نقد نظر
شماره هفتم
تیر ۱۴۰۵
۱۰

نقد تقلیل‌گرایی در احداث آزادراه‌های بین‌شهری و بطلان ظرفیت‌های معنایی راه در ایران

محمدرضا نامداری
سعید غلام‌پور

استادیار گروه معماری داخلی، دانشگاه علم و فرهنگ تهران، ایران.

چکیده

راه در سنت ایرانی-اسلامی صرفاً یک مسیر عبور نبوده، بلکه بستری برای تجربهٔ زیسته، شکل‌گیری معنا، پیوند اجتماعی و خوانش تدریجی سرزمین به شمار می‌رفته است. در دهه‌های اخیر، رویکردهای حاکم بر احداث آزادراه‌های بین‌شهری در ایران، متأثر از منطق تکنوکراتیک و شاخص‌های کمیِ کارایی، مفهوم راه را به زیرساختی عملکردی و مهندسی تقلیل داده‌اند. این مقاله با اتکا به چارچوب نظری پدیدارشناسی مکان و نظریهٔ نامکان و با تحلیل نمونه‌هایی چون آزادراه تهران-قم، قم-کاشان و تهران-شمال، نشان می‌دهد که الگوی مسلط طراحی راه در ایران ظرفیت‌های ادراکی، فرهنگی و وجودی راه را تضعیف کرده است. پژوهش حاضر با رویکرد کیفی-تفسیری انجام شده و نتیجه می‌گیرد بازتعریف راه به‌مثابه فضای تجربه، ضرورتی نظری و عملی در بازاندیشی زیرساخت‌های سرزمینی ایران است.

واژگان کلیدی: راه، آزادراه، نامکان، پدیدارشناسی مکان، منظر سرزمینی، تجربهٔ سفر

DOI: 10.22034/2.7.63
Email: saeedgholampour@usc.ac.ir
نشریه مکتب نقدنظر، ۲ (۷): ۱۷ - ۱۰ تاریخ دریافت: ۱۴۰۵/۰۲/۱۱ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۳/۰۹ تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۴/۱۰

[Downloaded from jcr-sj.com on 2026-11-23]
[DOI: 10.22034/2.7.63]

پرسش اصلی این پژوهش این است که چگونه رویکردهای تقلیل‌گرایانه در احداث آزادراه‌های بین‌شهری در ایران، ظرفیت‌های معنایی و وجودی راه را به‌مثابه فضایی تجربه‌پذیر و هویت‌ساز، از بین برده و منجر به شکل‌گیری «نامکان» شده است؟

بیان مساله

راه‌ها از دیرباز نقشی حیاتی در تمدن بشری ایفا کرده‌اند. در سنت غنی ایران، راه تنها مسیری برای عبور و مرور نبود، بلکه بخشی جدایی‌ناپذیر از تجربهٔ زیسته، شکل‌گیری هویت فرهنگی، پیوندهای اجتماعی و درک عمیق از سرزمین بوده است. راه‌ها، جاده‌ها و کوچه‌های سنتی، فضاهایی پویا و معنادار بودند که با خود خاطرات، داستان‌ها و حس تعلق را حمل می‌کردند. عبور از یک راه، صرفاً جابجایی از نقطه‌ای به نقطه دیگر نبود؛ بلکه سفری برای شناخت، درک و تجربهٔ سرزمین، فرهنگ و انسان‌ها بود. اما در دهه‌های اخیر، تحولات سریع تکنولوژیک و رویکردهای نوین شهرسازی و مهندسی، تعریف راه را به شدت تغییر داده است. احداث آزادراه‌های بین‌شهری در ایران، که اغلب با الهام از مدل‌های توسعهٔ غربی و با اولویت دادن به شاخص‌های کمیِ سرعت، حجم ترافیک و کارایی مهندسی صورت گرفته، مفهوم راه را به زیرساختی صرفاً عملکردی و فنی فروکاسته است. این رویکرد تقلیل‌گرایانه، که غالباً توسط منطق تکنوکراتیک و سیاست‌گذاری‌های کوتاه‌مدت هدایت می‌شود، منجر به نادیده گرفتن ابعاد عمیق‌تر و معنایی راه شده است. آزادراه‌های جدید، به جای اینکه فضاهایی برای تجربه و درک سرزمین باشند، به مسیرهایی برای «عبور» صرف تبدیل شده‌اند؛ مسیرهایی که غالباً فاقد هرگونه هویت، معنای مکانی و ارتباط با بستر فرهنگی و طبیعی خود هستند. این امر پیامدهای ناگواری برای تجربهٔ سفر، هویت سرزمینی و حتی انسجام اجتماعی به همراه دارد. آزادراه، به‌مثابه یک «نامکان» (Augé, 1995)، فضایی گذرا و بی‌هویت را شکل می‌دهد که در آن هیچ‌گونه تعاملی عمیق با محیط رخ نمی‌دهد و حس تعلق فردی و جمعی تضعیف می‌گردد. بنابراین، پرسش اصلی این پژوهش این است که چگونه رویکردهای تقلیل‌گرایانه در احداث آزادراه‌های بین‌شهری در ایران، ظرفیت‌های معنایی و وجودی راه را به‌مثابه فضایی تجربه‌پذیر و هویت‌ساز، از بین برده و منجر به شکل‌گیری «نامکان» شده است.

