

فلکه حضرتی مشهد؛ پیدایش و توسعه

علی اخوان مهدوی^۱

چکیده

شهر مشهد از جمله اولین شهرهایی است که معابری با نام خیابان (بالاخیابان و پایین خیابان) در آن احداث شده است. مدیران شهری مشهد و آستان قدس رضوی برای تسهیل در عبور و مرور اطراف حرم و اتصال سواره بالاخیالان و پایین خیابان در سال ۱۳۰۸ ش اقدام به احداث فلکه ای در دور اماکن حرم مطهر کردند و برای اتصال چهار طرف شهر دو خیابان دیگر به نام های تهران و طبرسی احداث نمودند و به فلکه افزودند. بعد از احداث فلکه اول، بزرگ ترین مشکل که عدم ارتباط پایین خیابان و بالاخیابان بود برطرف شد در ادامه، افزایش روزافزون جمعیت مشهد و زائران منجر به گسترش و تعریض فلکه اول در سال ۱۳۵۴ شد. در نهایت کارهای انجام شده پس از انقلاب اسلامی از جمله احداث زیرگذر از طرفی عبور و مرور را برای رانندگان و رفت و آمد را برای عابران تسهیل نمود و از سوی دیگر مساحت اماکن حرم مطهر را افزایش داد و رفاه نسبی را برای زائران فراهم کرد.

کلیدواژه ها: حرم مطهر امام رضا^۷، فلکه حضرتی، زیرگذر حرم امام رضا^۷، تسهیل تردد زائران امام رضا^۷ بالاخیابان و پایین خیابان مشهد.

۱. کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، بنیاد پژوهشهای اسلامی، گروه جغرافیا.

Akhavan_t@yahoo.co.uk

دریافت: ۱۳۹۳/۱۲/۱۲ - پذیرش: ۱۳۹۴/۳/۳۰

مقدمه

مشهد به خود می‌بالد که ستاره‌ای پرفروغ از خاندان عصمت و طهارت را در خاک خود آرمیده دارد. وجود این گوهر نفیس باعث شده این شهر همواره پذیرای خیل عظیم زائران از سراسر ایران و دیگر کشورها باشد.

برای هر مسافر و مجاور با اولین سفر به خصوص به مرکز شهر مشهد، مشکل ترافیک ملموس است. یکی از نقاط ترافیکی که یقیناً باید با اصطلاح گره کور ترافیکی از آن نام برد خیابان‌های منتهی به حرم مطهر امام رضا⁷ و به ویژه رینگ دور حرم مطهر است که در حال حاضر با عنوان زیرگذر و در گذشته به نام فلکه حضرت مشهور بوده است.

آمارها نشان می‌دهد افزون بر حدود سه میلیون مجاور، مشهد سالانه پذیرای بیست میلیون مسافر است که بیشتر آنان به سبب جاذبه زیارتی این شهر را برگزیده‌اند. بنابراین رفت و آمد شهری و بین شهری و به خصوص چگونگی دسترسی به حرم مطهر امام رضا⁷ از قدیم برای مدیران مشهد مسئله‌ای مهم بوده، در هر دوره‌ای سعی شده به گونه‌ای این مشکل برطرف شود. ساخت فلکه دور حرم مطهر در دوره پهلوی اول، تعریض و اصلاح آن در دوره پهلوی دوم و احداث زیرگذر در دوران جمهوری اسلامی همگی با همین هدف بوده است.

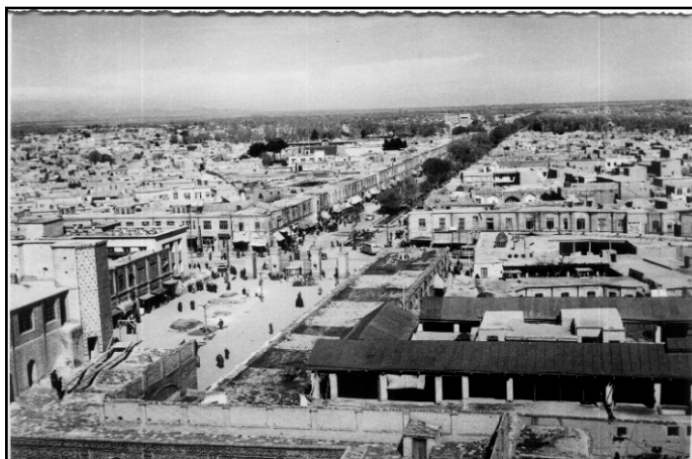
هدف، ضرورت و روش تحقیق

هدف اصلی تحقیق حاضر، شناخت و معرفی محدوده‌ای است که در دوران پهلوی به نام فلکه حضرتی و اکنون به عنوان زیرگذر حرم مطهر شناخته می‌شود. و در ضرورت آن اینکه با بررسی روند تحولات کالبدی محدوده مورد مطالعه بهتر بتوان برای آینده برنامه‌ریزی کرد تا از یک سو با روان نمودن ترافیک در حوزه منتهی به حرم مطهر و ایجاد آرامش برای زائران، بر رشد معنویت آنان افزود و از سوی دیگر با جذب زائران بیشتر به ویژه در سطح

بین‌المللی، بهره‌وری اقتصادی را برای مشهد فراهم نمود. برخی معتقدند که حوزه منتهی به حرم مطهر امام رضا ^۷ یکی از معابر پرتراфик کشور است.^۱

روش تحقیق در این پژوهش توصیفی - تحلیلی است و تکنیک‌های منتخب گردآوری اطلاعات به صورت ترکیبی از مطالعات کتابخانه‌ای، عملیات میدانی، تهیه نقشه و عکس و پرسشنامه در نظر گرفته شده است. همچنین سعی شده است در حد امکان و مقدمات روند تاریخی مسئله بررسی و تحلیل شود.

