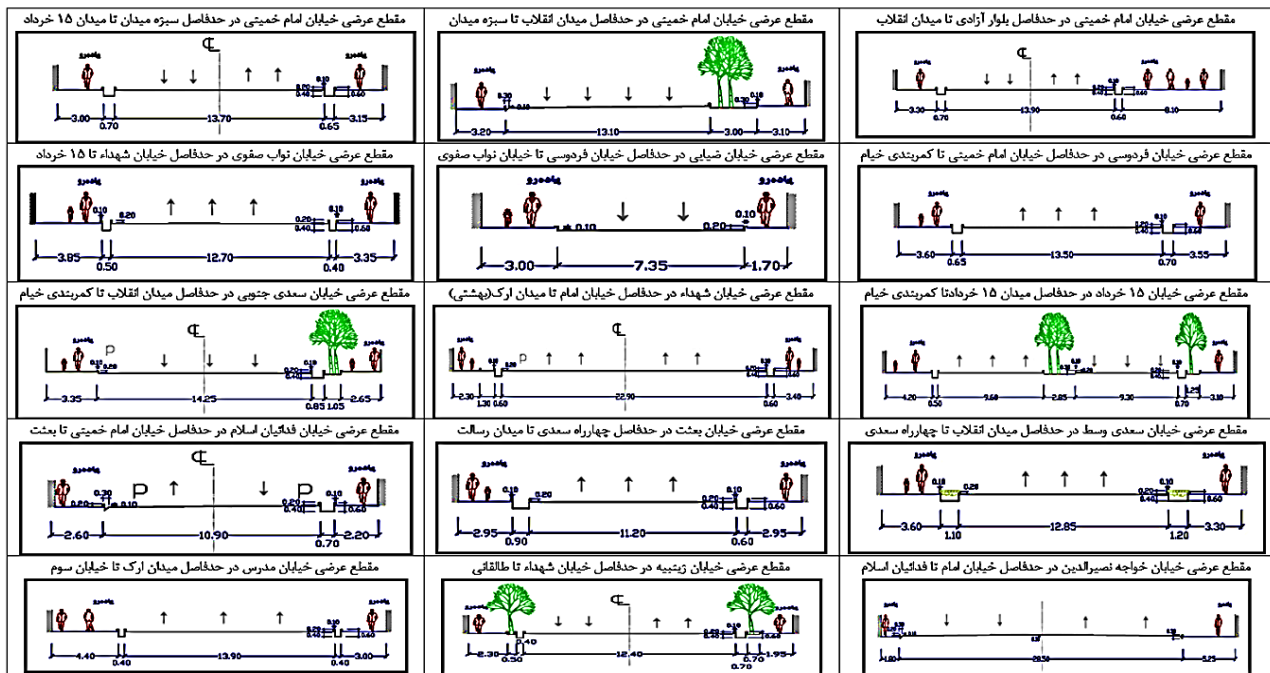


شکل ۴. گذرهای فرعی و بن‌بست‌ها در بافت قدیم شهر زنجان

جدول ۱. ویژگی‌های کمی و کیفی شبکه‌ی معابر اصلی در بافت قدیم شهر زنجان

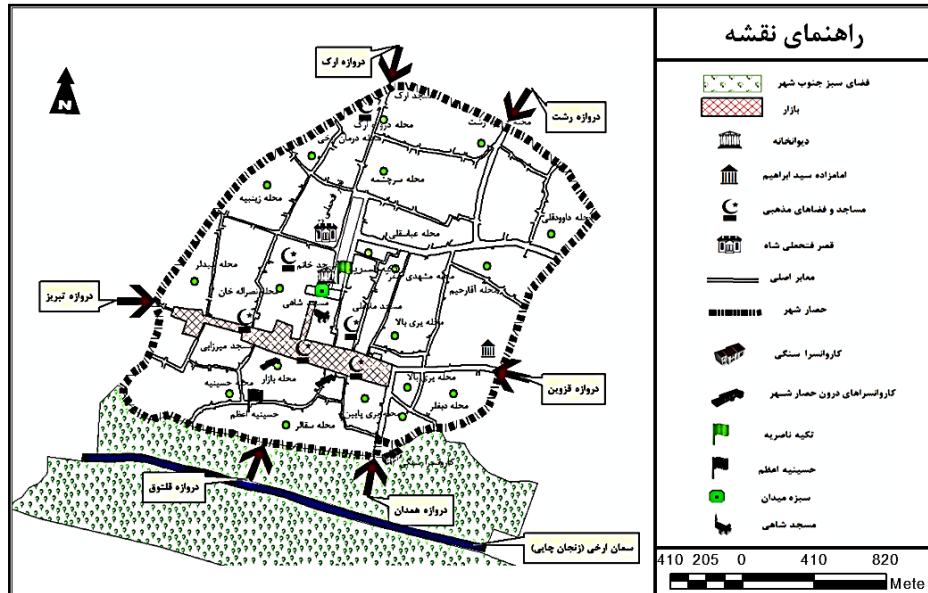
ردیف	نام خیابان	حد فاصل		مشخصات فیزیکی (اندازه به متر)										
		از	تا	پهنای رو	بانچه	جوی	سواره رو		مخوری	تندرو	کتدرو	پهنای رو	پهنای جانبی	عرض کل معبر (متر)
							سواره رو	تندرو						
طول معبر (متر)	عرض پوسته مصوب تفصیلی (متر)													
۱	کمرندی جنوبی	خ ولیعصر	میدان شهدای جهاد	۵/۷	-	-	-	۲/۹۰	۹/۷۰	-	۹/۷۰	-	۰/۷	۴۸۴
۲	خیابان امام	بلوار آزادی	چهارراه انقلاب	۳/۱	-	-	-	-	۶/۹۵	-	۶/۹۵	-	۰/۷	۹۳۵
۳	خیابان امام	چهارراه انقلاب	سبزه میدان	۳/۱	۳	-	-	-	۱۲/۵۰	-	۱۲/۵۰	-	۰/۶	۳۷۵
۴	خیابان امام	سبزه میدان	میدان ۱۵ خرداد	۳/۱۵	-	-	-	-	۶/۸۵	-	۶/۸۵	-	۰/۷	۱۰۴۵
۵	خیابان فردوسی	خیابان امام	کمرندی جنوبی	۳/۵۵	-	-	-	-	۶/۷۵	-	۶/۷۵	-	۰/۶۵	۵۵۰
۶	خیابان ضیائی	خیابان فردوسی	نواب صفوی	۱/۷	-	-	-	-	۷/۳۵	-	۷/۳۵	-	-	۴۹۵
۷	نواب صفوی	خیابان شهده	خیابان ۱۵ خرداد	۳/۳۵	-	-	-	-	۶/۳۵	-	۶/۳۵	-	۰/۴	۴۷۳
۸	خیابان شهده	خیابان امام	میدان لاک	۳/۴	-	-	-	-	۱۱/۴	-	۱۱/۴	-	۰/۶	۱۰۴۵
