

## پارکینگ زدائی فرهنگی

معماری فضاهای عمومی، تنها ساخت یک بنای معمولی که حداکثر ظاهر بیرونی آن در شهر به چشم می خورد نیست. بسیاری از این فضاها در واقع با آمیزه ای از ظاهر، مدیریت فرهنگی، کاربری و... مبداء جریاناتی مهم در فرهنگ شهر و حتی فرهنگ ملی می شوند. فرهنگی که ممکن است از طرف طبقه و طیفی از جامعه مورد تایید باشد و از طرف دیگرانی محل بحث و حتی مخالفت. تاریخ شهرسازی پر از نمونه هایی است که مخالفان یک فرهنگ خاص یا معاندین تاریخچه مرتبط با یک بنا و فضای معماری، دست به کلنگ برده اند و بنا را از بیخ و بن ویران کرده اند. گاهی چنان افراطی که موجبات خشم مردم را فراهم می کند و گاه پنهان و دور از توجه. گویا متأسفانه این شیوه برخورد نه تنها در دنیای امروز کمتر نشده، بلکه حداقل اقداماتی مانند آنچه در افغانستان و سوریه و... افتاده، افزایش چشمگیر آن را تایید می کند.

گاهی نیز حذف این فضاهای فرهنگی با تغییر کاربری های صریح و دستوری، محقق می شود. چه وقتی یک چهارطاقی ساسانی به نمازخانه تبدیل شده باشد و چه سینمایی که یک شبه به بازارچه و میوه فروشی تبدیل می شود.

اما در سال های اخیر به نظر می رسد، به واسطه تغییر سبک زندگی شهری، روشی تازه برای این کار سازماندهی شده است؛ "پارکینگ زدایی". بدیهی است فضایی که مخاطب و عملکرد خود را از دست داده باشد، نمی تواند همچنان منشاء تاثیرات فرهنگی قدرتمندی باقی بماند. بنایی که جایگاه شهری و شأن واقعی آن تخریب شده، اجباراً باید گردونه فرهنگی پیشین خود را ترک کند. این نوع تخریب حائز دو ویژگی است: اول آن که خود به خود توجیه همین روند و عملیات حذفی است و دوم آن که پنهان و تدریجی است. به چشم نمی آید و در نتیجه برای جامعه مخاطب، حساسیت برانگیز نیست.

در حالی که علاوه بر اعمال قوانین اجباری شهرداری ها، این روزها مراکز تجاری و هایپرمارکت ها، حتی تالارهای کوچک عروسی و ولیمه - به طور طبیعی - برای جلب مشتری بیشتر، در اولین مراحل طراحی، راه اندازی و تبلیغات، روی سهولت مسیرهای دسترسی و امکانات و تعداد پارکینگ های مجموعه متمرکز می شوند، در برخی از فضاهای مهم فرهنگی (که از قضا در یک موضوع با هم مشترک هستند و آن زمان

احداث و بانی آن هاست) با تلاشی شبانه روزی این نوع امکانات، به جای توسعه متناسب با وضعیت روز، ناگهانی و یا به تدریج حذف می شوند. بدیهی است فضایی که مخاطب با دشواری به آن دست می یابد نمی تواند در رقابتی سالم، شاداب و طبیعی مشارکت کند. "پارکینگ" یکی از مهمترین خدمات لازم در شهرهای ماشینی امروزی است و حذف آن می تواند رضایت و حضور مخاطب در فضاهای مورد اشاره را (خوب یا بد) به شدت تحت تاثیر قرار دهد. حالا به چند مثال در این زمینه توجه کنید و قضاوت کنید این تکرار الگو تا چه حد می تواند سهوی و یا عمدی باشد:

– **برج آزادی:** در سال ۱۳۴۹، با طرحی از حسین امانت، ساخته شد. این بنا مشتمل بر سه طبقه، دارای چهار آسانسور و دو راه پله و ۲۸۶ پلکان است. در محوطه زیرین آزادی چندین سالن نمایش، نگارخانه، کتابخانه، موزه و... قرار دارد. با این وجود چندان که باید رونقی ندارد. بی شک نبود امکان پارک ماشین برای مراجعین – که با ساخت و سازهای اطراف میدان از بین رفته – یکی از دلایل رکود این مجموعه فرهنگی است.

