

بخش ویژه

چکیده

مدتی است که دوران سیطره کمیت به سرآمد است. باید به کیفیت‌های محیطی توجه کرد. این خواست شهروندان ماست و وظیفه طراحان شهری، برنامه‌ریزان و معماران آینده. هنوز دانش طراحی شهری با فعالیت طراحی شهری درهم می‌شوند. از آن بدتر، وظیفه طراحی شهری را محدود به جداره سازی و در بهترین حالت طراحی فضاهای شهر می‌دانند. برخی نیز آن را متراوف زیباسازی قرار می‌دهند و برخی پرداختن به «جزئیات شهری» را طراحی شهری می‌دانند.

محور اصلی مبحث طراحی شهری کیفیت است. برای گریز از ایستادنگاری دانش طراحی شهری باید سیر تحول، تطور مفهوم کیفیت فضایی و تأثیر زمان را بر آن در نظر گرفت. کارشناسان و مدیران طراحی شهری امروزه به بیماری «سیطره کمیت» «دچار شده‌اند، دلمنغولی اصلی آنان حل مسایل کمی است و به پیامدهای کیفی تصمیمات خود توجهی ندارند. هنوز رابطه کمیت و کیفیت به خوبی در ک نشده است. این تفکر که هر چیز فقط از مقدار (چندی) درست شده، و اینکه همین چندی (مقدار) از هر چیز، قابل درک، دریافت و برنامه‌ریزی است، اولویتی برای کمیت بخشیده که به فجایع عملی کنونی انجامیده است.

بیشتر کارشناسان و مدیران با کمیتها کلنخار می‌روند. اما مردم به کیفیتها توجه دارند. افراد برای خلوت به محله مسکونی و خانه خود پناه می‌برند و در برابر برای انساط و تجمع و تعامل اجتماعی به خیابان می‌ریزند. هنوز باور داریم که کارهار اساساً انجام می‌دهند، و هنوز ادعا می‌کنیم که فلان شهر یا فضاهاییش را لالان شاه یا مرد قدر تمدن ساخته است. باور نداریم که ساختن امری گروهی است و نیازمند تخصصهای متفاوت؛ و آنچه به تحقق پذیری و موقفيت طرح می‌انجامد، داشتن هدفی مشترک و هماهنگی است.

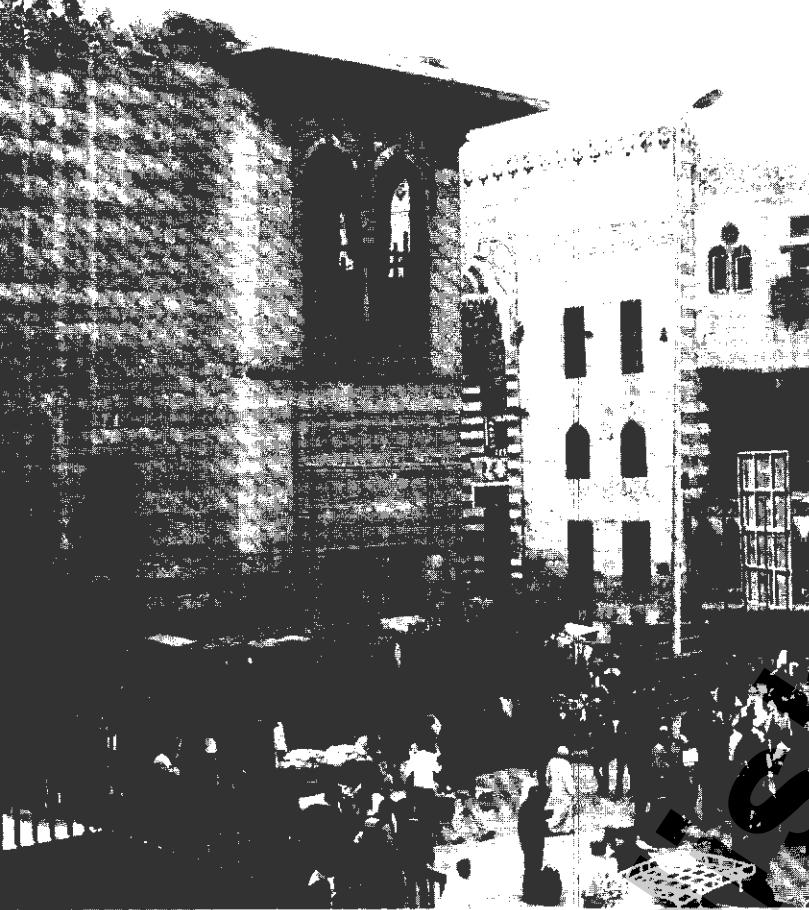
طراحی شهری نه به دنبال ایجاد فضاهای پر خروج و فاخر است و نه هدفش ایجاد فضاهای زیبا به معنای خوشگل و چشم‌نواز. زیبایی دلمنغولی اصلی طراح شهری نیست و کیفیاتی مانند، هویت، وحدت، نقش انگیزی و حس مکان برای او مهم‌تر است. دهه سصت و هفتاد میلادی دوران تغییر الگوهای الگواره‌ها و خوانش تازه‌ای از زمان و مکان بود. حاکمیت مطلق «عقل» به زیر سوال رفت و دوباره عاطفه به عنوان همزاد عقل با آن همتراز گردید. مشخص

کیفیت محیط شهری، مطالبه معوقة شهروندان

جهانشاه پاکزاد

دانشیار دانشگاه شهید بهشتی

۱۲۸ / شماره ۹ / سال ۱۳۹۰ / مجله علمی پژوهشی



شده که نه تقدیمی برای کیفیت یا کمیت وجود دارد و نه فرم تابع عملکرده است و نه عملکرده تابع فرم. بدین ترتیب مؤلفه سومی به نام معنی طرح شد که اهمیت آن به هیچ وجه کمتر از فرم و عملکرده نیست.

امروزه طراحی شهری به دانشی تبدیل شده است که با آغوش باز هر گونه دانش و تجربه‌ای را که موبوط به جامعه انسانی و محیط زندگی اوست پذیراً می‌شود و آن را در جهت غنی کردن خود و بستر زندگی شهر وندان به کار می‌گیرد. در عمل نیز معماری بولدوزری تقبیح گردید، و ارزش قدمت، ریشه، خاطرات، تصویر ذهنی، مقیاس انسانی، دوباره بازشناسی و بازآفرینی شد. شعار «شهر برای شهر وندان و نه برای خودروی شخصی» مورد توجه قرار گرفت.

سال‌هاست که نیاز به ارتقای کیفیت احسان شده است. مدیران اسبق شهرداری تهران با تمہیداتی از زدن رنگ و لعاب، نصب پرچم و چداره‌سازی شروع کردند و تا آستانه طراحی شهری ادامه دادند؛ اما اکنون این روند، با تغییر مدیریت متوقف شده است.