۹	خیابان ۱۵ خرداد	میدان ۱۵ خرداد	کمرندی جنوبی	۳/۱	-	-	-	-	۹/۳	-	۹/۳	-	۰/۷	۵۵۰
۱۰	خیابان سعدی جنوبی	کمرندی جنوبی	چهارراه انقلاب	۲/۶۵	-	-	-	-	۱۴/۵۲	-	۱۴/۵۲	-	۰/۸۵	۵۱۰
۱۱	سعدی وسط	چهارراه انقلاب	چهارراه سعدی	۳/۳	-	-	-	-	۱۲/۸۵	-	۱۲/۸۵	-	۲۰/۱	۸۰۰
۱۲	خیابان بعثت	چهارراه سعدی	میدان رسالت	۲/۹۵	-	-	-	-	۱۱/۲۰	-	۱۱/۲۰	-	۰/۶	۱۳۳۵
۱۳	فدائیان اسلام (جاوید)	امام خمینی	بعثت	۲/۲	-	-	-	-	۵/۳۵	-	۵/۳۵	-	۰/۷	۷۳۵
۱۴	خواجه طوسی	امام خمینی	فدائیان اسلام	۲/۲	-	-	-	-	۵/۳۵	-	۵/۳۵	-	۰/۷	۷۳۵
۱۵	خیابان زینبیه	شهده	طالقانی	۵/۲۵	-	-	-	-	۱۳/۹۵	-	۱۳/۹۵	-	۰/۳	۴۴۰
۱۶	خیابان زینبیه	طالقانی	سعدی وسط	۳	-	-	-	-	۱۳/۹	-	۱۳/۹	-	۰/۴	۳۷۵

منبع: حیدری، ۱۳۹۵: ۲۰۰ به نقل از مهندسان مشاور آرمانشهر، ۱۳۸۳: ۱۳۱-۱۲۹.



شکل ۵. مقاطع عرضی شبکه‌ی معابر اصلی بافت قدیم شهر زنجان (منبع: حیدری، ۱۳۹۵: ۲۰۱ به نقل از مهندسان مشاور آرمانشهر، ۱۳۸۳: ۱۵۳-۱۳۳)

در کل، شبکه‌ی معابر بافت قدیم شهر زنجان تا پیش از شروع مداخلات شهرسازی مدرن، فضایی منسجم و به هم پیوسته بود که علاوه بر ارتباطات درون شهری، روابط منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای شهر را نیز ممکن می‌ساختند.



