

چکیده

مدتی است که دوران سیطرهٔ کمیت به سرآمده 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 مترادف زیباسازی قرار می‌دهند و برخی پرداختن به «جزئیات شهری» را طراحی شهری می‌دانند.

محور اصلی مبحث طراحی شهری کیفیت است. برای گریز از ایستائنگاری 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، دلمشغولی اصلی آنان حل مسایل کمتی است و به پیامدهای کیفی تصمیمات خود توجهی ندارند. هنوز رابطهٔ کمیت و کیفیت به خوبی درک 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 کلنجار می‌روند. اما مردم به کیفیتها توجه دارند. افراد برای خلوت به محله مسکونی و خانهٔ خود پناه می‌برند و در برابر برای انبساط و تجمع و تعامل اجتماعی به خیابان می‌ریزند. هنوز باور داریم که کارها را رانسا انجام می‌دهند، و هنوز ادعا می‌کنیم که فلان شهر یا فضاهایش را فلان شاه یا مرد قدرتمند ساخته است. باور نداریم که ساختن امری گروهی است و نیازمند تخصصهای متفاوت؛ و آنچه به تحقق پذیری و موفقیت طرح می‌انجامد، داشتن هدفی مشترک و هماهنگی است.

طراحی شهری نه به دنبال ایجاد فضاهای پرخرج و فاخر است و نه هدفش ایجاد فضاهای زیبا به معنای خوشگل و چشم‌نواز. زیبایی دلمشغولی اصلی طراح شهری نیست و کیفیاتی مانند، هویت، وحدت، نقش‌انگیزی و حس مکان برای او مهم‌تر است. دههٔ شصت و هفتاد میلادی دوران تغییر الگوها و الگوواره‌ها و خوانش تازه‌ای از زمان و مکان بود. حاکمیت مطلق «عقل» به زیر سؤال رفت و دوباره عاطفه به عنوان همزاد عقل با آن همتراز گردید. مشخص

کیفیت محیط شهری، مطالبهٔ معوقهٔ شهروندان

جهانشاه پاکزاد

دانشیار دانشگاه شهید بهشتی



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

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

سالهاست که نیاز به ارتقای کیفیت احساس شده است. مدیران اسبق شهرداری تهران با تمهیداتی از زدن رنگ و لعاب، نصب پرچم و جداره‌سازی 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 برحسب 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 سرآمده است. باید به کیفیت‌های محیطی توجه کرد. این خواست شهروندان 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 نتوانسته بودند رضایت شهروندان 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 حرفه به «پاپ معماران» مشهور بود و ریاست یک دانشکده معتبر اروپایی را به عهده داشت، به آن راحتی از تفکرات و اعمال گذشته خود انتقاد می‌کند. بعدها دریافتم که این برخورد جنبه‌ای آموزشی داشت و او می‌خواست در همان ابتدا شوک لازم را به دانشجویان معماری 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 آمده‌ایم، ولی شما ما را طراحان شهری و برنامه‌ریزان آینده خطاب می‌کنید و نه «شهرسازان» آینده؛ دلیل چیست؟ وی پاسخ داد: تا این اواخر هر چه تحت لوای شهرسازی انجام گرفته، یا برنامه‌ریزی شهری بوده است یا معماری کلان. همکاران ما فکر می‌کردند که آنها شهرها را می‌سازند ولی معلوم شد که نه به عنوان حرفه و نه به عنوان گروه، چنین نیست - چه رسد به فرد! شهر را در واقع شهروندان آن می‌سازند، از نماینده مجلس گرفته تا بوریس یاز زمین، و از مدیر شهری گرفته تا ساکنان و مالکان اراضی خانه‌ها. پس چگونه می‌توان انحصاراً نام «شهرساز» را به خود اختصاص داد؟ دانش‌آموختگان این حرفه فقط می‌توانند برنامه‌ریز یا طراح شهری خوبی شوند. طراحی شهری و برنامه‌ریزی شهری دو دانش‌اند و لازم و ملزوم یکدیگر! باید راه را بر اساس علاقه و استعداد برگزید!

برخی از دانشجویان گرایش معماری 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 بر آن بود که هم برنامه‌ریزی با تصمیمات خودش به نوعی طراحی می‌کند و هم طراح شهری و معمار نیز با طرح‌هایشان 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 می‌نوردد، به نگارنده واگذار 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 می‌یابد. 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 گرانیقیمت، و موضوعی است تفننی 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 بابی در جهت شناخت این دانش انجام داد.