سی و دو سال پیش که نگارنده آموزش طراحی شهری را در کشور آلمان آغاز کرد، به رسم معمول جلسه معارفه‌ای برای دانشجویان و استادان دانشکده برگزار گردید. سخنران اول رئیس دوره‌ای آن سال دانشکده بود که بر حسب اتفاق طراح شهری و رئیس گروه «شهرسازی» نیز بود. اولین جملاتی که پس از خیر مقدمی بسیار کوتاه و مختصر بیان کرد، عبارتی بود فراموش نشدنی:

«مدتی است که دوران سیطره کمیت به سرمهده است. باید به کیفیت‌های محیطی توجه کرد. این خواست شهر وندان ماست و وظیفه شما طراحان شهری، برنامه‌ریزان و معماران آینده!» (۱)

وی سپس به انتقاد از خود و همکاران خود پرداخت، با این توصیف که سال‌ها به امید حل معضلات شهری زحمات زیادی کشیده ولی به خاطر توجه و تأکید بر مسائل کمی توانسته بودند رضایت شهر وندان و مدیریت شهری را جلب کنند. این عدم رضایت باعث شده بود که «شهرسازان» به ناگزیر به صورت جدی در افکار و رویکردهای خود تجدیدنظر کنند.

برای من به عنوان فردی شرقی، تعجب‌آور بود که شخصیتی که در میان اهل حرفة به «باب معماران» مشهور بود و ریاست یک دانشکده معتبر اروپایی را به عهده داشت، به آن راحتی از تفکرات و اعمال گذشته خود انتقاد می‌کند. بعد از دیگر اتفاق که این برخورد جنبه‌ای آموزشی داشت و او می‌خواست در همان ابتدا شوک لازم را به دانشجویان معماري و شهرسازی وارد سازد.

جمله دیگر، پاسخی بود که وی به پرسش یکی از دانشجویان تازه وارد داد. دانشجوی آلمانی سؤال کرد که ما برای آموزش «شهرسازی» به اینجا آمدی‌ایم، ولی شما ماراطohan شهری و برنامه‌ریزان آینده خطاب می‌کنید و نه «شهرسازان» آینده؛ دلیل چیست؟ وی پاسخ داد: تایان اواخر هر چه تحت لوای شهرسازی انجام گرفته، یا برنامه‌ریزی شهری بوده است یا معماری کلان. همکاران ما فکر می‌کردند که آنها شهرهارا می‌سازند ولی معلوم شد که نه به عنوان حرفة و نه به عنوان گروه، چنین نیست - چه رسد به فرد! شهر را در واقع شهر وندان آن می‌سازند، از نماینده مجلس گرفته تا بوسیله باز زمین، و از مدیر شهری گرفته تا ساکنان و مالکان اراضی خانه‌ها. بس چگونه می‌توان انحصار آنام «شهرساز» را به خود اختصاص داد؟ داش آموختگان این حرفة فقط می‌توانند برنامه‌ریزی یا طراح شهری خوبی شوند. طراحی شهری و برنامه‌ریزی شهری دو دانش‌آنده لازم و ملزم یکدیگر! باید راه را براساس علاقه و استعداد برگزید!

برخی از دانشجویان گرایش معماري را برگزیدند و برخی دیگر برنامه‌ریزی شهری را، و بعضی نیز طراحی

شهری را انتخاب کردند. البته هر سه گرایش دروس مشترکی نیز با یکدیگر داشتند. زیرا اعتقاد برآن بود که هم برنامه‌ریزی با تصمیمات خودش به نوعی طراحی می‌کند و هم طراح شهری و معمار نیز با طرح‌های شان به نوعی برنامه‌ریزی می‌کنند. علاوه بر آن، حرفه‌ها باید با زبان یکدیگر آشنا شوند و نحوه همکاری و هماهنگی با یکدیگر را بیاموزند.

اکنون پس از سه دهه، فصلنامه مدیریت شهری وظیفه معرفی دانش طراحی شهری را، که امروزه مانند روحی سرگردان اتاق‌های مدیران شهری، کارشناسان و مشاوران را در می‌نورده، به نگارنده و اگذار کرده است. از ظواهر امر پیداست که در چند سال اخیر هر کس از ظن خود یار این دانش شده است؛ و چه بسا بدین خاطر است که «معرفی» آن ضرورت می‌باید. نیز:

- هنوز دانش طراحی شهری، با فعالیت طراحی شهری خلط می‌شود.
 - وظیفه طراحی شهری، محدود به جداره‌سازی و در بهترین حالت طراحی فضاهای شهری قلمداد می‌گردد.
 - برخی آن را مترادف زیباسازی می‌دانند.
 - برخی آن را پرداختن به «جزئیات شهری» برمی‌شمارند.
- در هر صورت شاید نزد بسیاری از افراد طراحی شهری کاری است تجملی و گرانقیمت، و موضوعی است تقنی که می‌بایست پس از حل معضلات کمی به آن پرداخت. معرفی دانش طراحی شهری در چند صفحه محدود، کاری است بسیار دشوار و حتی غیر ممکن؛ ولی شاید بتوان با طرح چند نکته عمده راجع به آن، فتح بانی درجهت شناخت این دانش انجام داد.

طراحی شهری دانشی است که ارتقای کیفی محیط شهری را برآورد ادراک و رفتار شهروندان مدنظر دارد

کیفیت را «چگونگی یک چیز که تأثیر عاطفی و عقلانی خاصی بر مخاطب
من گذارد» تعریف کرده‌اند؛ در مقابل، کیفیت را «اندازه، مقدار، میزان تراکم
و جنسیت یک چیز» دانسته‌اند

کیفیت محیطی و طراحی شهری

طراحی شهری دانشی است که ارتقای کیفی محیط شهری را برآورد ادراک و رفتار شهروندان مدنظر دارد. نگارنده نیز با تکیه بر این جمله خود را ملزم می‌داند تا با توجه به مقاومیت مطرح شده در آن، منظور از هر کدام را توضیح دهد. البته نگارنده واقع است که هر کل (در اینجا تعریف مذکور) چیزی فراتر از جمع اجزا را تشکیل می‌دهد. نیز از طرفی، موضوعی که یک پدیده را تهدید می‌کند، ایستادنگاشتن آن است. لذا در این میان نمی‌توان سیر تحول و تطور مفهوم کیفیت فضایی و دانش طراحی شهری را در نظر نگرفت و تأثیر زمان را بر آن انکار کرد. محور اصلی مبحث طراحی شهری «کیفیت» است. اما کیفیت چیست که امروزه ارتفاقی آن، به خواست عمومی تبدیل شده است؟ کیفیت فضایی چیست که یکی از مهم‌ترین دلمندوگی‌های طراحی شهری اعلان می‌گردد؟ مگر تضمیماتی که تابه حال درباره شهر و فضاهایش گرفته می‌شده تعیاتی کیفی نداشته است؟ اگر داشته است (که به اعتقاد نگارنده چنین است) پس چرا همگان - از شهروند گرفته تا کارشناس و مدیر شهری - احساس نارضایتی می‌کنند؟ مشکل کجاست؟