شکل ۶. نقشه بازآفرینی شده‌ی ساختار و معابر اصلی شهر زنجان پیش از تحولات انجام شده در عصر پهلوی

این گذرها که به تبعیت از شرایط امنیتی و اقلیمی حاکم بر شهر و منطقه، ساختاری سلسله مراتبی داشتند، در قیاس با نظم هندسی حاکم بر معابر جدید، از ویژگی پیچیدگی و فرکتالیته بودن برخوردار بودند. هر چند چنین ساختار پیچیده و پُریچ‌وخمی، مانع از تردد سهل و روان خودروها می‌باشد. ولی مداخلات ناهنجاری که از اوایل سده‌ی حاضر بر کالبد یکپارچه و ارگانیک بافت قدیم شهر تحمیل گردیده است، نتیجه‌ای جز افزودن بر تعداد خودروها در بخش مرکزی شهر نداشته است. زیرا چنین مداخلاتی با ایجاد بره‌های جدید، به شکل‌گیری کاربری‌های جدید و در نتیجه به افزایش کاربری‌های جاذب سفر در منطقه منجر شده است.



شکل ۷. نمونه‌ای از کاربری‌های جدید مستقر در معابر جدیدالاحداث

تحولات ایجاد شده در معابر بافت قدیم شهر زنجان در عصر پهلوی

پژواک اولین مداخلات سنگین در بافت قدیم شهر زنجان در دوره‌ی رضاشاه به صدا درآمد و طراحی ساده و در عین حال هدفمند، ویژگی الگوی حاکم بر معابر احداث شده در این دوره بود. محور خیابان‌های احداث شده به تبعیت از مسیر گذرهای موجود تعیین

شده و با هدف اتصال کاربری‌ها و مکان‌های مهم شهر به یکدیگر ایجاد شدند. به‌عنوان نمونه، می‌توان از خیابان‌های پهلوی (امام خمینی فعلی)، سعدی، فردوسی، فرمانداری (شهید اعلی) نام برد که در طراحی و احداث آن‌ها دسترسی شهروندان به کاربری‌های عمده‌ی سفرسازی چون بازار، حسینیه، مسجدجامع، ادارات بخش مرکزی و بیمارستان شهید بهشتی مدنظر بوده است.



شکل ۸. خیابان‌های احداث‌شده در دوره‌ی پهلوی اول (عکس هوایی ۱۳۳۵)

بر این مبنای، می‌توان گفت آن‌چه که بافت قدیم را از نظر ترافیک و شبکه‌ی معابر خدمات‌رسان بارز می‌نماید، بهره‌گیری از پتانسیل‌های دسترسی و نفوذپذیری در شکل‌دهی به فضاهای شهری است. در مطالعه‌ی تطبیقی و قیاس تشبیهی می‌توان گفت که معابر این دوره عملکردی همچون معابر عصر باروک داشتند. زیرا از یک‌سو فضایی برای قدرت‌نمایی حکومت مرکزی و مکانی برای انجام رژه‌ی نظامیان بود و از سوی دیگر، کاربری‌های مهم و عمده‌ی شهر را به یکدیگر مرتبط می‌ساختند. به‌عنوان مثال می‌توان از خیابان سعدی نام برد که علاوه بر اتصال شمال به جنوب شهر، پادگان ارتش را به مرکز شهر متصل می‌نمود و خیابان فردوسی نیز رابط، بخش جنوبی شهر به هسته‌ی مرکزی آن بود. نکته‌ی مهم‌تر این‌که معابر این دوره همچون نمونه‌ی غربی خود (معابر عصر باروک) در سایه‌ی حکومت مرکزی قدرتمند ایجاد شدند.



شکل ۹. مراسم افتتاح از میدان پهلوی (انقلاب فعلی) در دوره‌ی پهلوی اول (تقاطع خیابان‌های پهلوی و سعدی)

هدف اصلی از توسعه‌ی معابر در دوره‌ی پهلوی دوم، بیشتر تسهیل حرکت خودروها بود. زیرا معابری که برای تردد چهارپایان شکل گرفته بودند، از پاسخ‌گویی به نیازهای عصر صنعت و محصول آن (خودرو) عاجز بود. لذا هدف اصلی از اقدامات انجام‌شده در این