طراحی شهری دانشی است که ارتقای کیفی محیط شهری را براساس

ادراک و رفتار شهروندان مدنظر دارد

کیفیت را «چگونگی یک چیز که تأثیر عاطفی و عقلانی خاصی بر مخاطب

می‌گذارد» تعریف کرده‌اند؛ در مقابل، کمیت 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 براساس ادراک و رفتار شهروندان مدنظر دارد. نگارنده نیز با تکیه بر این جمله خود را ملزم می‌داند تا با توجه به مفاهیم مطرح شده در آن، منظور از هر کدام را توضیح دهد. البته نگارنده واقف 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 ارتقای آن، به خواست عمومی تبدیل شده است؟ کیفیت فضایی چیست که یکی از مهم‌ترین دلمشغولی‌های طراحی شهری اعلان می‌گردد؟ مگر تصمیماتی که تا به حال درباره شهر و فضاهایش گرفته می‌شده تبعاتی 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 «سیطره کمیت» شده‌اند. دغدغه اصلی حل مسائل کمی است، و به تبعات کیفی تصمیمات کمتر توجه می‌شود. همگی مخالف بی‌هویتی، عدم وحدت، ناامنی و اغتشاش‌اند، و طرفدار پایداری، خوانایی، تنوع، تغییرپذیری و ده‌ها کیفیت دیگر؛ ولی دقیقاً نمی‌دانند که چگونه می‌توان به این اهداف کیفی رسید. چون این مفاهیم 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 روشنفکری می‌خوانند که در عمل دست نیافتنی 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 واسط بین برنامه‌ریزی و معماری است»، و یا ادعا می‌شود که «وظیفه طراحی شهری

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 متغیرهای اجتماعی و اقتصادی و سیاسی و مانند اینها مدنظر قرار نگرفته است. همه به خوبی می‌دانند که طرح‌های جامع رایج ما کالبدی هم نیستند؛ مضافاً در صورت قبول کالبدی بودنشان، نه طراحی شهری‌اند 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.

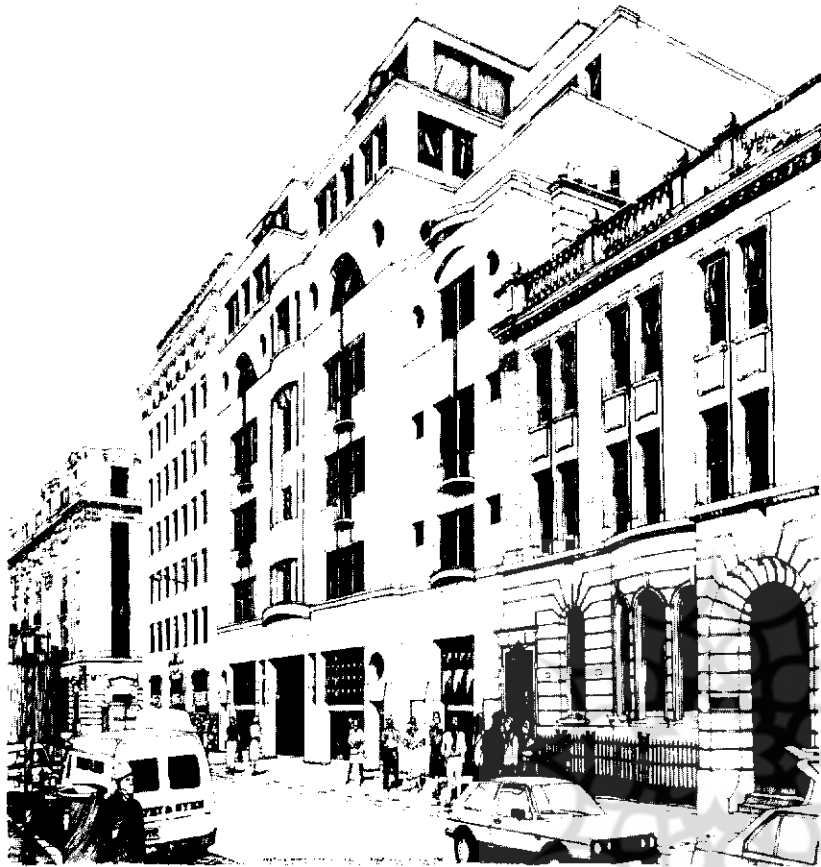
این نشان می‌دهد که هنوز درک رابطه کمیت و کیفیت به خوبی صورت نگرفته است. مگر غیر از این است که در کنار «چندی» یا کمیت‌های یک پدیده، «چونی» یا کیفیت‌های آن پدیده نیز مطرح‌اند؟ در بُعد نظری همه می‌پذیرند که نه می‌توان به کمیتی بدون کیفیت رسید، و نه به کیفیتی بدون کمیت دست یافت. آنها هم‌زاد یکدیگرند و بدون تعریف یکی، تعریف آن دیگری نیز غیرممکن می‌گردد. همه می‌دانند که هر پدیده موجودی است وحدت یافته که دارای کیفیت‌ها و کمیت‌های فراوان است و فقط در عالم «انتزاع علمی» می‌توان این دو جنبه هر پدیده را از هم 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! آیا ما هم دچار علمزدگی شده‌ایم و می‌خواهیم برای هر چه «علمی‌تر بودن» طرح‌های مان، واقعیت‌ها را فدا کنیم؟