اولین خیابان مشهد



بست بالا خیابان و قسمتی از بالا خیابان

با روی کار آمدن صفویه و توجه بیشتر آنها به شهر مقدس مشهد و ازدیاد جمعیت آن، در اوایل سده یازده قمری، مشهد با کمبود آب و معابر عمومی رو به رشد؛ در نتیجه شاه عباس در سال ۱۰۱۶ ق به مشهد مسافرت کرد و دستور خریداری آب چشمه گُلسب و احداث خیابانی در شهر مشهد و انتقال آب مزبور به خیابان تازه ساخته شده را صادر کرد.

۱. حقایق شیرین، گزارش عملکرد بیست و پنج ساله آستان قدس، ص ۱۴۴.

این اقدام ظاهراً تا سال ۱۰۲۱ یا ۱۰۲۳ ق طول کشیده است.^۱
 طول خیابان از دروازه بالا خیابان تا در صحن ۱۹۵۰ ذرع، و از دروازه پایین خیابان تا در صحن ۸۵۰ ذرع، یک طرف صحن تا طرف دیگر آن صد ذرع که جمعاً حدود ۳۵۰۰ متر بوده است و عرض خیابان از ۲۲ ذرع تا ۲۸ ذرع بیان شده است. احداث خیابان یادشده که تا آن زمان تنها در قزوین و هرات چنین گذرگاهی با عنوان خیابان وجود داشت چهره کالبدی مشهد را کاملاً دگرگون کرد.^۲
 بعد از احداث خیابان و نهر آب، تعمیرات و نوسازی‌هایی در چندین نوبت بر روی آنها انجام شده است که از حوصله بحث ما خارج است.^۳

احداث فلکه اول



عکس هوایی فلکه حضرت در سال ۱۳۳۱ ش

اگر چه از اواخر دوره قاجار تحولات محسوسی در شهر مشهد شروع شده بود، ولی در دوره پهلوی اول یکی از تحولات مهم کالبدی - ساختاری شهر مشهد، احداث فلکه یا خیابان پیرامون حرم مطهر بوده است.^۴

۱. اعتماد السلطنه، محمد حسن خان [صنیع الدوله]، مطلع الشمس، ج ۲، ص ۳۳۶.

۲. همان، ص ۵۲۶.

۳. ماهوان، احمد، تاریخ مشهدالرضا، ص ۱۸۶ و ۴۶۵.

۴. رضوانی، علیرضا، مشهد در جستجوی هویت شهری، ص ۲۵۲.

جدای از بالا خیابان و پایین خیابان، دیگر معابر شهر را کوچه‌های کج و پیچ‌پیچ ممتد و دالان‌های طویل مسقف به نام گذر یا سابات و بازارهای طولانی و سرپوشیده تشکیل می‌داد. مرکز و کانون شهر، حرم حضرت امام رضا⁷ بود و بیشتر تجارتخانه‌ها و کاروان‌سراها در اطراف حرم متمرکز بودند. بیشتر گذرها، کوچه‌ها، بازارها و تنها خیابان اصلی شهر (بالا خیابان و پایین خیابان) به این کانون می‌پیوست.^۱

با توجه به مرکزیت حرم مطهر، اگر فردی قصد رفتن از بالا خیابان به پایین خیابان می‌کرد در صورت همراه داشتن دوچرخه، درشکه و یا حیوان باید مسیر طولانی و پرپیچ و خم و کوچه پس کوچه‌های نوغان، کوچه سیاه آب «سیابون» و یا محله ملک، چهارباغ، سرشور، حوض نو و عیدگاه را می‌پیمود تا به پایین خیابان می‌رسید؛^۲ چرا که عبور موارد ذکر شده از داخل صحن حرم مطهر ممنوع بوده است.

شهر مشهد با توجه به مرکزیت آن در مشرق ایران، نزدیکی و ارتباط با ممالک همسایه شرقی و شمالی که امتیازات تجاری و کسب و کار را برای شهر فراهم آورده بود. و از همه مهم‌تر، وجود مرقد حضرت رضا⁷ که وسیله‌ای بود برای جلب تعداد زیادی زوار و سیاح، نیاز به تحولی زیربنایی داشته است.^۳

بنابراین بعد از سال‌های ۱۳۰۰ ش، نیاز به خیابان‌های جدید احساس شده بود. طی سفری که رضا شاه در سال ۱۳۰۷ ش، به مشهد داشت و گزارش‌های مأموران را با مشاهدات خود تطبیق داد، دستور احداث فلکه وسیعی در اطراف حرم مطهر رضوی را صادر کرد.^۴

مجریان کار، استاندار خراسان محمود جم و نایب‌التولیه آستان قدس محمدولی خان

۱. سعیدی، عباس، «جغرافیای شهری مشهد»، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه فردوسی، سال ۱، ش ۲ و ۳، ص ۱۸۱ و ۱۸۳.

۲. ماهوان، احمد، تاریخ مشهدالرضا، ص ۴۶۲.

۳. سعیدی، عباس، «جغرافیای شهری مشهد»، ص ۱۸۳.

۴. آستان قدس رضوی - دیروز و امروز، ص ۶۳.