چه بسا کارشناسان و مدیران مبتلا به بیماری «سيطره کمیت» شده‌اند. دغدغه اصلی حل مسائل کمی است، و به تبعات کیفی تصمیمات کمتر توجه می‌شود. همگی مخالف بی‌هویتی، عدم وحدت، نامنی و اغتشاش اند، و طرفدار پایداری، خوانایی، تنوع، تعییریزی و ده‌ها کیفیت دیگر؛ ولی دقیقاً نمی‌توان به این اهداف کیفی رسید. جون این مقاومیت قابل لمس و محاسبه نیستند، از شرح خدمات طرح‌ها تبعید می‌شوند و آن گاه به بحث‌های «منطقی»، «علمی» و قابل محاسبه پرداخته می‌شود. گزارش طرح‌ها پر از عدد و رقم و گاه فرمول‌های پیچیده ریاضی و آماری است ولی به کیفیت حاصل از این اعداد، اندازه‌ها، مساحت‌ها و تراکم‌ها توجه کمتری می‌شود. اگر کسی این مباحث را متذکر شد، آن را بحثی تجملی و یا روش‌نگری می‌خوانند که در عمل دست نیافتند است. به کمتر کسی نیز (به عنوان مثال طراح شهری) اجازه داده می‌شود که در این فرایند شرکت کند. در بهترین حالت، پس از اتخاذ تصمیم‌های کمی و مشخص شدن سرانه‌ها، تراکم‌ها، سفرها و نظایر اینها، طراح شهری برای آرایش و زیباسازی تصمیم‌ها استخدام می‌شود. آن گاه با خوشحالی اعلام می‌گردد که «طراحی شهری حلقه واسطه بین برنامه‌ریزی و معماری است»، و یا ادعایی شود که «وظیفه طراحی شهری



a development is on the right lines according to

کالبدی کردن تصمیمات برنامه‌ریزی است». ولی در عین حال همه واقف‌اند که طراحی شهری نه این است و نه آن. از طرفی دیگر در انتقاد از طرح‌های جامع رایج اعلام می‌شود که منحصرأ به مسائل کالبدی پرداخته شده و متیرهای اجتماعی و اقتصادی و سیاسی و مانند اینها مدنظر قرار نگرفته است. همه به خوبی می‌دانند که طرح‌های جامع رایج مسا کالبدی هم نیستند؛ مضافاً در صورت قول کالبدی بودن شان، نه طراحی شهری اند و نه اصولاً هیچ طراح شهری در صدها طرح جامع تهیه شده نقشی ایفا کرده است. به این ترتیب چندان غیرعادی به نظر نمی‌رسد که در این طرح‌های به فرض کالبدی، به مباحث کیفی پرداخته نشده است.

این نشان می‌دهد که هنوز درک رابطه کمیت و کیفیت به خوبی صورت نگرفته است. مگر غیر از این است که در کنار «پندی» یا کمیت‌های یک پدیده، «چونی» یا کیفیت‌های آن پدیده نیز مطرح اند؛ در بعد نظری همه می‌پذیرند که نه می‌توان به کمیت بدون کیفیت رسید، و نه به کیفیت بدون کمیت دست یافت. انها همزاد یکدیگرند و بدون تعریف یکی، تعریف آن دیگری نیز غیرممکن می‌گردد. همه می‌دانند که هر پدیده موجودی است و حدت یافته که دارای کیفیت‌ها و کمیت‌های فراوان است و فقط در عالم «انتزاع علمی» می‌توان این دو جنبه هر پدیده را زهم جدا ساخت. پس چرا در عمل کسی به این دستاوردها اعتقاد ندارد، و کمیت‌ها عمدتاً بدون نگاه به کیفیت‌های حاصل در نظر گرفته می‌شوند؟ شاید می‌خواهیم در همان عالم انتزاع علمی باقی بمانیم! ایا ما هم دچار علمزدگی شده‌ایم و می‌خواهیم برای هرچه «علمی» تر بودن «طرح‌های مان، واقعیت‌های را فدا کنیم؟

شاید چنین باشد؛ ولی به نظر می‌رسد که مشکل در روابط طرفی و پیچیده بین کمیت و کیفیت بین‌النهضه است. کیفیت را «چگونگی یک چیز که تأثیر عاطفی و عقلانی خاص بر مخاطب می‌گذارد» تعریف کرده‌اند؛ در مقابل، کمیت را «اندازه، مقدار، میزان تراکم و جنسیت یک چیز» دانسته‌اند.

کمیت‌ها از آنجا که مادی اند، همواره قابل اندازه‌گیری اند و می‌توان آنها را با اعداد بیان کرد و سنجید. ولی کیفیت در وحدتی میان ابعاد، میزان، تعداد و شدت و نظایر اینها قابل فهم می‌گردد. به عنوان مثال، از ویژگی‌های کمی یک خیابان می‌توان طول، عرض، میزان تراکم، تعداد سفر، شدت نور و مانند اینها را نام برد؛ یعنی هر آنچه را که بدون ارزیابی بتوان اندازه گرفت و سنجید. اکثر ما نیز بر اساس تغیر پوزیویستی له فقط به این موضوع بسته می‌کنیم، بلکه به «بی‌طرفی» و «غیرمعرض بودن» خود نیز اختخار می‌کنیم. ولی ناخودآگاه عامل مهمی به نام مخاطب را در تفکرات مان فراموش کرده‌ایم؛ یعنی عاملی که بالاخصله در مواجهه با این ویژگی‌های کمی به ارزیابی و ارزش‌دهی آنها می‌بردازد و آنها را تبدیل به کیفیت می‌کند. مضاف بر آنکه نه فقط برای ارزیابی کیفی، بلکه برای برداشت ویژگی‌های کمی نیز نیاز به انسانی برداشتگر داریم. به بیانی دیگر، در صورت فقدان یک مخاطب که وجودش برای ارزیابی کیفی شرطی لازم است، کمیت‌ها نیز در عالم واقعیت به صورت بالقوه باقی می‌مانند و تبدیل به بالفعل نمی‌گردد؛ لذا هیچ‌گونه ارزش علمی و عملی ندارند.

با این تفکر که هر چیز فقط از مقدار تشکیل شده است، و از آنجا که مقدار هر چیز قابل فهم و برنامه‌ریزی است، اولویتی برای کمیت در نظر گرفته شده است که به فجایع عملی موجود ختم می‌گردد.

نگاهی گذرا به شهرهای مان که مهم‌ترین دغدغه فکری مدیران مان در آنها «حل مشکل ترافیک» و ساده‌اندیشه ترین راه حل موجود نیز تعریض خیابان‌هاست، نشان می‌دهد که چه کیفیت‌هایی برای تعریض خیابان از بین رفته‌اند و چه «کیفیت‌هایی» جایگزین آنها شده‌اند.