شاید چنین باشد؛ ولی به نظر می‌رسد که مشکل در روابط ظریف و پیچیده بین کمیت و کیفیت نیز نهفته 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 مادی‌اند، همواره قابل اندازه‌گیری‌اند 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 براساس تفکر پوزیتیویستی نه فقط به این موضوع بسنده می‌کنیم، بلکه به «بی‌طرفی» و «غیرمعرض بودن» خود نیز افتخار می‌کنیم. ولی ناخودآگاه عامل مهمی به نام مخاطب را در تفکرات مان فراموش کرده‌ایم؛ یعنی عاملی که بلافاصله در مواجهه با این ویژگی‌های کمی به ارزیابی و ارزش‌دهی آنها می‌پردازد 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 نمی‌گردند؛ 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 ساده‌اندیشانه‌ترین راه‌حل موجود نیز تعریض خیابان‌هاست، نشان می‌دهد که چه کیفیت‌هایی بر اثر تعریض خیابان از بین رفته‌اند و چه «کیفیت‌هایی» جایگزین آنها شده‌اند.

مثالی دیگر: زمانی که مباحث طراحی شهری به اصرار مسئولان وقت و به بهانه «اولویت حل معضل مسکن» از شرح خدمات شهرهای جدید حذف گردید و مباحث کیفی انگ لوکس و تجملی خوردند، از ابتدا عاقبت کار معلوم بود و امروزه 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



development is on the right lines according to

نگاهی به اعمال اینان در تعیین تراکم‌ها، فوراً می‌توان دریافت که شهر و فضاهایش با انبانی که می‌بایست جمعیتی معین در آن ریخته شود، اشتباه گرفته شده است. جای دادن شهروندان در سطوح معین انکار نمی‌شود؛ ولی بحث بر سر چگونگی (کیفیت) این جای دادن هم هست.

در تخصیص فضا 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 کمبودش محاسبه شده است رنگ زده می‌شود، خوشحال از اینکه میزان مساحت لازم برای خدمات مورد نیاز جبران گردیده است. ولی آیا اصول کیفی مکان‌یابی 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 تجاری می‌توانند اطراف خیابان‌های عبوری و فلکه‌ها قرار گیرند؟

پیش‌تر گفته شد که هر تصمیم کمی تبعات کیفی خاص خود را داراست و نباید فراموش کرد که شهروندان داور نهایی تصمیمات کارشناسی و اقدامات مدیران‌اند. برخلاف اکثر کارشناسان و مدیران که با کمیت‌ها کلنجار 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 فضا 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 معنایی است و از هر مکان انتظارات و توقعات خاص همان مکان می‌رود.

تا زمانی که اقتدارگرایی بر اذهان حکومت می‌کند، حاصلی جز چند فضای پراپت، مجلل و غیر خودی، که تأثیری بر زندگی روزمره شهروندان مان ندارد، به همراه نخواهد آورد

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

به عنوان مثال، محله مسکونی می‌بایست آرام و دنج و خودمانی باشد، در صورتی که یک خیابان تجاری یا بازار، مکانی است سرزنده، متنوع و همگانی! افراد برای خلوت به محله مسکونی و خانه خود پناه می‌برند، و در مقابل برای باز شدن دل یا تجمع و تعامل اجتماعی به خیابان می‌ریزند.