اسدی بودند. اسدی اولین نایب التولیه در زمان رضاشاه بود که از سال ۱۳۰۴ تا ۱۳۱۴ ش این منصب را در اختیار داشت. وی دارای اختیارات فراوانی بود و اقدامات زیادی را در مشهد انجام داد.^۱

یکی از مشاوران و طراحان طرح، مهندس کریم طاهرزاده بهزاد می‌گوید: «اطراف ساختمان‌های حرم مطهر، قبرستان و...؛ وضعیت آنجا به اندازه‌ای تأسف آور بود که بهداشت مشهد را دچار خطر می‌کرد. بارها در اطراف اصلاح آنجا مشاوره شد و مرحوم اسدی با اصلاح آن وضعیت یکی از بزرگ‌ترین خدمات خود را انجام داد...»^۲

در گزارش اسدی به دربار در خصوص ساخت این فلکه چنین آمده است: «در طول شهر مشهد خیابان قدیمی است که مرحوم شاه عباس به عرض ۲۸ متر کشیده بود... و چون بعضی عمارات آستان قدس از قبیل صحن مقدس عتیق و دو بست طرفین آن در وسط خیابان مذکور واقع و قسمت شرقی و غربی خیابان را قطع و عبور وسایل نقلیه غیر ممکن بود و در جنبین بست‌ها نیز کوچه و خیابان دیگری که بتواند عبور وسایل نقلیه را از قسمتی به قسمت دیگر ممکن سازد نبود و احتیاج مبرمی به وجود چنین خط ارتباطی حس می‌شد، حسب الامر نقشه‌ای برای افتتاح خیابانی به شکل نیم دایره که از دو طرف بست این خیابان مهم را (که بالا خیابان و پایین خیابان نامیده می‌شود) به هم مرتبط سازد، تهیه و تمام منازل ذی قیمت و مستغلات که در عرض این خیابان و طرفین آن واقع می‌شد به خرج آستان قدس به قیمت اعلای ابتیاع و بعد از خرابی آنچه واگذار می‌شد حواشی، برای ایجاد مستغلات به قیمت عادلانه به نفع آستان قدس به فروش رفت و بدون اینکه صندوق آستان قدس تحمل ضرری بکند خیابانی زیبا و ضروری احداث گردید که فعلاً موسوم به خیابان فلکه شمالی است و بعداً نیز حسب الامر مبارک در مقابل آن از طرف جنوب عین این خیابان از طرف بلدیه کشیده شد که هنوز مشغول ساختمان اطراف آن

۱. ماهوان، احمد، تاریخ مشهدالرضا، ص ۴۶۳.

۲. شافعی، بیژن و همکاران، معماری کریم طاهرزاده بهزاد، ص ۹۲-۹۳.

هستند و موسوم به فلکه جنوبی است»^۱.

بنابراین پروژه فلکه به دو فاز تقسیم شده بود:

الف) خیابان فلکه شمالی که بالا خیابان را از طریق ضلع شمالی حرم مطهر به پایین خیابان متصل می‌کرد. این پروژه در سال ۱۳۰۸ش با عرض ۳۰ گز و طول ۵۸۰ گز توسط آستان قدس ایجاد شد و در اثر این اقدام علاوه بر تسهیل در عبور و مرور، منازل و کاروان‌سراهای نامناسب زواری که در جوار حرم مطهر بود به ساختمان‌های دو طبقه زیبا و مسافرخانه‌های متناسب با امکانات روز تبدیل شد. همچنین قسمتی از قبرستان قتلگاه که کانون امراض و بیماری‌ها بود، جزء خیابان گردید و بقیه آن تسطیح و به باغ رضوان تبدیل شد.^۲

ب) خیابان فلکه جنوبی که بالا خیابان را از طریق ضلع جنوبی حرم به پایین خیابان متصل می‌کرد. این خیابان هم مانند خیابان فلکه شمالی به شکل نیم دایره بوده و در سال ۱۳۰۹ش به عرض ۳۰ گز و طول ۶۵۶ گز از طرف اداره بلدیة احداث گردیده است.^۳ هنگام احداث فلکه تعدادی از مدارس، مساجد، حمام‌ها، کاروانسراها، منازل مسکونی، مسافرخانه‌ها و مغازه‌ها تخریب گردید که از همه مهم‌تر مدرسه مرحوم فاضل‌خان بود که در آن ایام یکی از مدارس معموره مشهد به شمار می‌رفته است. این فلکه در سال ۱۳۱۱ش آماده بهره‌برداری شد و وسایل نقلیه از آن عبور کردند و ارتباط همه شهر به یکدیگر برقرار شد.

فلکه موقعیت ممتازی پیدا کرد، در طرفین آن مسافرخانه‌های زیادی تأسیس گردید و مهمان‌خانه‌های مجللی ساخته شد و کاروان‌سراها، بنگاه‌های مسافری، فروشگاه‌ها و مراکز اقتصادی و تجاری در آنجا شروع به کار کردند. ورود و خروج مسافران و زائران از این فلکه انجام می‌گرفت، فلکه بسیار فعال و به صورت یک مرکز تجاری، مسافرتی درآمدی بود.

۱. سازمان کتابخانه‌ها، موزه‌ها و مرکز اسناد آستان قدس رضوی، سند ۸۸۰۹۹.

۲. مدرس رضوی، محمد تقی و همکاران، مشهد در آغاز قرن چهارده خورشیدی، ص ۵۱-۵۲ و ۵۷.

۳. همان، ص ۶۰.

این فلکه تا سال ۱۳۵۴ ش، مورد استفاده زائران و اهالی مشهد بود.^۱

احداث خیابان تهران

خیابان تهران به طول ۱۷۰۰ متر و عرض ۳۰ متر در سال ۱۳۱۱ ش و هم زمان با احداث فلکه حضرتی افتتاح شد. این خیابان بعداً به صورت یکی از خیابان‌های آباد و زیبای منتهی به حرم مطهر درآمد و چندین بار مرمت و بازسازی شد. در حال حاضر خیابان تهران با نام جدید امام رضا^۷ از شمال از طریق باب الرضا به صحن جامع رضوی و از جنوب به پایانه مسافربری ختم می‌شود.

