

ارتقاء معماری ایستگاه های مترو تهران و ارتباط آن با اجتماع پذیری

سارا پوراوری: کارشناسی ارشد مهندسی معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران شمال، تهران، ایران
saranaz_po@yahoo.com

چکیده

ایستگاه های مترو از مهمترین نقاط گره گاهی در سامانه حمل و نقل می باشند که روزانه شهروندان زیادی از آن استفاده می کنند، همچنین ایستگاه های مترو به عنوان فضاهای عمومی شهری که در ارتباط با زندگی اجتماعی شهروندان قرار دارد باید طراحی درخور جامعه ایرانی داشته باشد تا سبب مقبولیت هرچه بیشتر آن از سوی مردم شود. از این رو هدف از این مقاله بهبود شرایط ایستگاه های مترو شهر تهران و جواب دادن به این سوال که چه تغییراتی در ایستگاه های مترو سبب ارتقاء کیفیت و بهبود اجتماع پذیری می شوند؟ می باشد. روش تحقیق پژوهش توصیفی - تحلیلی با روش جمع آوری اطلاعات به صورت کتابخانه ای است، به منظور دستیابی به هدف پژوهش، با بررسی و مقایسه بین ایستگاه های مترو کشورهایی که در این زمینه عملکردهای خوبی دارند با ایستگاه های مترو تهران، نکات مثبت آنها ذکر شد و در نتیجه گیری پیشنهاداتی همچون بازنگری در طراحی ورودی های ایستگاه، توجه بیشتر به مبلمان فضای داخلی و استفاده از هنرهای عمومی در جهت بهبود شرایط ایستگاه های مترو شهر تهران ارائه شده است.

واژه های کلیدی: ایستگاه مترو، عناصر معماری، اجتماع پذیری، عوامل تاثیر گذار

۱- مقدمه

با افزایش روزافزون جمعیت و ارتقاء نیازهای بشری برای زندگی بهتر سبب شده است تا سیستم های حمل و نقل شهری همچون مترو به دلایل بسیاری همچون ایمنی- سریع بودن و نسبتاً ارزان بودن مورد توجه اقشار مختلف جامعه اعم از پیر و جوان، زن و مرد در سطوح مختلف اقتصادی و فرهنگی قرار بگیرد. شهر تهران با گوناگونی گروه های قومی و تلافی فرهنگ های متفاوت روبرو است و از سوی دیگر امروزه متروها صرفاً یک وسیله حمل و نقل و جابجایی مسافر نیست بلکه باعث شکل گیری یک فضای عمومی شهری شده است. شهروندان روزانه چند ساعت از وقت خود را در این مکان می گذرانند و گاه با یکدیگر معاشرت می کنند پس در واقع معماری و ساختار مترو که در فضایی محدود جمعیت بیشماری را در خود جای داده است باعث شکل گیری تبادلات فرهنگی میان مسافران با محیط پیرامونی شان می شود. استفاده از محیط ایستگاه های مترو برای تبلیغات فرهنگی گویای اهمیت این محیط ها در تغییرات فرهنگی است چراکه عمدتاً تغییرات فرهنگی توسط توده مردم صورت می گیرد و در شهرهای مدرن امروزی، محیط ایستگاه های مترو فضایی برای تعامل و تردد توده ی مردم از اقشار مختلف جامعه است؛ بنابراین چنین محیط هایی بر تعیین و تغییر سبک زندگی و تغییرات فرهنگی تأثیرگذار هستند (محمودی ۱۳۹۶، ۳). در شهرهایی نظیر مسکو، سنت پترزبورگ، پاریس ایستگاه های مترو نه فقط برای مردم آن کشور بلکه برای توریست ها نیز جذاب است و سالانه گردشگران زیادی از این ایستگاه ها بازدید می کنند. در ارتباط با اصول طراحی ایستگاه های مترو که موجب اجتماع پذیری بیشتر می شود، دو نگرش عمده وجود دارد: نگرش اول، مبانی طراحی ایستگاه را صرفاً کالبدی برای ایجاد ارتباط بین قطار و استفاده کنندگان می داند. در این نگرش، کارکرد مکان تا سطح پرداختن به حل مسائل عملکردی ایستگاه کاهش می یابد که البته خود مستلزم رعایت ضوابط و مقررات در راستای آسایش مسافران است (سلحشور، ۱۳۸۸: ۱۲). اما در دیدگاه دوم با دیدی گسترده تر علاوه بر پرداختن به مسائل عملکردی در جستجوی شکل گیری فضای عمومی شهری است که بستری برای تحقق رفتار اجتماعی کاربران باشد. در این دیدگاه طراحی ایستگاه مترو از نگرش عملکردگرا تبدیل به جستجوی بستری برای شکل گیری روابط اجتماعی شهروندان و ایجاد فضای عمومی متناسب با زندگی جمعی در ایستگاه می شود؛ بنابراین شناخت و کشف زمینه های روابط اجتماعی در بخشی از شهر که ایستگاه در آن واقع شده است، حائز اهمیت می گردد (pace, Fischer, Nichol, 2007, 11).