آیا واقعاً در طرح‌های کشور، به این انتظارات و توقعات فضایی برحق شهروندان توجه شده، یا در بهترین حالت تنها به حل مسائل کمی (که شرطی لازم ولی ناکافی است) پرداخته شده است؟ به نظر می‌رسد که در حلقه کارشناسان تهیه کننده طرح‌ها، جای حرفه‌ای که به ادراک و رفتار شهروندان توجه کند و توقعات فضایی و مکان‌های شهر را نیز شناسایی کند، خالی است.

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

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

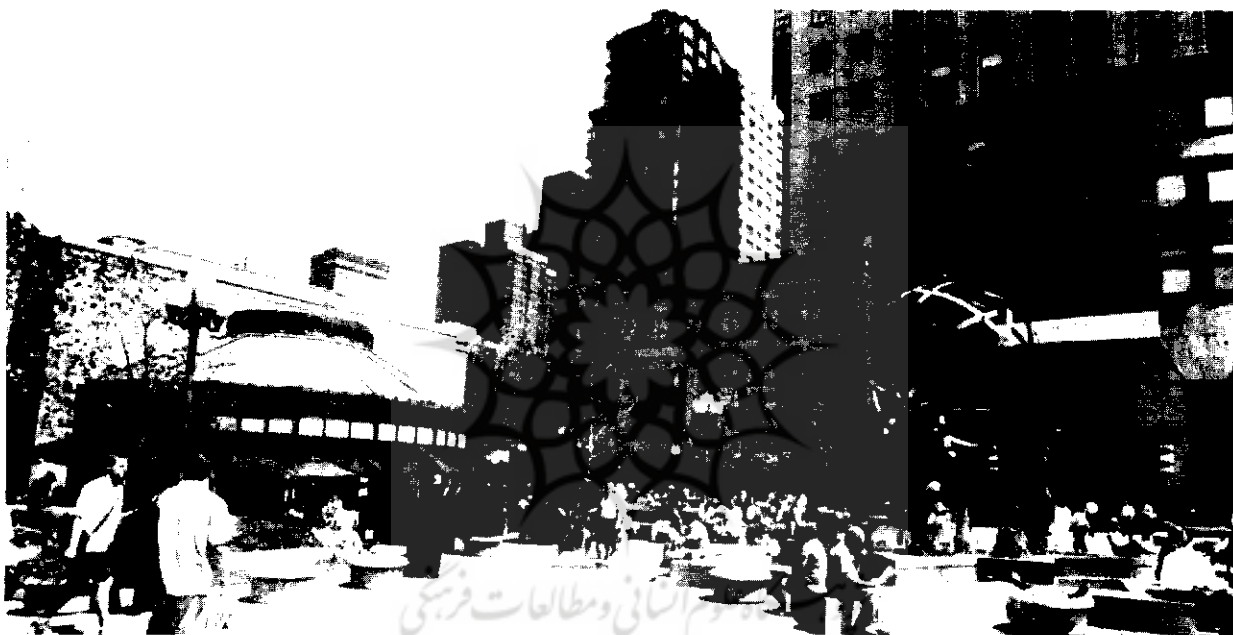
جایگاه طراحی شهری در نظام برنامه‌ریزی

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

به اعتقاد نگارنده، بخشی از مشکل به فرهنگ این خطه برمی‌گردد و بخشی دیگر به زمان برخورد و آشنایی

کارشناسان با طراحی شهری، بخشی که به فرهنگ برمی گردد، و هر فرد کارشناس نیز - با تمام مطالعات نظری - در عمل به دام آن می افتد، نبود سنت همکاری گروهی است. در نظام سنتی اگر هم کاری دسته جمعی انجام می گرفت، حتماً فرماندهی آن را رئیس قبیله یا ریش سفیدی برعهده 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 رؤسا انجام می دهند، وجود دارد. هنوز ادعا می شود که فلان شهر یا فضاها پیش را فلان شاه یا مرد قدرتمند ساخته است. هنوز این باور وجود ندارد که ساختن امری گروهی است و نیازمند تخصص های متفاوت؛ و آنچه به تحقق پذیری و موفقیت طرح می انجامد، داشتن هدفی مشترک و هماهنگی است.