از ویژگی‌های مهندسی و طراحی این خیابان، آن است که وقتی وارد این خیابان می‌شویم گلدسته‌های حرم را، با اینکه در طرفین گنبد مطهر نیستند، به شکل زیبا و با شکوهی در طرفین آن می‌بینیم.^۳

احداث خیابان طبرسی

پیش از احداث خیابان طبرسی گذرگاهی که این محله را با محله‌های دیگر شهر مربوط سازد و راه عبور وسایل حمل و نقل را آسان نماید وجود نداشت. از این رو در سال ۱۳۰۹ ش خیابانی به نام طبرسی از وسط فلکه شمالی طراحی شد، که از محله نوغان عبور می‌کرد و به خارج شهر منتهی می‌شد. به مناسبت اینکه قبر شیخ طبرسی در جنب خیابان مزبور واقع گردیده بود، آن را خیابان طبرسی نام نهادند. عرض این خیابان ۲۸ گز و طول آن تا راسته بازار نوغان ۴۸۰ گز بود که بعد از سال ۱۳۱۳ ش افتتاح شد.^۴

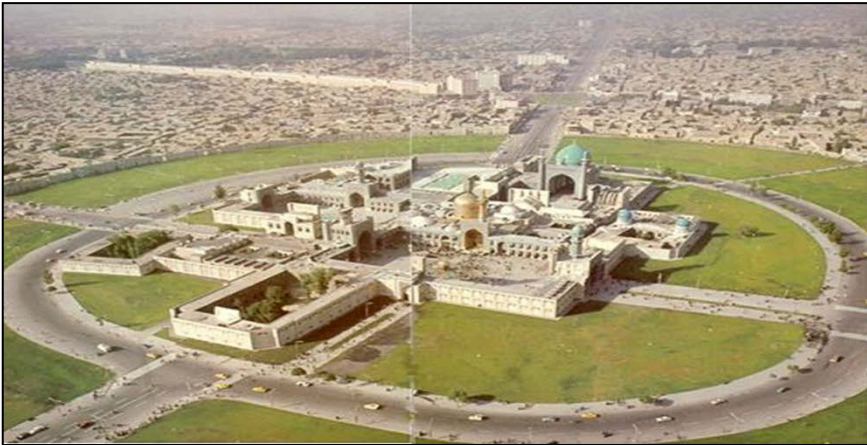
با احداث دو خیابان مذکور نقش فلکه در امر تسهیل عبور و مرور کامل گردید. به عبارتی چهار جهت شهر با فلکه بدون واسطه ارتباط برقرار کردند.

۱. عطاردی، عزیزالله، تاریخ آستان قدس رضوی، ج ۲، ص ۶۳۵-۶۳۶.

۲. مدرّس رضوی، محمد تقی و همکاران، مشهد در آغاز قرن چهارده خورشیدی، ص ۶۱.

۳. همان، ص ۶۱.

۴. همان، ص ۵۸.



فلکه حضرت بعد تخریب و چمنکاری سال‌های ۱۳۵۵-۱۳۵۶ ش

از اسناد و مدارک آستان قدس و بررسی نوشته‌ها معلوم می‌گردد که کارگزاران آستان قدس از هنگام احداث فلکه اول در سال ۱۳۰۸ ش در نظر داشته‌اند قسمت داخلی فلکه را بردارند و آنجا را به فضای سبز تبدیل کنند، ولی به دو دلیل اجرای آن با مشکلات روبه‌رو می‌شد. اول: وجود تعداد بی‌شماری منازل مسکونی و مراکز خدماتی و تجاری بود که هزاران نفر در آنجا ساکن بودند و به کسب و کار اشتغال داشتند. دوم: وجود مدارس دینی و آثار باستانی در آن محدوده بود که علما با خراب کردن مدارس و اداره باستان‌شناسی هم با تخریب تعدادی از کاروان‌سراها و بناهای تاریخی مخالف بودند.^۱ از طرفی مناظر پیرامون که عبارت بود از سوداگری، جنجال تجارت، محلات آلوده و ساختمان‌های اسفبار اطراف حرم، تأثیر ناخوشایندی در ذهن زائر به جای می‌گذاشت.^۲

برای اجرای طرح فلکه حضرت که مسئولان زیر بار مسئولیت آن نمی‌رفتند، دربار پهلوی در فکر کسی بود که در سمت نیابت تولیت و استانداری خراسان بتواند این طرح را که بسیار با تأخیر همراه بود به اجرا درآورد. درباریان، عبدالعظیم ولیان را برای این کار

۱. عطاردی، عزیزالله، فرهنگ خراسان، ج ۱، ص ۱۳۶.

۲. آستان قدس رضوی- دیروز و امروز، ص ۱۵۱.

مناسب تشخیص دادند و از اقدامات گذشته اورضایت داشتند.^۱
عبدالعظیم ولیان ۱۶ اردیبهشت ۱۳۵۳ش به عنوان استاندار خراسان و نیابت تولیت
آستان قدس به مشهد آمد.^۲ و تا شهریور ماه ۱۳۵۷ش در این دو سمت باقی ماند و موفق به
تخریب و توسعه اماکن قدیم اطراف حرم گردید.^۳
در گزارش کارشناسان آستان قدس در سال ۱۳۵۴ش در توجیه تخریب اطراف حرم
چنین آمده:

سال ۱۳۴۵ش بیش از یک میلیون نفر به زیارت آمده‌اند که حدود ششصد هزار نفر از
نقاط مختلف ایران و چهارصد هزار نفر از استان خراسان و ۳۵ هزار نفر از ممالک دیگر
بوده‌اند. سال ۱۳۵۰ش زائران به ۱/۵ میلیون نفر و سال ۱۳۵۳ش به هفت میلیون
رسیده‌اند. وضعیت مسافرخانه‌ها بسیار ناگوار و غیر بهداشتی، مسافران مرفه‌تر در این
منطقه سکنی نمی‌کنند و این منطقه فقط منزلگاه زوار کم درآمد است... همچنین مسائل
ترافیکی منطقه حرم عبارت‌اند از: ۱- مجزا نمودن ترافیک سواره و پیاده که یکی از مسائل
اساسی را تشکیل می‌دهد؛ زیرا کلیه افرادی که می‌خواهند به حرم مطهر بروند می‌بایست از
فلکه فعلی که ترافیک موتوری بسیاری دارد عبور نمایند و این مطلب باعث تصادف و
مسدود شدن راه و غیره می‌گردد. ۲- عرض پیاده‌روهای موجود جوابگوی تعداد زیاد عابر
پیاده نیست. ۳- حجم بسیار زیادی از ترافیک ترانزیت شهری بیهوده از فلکه عبور
می‌نمایند.^۴

همچنین اشکالات اساسی منطقه اطراف حرم عبارت بودند از: استفاده غیر منطقی و
غیر اقتصادی از زمین و بناهای آن، پخش غیر منطقی جمعیت که موجب شلوغی بعضی
نقاط شده و وضع خطرناک و غیر بهداشتی ساختمان‌های موجود از لحاظ استحکام و

۱. عطاردی، عزیزالله، فرهنگ خراسان، ج ۱، ص ۱۴۰-۱۴۱.