دوره، سهولت بخشی به تردد خودروها در معابر مرکزی شهر بود. تفاوت عمده اقدامات صورت گرفته در این دوره نسبت به دوره قبل، عدم ارتباط فضایی این گونه اقدامات بود. زیرا مسیر خیابان بدون توجه به بافت و عناصر عملکردی موجود در آن شکل گرفت. با اندکی تأمل در اقدامات این دوره و حوادث جهانی آن روزگار می توان به ارتباط این اقدامات با آن حوادث پی برد. از آنجا که در این دوره تفکرات مدرنیستی (منشور آتن) به تازگی در مغرب زمین شکل گرفته و در حال توسعه بود، لذا اقدامات صورت گرفته در شهرها به تاسی و تبعیت از آن انجام می شد. چشم انداز طرح ها و برنامه های این دوره، نه بر مبنای اتصال کاربری های عمده و نه بر مبنای نمایش قدرت و شکوه حکومت مرکزی در خیابان ها انجام می پذیرفت، بلکه در راستای شکل دهی به بافت ارگانیک و تبدیل تدریجی آن به فرم شطرنجی انجام می شد. معابر احداث شده در این دوره، با ایجاد برش در بافت ارگانیک و منسجم و با ایجاد زوایای تند مانع از تداوم گذرهای سنتی شده و محلات سنتی را از حالت اندامواره خارج کرده و به بلوک های شهری هندسی تبدیل می کردند. این گونه اقدامات ضمن قطع ارتباط گذرهای اصلی و فرعی، مانع از ارتباط مراکز نواحی، محلات و کوی ها و برزن ها می شد.

با نگاهی اجمالی به نقشه های معابر شهر در بافت قدیم، می توان انواع مختلفی از راه ها را مشاهده کرد که اکثر آن ها در مقیاس شهر و بافت تعریف نشده بودند. برای مثال می توان از خیابان سرتاسری پهلوی (امام خمینی فعلی) نام برد. عدم تناسب عرض این خیابان (۲۱/۶ متر) با اندازه ای استاندارد چنین خیابان هایی (۳۵ متر) موجب عدم تناسب عرض خیابان با حجم ترافیک آن شده است. همچنین خیابان سرتاسری سعدی که تفاوت ۱۳ متری عرض فعلی آن (۲۲/۰۵ متر) با عرض استاندارد (۳۵ متر) این گونه معابر، به ترافیک و راه بندن های شدید در طول این معبر منجر شده است. علاوه بر این، می توان از خیابان توحید نام برد؛ با این که عرض فعلی این خیابان (۱۷/۲ متر) آن را از نظر سلسله مراتب راه های درون شهری در ردیف خیابان های فرعی قرار می دهد، ولی با یک طرفه شدن خیابان امام در حد فاصل میدان آزادی تا میدان انقلاب، نقش یک خیابان اصلی را ایفا می نماید. زیرا به عنوان مسیر بازگشت بین این دو میدان عمل می نماید. یکی دیگر از مهم ترین و عمده ترین مشکلات ترافیکی موجود در شبکه های معابر بافت مرکزی شهر زنجان، عدم وجود معبری شرقی-غربی با ظرفیت مناسب، در حد فاصل خیابان زینبیه (در جنوب) و کمر بند شمالی (۲۲ بهمن) است. به طوری که در طولی حدود ۲ کیلومتر هیچ معبر اصلی از شرق به غرب در بافت مرکزی و پرتراфик شهر وجود نداشته و تنها راه ارتباطی در این محدوده خیابان هایی با عرض و ظرفیت بسیار کم همانند خیابان بهار، دست افشان، امیر فضلی، پرستار و دیگر معابر کم عرض و کوچه های واقع در این محدوده است.

جدول ۲. مساحت و سهم کاربری های جاذب سفر در بافت قدیم شهر زنجان

کاربری	تجاری		آموزشی		اداری		درمانی و بهداشتی		ورزشی و تفریحی	
	مساحت	درصد	مساحت	درصد	مساحت	درصد	مساحت	درصد	مساحت	درصد
مقیاس بافت قدیم	۴۷/۶	۸/۸	۶/۲	۱/۶	۱۰/۳	۱/۷	۱/۴	۰/۲	۲/۹	۰/۴

منبع: منافی و کلاتری، ۱۳۹۰: ۱۲

تحلیل وضعیت جریان تردد از نسبت زمان سفر آزاد به بحرانی $(\frac{t}{t_c})$ در ۳۰ خیابان از معابر منطقه ای مورد مطالعه از حاکمیت وضعیت بحرانی تردد و کندی جریان حمل و نقل حکایت دارد.