۲- روش تحقیق

روش تحقیق در این پژوهش توصیفی- تحلیلی با روش جمع آوری اطلاعات به صورت کتابخانه ای است. بدین ترتیب که برای جمع آوری اطلاعات از روش کتابخانه ای مطالعه کتاب، مجلات، پایان نامه های کارشناسی ارشد و رساله های دکتری و برای پاسخ گویی به سؤال پژوهش به بررسی و تحلیل نمونه های موفق در جهان و مقایسه آن با متروهای تهران پرداخته می شود و پس از جمع بندی به ذکر راه حل ها و پیشنهادات پرداخته می شود.

۳- ادبیات موضوع

برای بررسی پیشینه موضوع نمونه هایی از مقالات و رساله هایی که پیرامون موضوع کار شده بود مورد بررسی قرار گرفت و در جدول شماره ۱ نتایج این بررسی ها ذکر شد.

جدول ۱: بررسی پیشینه موضوع

عنوان و نویسنده	بیان مسئله	فرضیه و روش تحقیق	نتایج
مقاله: بازنمود فرهنگ و هویت ملی در هویت بصری شهر؛ مطالعه موردی دیوارنگاره های مترو تهران. نویسندگان: اعظم محمودی، محسن حسن پور، سوسن خطایی اردیبهشت ۱۳۹۸	گرافیک محیطی یکی از اصلی ترین شاخصه های هویت بصری در شهرهاست که نقش تعیین کننده ای در زیبایی شهر و شکل دهی و تغییر سلیقه و سواد بصری شهروندان دارد. این در حالی است که امروزه در گرافیک محیطی، مسئله فرهنگ، هنر و هویت ملی چه به لحاظ بصری و چه به لحاظ محتوایی کمتر مورد توجه طراحان قرار می گیرد.	روش تحقیق: اطلاعات بخش نظری تحقیق به روش کتابخانه ای و با استفاده از مدارک و اطلاعات موجود و داده های بخش تحلیلی پژوهش به روش میدانی و با استفاده از ابزار مشاهده، گردآوری شده است.	منظر شهری از هویت بصری شهر جداشدنی است. این بخش از هویت مصنوع شهر که از عوامل مختلفی چون معماری، طراحی منظر شهری و گرافیک محیطی تشکیل می شود؛ در واقع همان انتخاب های مصنوع در طراحی شهر است که هویت بصری شهر را شکل می دهد.
پایان نامه کارشناسی ارشد: بازنمود هنر و زیبایی شناسی ایرانی اسلامی در گرافیک محیطی با هدف احیای فرهنگ و هویت ملی (مطالعه موردی: دیوارنگاره های مترو تهران) نویسنده: اعظم محمودی دی ماه ۱۳۹۶	امروزه در گرافیک محیطی، مسأله فرهنگ، هنر و هویت ملی چه به لحاظ بصری و چه به لحاظ محتوایی کمتر مورد توجه طراحان قرار می گیرد که این امر به فاصله گرفتن سوادبصری شهروندان از هویت بصری ایرانی اسلامی می انجامد.	۱- آیا می توان با استفاده از رسانه ی گرافیک محیطی و به مدد هنر ناب ایرانی اسلامی و با نمایش بعد فرهنگی هویت ملی از طریق گرافیک محیطی، به سوی احیای فرهنگ و هویت ملی گام برداشت؟ ۲- آیا گرافیک محیطی غنی از شاخصه های تصویری هویت ملی نقشی در تغییر و تعالی سواد بصری جامعه ایفا میکند؟ روش تحقیق: در پژوهش حاضر با استفاده از روش کتابخانه ای به گردآوری اطلاعات و تفسیر مبانی نظری تحقیق پرداخته می شود.	نتایج حاصل از پژوهش نشان می دهد که، با نمایش بصری ابعاد مختلف هویت ملی با استفاده از رسانه ی قدرتمند گرافیک محیطی میتوان به دو هدف عمده که از جمله فرضیات پژوهش نیز به شمار میروند، دست یافت: ۱- هویت سازی بصری با استفاده از نمایش تصویری ابعاد مختلف هویت ملی از طریق رسانه ی گرافیک محیطی. ۲- ارتقای ذکاوت بصری، تغییر سطح سواد بصری و جهت دهی سلیقه ی بصری به سوی هنرهای ملی و بومی به تبع استفاده از هنرهای ملی و بومی در گرافیک محیطی.
پایان نامه کارشناسی ارشد: گرافیک محیطی در زندگی روزمره و تأثیرات آن بر سوادبصری	طراحی و اجرای علائم برخلاف سادگی ظاهر آنها بسیار پیچیده و با اهمیت است. هرگونه لغزشی در اطلاع	فرضیه: این پژوهش بر پیش فرض کلی پذیرش سواد بصری به عنوان عامل تعیین کننده چگونگی برقراری ارتباط میان فرد	محیط های شهری امروز به شدت از فقر ارتباط بصری پویا و مفید رنج می برد. تلاش متخصصان در جهت رفع این فقدان زمینه ای