۲. آستان قدس رضوی - دیروز و امروز، ص ۱۱۸.

۳. ماهوان، احمد، تاریخ مشهدالرضا، ص ۳۸۷.

۴. سازمان کتابخانه‌ها، موزه‌ها و مرکز اسناد آستان قدس رضوی، سند ۵۲۵۹.

از طرفی با ازدیاد فوق العاده جمعیت شهر مشهد و همچنین شمار روزافزون زواری که به این منطقه خواهند آمد مسائل فوق تشدید خواهد شد. حتی در حال حاضر این منطقه به منتهای درجه بدی رسیده و ممکن است موجب از بین رفتن اقتصاد و موقعیت این منطقه گردد. روش نوسازی این منطقه در نتیجه، این نیست که این منطقه را از لحاظ اقتصادی و جمعیتی گسترش دهیم، بلکه برعکس می‌بایست برنامه پیشگیری را اجرا نماییم.^۲

بنابر گزارش‌های یادشده، نخستین اقدام ولیان این بود که به ادارات دولتی و شعبه‌های بانک‌ها که در اطراف فلکه مستقر بودند دستور داد محل‌های خود را تخلیه کنند و به ساختمان‌های جدیدی که برای آنها در نظر گرفته شده منتقل گردند. بعد از تخلیه مراکز دولتی بلافاصله تخریب این مکان‌ها شروع شد تا مردم متوجه جدی بودن کار بشوند.^۳

ولیان در اوایل اسفند ۱۳۵۳ش تخریب عمومی را شروع کرد و برای اولین اقدام سقف بازار زنجیرا که در مجاورت صحن کهنه بود برداشت.^۴ روزنامه خراسان در صفحه اول خود با تیتر «نوسازی» نوشت: پس از سالیان دراز گفت‌وگو و بحث سرانجام طلسم شکسته شد و کلنگ آغاز طرح نوسازی اطراف حرم مطهر زده شد. در یکی دو روز اخیر قسمتی از سقف بازار برداشته شده. اجرای این طرح لازم بود که خیلی سال‌ها قبل آغاز گردد؛ زیرا خیابان‌های مشهد، کوچه‌ها و بازارهای آن ده‌ها و صدها سال خیلی دیمی و بدون طرح و نقشه به وجود آمده است. دلیل آن‌هم وجود کوچه‌ها و معابر خیلی تنگ و باریک خیابان‌های مجاور آستان قدس است.^۵

بعد از تخریب سقف بازار زنجیرا و مخالفت نکردن مردم، در ادامه ولیان طبق یک برنامه

۱. همان، سند ۵۲۵۹.

۲. همان‌جا.

۳. عطاردی، عزیزالله، فرهنگ خراسان، ج ۱، ص ۱۴۲.

۴. همو، تاریخ آستان قدس رضوی، ج ۲، ص ۶۴۰.

۵. خراسان (روزنامه)، شماره ۷۴۵۲، اسفند ۱۳۵۳.

از قبل تنظیم شده کار تخریب را از ۱۸ فروردین ۱۳۵۴ ش دنبال نمود. وی تخریب عمومی را از قسمت بیرونی فلکه از ضلع شرقی خیابان تهران مقابل صحن موزه آغاز کرد و تا تکیه‌های تهران‌ها ادامه داد. به موازات قسمت بیرونی، تخریب ابنیه قسمت داخلی فلکه را آغاز نمود و بلافاصله دستور داد قسمت‌های تخریب شده را چمن و گل‌کاری و به فضای سبز تبدیل نمایند. در خرداد ۱۳۵۴ ش محمد رضا پهلوی پس از مشاهده قسمت‌های تخریب شده و گل‌کاری شده اطراف فلکه و نیز جدیت ولیان در تخریب فلکه، اقدامات صورت گرفته را تأیید و از ولیان تشکر می‌کند.^۱

بعد از اتمام تخریب، همه معابر شهر که منتهی به فلکه بزرگ بود مسدود و فقط چهار خیابان اصلی شهر برای عبور و مرور مردم و وسایل نقلیه باز گذاشته شد و ارتباط شهر با مجموعه حرم تنها از طریق این چهار خیابان انجام می‌پذیرفت.^۲

آمار اماکن تخریب شده برای احداث فلکه دوم در سال ۱۳۵۴ ش^۳

مغازه‌ها و انبارها	۳۱۰۰ واحد
هتل‌های درجه ۱ و ۲ و ۳	۷ واحد
منازل مسکونی	۱۳۰ واحد
املاک موقوفه اعم از مدرسه، مغازه، منزل و...	۶۷ واحد
تیمچه، سرا، پاساژ	۵۷ واحد
املاک موقوفه آستان قدس اعم از سرا، مغازه و...	۳۵ واحد
مسافرخانه‌ها و مهمان‌خانه‌ها	۱۲۲ واحد

در برابر تخریب محل‌های کسب پیشین، از سوی سازمان نوسازی آستان قدس ۲۰۸۱ باب مغازه با سبکی نووزیبا، ضمن رعایت اصول رفاهی و بهداشتی و بازرگانی و فنی، در

۱. عطاردی، عزیزالله، تاریخ آستان قدس رضوی، ج ۲، ص ۶۴۲-۶۴۳.