مثال دیگر؛ زمانی که مباحث طراحی شهری به اصرار مسئولان وقت و به بیانه «اولویت حل معضل مسکن» از شرح خدمات شهرهای جدید حذف گردید و مباحث کیفی انگل و کس و تحملی خوردند، از ایندا عاقبت کار معلوم بود و امرروزه نیز هیچ گروه کارشناسی نمی‌تواند آب ریخته را دوباره جمع کند. البته نمی‌توان تمام مشکلات را به گردن کارفرما و مدیران انداخت، کارشناسان نیز همین مشکل را دارند. با

نگاهی به اعمال اینان در تعیین تراکم‌ها، فوراً می‌توان دریافت که شهر و فضاهایش با اینسانی که می‌باشد جمعیتی معین در آن ریخته شود، اشتیاه گرفته شده است. جای دادن شهر و ندان در سطوح معین انکار نمی‌شود؛ ولی بحث بر سرچگونگی (کیفیت) این جای دادن هم هست.

در تخصیص فضای نیز وضعیت بهتری به چشم نمی‌خورد. به طور معمول هر زمین خالی و یا «بالقوه مناسب» که روی نقشه به چشم می‌خورد، به نام کاربری خاصی که کمیوش محسوب شده است رنگ زده می‌شود، خوشحال از اینکه میزان مساحت لازم برای خدمات موردنیاز جیران گردیده است. ولی آیا اصول کیفی مکان‌بایی نیز مدنظر قرار گرفته است؟ آیا دبستان یا بیمارستان می‌تواند در هر کجا قرار گیرد؟ آیا ادارات و کارگاه‌ها می‌توانند در محله‌های مسکونی مستقر شوند؟ آیا واحدهای تجارتی می‌توانند اطراف خیابان‌های عبوری و فلکه‌ها قرار گیرند؟

پیش‌تر گفته شد که هر تصمیم کمی تبعات کیفی خاص خود را دارد و نباید فراموش کرد که شهر و ندان داور نهایی تصمیمات کارشناسی و اقدامات مدیرانند. برخلاف اکثر کارشناسان و مدیران که با کیمیت‌ها کنجرار می‌روند، مردم به کیفیت‌ها توجه دارند. شاید برای کارشناسان تعیین میزان فاصله دو تقاطع در یک خیابان (آن هم به متر) مهم باشد، ولی برای مردم دوری یا نزدیکی، یکنواختی یا تنوع، آرامش یا شلوغی آن مهم است. جالب توجه آنکه دوری یا نزدیکی یک مقصد برای مردم همیشه یکسان نیست و بستگی شدید به زمان و مکان دارد. برای مردم فضای امری مجرد است و آنچه اینان با آن در تعامل قرار می‌گیرند مکان است. محله مسکونی، کوچه، خیابان، میدان، مرکز شهر و نظایر اینها هر کدام برای مردم یک مکان‌اند، و هر مکان دارای معنای است و از هر مکان انتظارات و توقعات خاص همان مکان می‌رود.

تازه‌مانی که اقتدار گرایی برآذهان حکومت می‌کند، حاصلی جزو چند فضای پرایهٔ، مجلل و غیرخودی، که تأثیری بر زندگی روزمره شهر و ندان مان ندارد، به همراه نخواهد آورد

نه تقدمی برای کیفیت یا کمیت وجود دارد و نه فرم تابع عملکرد است و نه عملکرد تابع فرم. مؤلفه سومی به نام معنی مطرح شد که اهمیت آن به هیچ وجه کمتر از فرم و عملکرد نبود

به عنوان مثال، محله مسکونی می‌باشد، در صورتی که یک خیابان تجارتی یا بازار، مکانی است سرزنده، متنوع و همگانی! افراد برای خلوت به محله مسکونی و خانه خود پناه می‌برند، و در مقابل برای بازشدن دل یا تجمع و تعامل اجتماعی به خیابان می‌ریزند.

ایسا واقعاً در طرح‌های کشور، به این انتظارات و توقعات فضایی برحق شهر و ندان توجه شده، یا در بهترین حالت تنها به حل مسائل کمی (که شرطی لازم و لی ناکافی است) پرداخته شده است؛ به نظر می‌رسد که در حلقة کارشناسان تهیه کننده طرح‌ها، جای حرفاًی که به ادراک و رفتار شهر و ندان توجه کند و توقعات فضایی و مکان‌های شهر را تیز شناسایی کند، خالی است.

طرح شهری می‌تواند و باید این وظیفه خطیر را بر عهده گیرد. او برای پاسخگویی به نیازهای کیفی و روانی شهر و ندان تربیت شده است و بیش از هر کارشناس دیگری در آن حلقة به تأثیرات متقابل فضا و انسان اشراف دارد. نه معمار می‌تواند خلاً او را در این حلقة پر کند و نه برنامه‌ریز شهری، ایشان برای اموری دیگر تربیت شده‌اند و زاویه نگاه آنها به موضوع موربد بحث نوعی دیگر است.

لازم به ذکر است که بحث در اینجا بر سر اهبری و رهروی هیچ رشتکای نیست. تهیه هر گونه طرح، خواه منطقه‌ای باشد با طرح توسعه و عمران، خواه تصمیم‌گیری راجع به یک فضای شهری باشد یا مطالعه‌ای موضوعی (مانند روسنایی شهر و ساماندهی تابلوها)، کاری است گروهی که به طراح، برنامه‌ریز، اقتصاددان، جامعه‌شناس و جز اینان نیاز دارد. عدم شرکت هر حرفة در آن، به هر بعاهه رایج (مانند کوچک بودن موضوع، کمود بودجه کارفرما و جز آن) طرح را - و در نتیجه موضوع مورد طراحی را - به موجودی ناقص الخلقه تبدیل می‌کند.

جایگاه طراحی شهری در نظام برنامه‌ریزی

اما چرا چنین بحث‌هایی به پیش کشیده می‌شود و هر حرفة و کارشناسی به دنبال راهبری و فرماندهی طرح است؟

به اعتقاد نگارنده، بخشی از مشکل به فرهنگ این خطه بر می‌گردد و بخشی دیگر به زمان برخورد و آشنازی

کارشناسان با طراحی شهری. بخشی که به فرهنگ برمنی گردد، و هر فرد کارشناس نیز - با تمام مطالعات نظری در عمل به دام آمی افتد، نبودست همکاری گروهی است. در نظام سنتی اگر هم کاری دسته جمعی انجام می گرفت، هتماً فرماندهی آن را رئیس قبیله یا ریش سفیدی بر عهده داشت و دیگران رعایا و رهروان وی بودند. یک یا چند نفر فکر می کردند و دیگران می بایست اطاعت کنند و به اجرای رهنمودها پردازند. هنوز باور به اینکه کارها را روئسا انجام می دهند، وجود دارد. هنوز ادعا می شود که فلاں شهر یا فاضاهایش را فلاں شاه یا مرد قادرمند ساخته است. هنوز این باور وجود ندارد که ساختن امری گروهی است و نیازمند تخصص های متفاوت؛ و آنچه به تحقق یزیری و موققیت طرح می انجامد، داشتن هدفی مشترک و هماهنگی است.