[Downloaded from jcr-sj.com on 2026-11-23]
[DOI: 10.22034/2.7.63]

پیشینه و چارچوب نظری

مفهوم «راه» به‌عنوان فضایی فراتر از تنها مسیر عبور، سابقه‌ای طولانی در مطالعات فضایی و فلسفی دارد. در سنت ایرانی، راه‌ها از جنبه‌های مختلفی مورد توجه بوده‌اند؛ از راه‌های باستانی مانند راه ابریشم که مراکز فرهنگی و اقتصادی را به هم پیوند می‌دادند، تا راه‌های زیارتی که معنای معنوی و وجودی داشتند. این راه‌ها، نه‌تنها تسهیل‌کنندهٔ تجارت و ارتباط بودند، بلکه فضاهایی برای تبادل فرهنگی، داستان‌سرایی و شکل‌گیری هویت‌های محلی و منطقه‌ای محسوب می‌شدند (سلطان‌زاده، ۱۳۸۵). در دوران معاصر، با ظهور مدرنیته و گسترش حمل‌ونقل موتوری، مفهوم راه دگرگون شده است.

از منظر فلسفی، مارتین هایدگر در مقالهٔ «مسئله تکنولوژی» (Heidegger, 1977)، تکنولوژی را نه صرفاً ابزاری خنثی، بلکه شیوه‌ای از «فاش ساختن» (revealing) واقعیت می‌داند. او معتقد است تکنولوژی مدرن، جهان را به‌مثابه «موجودی انبار شده» (standing-reserve) می‌بیند که باید برای استفادهٔ انسان مهیا شود. در این نگاه، طبیعت و حتی انسان، به منابعی برای بهره‌برداری تبدیل می‌شوند. این رویکرد، در طراحی و احداث زیرساخت‌ها، از جمله آزادراه‌ها، به‌وضوح قابل مشاهده است. آزادراه‌ها، اغلب با هدف حداکثر کردن سرعت و حجم جابجایی، به‌مثابه خطوطی هندسی بر روی زمین تحمیل می‌شوند که با کمترین درک از بستر طبیعی و فرهنگی پیرامون طراحی می‌گردند.

کریستین نوربرگ-شولتز، در کتاب «ذهن مکان» (Norberg-Schulz, 1980)، بر اهمیت «روح مکان» (genius loci) تأکید می‌کند. او معتقد است مکان، صرفاً یک فضای فیزیکی نیست، بلکه مجموعه‌ای از تجربیات، خاطرات، و معانی است که هویت یک مکان را شکل می‌دهد. انسان‌ها با مکان‌ها از طریق احساس، ادراک و خاطره ارتباط برقرار می‌کنند. طراحی فضاهای معماری و شهری باید این جنبه‌های وجودی و تجربی را در نظر بگیرد. در مقابل، آزادراه‌های امروزی، غالباً از «روح مکان» تهی هستند. مسیرهای مستقیم و بی‌انتها، چشم‌اندازهای تکراری و فقدان نقاط مکث و تعامل، باعث می‌شوند که سفر در این آزادراه‌ها، به تجربه‌ای سطحی و بی‌معنا بدل شود.