– **فرهنگسرای نیاوران:** ساخت این بنا با طرحی از کامران دیبا در تاریخ ۱۳۵۵ شروع و در سال ۱۳۵۶ به اتمام رسید. کل فضای مجموعه نیاوران ۱۱۰ هزار متر مربع است و زیر بنای ساختمان فرهنگسرای نیاوران ۱۰ هزار متر مربع می باشد. دو نگارخانه اصلی، رستوران، کتابخانه، آمفی تئاتر و... از امکانات این مجموعه فرهنگی است که همان حداقل فضاهای پارک خیابانی آن هم عملاً در اختیار مراجعین پارک نیاوران است. پارکینگ ضلع شمالی میدان (پارکینگ کاخ – موزه نیاوران) نیز به دلایل مختلف از دور ارائه خدمات خارج شده است.

– **تئاتر شهر:** بزرگ ترین و معروف ترین مجموعه نمایش تئاتر ایران است و در سال ۱۳۴۶ توسط مهندس علی سردار افخمی طراحی شد. ساخت آن پنج سال طول کشید و سرانجام در روز هفتم بهمن ۱۳۵۱ با نمایش باغ آلبالو نوشته آنتوان چخوف و به کارگردانی آربی اوانیسیان افتتاح شد. در چند دهه گذشته دسترسی به این مجموعه در تقاطع خیابان ولیعصر (عج) و انقلاب به دلیل ترافیک شهری به اندازه کافی دشوار شده است. اما تعطیلی پارکینگ مجموعه با احداث مسجد ولیعصر – که با تکیه بر موضوعات اعتقادی و مذهبی – به هر نوع اعتراضی بی اعتنا بود، بخشی از مخاطبین این مجموعه را با مشکلات تازه ای روبرو کرده است. روندی که در کنار مدیریت های خاص شهری و تخصصی، به تدریج باعث هدایت نمایش ها و مخاطبین تئاتر به

فضاهای محقرتری مثل پلاتوهای کوچک و خانه هنرمندان و... شده است. ابایی ندارم که بگویم: [به هر دلیل شخصی یا سازمانی] شخصاً تفاوت معناداری بین برخورد مامورین راهنمایی و رانندگی در کنار این مجموعه ها و مثلاً بعضی از مجتمع های تجاری مشابه را تجربه کرده ام.

– **موزه هنرهای معاصر تهران:** این موزه در سال ۱۳۵۶ با طرحی از کامران دیبا در گوشه غربی پارک لاله و در زمینی به مساحت ۸۶۵۰۰ مترمربع (با احتساب باغها) بنا شد. یکی از معتبرترین موزه های هنری در منطقه خاورمیانه و شاید در آسیا محسوب می شود. این مجموعه همراه با موزه فرش از امکانات پارکینگ مشترکی برخوردار بودند که از سال ها پیش به بازارچه خود اشتغالی پارک لاله تبدیل شده و با وجود وعده های مکرر برای الحاق مجدد به موزه، همچنان به کار خود ادامه می دهد. باری که حذف این پارکینگ بر روی مراجعین وارد می کند، به خصوص در مراسم رسمی افتتاحیه نمایشگاه ها و... کاملاً به چشم می خورد. در حال حاضر حتی فضای مناسبی برای پارک خودروهای سازمانی، ورود مهمانان ویژه و پرسنل موزه هم در دسترس نیست.

– **تالار وحدت:** توسط اوژن آفتاندلیانس بر اساس مدل نمونه اپرا هال وین ساخته و با نام مجموعه تالار رودکی در تاریخ ۳ آبان ۱۳۴۶ افتتاح شد. از بزرگترین سالن های موسیقی و تئاترهای خاص بود که کم کم جایش را به سالن های نه چندان مطلوبی مثل میلاد و کشور و... داده است. پارکینگ این مجموعه هنوز در اختیار مراجعین است. اما ظرفیت بخش بزرگی از آن – به جای توسعه متناسب – با ساخت و سازهای جدید، انباشت لوازم اضافی و یا اختصاص به خودروهای دولتی و... اشغال شده است.

البته عادت افراط در تردد با اتومبیل شخصی و در همه قسمت های شهر را تایید نمی کنم و به هیچ وجه مدعی نیستم که حذف پارکینگ به تنهایی عامل رونق یا کساد یک مجموعه فرهنگی – هنری است. اما باور دارم که در فضای رقابتی و در کنار مجموعه ای از عوامل، باعث توقف و یا سرعت گرفتن آن ها می شود. لازم به یادآوری است که در ضوابط طراحی شهری؛ با توجه به حوزه بندی تراکم، در ازای هر ده صندلی سالن های سینما و تئاتر و... حداقل یک ظرفیت پارکینگ خودرو سواری الزامی تلقی می شود.

سعید فلاح فر