هنوز در اینجا مفهوم هماهنگی کاملاً جانیفناه است و حقیقت فردی که رپورت ارکستر استاده است، و آن را غریب ها «هماهنگ کننده» می نامند، در اینجا «رہبری ارکستر» می نامند. او شاه کوچکی تلقی می شود که در حال دستور دادن به رعایای خود است. هنوز اعتقاد ما براین است که یا باید رئیس بود یا مرؤوس؛ و از ته دل می خواهیم که به عنوان نخبگان یک حرفة مانیز رئیس یا شاهی کوچک باشیم - خواه در زندگی اجتماعی و خواه در زندگی حرفه ای! در واقع در این میان هنوز اعتقادی به هماهنگی وجود ندارد و لزوم آن در حل معضلات پدیده پیچیده ای چون شهر احساس نمی شود. همگان بیم آن دارند که در هماهنگی یا ارکستراسیون، موقعیت



اجتماعی خود را از دست بدنهند. در صورتی که در ارکستراسیون، که می توان آن را به اقدامات هماهنگ و تنظیم شده ترجمه کرد، هر نوازندۀ شخصیت مستقل با ارزشی است که وظیفه خود را انجام می دهد و هر گونه تکروی یا سهل انگاری، کیفیت کل مجموعه را به مخاطره می اندازد. طرح نیز تقریباً مشابه سمفونی است، که مشارکت و همکاری و هماهنگی کلیه سازها و نوازندگان را می طلبد. اما آن بخش که به طراحی شهری برمنی گردد، تا حد زیادی مربوط به آشنایی ما با مرحله ای از سیر تکوینی این فعالیت (ونه دانش) است.

عوامل مؤثر بر شکل‌گیری طراحی شهری

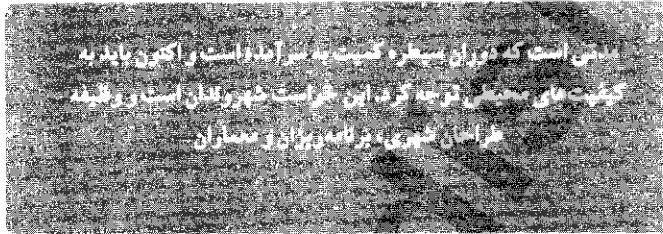
طراحی شهری از درون معماری و شهرسازی زاده شد. نطقه آن را نیز می توان تا زمان های دور دنبال کرد. برخی آن را تا مدن های باستانی به عقب می بردند، و برخی دیگر شروع آن را به عهد جدید و طرح های شهری رنسانس و باروک محدود می کنند. در کشور ما برخی از مدیران شهری که به صرافت ارتقای کیفی محیط افتاده اند، به دوران پاپ سیکستوس پنجم و خیابان کشی ها و میدان سازی هایی که برای شهر رم طراحی گردید برگشته اند. یا تحسین گر طراحان و کارفرمایان قادرمند سازنده شهر های ورسای و کارلسروهه شده اند.

بخشی از مدیران شهری کوشش می کنند تا بیاری بولوارسازی و جداره سازی جایای بارون هوسман بگذارند، یا با گذر از چم و خم های بوروکراتیک موجود، جنبش زیباسازی اوخر قرن نوزدهم را حاصل کنند. ولی تا زمانی که اقتدار گرایی برآذهان ما حکومت می کند، حاصلی جز چند فضای برآبهم، مجلل و غیر خودی، که تأثیری بر زندگی روزمره شهر و ندان مان ندارد، به همراه نخواهد اورد. شاید به سختی بتوان این گونه اقدامات و طرح هایی مانند باغ شهر هاوارد، واحد همسایگی کلانس پری،

شهر صنعتی گارنیه و پارک شهرهای لوکور بوزیه و اسلام وی را نوعی تفکر شهرسازانه (با به عبارت بهتر، پیش شهرسازانه) نامید، ولی خلط آن با داشت طراحی شهری استباهی است نایخودنی، زیرا نه طراحی شهری به دنبال ایجاد فضاهایی پر خروج و فاخر است و نه هدف آن ایجاد فضاهایی زیبا به معنای چشم‌نواز! داشت طراحی شهری نه فقط از مرحله زیبایی شناسی کلاسیک گذشته است، بلکه مفهوم زیبایی (که برای آن وسیله است، نه هدف) نیز تغییر یافته است. مسافت‌زیبایی فقط امری بصری نیست چرا که موسیقی، بازی یا سخنرانی نیز می‌تواند زیبا باشد. در شهر نیز توجه به حواس شنیداری، بوبایی، بساوایی، جهت‌یابی و مانند اینها در شهر وندان ضرورت یافته است.

زیبایی دلنشغولی اصلی طراحان شهری نیست و کیفیاتی مانند هویت، وحدت، نقش انگیزی و حس مکان و نظایر اینها مهم‌تر از آن هستند. هرچند ایجاد یا حفظ فضاهای شهری چشم‌نواز، به خاطر کمبودهای موجود، به یکی از نیازهای فوتی و فوری شهر وندان متبدیل شده است و یکی از وظایف هر کارشناس و مدیر جوابگویی به آن است، ولی نباید هرگونه طراحی - از جمله طراحی شهری - را به زیباسازی تنزل داد.

بانگاهی کوتاه به سیر تکوین آن چیزی که داشت طراحی شهری نام گرفته است، می‌توان شواهد موردنیاز این ادعا را یافت. نیازی که باعث شکل گیری داشت طراحی شهری شد، نارضایتی عمومی بود که به دست مردم، جامعه‌شناسان و روان‌شناسان مطرح گردید. جامعه غربی که پس از جنگ جهانی دوم براساس توهمنات مدرنیستی فضاهای خود را بازسازی کرده باشکل داده بود، به تدریج متوجه ناکافی بودن این راه حل هاشد. خانه‌های آنها دارای نور کافی، تهويه مطبوع و چشم‌اندازی رو به فضای سبز شده بود، ولی ارزش‌های فراوانی نیز

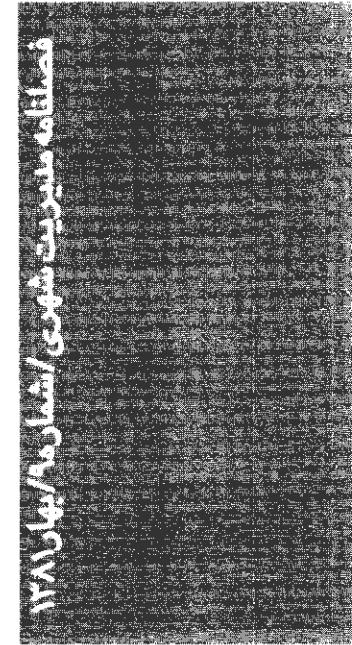


از دست رفته بود. فضاهای بیکران میان ساختمان‌ها، خانه‌های قوطی شکل بی‌پیرایه خود را به شهر وندان تحمل می‌کردند. خیابان‌هایی که خودروهادر آن حرکتی نسبتاً راحت داشتند، پایدار شد و لی جای برای تردد پیاده و تجمع و تعامل شهر وند باقی نگذاشت. این فضاهایی عمومی، بی‌مکانی، عدم تعلق خاطر، بی‌هویتی و در نتیجه یکنواختی کسالت‌بار، بزهکاری و روان‌پریشی را به همراه می‌آورد و تشدید می‌کرد.