مارک اوژه، در کتاب «نامکان» (Augé, 1995)، مفهوم «نامکان» را معرفی می‌کند. او نامکان‌ها را فضاهای مدرنیته توصیف می‌کند که هویت، تاریخ و رابطه را نفی می‌کنند. فرودگاه‌ها، بزرگراه‌ها، و مراکز خرید، نمونه‌هایی از نامکان‌ها هستند که افراد در آن‌ها «مسافر» و نه «شهروند» یا «فردی با هویت» هستند. در نامکان‌ها، تجربهٔ انسان به تجربهٔ «انتقال» و «مصرف» فروکاسته می‌شود. آزادراه‌های بین‌شهری در ایران، با حذف چشم‌اندازهای طبیعی و فرهنگی، ایجاد فضاهای استراحتگاه‌های یکنواخت و بی‌هویت، و تمرکز بر سرعت و صرفه‌جویی در زمان، به شدت به نامکان‌ها شباهت پیدا کرده‌اند. این نامکان‌ها، نه‌تنها حس تعلق به سرزمین را تضعیف می‌کنند، بلکه تجربهٔ سفر را نیز از بعد معنایی و فرهنگی تهی می‌سازند.

نظریهٔ «پدیدارشناسی مکان» (Phenomenology of Place)، که ریشه در کارهای هایدگر و نوربرگ-شولتز دارد، بر اهمیت تجربهٔ زیسته و ادراکی انسان از فضا تأکید می‌ورزد. این رویکرد، مکان را نه یک شیء خارجی، بلکه پدیده‌ای می‌داند که از طریق تعامل انسان با جهان شکل می‌گیرد. بنابراین، طراحی فضایی باید درک کند که چگونه انسان‌ها

[Downloaded from jcr-sj.com on 2026-11-23]
[DOI: 10.22034/2.7.63]

مکان‌ها را تجربه می‌کنند و چگونه این تجربه‌ها، هویت و معنای زندگی آن‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در مقابل، رویکرد مهندسی و تقلیل‌گرایانه در احداث آزادراه‌ها، بیشتر بر شاخص‌های کمی مانند ظرفیت حمل، سرعت متوسط و زمان سفر تمرکز دارد و کمتر به ابعاد کیفی تجربهٔ انسانی و معنای مکانی توجه می‌کند. این شکاف میان رویکرد مهندسی و درک پدیدارشناختی از مکان، منجر به خلق فضاهایی شده است که هرچند از نظر فنی کارآمد به نظر می‌رسند، اما از نظر انسانی، فرهنگی و وجودی، فقیر و بی‌روح هستند.

روش تحقیق

این پژوهش با اتکا به رویکرد کیفی-تفسیری (Qualitative-Interpretive) انجام شده است. روش تحقیق، ترکیبی از مطالعات کتابخانه‌ای، تحلیل اسنادی و تحلیل موردی است. داده‌های مورد نیاز از طریق مطالعهٔ منابع معتبر در حوزه‌های فلسفه، جامعه‌شناسی، مطالعات شهری، معماری و مطالعات فرهنگی جمع‌آوری شده است. چارچوب نظری پژوهش بر پایهٔ نظریات پدیدارشناسی مکان (هایدگر، نوربرگ-شولز) و نظریهٔ نامکان (اوژه) استوار است. تحلیل موردی سه نمونه آزادراه مهم در ایران (آزادراه تهران-قم، قم-کاشان، و تهران-شمال) به منظور شناسایی و تبیین مصداق‌های تقلیل‌گرایی در احداث آزادراه‌ها و پیامدهای آن انجام گرفته است.

انتخاب سه آزادراه مورد بررسی براساس معیارهای زیر صورت گرفته است:

۱. نقش ملی و حجم بالای تردد (تهران-قم)
۲. اهمیت زیارتی و تاریخی مسیر (تهران-قم و قم-کاشان)
۳. تنوع اقلیمی و توپوگرافی مسیر (دشت مرکزی و کوهستان البرز)
۴. نمایندگی دو الگوی غالب طراحی آزادراه در ایران (مسیرهای دشت‌محور و کوهستان محور)

این سه نمونه، طیفی از شرایط سرزمینی و الگوهای طراحی را نمایندگی می‌کنند و امکان مقایسهٔ تطبیقی را فراهم می‌سازند.