هنوز در اینجا مفهوم هماهنگی کاملاً جانیافته است و حتی وظیفه فردی که روبروی ارکستر ایستاده است، و آن را غربی ها «هماهنگ کننده» می نامند، در اینجا «رهبری ارکستر» می نامند. او شاه کوچکی تلقی می شود که در حال دستور دادن به رعایای خود است. هنوز اعتقاد ما بر این است که یا باید رئیس بود یا مرئوس؛ و از ته دل می خواهیم که به عنوان نخیکان یک حرفه ما نیز 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



پروژه انسانی و مطالعات فرهنگی

اجتماعی خود را از دست بدهند. در صورتی که در ارکستراسیون، که می توان آن را به اقدامات هماهنگ و تنظیم شده ترجمه کرد، هر نوازنده 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 برمی گردد، تا حد زیادی مربوط به آشنایی ما با مرحله ای از سیر تکوینی این فعالیت (و نه دانش) است.

عوامل مؤثر بر شکل گیری 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 تمدن های باستانی به عقب می برند، 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 قدرتمند سازنده شهرهای ورسای و کارلسروهه شده اند.

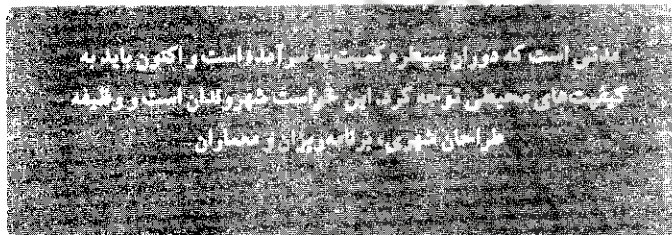
بخشی از مدیران شهری کوشش می کنند تا با یاری بولوارسازی و جداره سازی جاپای بارون هوسمان بگذارند، یا با گذر از چم و خم های بوروکراتیک موجود، جنبش زیباسازی اواخر قرن نوزدهم را احیا کنند. ولی تا زمانی که اقتدارگرایی برآذهان ما حکومت می کند، حاصلی جز چند فضای پراپهت، مجلل و غیر خودی، که تأثیری بر زندگی روزمره شهروندان مان ندارد، به همراه نخواهد آورد.

شاید به سختی بتوان این گونه اقدامات و طرح هایی مانند باغ شهر هاوارد، واحد همسایگی کلارنس پری،

شهر صنعتی گارنیه و پارک شهرهای لوکوربوزیه و اسلاف وی را نوعی تفکر شهرسازانه (یا به عبارت بهتر، پیش شهرسازانه) نامید، ولی خلط آن با دانش طراحی شهری اشتباهی است نابخشودنی. زیرا نه طراحی شهری به دنبال ایجاد فضاهایی پرخرج و فاخر است و نه هدف آن ایجاد فضاهایی زیبا به معنای چشم‌نواز! دانش طراحی شهری نه فقط از مرحله زیبایی‌شناسی کلاسیک گذشته است، بلکه مفهوم زیبایی (که برای آن وسیله است، نه هدف) نیز تغییر یافته است. مضافاً زیبایی فقط امری بصری نیست چرا که موسیقی، بازی یا سخنرانی نیز می‌تواند زیبا باشد. در شهر نیز توجه به حواس شنیداری، بویایی، بساویی، جهت‌یابی و مانند اینها در شهروندان ضرورت یافته است.

زیبایی دلمشغولی اصلی طراحان شهری نیست و کیفیاتی مانند هویت، وحدت، نقش‌انگیزی و حس مکان و نظایر اینها مهم‌تر از آن هستند. هر چند ایجاد یا حفظ فضاهای شهری چشم‌نواز، به خاطر کمبودهای موجود، به یکی از نیازهای فوری و فوری شهروندان ما تبدیل 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.