۲. همان، ج ۲، ص ۶۴۰-۶۴۴.

۳. آستان قدس رضوی. دیروز و امروز، ص ۱۵۴.

مجموعه بازار رضا و سراهای اطراف ساخته شد و کسانی که مایل بودند در ازای تخریب محل کسب پیشین، مغازه‌ای در بازار رضا داشته باشند به خواست خود نائل آمدند. همچنین آنان که خواستار وصول حقوق خود بودند، مطالبات خود را نقداً دریافت کردند.^۱

انقلاب اسلامی و فلکه حضرت

پس از پیروزی انقلاب اسلامی دو طرح بزرگ در خصوص بازسازی حرم مطهر و بافت پیرامون آن به اجرا گذاشته شد که عبارت‌اند از:

- طرح بهسازی و نوسازی بافت پیرامون حرم امام رضا^۷: که از حوصله این بحث خارج است.

- طرح توسعه حریم حرم مطهر حضرت رضا^۷: این طرح دارای پروژه‌های زیادی است که یکی از آنها پروژه طرح ترافیکی اطراف حرم مطهر حضرت رضا^۷ است که احداث زیرگذر حرم مطهر را شامل می‌شود.

زیرگذر حرم مطهر

یکی از زیرگذرهای بزرگ در مشهد، زیرگذر حرم مطهر امام رضا^۷ است. عظمت کار به اندازه‌ای است که مقامات رسمی کشور آن را به عنوان یک طرح ملی اعلام کردند و یکی از کارهای برجسته خدماتی و عمرانی آستان قدس رضوی در تاریخ معاصر محسوب می‌شود که در توسعه شهر مشهد و رفاه و آسایش زائران حضرت رضا^۷ بسیار مؤثر است.^۲

زیرگذر حرم برای ساماندهی به ترافیک اطراف فلکه حضرت ساخته شده، مساحت آن حدود ۳۱۳۰۴ مترمربع است و راه ارتباطی چهار جهت شهر (خیابان‌های طبرسی، شیرازی، نواب صفوی، امام رضا) در محدوده حرم مطهر است. این طرح از اولین نتایج طرح جامع توسعه حریم حرم بود و ترافیک را از سطح به زیر می‌برد و در نتیجه آلودگی‌های

۱. همان، ص ۱۵۵.

۲. عطاردی، عزیزالله، فرهنگ خراسان، ج ۱، ص ۱۴۹، ۲۳۰.

دیداری و شنیداری اطراف حرم را کم می‌کند.^۱

سازه مجموعه زیرگذر سواره حرم بتنی بوده، سیستم هواسازی مجموعه توسط دستگاہ‌های دمنده (جت فن) صورت می‌گیرد و باعث تخلیه دود و آلودگی‌ها از زیرگذر می‌شود. نمای داخلی بدنه رینگ زیرگذر از بتن و فاقد هرگونه تزیینات است. کف مسیر زیرگذر از بتن مسلح با رعایت درزهای ژوئن (درزهای انقطاع و انبساط) و با روکش آسفالت اجرا گردیده است.^۲

مشخصات زیرگذر حرم^۳

ظرفیت	۳۰۰۰ اتومبیل
تعداد رامپ	۴ عدد
دوربرگردان رامپ	۲ عدد
شیب رامپ	۳ / ۸ درصد
طول رامپ	۱۸۸ / ۶ متر
عرض رامپ	۱۵ / ۵ متر
شعاع داخلی رینگ	۲۱۱ متر
شعاع خارجی رینگ	۲۳۴ متر
ارتفاع کف تا سقف	۷ / ۲۰ متر
عرض مسیر سواره	۲۳ متر
مساحت مسیر سواره	۳۱۳۰۴ متر مربع
زمان شروع عملیات اجرایی	۱۳۶۶ ش
زمان خاتمه عملیات اجرایی	۱۳۷۱ ش

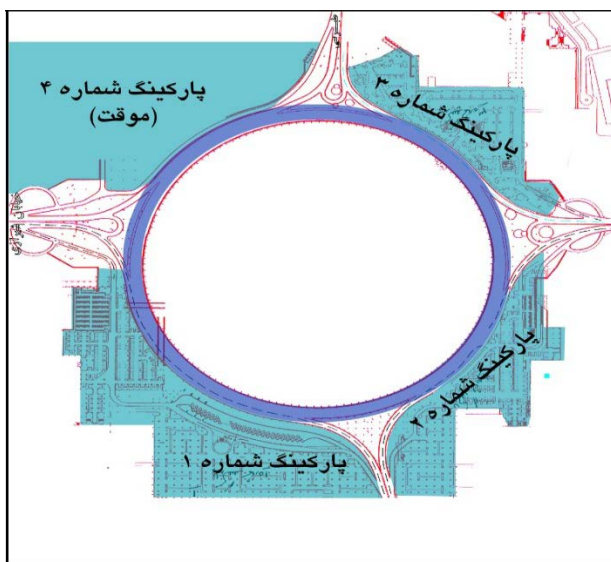
۱. حقایق شیرین، آستان قدس رضوی، ص ۱۴۲.

۲. گزارش کامل از ابنیه حرم و محیط اطراف، ص ۱۶۰.

۳. همان، ص ۱۶۲.