در تحلیل موردی، تلاش شده است تا با مشاهده، بررسی تصاویر و اطلاعات موجود، و تطبیق با چارچوب نظری، مشخص شود که چگونه این آزادراه‌ها، ظرفیت‌های معنایی و تجربه‌پذیر راه را تضعیف کرده‌اند. داده‌ها با استفاده از روش تحلیل محتوا و تفسیری مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته‌اند تا ابعاد مختلف مسئله، به ویژه تقابل میان رویکرد مهندسی و معنای وجودی راه، روشن گردد.

براساس مبانی نظری پدیدارشناسی مکان (هایدگر، نوربرگ-شولتز) و نظریهٔ نامکان اوژه، چهارچوب تحلیلی پژوهش براساس پنج شاخص مفهومی تدوین شده است:

۱. میزان تجلی روح مکان (Genius Loci) در طراحی مسیر
۲. کیفیت ادراک منظر و امکان خوانش سرزمین
۳. وجود یا فقدان نقاط مکث و تجربه
۴. میزان تقلیل‌گرایی عملکردی (غلبهٔ سرعت و کارایی بر تجربه)
۵. درجهٔ تبدیل‌شدگی به «نامکان» (فقدان هویت، تاریخ و رابطه)

نمونه‌های موردی براساس این شاخص‌ها تحلیل و با یکدیگر مقایسه شده‌اند.

[Downloaded from jcr-sj.com on 2026-11-23]
[DOI: 10.22034/2.7.63]

تحلیل موردی آزادراه تهران–قم

آزادراه تهران-قم، به‌عنوان یکی از پرترددترین محورهای ارتباطی کشور، نمونه‌ای گویا از رویکرد غالب در احداث آزادراه‌های بین‌شهری در ایران است. این آزادراه، با هدف روان‌سازی ترافیک میان دو شهر مهم، تهران و قم، طراحی و اجرا شده است. طولانی بودن مسیر، خط مستقیم آن، و طراحی یکنواخت حاشیه‌های جاده، از ویژگی‌های بارز این آزادراه است.

• **تقلیل‌گرایی در طراحی:** از منظر پدیدارشناسی مکان، آزادراه تهران-قم، فاقد «روح مکان» است. این مسیر، کمتر به چشم‌اندازهای طبیعی پیرامون خود توجه دارد. دشت‌های خشک، تپه‌های کم‌ارتفاع و غالباً بدون پوشش گیاهی، بدون هیچ‌گونه مداخله معنایی در طراحی، صرفاً پس‌زمینه‌ای برای عبور سریع خودروها محسوب می‌شوند. هیچ‌گونه تلاش آگاهانه‌ای برای برجسته کردن زیبایی‌های طبیعی، معرفی ویژگی‌های فرهنگی منطقه، یا ایجاد نقاط مکث و تجربهٔ بصری در طول مسیر دیده نمی‌شود.

• **تبدیل به نامکان:** آزادراه تهران-قم، فضایی ایده‌آل برای شکل‌گیری «نامکان» است. مسافران، تنها در حال جابجایی از تهران به قم یا بالعکس هستند و فرصتی برای درک ماهیت مکان یا ارتباط عمیق با آن پیدا نمی‌کنند. ایستگاه‌های خدماتی، اگرچه وجود دارند، اما غالباً به فضاهایی یکنواخت و فاقد هویت تبدیل شده‌اند که صرفاً به نیازهای اولیه مسافران پاسخ می‌دهند. این «نامکان» بودن، حس تعلق و هویت سرزمینی را تضعیف می‌کند.

• **نادیده گرفتن ظرفیت‌های معنایی راه:** در سنت ایرانی، راه قم، علاوه بر مسیر ارتباطی، معنای زیارتی نیز داشته است. اما این آزادراه، با تمرکز بر سرعت و کارایی، این بعد معنایی را نیز کمرنگ کرده است. تجربهٔ زیارت، که نیازمند توقف، تأمل و درک فضا است، در مسیر سریع و بی‌توقف این آزادراه، دشوار می‌سازد. در نتیجه، راه به یک «پاره‌خط» تبدیل شده است که تنها از نظر فنی و هندسی اهمیت دارد.