این نارضایتی عمومی فقط به کالبد شهرها منحصر نبود، بلکه در کلیه شئون اجتماعی نیاز به اصلاحات احساس می‌شد. جنبش‌های ضد اقتدار از اوایل دهه شصت میلادی از محافای دانشگاهی شروع شده بود و به سرعت به محافای غیردانشجویی اروپا نیز تسری می‌یافت. این جنبش بینانهای مطلق‌اندیشی مدرنیسم را به زیر سوال می‌برد. هرچند جنبش دانشجویان و جوانان به افراد اگرایی کشیده شد، ولی تأثیر خود را بر جامعه گذاشت و مردم عادی نیز به چاره‌جوبی برای دموکراتیزه کردن دموکراسی سنتی مغرب زمین پرداختند. دهه هفتاد به دوران سقوط دیکتاتورهای اروپایی و برخی از کشورهای به اصطلاح جهان سوم بدل شد. علاوه بر آن، در کلیه شئون از جمله معماری و شهرسازی نیز فردوس‌الاری و هرگونه نخبه‌گرایی مورد حمله قرار گرفت و جای خود را به جنبش‌های مشارکتی شهر وندان داد.

رویکردهایی مانند حاکمیت خودرو، بی‌اعتنایی به بافت‌های قدیمی، روش تولید صنعتی، و برنامه‌ریزی از بالا رنگ باخت و جای خود را تدریجی به معماری آلترناتیو، طراحی شهری، برنامه‌ریزی مشارکتی و حتی کتب آموزشی جایگزین سپرد.

سال‌های شصت و هفتاد میلادی دوران تغییر الگوها و شکل گیری قرائت تازه‌های از زمان و مکان شد. حاکمیت مطلق «عقل» به زیر سوال رفت و دوباره عاققه به عنوان همزاد عقل با آن همتراز گردید. پاسخگویی به نیازهای روحی و روانی شهر وند مطرح گردید و دارای همان ارزش و اهمیت نیازهای مادی و جسمانی وی شد. شهر وندان نظریات اندیشمندان را که تا این زمان در محافای دانشگاهی و در کتابخانه‌های تخصصی محبوس شده بود، کشف کرددند و آنها را به بحث نهادند. روان‌شناسی، علوم ارتباطات هرمنوئیک، معناشناسی، زبان‌شناسی، پدیدارشناسی و سیبریتیک بسط و گسترش سریعی یافت. از آن زمان به بعد دستاوردهای این علوم

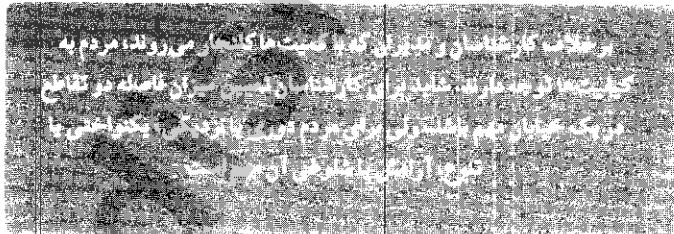


نه فقط در اذهان و نظریات، بلکه در بستر فضایی جامعه نیز نقش آفریدند. در دانشکده‌های معماری و شهرسازی خواندن کتب کوین لینچ، کامیلوزیته، جین جیکوبز، میشاپل تریب و نظایر اینان، و مطالعه جنبی مبانی نشانه‌شناسی، معنی‌شناسی و روان‌شناسی محیط‌الزامی شد. دانشجویی باست در کنار مباحث فنی و دروس فنون و تکنیک‌ها، یاد می‌گرفت که انسان یک ماشین زنده نیست، بلکه موجودی است فرهنگی. نیز باید از روان‌شناسی توپولوژی می‌آموخت که رابطه انسان با محیط بی‌واسطه نیست و هرگونه ادراک و رفتاری از فیلتری به نام «فضای روانی» می‌گذرد که حاوی ارزشها، دانش، هنجارها، تجربیات و خاطرات است! هرمنوتیک و روان‌شناسی محیط‌نحوه ادراک انسان به عنوان مخاطب را تذکر می‌داد و رفتارشناسی نحوه عکس‌العمل انسان‌ها را در مقابل محیط می‌آموخت. نظریه نظام‌ها نقش و رابطه پیچیده کل و جزء - و به تبع آن فرد و جمجم - را هشدار می‌داد. مشخص شد که نه تقدیمی برای کیفیت یا کیفیت وجود دارد و نه فرم تابع عملکرد است و نه عملکرد تابع فرم. مؤلفه سومی به نام معنی مطرح شد که اهمیت آن به هیچ وجه کمتر از فرم و عملکرد نبود.

طراحی شهری در نظر

همان طور که پیداست، به استثنای «تکنیک‌های برداشت و طراحی» که خاص طراحان شهری بود، بقیه دروس ملهم از دانش‌های دیگر بودند. این موضوع نه فقط برای طراحی شهری، بلکه برای دیگر علوم نیز صادر است؛ و در تعامل با دیگر علوم، شکوفا می‌شود، تأثیر می‌پذیرد و بر آنها تأثیر می‌گذارد. این سیر تکوینی در دهه‌های هشتاد و نود میلادی ادامه یافت و شکوفا گردید.

جالب است که نظریات الهام‌بخش، هشدارها و توصیه‌ها بیشتر از سوی دانش‌های دیگر بود تا از معماری و



شهرسازی. بسیاری از معماران نظریه‌لوبی کان، دوکسیادیس، گروه ده و جز اینها در دهه پنجاه و شصت از وضعیت زمان خود و کیفیت فضایی شهرهای شان اظهار ناراضیتی کرده بودند، ولی آنچه راهگشاش شد، نظریات جین جیکوبز جامعه‌شناس، میچرلیخ پزشک و روان‌شناس، یا کوین زیان‌شناس و برخی دیگر بود.

حتی در سالهای هشتاد و نود که دلمشغولی کشورهای صنعتی بیشتر راجع به مطالعات موضوعی و فرایند طراحی و تحقیق پذیری طرح‌ها بود، آثار افرادی جون ویلیام وايت رفتارشناس، ادوارد هال انسان‌شناس، سوزان لاگر هنرشناس، کریستوفر الکساندر ریاضی‌دان و برنامه‌ریز، گودمن معناشناس، وینگشتاین و ادورنوی فیلسوف، و ده‌ها نظریه‌پرداز رشته‌های دیگر رانمی توان برای دانش طراحی شهری کم اهمیت تراز اظهارات طراحان شهری مانند پاترتو کانتر، اپلیارد و لینچ داشت.