جدول ۳. فراوانی نسبت زمان سفر آزاد به بحرانی در شبکه های معابر بافت قدیم شهر زنجان

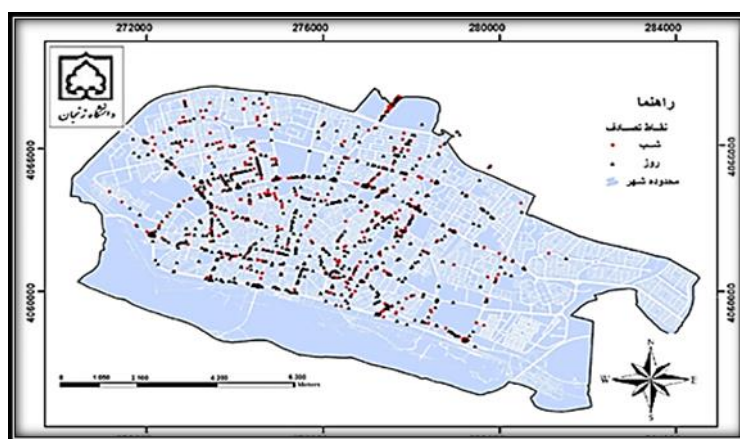
وضعیت جریان تردد	تعداد معبر	نسبت $\frac{t}{t_c}$
آزاد	۱	۱/۰۵ - ۱
بحرانی	۱۳	۱/۵ - ۱/۰۵
روان	۲	۲/۰ - ۱/۵
کند	۱۰	۳/۰ - ۲/۰
مناسب	۴	بیش از ۳/۰

منبع: مهندسان مشاور طرح هفتم، ۱۳۹۰: ۴۱

پیامدهای توسعه‌ی شبکه‌ی معابر جدید شهری در بافت قدیم شهر زنجان

کالبد منسجم، ساختار ارگانیک و عملکرد سیستمی از خصیصه‌های بارز بافت قدیم شهر زنجان پیش از جراحی‌های کالبدی عصر پهلوی بود. با تحمیل الگوی شهرسازی مدرن کالبد منسجم بافت از هم گسست و ساختار ارگانیک آن، رنگ هندسی به خود گرفت و عملکرد عناصر متشکله‌ی آن (بافت قدیم) مختل شد. دیگر نه خبری از الگوهای تأثیرگذار برون‌شهری (منطقه‌ای) بود و نه از سلسله مراتب آموشد درون شهری. در واقع تحولات این دوره به‌منظور وارد کردن خودرو به شهر و بافت قدیم آن انجام می‌شد. چنین طرز تفکری به شهر و ساماندهی آن با الگویی نو، به ایجاد خیابان‌هایی با ابعاد غیرمنطقی، فضاهایی با فاصله‌ی ارتباطی زیاد و استقرار کاربرهای سفرساز و مولد سفر در پوسته‌ی معابر جدیدالاحداث منجر شد. اینک شهر با داشتن جمعیتی نزدیک به ۴۵۰ هزار نفر، فاقد توان لازم در توجیه بکارگیری سیستم‌های حمل‌ونقل جمعی مقرون به‌صرفه و در عین حال کارا می‌باشد. ضمن این‌که با سیاست‌ها و تمهیداتی چون افزایش سفرهای پیاده و دوچرخه‌سواری همخوانی ندارد. البته این به معنای نفی جنبه‌های مثبت اقدامات صورت‌گرفته در این دوره نیست. زیرا نفوذپذیری سخت و دشوار و گاهاً عدم نفوذپذیری به درون بافت از مشکلات عمده‌ی منطقه‌ی مورد مطالعه در آن دوره و در عصر حاضر می‌باشد و گرچه این اقدامات نظام‌مند و هدایت‌کننده‌ی امور شهری بودند، ولی در ارزیابی نهایی به‌علت برهم زدن الگوی سیستمی بافت و اختلال در عملکرد منظم و نظام‌مند آن چندان رضایت‌بخش نمی‌باشند.

علی‌رغم توسعه‌ی فیزیکی شهر به سمت شرق، عدم وجود معبری غربی - شرقی با ظرفیت مناسب که بتواند به ترافیک شهر کمک نماید، از مشکلات عمده‌ی شهر در عصر حاضر می‌باشد. به‌طور کلی در حدود ۲ کیلومتر، هیچ معبر اصلی از غرب به شرق بافت در بخش مرکزی و پرترافیک شهر وجود ندارد و تنها راه ارتباطی در این محدوده خیابان‌هایی با عرض و ظرفیت کم همچون بهار، دست‌افشان، امیرفضلی و پرستار می‌باشد. در واقع الگوی نیمه‌شعاعی شهر که جهت‌گیری معابر از اطراف به بخش مرکزی را موجب گردیده است، نه تنها در تضعیف رابطه‌ی بخش‌های شرقی و غربی شهر مؤثر بوده است، بلکه در ترافیک بالای اتومبیل‌ها در معابر درون‌شهر نیز نقش بسزایی دارد. این درحالی است که شبکه‌ی شمالی-جنوبی شهر تحت تأثیر توپوگرافی عمومی منطقه شکل‌گرفته و فاقد نظم سلسله مراتبی و شکل هندسی پیوسته و منظم می‌باشد. ساختار شعاعی شهر از یک سو و وجود بخش عمده‌ای از کاربری‌های جاذب سفر شهر (به‌ویژه کاربری‌های تجاری) در منطقه‌ی مرکزی آن از سوی دیگر، موجب تراکم و ترافیک بالای اتومبیل‌ها و در نتیجه راه‌بندان‌های طولانی در این بخش از شهر شده است.