تحلیل موردی آزادراه قم–کاشان

این آزادراه، که به نوعی امتداد آزادراه تهران-قم محسوب می‌شود، الگوی مشابهی را در طراحی و اجرا دنبال کرده است. تمرکز بر سرعت و حذف موانع، اصلی‌ترین دغدغه در احداث این مسیر بوده است.

• **تکرارپذیری و فقدان هویت:** چشم‌اندازهای پیرامون آزادراه قم-کاشان، مشابه آزادراه قبلی، غالباً بدون هیچ‌گونه مداخله هدفمند طراحی شده‌اند. تکرارپذیری مناظر، باعث می‌شود که مسافر، توانایی تمایز میان بخش‌های مختلف مسیر را از دست بدهد. این امر، تجربهٔ «بودن در مکان» را به «عبور از فضا» تبدیل می‌کند.

• **کاهش تعامل و تجربه:** آزادراه، به‌مثابه یک تونل سریع‌السیر، از تعامل مسافر با محیط پیرامون جلوگیری می‌کند. مناظر طبیعی، آثار تاریخی یا حتی روستاها و مزارع در حاشیه جاده، به سرعت از دید مسافر

این پژوهش نشان داد که رویکرد تقلیل‌گرایانه در احداث آزادراه‌های بین‌شهری در ایران، با تمرکز بر شاخص‌های کمیِ سرعت و کارایی مهندسی، مفهوم راه را به یک زیرساخت صرفاً عملکردی و فنی فروکاسته است. این رویکرد، منجر به نادیده گرفتن ابعاد عمیق‌تر و معنایی راه به‌عنوان فضایی برای تجربهٔ زیسته، شکل‌گیری معنا، پیوند اجتماعی و خوانش تدریجی سرزمین شده است.

[Downloaded from jcr-sj.com on 2026-11-23]
[DOI: 10.22034/2.7.63]

محو می‌شوند و فرصتی برای درک و شناخت آن‌ها باقی نمی‌ماند. این کاهش تعامل، تجربهٔ سفر را سطحی و بی‌محتوا می‌سازد.

• **نماد «نامکان» مدرن:** آزادراه قم-کاشان، نمونه‌ای بارز از «نامکان» مدرن است. مسافران در این فضا، هویت فردی و فرهنگی خود را تا حد زیادی از دست می‌دهند و صرفاً به عنوان «راننده» یا «مسافر» در سیستمی فنی حضور دارند. این امر، با مفهوم سنتی راه به عنوان فضایی برای تجربه و شناخت سرزمین، در تضاد است.

تحلیل موردی آزادراه تهران–شمال

آزادراه تهران-شمال، به دلیل قرار گرفتن در منطقه‌ای کوهستانی و دارای چشم‌اندازهای طبیعی بکر، پتانسیل بالایی برای تبدیل شدن به یک «راه تجربه‌پذیر» را دارد. بااین‌حال، رویکرد غالب در احداث آن نیز، همچنان بر منطق مهندسی و سرعت متمرکز بوده است (تصویر ۱).

• **تکنولوژی در خدمت سرعت، نه تجربه:** طراحی تونل‌های طولانی و پل‌های مرتفع، هرچند از نظر مهندسی حائز اهمیت است، اما در برخی بخش‌ها، منجر به قطع ارتباط دیداری با طبیعت بکر کوهستانی شده است. هدف اصلی، کاهش زمان سفر و افزایش سرعت بوده، در حالی که می‌توانست از این فرصت برای خلق تجربه‌های بصری و حسی منحصر به فرد استفاده شود.

• **چشم‌اندازهای از دست رفته:** در بخش‌هایی که آزادراه از میان کوهستان عبور می‌کند، چشم‌اندازهای وسیع و زیبا، با احداث سازه‌های مهندسی، تا حدی مسدود شده‌اند. این امر، به معنای از دست دادن فرصتی برای «خواندن» سرزمین و ارتباط با آن است. راه، به جای اینکه پنجره‌ای به سوی طبیعت باشد، به دیواری بتنی تبدیل شده است.