به دلیل مسقف بودن و نیز عریض و گسترده بودن زیرگذر، روشنایی آن توسط شرکت توزیع نیروی برق مشهد و با صرف یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال اعتبار در سال ۱۳۷۵ ش به بهره برداری رسید.^۱

پارکینگ‌ها



پلان زیرگذر و پارکینگ‌های حرم مطهر

بعد از اتمام پروژه زیرگذر، لزوم ساخت پارکینگ‌ها به منظور تأمین مکان‌هایی برای پارک خودرو در طبقه زیرین حرم و در رینگ خارجی زیرگذر مطرح شد تا زائر آسوده و بدون دغدغه فرصت زیارت داشته باشد. در حال حاضر زیرگذر حرم مطهر دارای چهار پارکینگ است که عبارت‌اند از:

پارکینگ شماره یک) در بخش زیرین صحن غدیر و قسمت غربی صحن جامع رضوی قرار دارد و در سال ۱۳۸۱ ش با ظرفیت ۱۳۰۴ اتومبیل به بهره برداری رسید. این پارکینگ از

۱. «تأمین روشنایی کامل حرم مطهر حضرت رضا^۷»، حرم (نشریه) اداره کل روابط عمومی آستان قدس سال ۶، ش ۳۵، بهار ۱۳۷۵ ش.

ورودی خیابان شیرازی آغاز می‌شود و تا خروجی خیابان امام رضا^۷ ادامه می‌یابد.^۱ بعد از افتتاح مرکز نمایشگاه‌های دائمی آستان قدس، امکان ورود به نمایشگاه علاوه بر ورودی‌های باب الجواد از طریق این پارکینگ هم میسر شده است.

پارکینگ شماره ۲) در قسمت زیر صحن کوثر و بخش شرقی صحن جامع رضوی قرار دارد. این پارکینگ در سال ۱۳۸۱ ش با ظرفیت ۴۵۲ اتومبیل به بهره برداری رسیده است. پارکینگ از ورودی خیابان امام رضا^۷ تا خروجی خیابان نواب صفوی امتداد دارد.^۲ در حال حاضر این پارکینگ برای خدام و کارکنان حرم مطهر می‌باشد.

پارکینگ شماره ۳) این پارکینگ که به پارکینگ هدایت نیز مشهور است در زیر صحن هدایت قرار دارد و در سال ۱۳۸۱ ش. با ظرفیت ۴۹۸ اتومبیل به بهره برداری رسیده است. این پارکینگ از ورودی نواب صفوی تا خروجی خیابان طبرسی امتداد دارد.^۳

پارکینگ شماره ۴) در ضلع شمال غربی سردر شیرازی واقع شده است [حاشیه دوربرگردان شیرازی] و به طور موقت به عنوان پارکینگ استفاده می‌شود و بیش از ۵۰۰ محل پارک دارد.^۴ به عبارت دیگر، این پارکینگ در حد فاصل خیابان طبرسی و خیابان شیرازی قرار گرفته است.

شایان ذکر است دسترسی به پارکینگ‌ها از طریق رینگ زیر گذر می‌باشد و ورودی و خروجی‌های آنها با مسیر سواره زیر گذر مرتبط است.

۱. حقایق شیرین، آستان قدس رضوی، ص ۱۴۵.

۲. تقی پور، فاطمه، زیر گذر حرم، ص ۸۵-۸۶.

۳. همان، ص ۸۹-۹۰.

۴. همان، ص ۱۰۰.



مراحل پایانی ساخت دوربرگردان حدود سال ۱۳۷۷ش

در ادامه پروژه زیرگذر، برای عبور اتومبیل‌هایی که قصد ورود به زیرگذر را ندارند و از همان خیابانی که آمده‌اند قصد برگشت دارند پروژه احداث سه دوربرگردان در اطراف حرم و به عبارت دیگر در ابتدای سه خیابان شیرازی، طبرسی و نواب صفوی اجرا شد. این دوربرگردان‌ها به صورت دایره و به قطر پنجاه متر از جلوهریک از خیابان‌ها پیش‌بینی شده که اتومبیل‌ها بتوانند در نصف دایره، مسافران خود را پیاده و از نصف دیگر سوار نمایند و در حقیقت به صورت یک ترمینال عمل کنند.^۱

۱. عطاردی، عزیزالله، فرهنگ خراسان، ج ۱، ص ۱۴۹-۱۵۰.

مشخصات دور برگردان‌های حرم مطهر^۱

مشخصات	دور برگردان طبرسی	دور برگردان شیخ طوسی	دور برگردان نواب
طول مسیر سواره	۳۲۵ متر	۴۳۴ متر	۳۶۰ متر
عرض مسیر سواره	۳ / ۵ متر	۳ / ۵ متر	۳ / ۵ متر
شعاع مسیر سواره	۹۹ / ۵ متر	۷۹ / ۵ متر	۷۹ / ۵ متر
مساحت مسیر سواره	۶۱۹۸ متر	۷۹۲۱ متر	۶۳۳۶ متر

برخی اهدافی که مجریان در خصوص شبکه و شریان ارتباطی طرح دنبال کرده‌اند عبارت‌اند از:

۱. توجه به سهولت دسترسی و تردد عابران پیاده، بیشتر از وسایل نقلیه.
۲. رفع آلودگی‌های دیداری و شنیداری حاصل از حرکت تعداد زیادی وسایل نقلیه موتوری در محوطه فلکه، به منظور ایجاد محیطی آرام و مناسب برای انجام فرائض مذهبی زوار.
۳. کاهش حجم و تراکم ترافیک و نیز کاهش تداخل حرکات ترافیک موتوری.
۴. تنظیم و تفکیک حرکت انواع ترافیک به منظور کاهش احتمال رویداد تصادف.^۲

نتیجه‌گیری

شهر مشهد مانند دیگر نقاط کشور از ابتدای قرن حاضر و به خصوص طی نیم قرن اخیر، تحولات بسیاری را در ساختار جمعیتی - اقتصادی خود تجربه کرده است. اقتصاد شهر مشهد به طور عمده بر پایه خدمات بنا شده است. در سال ۱۳۵۵ ش از کل شاغلان شهر مشهد ۵۵/۴ درصد در بخش خدمات و ۳۸/۲ درصد در بخش صنعت اشتغال داشته‌اند.^۳ این نسبت‌ها در سال ۱۳۹۰ ش به ۵۸ درصد در بخش خدمات و ۳۵ درصد در

۱. گزارش کامل از ابنیه حرم و محیط اطراف، ص ۱۶۴، ۱۶۶ و ۱۶۸.