شکل ۱۰. تمرکز فضایی تصادفات در بخش مرکزی شهر زنجان

(منبع: ملکی و مرادی مفرد، ۱۳۹۴: ۹۳)

شهر موجودی ارگانیک و کاملاً تأثیرپذیر و تأثیرگذار است که بر اساس قانونمندی سیستمی، ضعف عملکردی یک جز یا بخش، به آن جز یا بخش محدود نشده و به نوعی در سایر قسمت‌های شهر نیز منعکس می‌شود. با نامشخص بودن سلسله مراتب خیابانی، آشفتگی عملکردی آن نیز چندان غیرطبیعی و غیرمنتظره نمی‌باشد. گاهی یک خیابان نقش یک تغذیه‌کننده و خیابانی تغذیه‌کننده،

نقش یک خیابان محلی را به عهده دارد (محمدزاده، ۱۳۸۴: ۲۴۵). به عنوان مثال می‌توان از خیابان امام خمینی و سعدی نام برد که از نظر عرض در حد خیابان‌های فرعی هستند، لیکن از حیث عملکرد نقش یک خیابان شریانی اصلی را ایفا می‌نمایند. به نظر حلّ اساسی و منطقی چنین مسائلی جز از طریق تقسیمات فضایی و کالبدی بافت و شهر به منطقه، ناحیه، کوی، برزن، محله، واحدهم‌سایگی، بلوک و گروه‌های مسکونی و ... قابل حلّ و فصل نیست. زیرا پ «ارائه‌ی عملکردهای چهارگانه‌ی مدرنیست‌ها^۱ در شهر بر اساس تحلیل‌های آستانه و دامنه نه جایز می‌شود و نه قابل چشم‌پوشی. بدین دلیل جایز نمی‌نماید که به علت دخالت‌های نااندیشیده و غیرمنطقی در سلسله مراتب محدوده‌ی تقسیمات فضایی و کالبدی واحدهای شهری^۲، به صورت عملی و مشخص نیست» (همان، ۲۴۵). زیرا کاربری‌هایی چون سینما بهمن و پاساژها و مراکز تجاری که در کنار خیابان امام استقرار یافته‌اند، دارای حوزه‌ی عملی در مقیاس منطقه و شهر می‌باشند. حال آن‌که این خیابان فاقد عرض استاندارد لازم برای خدمات‌رسانی در مقیاس شهر و منطقه بوده و با عرض حدود ۲۲ متری برای عملکردی در حدّ معابر فرعی مناسب می‌باشد. زیرا خیابان امام و همچنین خیابان سعدی که کارکردی شهری و منطقه‌ای دارند، از نظر عرض استاندارد (لازم برای خیابان‌هایی با این مقیاس عملکردی) حدود ۱۰ تا ۱۵ متر کمتر دارند. بالعکس خیابانی چون زینیه که می‌تواند در مقیاس شهر عمل نماید، به دلیل ضعف ارتباط سیستمی و عدم تعریف درست ورودی و خروجی آن و نیز طول کوتاه آن، ناگزیر عملکردی در مقیاس محلی دارد. خیابان‌کشی‌های جدید در بافت قدیم شهر زنجان علاوه بر آن‌که ساختار کانونی و متمرکز بافت را به ساختار خطی تبدیل نمود. برخلاف فضاهای شهری سنتی که در چارچوب درون‌گرایی معماری سنتی فاقد بدنه‌سازی بوده و ارزشی صرفاً عملکردی داشتند، در ساختار جدید، بره‌های جدید به دلیل آن‌که موقعیت ممتازی برای استقرار کاربری‌های خدماتی و تجاری فراهم آورده بودند، ارزش و اهمیت خاصی یافتند. با بروز آشفتگی در تعریف سلسله مراتب شبکه‌ی معابر، آشفتگی در سازمان فضایی شهر در تعریف منطقی دامنه (حداکثر دسترسی) و آستانه (حداقل جمعیت)، آشفتگی در محلّ استقرار (عدم تناسب فضایی معابر) و عملکرد کاربری‌ها، می‌توان ادعان داشت که تظاهرات کالبدی و فضایی این مداخلات بیشتر در بی‌نظمی نظام فعالیت، فرم و فضا تجلی یافت.