با نگاهی کوتاه به سیر تکوین آن چیزی که دانش طراحی شهری نام گرفته است، می‌توان شواهد موردنیاز این ادعا را یافت. نیازی که باعث شکل‌گیری دانش طراحی شهری شد، نارضایتی عمومی بود که به دست مردم، جامعه‌شناسان و روان‌شناسان مطرح گردید. جامعه غربی که پس از جنگ جهانی دوم براساس توهّمات مدرنیستی فضاهای خود را بازسازی کرده یا شکل داده بود، به تدریج متوجه ناکافی بودن این راه‌حل‌ها شد. خانه‌های آنها دارای نور کافی، تهویه 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 شهروندان تحمیل می‌کردند. خیابان‌هایی که خودروها در آن حرکتی نسبتاً راحت داشتند، پایدار شد ولی جایی برای تردد پیاده و تجمع و تعامل شهروند باقی نگذاشت. این فضاهای عمومی، بی‌مکانی، عدم تعلق خاطر، بی‌هویتی و در نتیجه بیکنواختی کسالت‌بار، بزهداری 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 اواخر دهه شصت میلادی از محافل دانشگاهی شروع شده بود و به سرعت به محافل غیردانشجویی اروپا نیز تسری می‌یافت. این جنبش بنیان‌های مطلق‌اندیشی مدرنیسم را به زیر سؤال می‌برد. هر چند جنبش دانشجویان و جوانان به افراط‌گرایی کشیده شد، ولی تأثیر خود را بر جامعه گذاشت و مردم عادی نیز به چاره‌جویی 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 فرسسالاری و هرگونه نخبه‌گرایی مورد حمله قرار گرفت و جای خود را به جنبش‌های مشارکتی شهروندان داد.

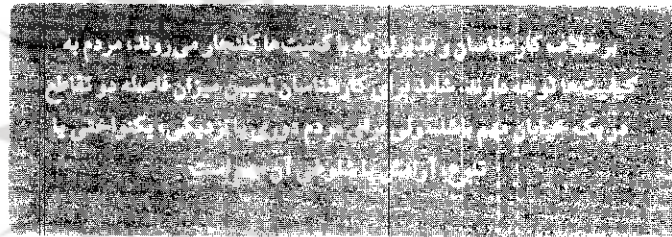
رویکردهایی مانند حاکمیت خودرو، بی‌اعتنایی به بافت‌های قدیمی، روش تولید صنعتی، و برنامه‌ریزی از بالا رنگ باخت و جای خود را تدریجاً به معماری آلترناتیو، طراحی شهری، برنامه‌ریزی مشارکتی و حتی کتب آموزشی جایگزین سپرد.

سال‌های شصت و هفتاد میلادی دوران تغییر الگوها و شکل‌گیری قرائت تازه‌ای از زمان و مکان شد. حاکمیت مطلق «عقل» به زیر سؤال رفت و دوباره عاطفه به عنوان همزاد عقل با آن هم‌تراز گردید. پاسخگویی به نیازهای روحی و روانی شهروند مطرح گردید و دارای همان ارزش و اهمیت نیازهای مادی و جسمانی وی شد. شهروندان نظریات اندیشمندان را که تا این زمان در محافل دانشگاهی و در کتابخانه‌های تخصصی محبوس شده بود، کشف کردند و آنها را به بحث نهادند. روان‌شناسی، علوم ارتباطات هرمنوتیک، معناشناسی، زبان‌شناسی، پدیدارشناسی و سیبرنتیک 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 لیتچ، کامیلوزیته، جین جیکوبز، میسائیل تریب و نظایر اینان، و مطالعه جنبی مبانی نشانه‌شناسی، معنی‌شناسی و روان‌شناسی محیط الزامی شد. دانشجوی می‌بایست 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 رفتار وی از فیلتری به نام «فضای روانی» می‌گذرد که حاوی ارزشها، دانش، هنجارها، تجربیات و خاطرات اوست! هرمنوتیک و روان‌شناسی محیط نحوه ادراک انسان به عنوان مخاطب را تذکر می‌داد، و رفتارشناسی نحوه عکس‌العمل انسان‌ها را در مقابل محیط می‌آموخت. نظر به نظام‌ها نقش و رابطه پیچیده کل و جزء - و به تبع آن فرد و جمع - را هشدار می‌داد. مشخص شد که نه تقدیمی برای کیفیت یا کمیت وجود دارد و نه فرم تابع عملکرد است و نه عملکرد تابع فرم. مؤلفهٔ سومی به نام معنی مطرح شد که اهمیت آن به هیچ وجه کمتر از فرم و عملکرد نبود.