• **پتانسیل بالقوه نامکان:** اگرچه زیبایی‌های طبیعی در مناطق مرتفع هنوز قابل مشاهده هستند، اما فقدان نقاط توقف برنامه‌ریزی شده، مسیرهای پیاده‌روی در دل طبیعت، یا فضاهایی برای معرفی گونه‌های گیاهی و جانوری منطقه، باعث می‌شود که این آزادراه نیز در معرض تبدیل شدن به یک «نامکان» قرار گیرد. مسافران، حتی با عبور از مناظر زیبا، فرصت کافی برای درک و لذت بردن از آن‌ها را نخواهند داشت (جدول ۱).

جدول ۱. مقایسهٔ معنایی و تجربی آزادراه‌ها براساس چارچوب نظری پژوهش.

شاخص تحلیلی	تهران–شمال	قم- کاشان	تهران–قم
روح مکان	متوسط	بسیار ضعیف	ضعیف
نقاط مکث	بسیار محدود	محدود	محدود
خوانش منظر	مقطع گسسته	تکراری	یکنواخت
گرایش به نامکان	متوسط	بالا	بالا

[Downloaded from jcr-sj.com on 2026-11-23]
[DOI: 10.22034/2.7.63]

بحث

تحلیل موردی سه آزادراه تهران-قم، قم-کاشان و تهران-شمال، نشان می‌دهد که الگوی غالب در احداث این زیرساخت‌ها در ایران، با رویکردی تقلیل‌گرایانه و صرفاً مهندسی، به «راه» به‌مثابه فضایی معنایی و تجربه‌پذیر، آسیب جدی رسانده است. این تقلیل‌گرایی، که ریشه در منطق تکنوکراتیک و اولویت دادن به شاخص‌های کمی سرعت و کارایی دارد، منجر به خلق آزادراه‌هایی شده است که فاقد «روح مکان» (Norberg-Schulz, 1980) و در معرض تبدیل شدن به «نامکان» (Augé, 1995) هستند.

مطالعات هایدگر در مورد تکنولوژی (Heidegger, 1977) به ما یادآوری می‌کند که چگونه رویکرد ابزاری به جهان، می‌تواند منجر به «فاش ساختن» محدود واقعیت شود. در مورد آزادراه‌ها، این رویکرد منجر به «فاش ساختن» صرفاً «کارآیی» و «سرعت» شده است، در حالی که ابعاد فرهنگی، اجتماعی، زیستی و وجودی راه نادیده گرفته شده‌اند. آزادراه‌ها، به جای اینکه فضاهایی باشند که انسان را به سرزمین پیوند دهند، به مسیرهایی تبدیل شده‌اند که انسان را از آن جدا می‌کنند.

این جدایی، پیامدهای متعددی دارد. نخست، تجربهٔ سفر، که در گذشته بخشی از غنای فرهنگی و ادراکی انسان بود، به تجربه‌ای سطحی، خسته‌کننده و بی‌معنا بدل شده است. مسافران، ساعت‌ها در پشت فرمان خودروهای خود می‌نشینند، بدون آنکه با چشم‌انداز، تاریخ، فرهنگ یا حتی طبیعت سرزمین خود ارتباط عمیقی برقرار کنند. این همان «انسان نامکان» است که در فضاهای گذرا و بی‌هویت، هویت خود را نیز در معرض زوال قرار می‌دهد.

دوم، منظر سرزمینی ایران، که پیش از این توسط راه‌ها و جاده‌های سنتی، غنی و متنوع بود، تحت تأثیر احداث آزادراه‌های بی‌هویت، دچار یکنواختی و کاهش غنای بصری شده است. این آزادراه‌ها، به جای اینکه به عناصر ادغام‌شونده و معنابخش در منظر تبدیل شوند، به برش‌هایی ناهمگون و مصنوعی بر پیکرهٔ سرزمین تبدیل شده‌اند.

سوم، «تجربه سفر» (Travel Experience)، که می‌توانست فرصتی برای یادگیری، تأمل و بازاندیشی باشد، به فعالیتی صرفاً انتقالی تقلیل یافته است. مسافران، به جای آنکه در طول مسیر «سفر» کنند، تنها «منتقل» می‌شوند. این انتقال، بدون «تجربه» و «معنا»، ارزشی بنیادین را از دست می‌دهد.