نتیجه‌گیری

حرکت عامل اصلی پویایی زندگی شهری و تداوم‌بخش فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی است. شبکه‌ی دسترسی و حمل‌ونقل و زیرساخت‌های مرتبط با آن به صورت مستقیم و با واسطه بر توسعه‌ی کالبدی شهرها اثرگذار است و در نقطه‌ی مقابل گسترش شهرها در روندی متقابل بر شبکه‌ی حمل‌ونقل و سامانه‌ی ترابری تأثیر می‌گذارد. از این رو صاحب‌نظران به درستی اظهار داشته‌اند که شبکه‌ی حمل‌ونقل و دسترسی هم‌سازنده و هم‌شکندگی شهرها است (منافی و کلانتری، ۱۳۹۰: ۲). در این بین گویا نقش و مداخلات نااندیشیده‌ی شهرسازی مدرن، تأثیری جز شکندگی و ازهم‌گسستن ساخت و بافت ارگانیک و اندامواره‌ی شهری نداشته است. زیرا دولت پهلوی، برعکس دول پیش از خود، تحوّل را در اندیشه و تغییری بیرونی می‌دید. اندیشه‌ای که تغییر در اعراض را موجب تحوّل محتوایی و ذاتی شهر و شهروندان می‌دانست. براین اساس تغییرات فیزیکی شهرها در دستور کار قرار گرفت و در سایه‌ی حکومت پدروسالارانه‌ی دولت پهلوی، جراحی‌های کالبدی شهرها آغاز گردید.

شهر زنجان یکی از شهرهایی بود که به واسطه‌ی نقش گذرگاهی و مرکزیت منطقه‌ای، خیلی زود تحت تأثیر اقدامات ناشی از شهرسازی مدرن قرار گرفت و با احداث خیابان‌های متقاطع پهلوی و سعدی و فردوسی، بافت قدیم شهر ازهم گسسته شد و ساختاری جدیدی در مقابل ساختار قدیمی شهر ظاهر گردید که با جذب کاربری‌های جاذب سفر، موجب افزایش تراکم خودرو و جمعیت انسانی در مرکز شهر گردید. علاوه بر این، احداث خیابان‌های جدید، موجب از بین رفتن نظم سلسله مراتبی شبکه‌ی معابر، تخریب سازمان فضایی و کالبدی منسجم، بروز اغتشاش در عرصه‌های اجتماعی و از بین رفتن پهنه‌های امن محیطی در بخش مرکزی شهر گردید. همچنین، خیابان‌های احداث‌شده، با ایجاد بر جدید، در تقابل با بازار سنتی شهر قرار گرفته و با استقرار کاربری‌های سفرساز و مولّد سفر، نقش عمده‌ای در تولید سفر و افزایش بار ترافیکی معابر در بخش مرکزی شهر داشته و دارند. زیرا، جانمایی کاربری‌هایی چون اغذیه‌فروشی‌ها، هتل‌ها، مسافرخانه‌ها، رستوران‌ها، مراکز درمانی و مطب پزشکان، آموزشگاه‌های آزاد و غیرانتفاعی، کتاب‌فروشی‌ها،

^۱ اشتغال، رفت و آمد، سکونت، گذران اوقات فراغت.

^۲ منظور همان تقسیمات فضایی - کالبدی شهر به افرادی چون منطقه، ناحیه، برزن، کوی، محله و ... می‌باشد.

مساجد و اماکن مذهبی و امامزاده در بر خیابان‌های جدیدالاحداث- که جاذب جمعیت می‌باشند- در جذب و تولید سفر در این بخش از شهر نقش داشته و دارند. بررسی انجام‌شده نشان می‌دهد که حدود ۱۳ درصد از کاربری‌های جاذب و مولد سفر در بافت قدیم شهر تمرکز یافته است. بدیهی است که تمرکز این‌گونه کاربری‌های تمرکزطلب، پیامدهای منفی فراوانی در پی خواهد داشت که عمده‌ترین آن‌ها، بالا رفتن بار ترافیکی در معابر بافت و خیابان‌های منتهی به آن می‌باشد. تحلیل وضعیت جریان تردد از نسبت سفر آزاد به بحرانی در ۳۰ خیابان اصلی بافت (کهن) نشان داد که ۲۳ خیابان از جریانی کند و بحرانی برخوردار می‌باشند.