طراحی شهری در نظر

همان‌طور 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 صادق 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 نظیر لویی کان، دوکسیادیس، گروه ده و جز اینها در دهه پنجاه و شصت از وضعیت زمان خود و کیفیت فضایی شهرهای شان اظهار نارضایتی کرده بودند، ولی آنچه راهگشا شد، نظریات جین جیکوبز جامعه‌شناس، میجرلیخ یزشک و روان‌شناس، یا کوپسن زبان‌شناس و برخی دیگر بود. حتی در سالهای هشتاد و نود که دلمشغولی کشورهای صنعتی بیشتر راجع به مطالعات موضوعی و فرایند طراحی و تحقیق‌پذیری طرح‌ها بود، آثار افرادی چون ویلیام وایت رفتارشناس، ادوارد هال انسان‌شناس، سوزان لاگر هنرشناس، کریستوفر الکساندر ریاضی‌دان و برنامه‌ریز، گودمن معناشناس، ویتگنشتاین و آدورنوی فیلسوف، و ده‌ها نظریه‌پرداز رشته‌های دیگر را نمی‌توان برای دانش طراحی شهری کم‌اهمیت‌تر از اظهارات طراحان شهری مانند پاترو کانترو، اپلیارد و لینچ دانست.

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

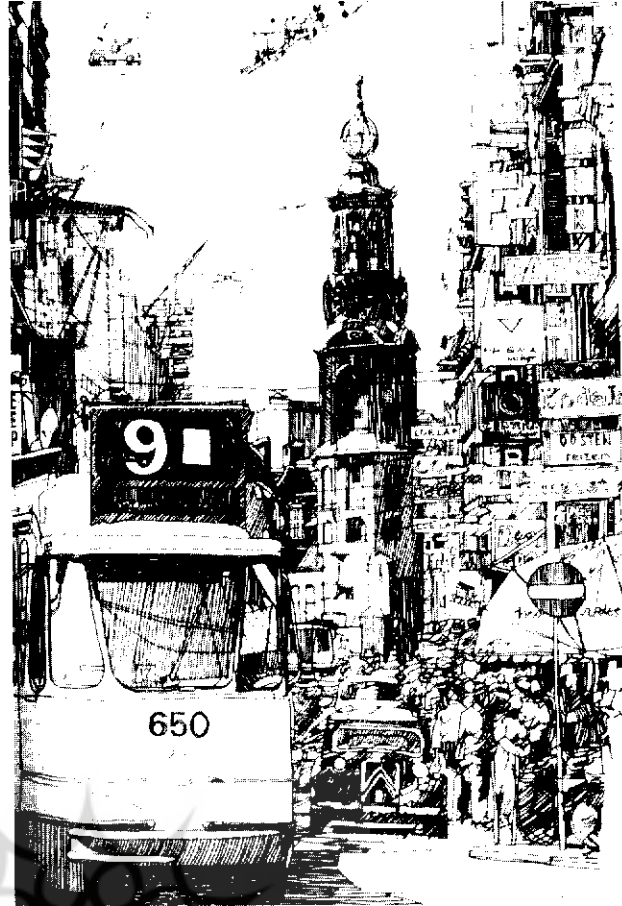
- امروزه در آستانه قرن جدید، دانش طراحی شهری نگاهی صوری (فرمال) به مسائل ندارد. برای این دانش، جداسازی به همان اندازه ناکافی است که زیباسازی یک محیط.

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

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

- نه حق تقدم برای خود در فرایند تصمیم‌سازی قائل است و نه برای دیگران، بلکه طرح را ارکسترآسیونی می‌داند که هر نوازنده 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 فضا گرفته تا سطح کشور دارای دیدگاه‌هایی است که می‌بایست در طرح‌ها لحاظ گردند.



طراحی شهری در عمل

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

در دهه هفتاد میلادی ایجاد شهرک‌های اقماری و حومه‌نشینی به زیر سؤال رفت و مردم و مسئولان ارزش‌های نهفته در شهرهای متعارف خود را باز یافتند. 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 بازنمایی و باز آفرینی شد.