۲. عطاردی، عزیزالله، فرهنگ خراسان، ج ۱، ص ۱۵۶-۱۵۷.

۳. رضوانی، علیرضا، مشهد در جستجوی هویت شهری، ص ۱۹۱-۱۹۲.

بخش صنعت تبدیل شده است.^۱ همچنین با توجه به پیش بینی افزایش میزان زائر و در دو دهه آینده و رونق اقتصادی حوزه گردشگری مذهبی در شهر مشهد بی تردید سهم بخش خدمات از کل اشتغال شهر افزایش خواهد یافت. در شهرستان مشهد میزان ارزش افزوده ایجاد شده در بخش کشاورزی ۴۹ میلیارد ریال، در بخش صنعت ۱۴۹ میلیارد ریال و در بخش خدمات ۲۸۲/۲ میلیارد ریال بوده است.^۲ این آمار و ارقام روشن می‌سازد که بخش خدمات بیشترین سطح اشتغال زایی را در مشهد به خود اختصاص داده و در آینده بیشتر هم خواهد شد.

بنابراین مسئولان کشوری و به خصوص شهر مشهد باید بیش از گذشته برای تأمین آسایش شهروندان و زائران گام بردارند و این زمانی محقق می‌شود که امکانات زیربنایی شهر مانند خیابان‌ها و معابر شهری همراه با پارکینگ به خصوص در هسته مرکزی و بافت پیرامونی حرم مطهر، برای تردد و عبور و مرور عابران پیاده و حمل و نقل شهری در حد قابل قبولی و حتی فراتر از استانداردها برنامه ریزی شود تا شهروند و زائر در شهر دافع یکدیگر نباشند، بلکه هر دو بتوانند در کنار هم زندگی مطلوبی داشته باشند و یکدیگر را جذب نمایند، به گونه‌ای که شهروند برای ارائه خدمات مطلوب‌تر به زائر و مسافر تلاش نماید و زائر برای سفری مجدد به این شهر برنامه ریزی کند، تا همچنان این شهر بتواند خدمات ارزنده‌ای را به مسافران و زائران امام رضا^۷ ارائه نماید. همچنین بخش عمده خدمات در مشهد به ویژه در حوزه امکانات سکونت و رفاهی در ارتباط با زوار است. بنابراین تأکید بیشتری بر لزوم فراهم نمودن سهولت دسترسی زوار به حرم مطهر و بازخورد آن که جذب بیشتر زوار و ماندگاری طولانی‌تر آنهاست، با هدف رونق بیشتر بخش خدمات، لازم است.

۱. www.amar.mashhad.ir

۲. رضوانی، علیرضا، مشهد در جستجوی هویت شهری، ص ۱۹۱، ۱۹۲ و ۱۹۴.

۱. آستان قدس رضوی - دیروز و امروز، مشهد، انتشارات آستان قدس، ۱۳۵۶ ش.
۲. اعتماد السلطنه، محمد حسن خان [صنیع الدوله]، مطلع الشمس، انتشارات فرهنگسرا، تهران، ۱۳۶۲ ش.
۳. تقی پور، فاطمه، زیرگذر حرم، مشهد، روابط عمومی سازمان عمران و توسعه حرم حضرت رضا [چاپ نشده]، ۱۳۸۵ ش.
۴. حرم (نشریه) اداره کل روابط عمومی آستان قدس «تأمین روشنایی کامل حرم مطهر حضرت رضا ۷»، سال ۶، ش ۳۵، بهار ۱۳۷۵ ش.
۵. حقایق شیرین، گزارش عملکرد بیست و پنج ساله آستان قدس، توسعه و عمران حرم مطهر، انتشارات معاونت تبلیغات و ارتباطات اسلامی آستان قدس رضوی، ۱۳۸۵ ش.
۶. خراسان (روزنامه)، شماره ۷۴۵۲، اسفند ۱۳۵۳.
۷. رضوانی، علیرضا، مشهد در جستجوی هویت شهری، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران، ۱۳۸۴ ش.
۸. سازمان کتابخانه‌ها، موزه‌ها و مرکز اسناد آستان قدس رضوی، اسناد شماره ۵۲۵۹ و ۸۸۰۹۹.
۹. سعیدی، عباس، «جغرافیای شهری مشهد»، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه فردوسی، سال اول، ش ۲ و ۳، مشهد، تابستان و پاییز ۱۳۴۴ ش.
۱۰. شافعی، بیژن، سهراب سروشیانی و ویکتوردانیل، معماری کریم طاهرزاده بهزاد، دیده، تهران، ۱۳۸۴ ش.
۱۱. عطاردی، عزیز الله، فرهنگ خراسان (بخش طوس)، عطارد، تهران، ۱۳۸۱ ش.
۱۲. _____، تاریخ آستان قدس رضوی، عطارد، تهران، ۱۳۷۱ ش.
۱۳. گزارش کامل از ابنیه حرم و محیط اطراف (بعد از انقلاب)، مشهد، سازمان عمران و توسعه حرم حضرت رضا ۷، آستان قدس، ۱۳۸۷ ش.
۱۴. ماهوان، احمد، تاریخ مشهدالرضا، ماهوان، (ماه نشر)، مشهد، ۱۳۸۳ ش.
۱۵. مدرس رضوی، محمد تقی و علی اکبر فیاض، سید علی مؤید ثابتی، عبدالحمید مولوی و محمود فرخ، مشهد در آغاز قرن چهارده خورشیدی (گزارش مکتب شاپور)، تصحیح و توضیح مهدی سیدی، آهنگ قلم، مشهد، ۱۳۸۶ ش.

www:\amar.mashhad.ir