بنابراین، نقد تقلیل‌گرایی در احداث آزادراه‌ها، صرفاً یک نقد زیبایی‌شناختی یا فرهنگی نیست، بلکه نقدی عمیقاً وجودی و معرفت‌شناختی است. این نقد، خواستار بازنگری در فلسفه زیرساخت‌سازی و تعریف مجدد «راه» به‌مثابه فضایی است که در آن، انسان، سرزمین و فرهنگ، بتوانند با یکدیگر پیوند برقرار کنند. بازتعریف راه، به معنای بازگرداندن ظرفیت‌های ادراکی، فرهنگی و وجودی به آن است؛ به معنای تبدیل «نامکان» به «مکان»؛ به معنای غنی‌سازی «تجربه سفر» به جای صرف «انتقال».

نتیجه‌گیری

این پژوهش نشان داد که رویکرد تقلیل‌گرایانه در احداث آزادراه‌های بین‌شهری در ایران، با تمرکز بر شاخص‌های کمی سرعت و کارایی مهندسی، مفهوم راه را به یک زیرساخت صرفاً عملکردی و فنی فروکاسته است. این رویکرد، منجر به نادیده گرفتن ابعاد عمیق‌تر و

[Downloaded from jcr-sj.com on 2026-11-23]
[DOI: 10.22034/2.7.63]

معنایی راه به‌عنوان فضایی برای تجربهٔ زیسته، شکل‌گیری معنا، پیوند اجتماعی و خوانش تدریجی سرزمین شده است. تحلیل موردی آزادراه‌های تهران-قم، قم-کاشان و تهران-شمال، مصداق‌های این تقلیل‌گرایی را به وضوح نمایان ساخت؛ آزادراه‌هایی که غالباً فاقد «روح مکان» بوده و در معرض تبدیل شدن به «نامکان» قرار گرفته‌اند.

با اتکا به چارچوب نظری پدیدارشناسی مکان و نظریهٔ نامکان، این مقاله استدلال می‌کند که چنین رویکردی، ظرفیت‌های ادراکی، فرهنگی و وجودی راه را تضعیف کرده و به کاهش غنای منظر سرزمینی و سطحی شدن تجربهٔ سفر منجر شده است. نتیجه‌گیری اصلی این پژوهش، ضرورت بازتعریف راه به‌مثابه فضایی تجربه‌پذیر و هویت‌ساز است. این بازتعریف، نیازمند گذار از منطق صرفاً مهندسی و تکنوکراتیک به رویکردی جامع‌تر است که ابعاد انسانی، فرهنگی و زیست‌محیطی را در طراحی و احداث زیرساخت‌های حمل‌ونقل در نظر بگیرد.

در نهایت، این پژوهش بر ضرورت توجه به «ظرفیت‌های معنایی راه» در سرزمین ایرانی تأکید می‌کند. راه، نه صرفاً خطی بر روی نقشه، بلکه مسیری برای شناخت، درک و تعلق است. بازاندیشی در زیرساخت‌های سرزمینی ایران، ایجاب می‌کند که آزادراه‌ها و جاده‌های آینده، به جای «نامکان»های بی‌روح، به فضاهایی تبدیل شوند که حس مکان، هویت سرزمینی و تجربهٔ غنی سفر را برای شهروندان فراهم آورند. این امر، نه‌تنها یک ضرورت نظری، بلکه ضرورتی عملی برای ایجاد ارتباط عمیق‌تر میان انسان، سرزمین و فرهنگ در ایران معاصر است.



تصویر ۱. نمایش تقابل تفکر تسلیم و تسلط در مواجهه با طبیعت در آزادراه تهران-شمال، تصویر از https://www.sharghdaily.com

منابع

- سلطان‌زاده، حسین. (۱۳۸۵). *فضاهای شهری در بافت‌های تاریخی ایران*. دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- Augé, M. (1995). *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Verso.
- Heidegger, M. (1977). *The Question Concerning Technology*. Harper & Row.
- Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. Rizzoli.

COPYRIGHTS
Copyright for this article is retained bye the authors with publication rights granted to Journal of Critical Reviews (JCR); The Iranian Journal of Critical Studies in Place. This is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (https://creativecommons.org/version4/)

[Downloaded from jcr-sj.com on 2026-11-23]

[DOI: 10.22034/2.7.63]