شعار «شهر برای شهروندان و نه برای خودروی شخصی» مورد توجه قرار گرفت و تدابیری برای بهبود جذابیت بافت‌های قدیمی، سرزنده کردن و حفظ و گسترش زندگی و سکونت شهروندان و ساکنان در این بافت‌ها تشدید 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 اتاق بازرگانی 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 ۵۰ تا ۱۰۰ هزار نفره و ۳۳ درصد شهرهای ۲۰ تا ۵۰ هزار نفره را در برمی‌گرفت. در کنار احداث موزه و فرهنگسرا، توجه بیشتری به مناسب‌سازی فضاهای شهری برای «باهم بودن» و تعامل اجتماعی شد. طراحان و مردم در حسرت زندگی جمعی مردمان اطراف مدیترانه، شروع به تجهیز فضاهای شهری خود با مبلمان مناسب و ایجاد «پلازا» (میدان) کردند. همچنین جنبشی برای تبدیل مجدد فلکه‌ها به 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 وونترف هلندی‌ها استفاده شد؛ و در سال‌های بعد به این مورد اکتفا نگردید، و اقداماتی همچون تحدید تردد و تقلیل سرعت در خیابان‌های جمع‌کننده محلی به سی کیلومتر در ساعت - موسوم به پروژه "Tempo 30" - صورت پذیرفت. سال ۱۹۷۳، سال تصویب رسمی این پروژه در هلند و سال ۱۹۷۴ نیز سال تصمیم رسمی آن به شهرهای آلمانی بود. امروزه کمتر محله‌ای را در اروپا می‌توان یافت که براساس این الگو آرام‌سازی نشده باشند.

معماری کلان زیر سؤال رفت و جای خود را به پروژه‌های کوچک ولی فراوان داد. استقبال همگانی از یک طرف، و نارسایی‌های موجود در طرح‌های جامع و تفصیلی از طرف دیگر، تجدیدنظری جدی را در محتوا و نحوه تهیه طرح‌های مذکور موجب گردید. برخی از شهرها برای جبران خسارت‌های وارد شده از اهمال و طرز تفکر مدرنیستی، شروع به تهیه 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 گنجانده‌اند.

بسیاری از شوراهای شهر و مقامات محلی حتی قبل از تهیه طرح‌های توسعه و عمران برای جذب سرمایه‌های تولیدی، نیروی کار لازم و جذب گردشگران بیشتر، شروع به تهیه 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 تهیه طرح‌ها کنار گذاشته شد و رویکرد هنجاری جایگزین آن گردید. روش‌های تهیه طرح‌ها، اصلاح و مباحث 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 می‌دهد و از دستاوردهای مطالعات موضوعی که روز به روز در حال گسترش است، استفاده می‌کند. امروزه مباحث کیفی، ملکه ذهن هر کارشناس شهری کشورهای صنعتی شده است و نیازی به یادآوری و توصیه در ملحوظ کردن آنان در تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری نیست. این جنبش فقط به کشورهای صنعتی محدود نمانده و بسیاری از کشورهای آسیا، آفریقا 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 تمهیداتی، از زدن رنگ و لعاب، 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 صفحات قبل اشاره شد، این اقدامات اندر 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 مباحث 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 انباشته 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 بهانه‌ای، می‌تواند به انباشت هرچه بیشتر توقعات و ناراضی‌های بیفزاید و می‌تواند در صورت فقدان روزنه و امکانی برای پاسخگویی به آن، به واکنشی تبدیل گردد که به نفع هیچ کس نیست.

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

منابع

۱- الکساندر، کریستوفر و سرج چرمایف؛ **عرصه‌های زندگی جمعی و زندگی خصوصی**،

منوچهر مزینی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۱.

۲- لینچ، کوین؛ **تئوری شکل خوب شهر**،

سیدحسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۶.

۳- هال، ادوارد.تی؛ **بعد پنهان**، منوچهر طیبیان،

انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۶.

4- Adorno, Theodor W.; **Asthetische Theorie**, Frankfurt, 1974.

5- Danielewski, Gerd; **Wo der FuBganger Konig ist**, Beton Verlag Gmb 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 Stadtebau nach seinen kunstlerischen Grundsätzen**, Vieweg Verlag Braunschweig, 1983.

15- Trieb, Michael & Markelin Antero; **Stadtbild in der Planungspraxis**, D. V. A verlag, 1976.

پانزدهم

1- Friedrich Spengelin