منابع

- بانی مسعود، امیر. (۱۳۸۹). *معماری معاصر ایران؛ در تکاپوی سنت و مدرنیته*. تهران: نشر هنر معماری قرن، چاپ سوم.
- بحرینی، سیدحسین. (۱۳۸۵). *تجدد، فراجدد و پس از آن در شهرسازی*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- بهزادفر، مصطفی. (۱۳۸۸). *طرح‌ها و برنامه‌های شهرسازی*. تهران: نشر شهر، چاپ اول.
- پارسی‌پور، حسن و ضیاءتوانا، محمدحسین. (۱۳۹۲). *پست‌مدرنیسم و شهر با تأکید بر الگوها و طرح‌های برنامه‌ریزی شهری*. مجله پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، ۱۳، ۷۶-۵۷.
- پورمحمدی، محمدرضا، حیدری، محمدجواد و لطفی، فاطمه. (۱۳۹۰). *زنگان از دیروز تا امروز؛ تحلیلی تاریخی بر رشد کالبدی و پویای شهرنشینی در شهر زنگان*. فصلنامه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری چشم‌انداز زاگرس، ۷، ۱۵۷-۱۳۵.
- حبیبی، سیدمحسن. (۱۳۸۰). *از شار تا شهر (تحلیلی تاریخی از مفهوم شهر و سیمای کالبدی آن، تفکر و تأثر)*. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- حبیبی، کیومرث، پوراحمد، احمد و مشکینی، ابوالفضل. (۱۳۸۷). *از زنگان تا زنگان؛ سیری بر تحولات کالبدی-فضایی بافت کهن شهر، زنگان*: انتشارات دانشگاه زنگان.
- حیدری، محمدجواد و لطفی، فاطمه. (۱۳۹۴). *واکاوی ویژگی‌های کالبدی بافت‌های کهن شهری در ایران و راهکارهای مطلوب مداخله در آن (مطالعه‌ی موردی: بافت کهن شهر زنگان)*. فصلنامه‌ی جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، ۲۴، ۶۸-۳۹.
- حیدری، محمدجواد. (۱۳۹۵). *واکاوی تأثیرات شهرسازی مدرن در بافت قدیم شهری؛ مطالعه‌ی موردی بافت قدیم شهری*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، زنگان: دانشگاه آزاد اسلامی واحد زنگان.
- شوی، فرانسواز. (۱۳۸۴). *شهرسازی تحولات و واقعیات*. ترجمه‌ی سیدمحسن حبیبی، چاپ دوم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- علیزاده‌افشار، فرهاد، اردلانی، روناک و سراجی، سروه. (۱۳۹۲). *نقش الگوی شهرسازی سنتی در پایداری شهرسازی مدرن، مطالعه‌ی موردی: شهر اصفهان*، اولین کنفرانس معماری و فضاهای شهری پایدار، گروه پژوهش‌های کاربردی پرمان.
- محمدزاده، رحمت. (۱۳۸۴). *مدرنیته و شهرسازی*. رساله برای دریافت درجه دکتری تخصصی در رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز، دانشکده‌ی علوم انسانی و اجتماعی، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری.
- ملکی، سعید و مرادی‌مفرد، سمیرا. (۱۳۹۴). *نقش عوامل ساختاری-مکانی در وقوع تصادفات رانندگی*. فصلنامه‌ی پژوهشی راهور، ۱۲.
- منافی، سمیه و کلانتری، محسن. (۱۳۹۰). *بررسی مشکلات حمل‌ونقل و ترافیک شهر زنگان و راهکارهای ساماندهی آن*. فصلنامه‌ی دانش انتظامی زنگان، ۱، ۱۵-۱.
- مهندسان مشاور آرمانشهر، ۱۳۸۳، *طرح تفصیلی شهر زنگان*.
- مهندسان مشاور طرح هفتم. (۱۳۹۰). *مطالعات جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر زنگان، زنگان*.
- Banani, A. (1961). *The modernization of Iran 1921 – 1941*, Stanford: Stanford University.
- Leditschke, A. M., Jon K., Mathew W. R. & Rowena Mashayekhi, A., (2012). *Tehran, the scene of Modernity*, International conference CW: urban Challenge in Iran, 8-9 November 2012, University College London.
- Permanadeli, R., & Tadié, J. (2014). *Understanding the Imaginaries of Modernity in Jakarta: A Social Representation of Urban Development in Private Housing Projects*.
- Viqar, S., (2010). *Modernity and discontents: colonial spatial order in Karachi*. Journal of the International Association for the Study of Traditional Environments, 22(1).