- امروزه طراحی شهری به دانشی تبدیل شده است که با آغاز باز هرگونه دانش و تجربه‌ای را که مربوط به جامعه انسانی و محیط زندگی است می‌پذیرد، و آن را درجهت غنی کردن خود و بستر زندگی شهروندان به کار می‌گیرد.

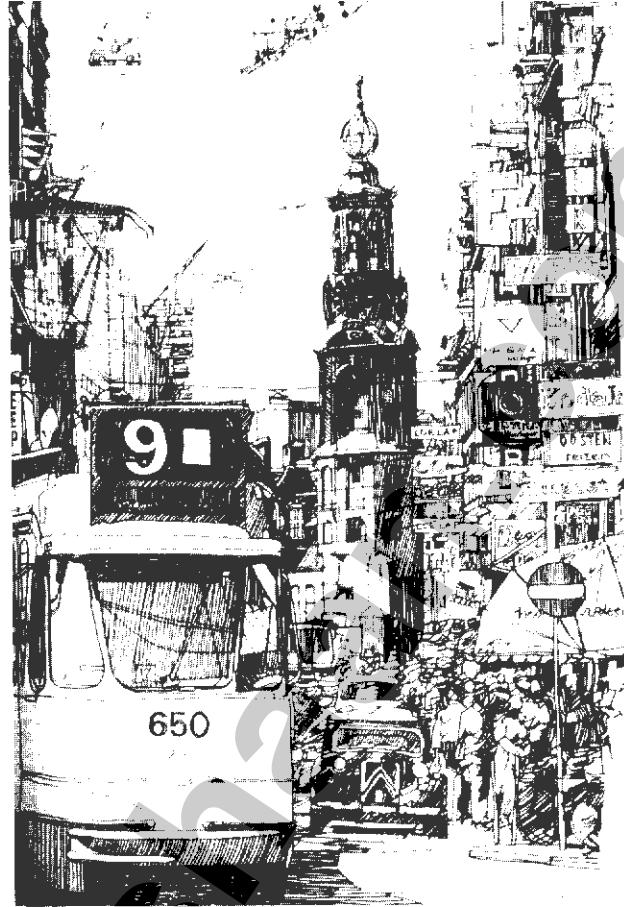
- امروزه در آستانه قرن جدید، دانش طراحی شهری نگاهی صوری (فرمال) به مسائل ندارد. برای این دانش، جداره‌سازی به همان اندازه ناکافی است که زیباسازی یک محیط.

- برای آن، طراحی منظر شهری و زیبایی به معنای متداول آن هدف نیست، بلکه وسیله‌ای است برای انسیاط خاطر شهروندان.

- معانی و مکان‌ها برای آن به همان اندازه اهمیت دارند که فضا، فرم و عملکرد هایش.

- نه حق نقدم برای خود در فرایند تصمیم‌سازی قائل است و نه برای دیگران، بلکه طرح را رکستراسیونی می‌داند که هر نوازندۀ از ابتدا در آن حاضر است - خواه مدیر باشد یا شهروند، برنامه‌ریز باشد یا طراح.

- وظیفه خود را صرفاً طراحی فضای شهری نمی‌داند، بلکه از کوچک‌ترین فضای‌گرفته تا سطح کشور دارای دیدگاه‌هایی است که می‌باشد در طرح‌ها لحاظ گرددند.



طراحی شهری در عمل

در عالم عمل نیز تغییر رویکردها، به طرز محسوسی با حذف و اضافه شدن برخی از موضوعات به لیست پژوهه‌های انسانی گردید.

در دهه هفتاد میلادی ایجاد شهرک‌های اقماری و حومه‌نشیتی به زیر سؤال رفت و مردم و مسئولان ارزش‌های نهفته در شهرهای متعارف خود را بازیافتند. مردم و شهرداریها شروع به مرمت و بازسازی بافت‌های قدیم خود کردند. معماری بولدوزری تقبیح گردید و ارزش قدمت، ریشه، خاطرات، تصویر ذهنی و مقیاس انسانی دوباره بازشناختی و بازآفرینی شد.

شعار «شهر برای شهروندان و نه برای خودروی شخصی» مورد توجه فرار گرفت و تدبیری برای بهبود جذابیت بافت‌های قدیمی، سرزنشه کردن و حفظ و گسترش زندگی و سکونت شهروندان و ساکنان در آن بافت‌ها تشید گردید. در بافت‌های قدیمی و میانی، بسیاری از محورها بر روی خودروی شخصی مسدود گردید و تبدیل به پیاده‌راه شد. بیشترین بودجه صرف بهسازی حمل و نقل عمومی گردید.

آمار منتشر شده اتفاق بازگانی و صنایع آلمان در سال ۱۹۷۳ نشان می‌دهد که تا این زمان فقط در آلمان غربی ۲۰۸ شهر فضاهای مرکزی خود را تبدیل به پیاده‌راه کردند و ۱۴۷ شهر دیگر تصمیم داشتند تا سال ۱۹۷۶

پیاده‌راه‌های خود را ایجاد کنند و گسترش دهند. جالب توجه آنکه این موضوع به شهرهای بزرگ محدود نمی‌شد، بلکه ۷۵ درصد شهرهای ۱۰۰ تا ۵۰ هزار نفره و ۳۳ درصد شهرهای ۲۰ تا ۵۰ هزار نفره را دربرمی گرفت. در کنار احداث موزه و فرهنگسرای توجه بیشتری به مناسب‌سازی فضاهای شهری برای «باهم بودن» و تعامل اجتماعی شد. طراحان و مردم در حسنه زندگی جمعی مردمان اطراف مدیرانه، شروع به تجهیز فضاهای شهری خود باميلمان مناسب و ایجاد «پلازا» (میدان) کردند. همچنین جنبشی برای تبدیل محدود فلکه‌های میدان شروع شد. از عرض سواره خیابان‌های عبوری در مرکز شهر کاسته شد و یا تردد سواره به کلی از آن حذف گردید. مفهومی به نام مدیریت ترافیک نیز رواج یافت که در عمل هم از لحاظ حقوقی راحت‌تر بود و هم از لحاظ مالی کم هزینه‌تر از تعریف خیابان‌ها.

در مناسب‌سازی محله‌های مسکونی از تجربیات و وترف هلنگی‌ها استفاده شد؛ و در سال‌های بعد به این مورد اکتفا نگردید، و اقداماتی همچون تجدید تردد و تقیل سرعت در خیابان‌های جمع‌کننده محلی به سی کیلومتر در ساعت - موسوم به پژوهه "Tempo 30" - صورت پذیرفت. سال ۱۹۷۳، ۱۹۷۴ نیز سال تعیین رسمی آن به شهرهای آلمانی بود. امر و زکر محله‌ای را در اروپا می‌توان یافت که بر اساس این الگو ارامسازی نشده باشد.

معماری کلان زیر سؤال رفت و جای خود را به پژوهه‌های کوچک ولی فراوان داد. استقبال همگانی از یک طرف، و نارسانی‌های موجود در طرح‌های جامع و تفصیلی از طرف دیگر، تجدیدنظری جدی را در محبت و نجوه تهییه طرح‌های مذکور موجب گردید. برخی از شهرهای برای جبران خسارت‌های وارد شده از اهمال و طرز تغیر مدرنیستی، شروع به تهییه طرح‌های جبرانی طراحی شهری کردند. شهرهای لندن، سانفرانسیسکو، مونیخ، برمن و ده‌ها شهر دیگر آلمانی طرح‌های جبرانی طراحی شهری خود را به تصویب رساندند. برخی دیگر این نوع طرح‌ها را ناکافی دانستند و مباحث طراحی شهری را در شرح خدمات طرح‌های توسعه ساختاری و تفصیلی خود گنجاندند.

بسیاری از سوراهای شهر و مقامات محلی حتی قبل از تهییه طرح‌های توسعه و عمران برای جذب سرمایه‌های تولیدی، نیروی کار لازم و جذب گردشگران بیشتر، شروع به تهییه طرح‌های طرح‌های امکان‌سنجی، از طریق برداشت تصویر ذهنی ساکنان شهر و نیروهای بالقوه کار و گردشگران کردند و به شناسایی وجهه شهر خود و امکانات و محدودیت‌های آن در اذهان مردم پرداختند. میزان موفقیت این اقدام به حدی بود که به سرعت تسری یافت و به صورت امری مرسوم تثبیت گردید.

به تدریج طرز تفکر پوزیتیویستی در تهییه طرح‌ها کنار گذاشته شد و رویکرد هنرجاری جایگزین آن گردید. روش‌های تهییه طرح‌ها، اصلاح و مباحثت کیفی در آنها گنجانده شد.

همزمان با این اقدامات عمرانی، اصلاح ضوابط مقررات و نظام کنترل و هدایت کیفی شهر و فضاهایش مورد

بررسی قرار گرفت. در قوانین ساخت و ساز تجدیدنظری جدی و بنیادین انجام پذیرفت.

این روند هنوز به سرعت خود ادامه می دهد و از دستاوردهای مطالعات موضوعی که روز به روز در حال گسترش است، استفاده می کند. امروزه مباحثت کیفی، ملکه ذهن هر کارشناس شهری کشورهای صنعتی شده است و نیازی به یادآوری و توصیه در ملحوظ کردن آثار در تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری نیست. این جنبش فقط به کشورهای صنعتی محدود نماند و بسیاری از کشورهای آسیا، افریقا و امریکای لاتین نیز به نهضت ارتقای کیفیت محیط‌های شهری خود پیوسته‌اند.

در ایران نیز سال‌هاست که نیاز به ارتقای کیفیت احساس شده است. مدیران اسبق شهرداری تهران با تمهداتی، از زدن رنگ و لاب، نصب پرچم و جداره‌سازی شروع کردند و تا آستانه طراحی شهری ادامه دادند ولی این کارها با تغییر مدیریت متوقف شد. با این حال همین اقدامات اولیه به شهرستان‌ها هم سرایت کرد و آنان را به آستانه طراحی شهری رساند. ولی همان طور که در صحایح قبل اشاره شد، این اقدامات اندخ خم کوچه باقی مانده است و اکنون وزارت مسکن و شهرسازی، وزارت کشور و شهرداری شهرهای مختلف بدون هماهنگی با یکدیگر پروژه‌های جداره‌سازی و طراحی فضاهای شهری سفارش می‌دهند، به این امید که با آن پروژه‌ها خود را وارد مباحث طراحی شهری کنند. در دانشگاه‌ها نیز وضعیت مطلوبی مشاهده نمی‌شود. هنوز دانشگاه‌هایی هستند که به نام طراحی شهری درس شهرسازی می‌دهند و در بقیه دانشگاه‌ها علوم معناشناسی و نظایر آن محلی از اعراب ندارند. از لحاظ حقوقی وضع بدتر است و کیفیت و مباحثت کیفی حتی به کوچه هم راه نیافته و متولی بررسی و تصویب این مباحث نیز هنوز معرفی نشده است.

در بستر ایجاد و بسط جامعه مدنی، همه به صرافت ارتقای کیفی محیط پیرامون خود افتاده‌اند؛ خواه لایه این محیط اجتماعی سیاسی باشد، و خواه روحی روانی. نیازهای کیفی ایاشته شده‌اند و توقعات فضایی شکوفه زده‌اند. مطالبات معوقه شهرنشینان که به دلایل اشاره شده قابل پرداخت نبودند، ابراز وجود می‌کنند. عدم پاسخگویی به این مطالبات کیفی محیط به هر بجهانه‌ای، می‌تواند به ایاشت هرچه بیشتر توقیفات و نارضایتی بیفزاید و می‌تواند در صورت فقدان روزنه و امکانی برای پاسخگویی به آن، به واکنش تبدیل گردد که به نفع هیچ کس نیست.

به خاطر اوریم: مدتی است که دوران سیطره کمیت به سرآمد است و اکنون باید به کیفیت‌های محیطی توجه کرد. این خواست شهرندان است و وظیفه طراحان شهری، برنامه‌ریزان و معماران و هر کس که قلبش برای این مملکت می‌تپد!

منابع

- ۱- الکساندر، کرستوف و سرج چرباگ، **عرضه‌های ذنگی جمعی و ذنگی خصوصی**، منوچهر مرتضی، انتشارات دانشگاه، تهران، ۱۳۷۱.
- ۲- نیچ، کوین، **تئوری شکل خوب شهر**، سید حسین پورینی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۶.
- ۳- هال، ادوارد، **بعد پنهان، منوچهر طبیبان**، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۵.
- 4- Adorno, Theodor W.; **Asthetische Theorie**, Frankfurt, 1974.
- 5- Danielewski, Gerd; **Wo der Fußgänger König ist**, Beton Verlag GmbH H, Dusseldorf, 1974.
- 6- Gehl, Jan; **Life Between Buildings**, Van Nostrand Reinhold, 1987.
- 7- Goodman, Charles; **Life and Dead Space**, Harcourt Brace & World, 1963.
- 8- Goodman, N.; **Languages of Art**, Indianapolis, 1968.
- 9- Jacobs, Jane; **The Death and Life of Great American Cities**, Penguin Books, 1961.
- 10- Kepes, Gyorgy; **Arts of Environment**, Aidan Ellis, 1972.
- 11- Lewin, Kurt; **Grundzuge dertopologischen psychologie**, Verlag Hans Huber Bern, Stuttgart Wien, 1969.
- 12- Newman, Oscar; **Creating Defensible Space**, U.S. Department of Housing and Urban Development, 1996.
- 13- Rapaport, Amos; **Human Aspects of Urban form**, Pergamon Press, 1977.
- 14- Sitte, Camillo; **Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen**, Vieweg Verlag Braunschweig, 1983.
- 15- Trieb, Michael & Markelin Antero; **Stadtbild in der Planungspraxis**, D. V. A verlag, 1976.

پانوشت

- 1- Friedrich Spengelin