<p>جامعه (مطالعه موردی تصویرنگاری) (بیکتوگرام‌های) مترو شهر تهران) نویسنده : <u>سوسن سامانی فر</u> بهمن ۱۳۹۵</p>	<p>رسانی، حتی لغزش بسیار کوچک منجر به برهم زدن نظم در محیط می شود. مهمی بر درک گرافیک محیطی دارد. از سویی دیگر علائم و نشانه ها به عنوان اصلی ترین بخش در طراحی گرافیک محیطی مورد توجه می باشد. روش تحقیق: روش میدانی و کتابخانه ای و بزار گردآوری اطلاعات میدانی در این پژوهش پرسشنامه است.</p>	<p>و محیط در نظر گرفته شده است که مبانی و معیارهای تعریف شده آن نقش مهمی بر درک گرافیک محیطی دارد. از سویی دیگر علائم و نشانه ها به عنوان اصلی ترین بخش در طراحی گرافیک محیطی مورد توجه می باشد. روش تحقیق: روش میدانی و کتابخانه ای و بزار گردآوری اطلاعات میدانی در این پژوهش پرسشنامه است.</p>	<p>از هنر محیطی را شکل داده است که گرافیک محیطی نامیده می شود. این هنر به طور ذاتی با ادراک و ذکاوت بصری افراد ارتباط مستقیم دارد که این وابستگی از عناصر سواد بصری سرچشمه می گیرد. این هنر به شدت با نگاه کردن معنا می شود و در صورت سرمایه گذاری و تدابیر درست می توان از طریق این کانال ارتباطی رفتاری را از طریق مشاهده و معنا کردن به وجود آورد که در مخاطب به شکل ویژه ای اثر کند.</p>
<p>مقاله تأثیر گرافیک محیطی متروی تهران بر فرهنگ و هویت نویسنده: مریم اسلام دوست بهمن ۱۳۹۴</p>	<p>با توجه به اینکه مهم ترین نیاز جوامع مدرن، نیاز فرهنگی است، کاربردهای گرافیک محیطی در جهت پاسخ به این نیاز، هماهنگ عمل می کنند. آگاهی از این کار کردها سبب می شود فضای مکان های عمومی، به جای اینکه محیطی برای دامن زدن بر بحران های مدرنیته و زیاده خواهی های جوامع استعماری باشد، با تبدیل این تهدید به فرصت، فضایی برای نمایش قابلیت های فرهنگ - ملی - مذهبی سرزمینمان فراهم آورد.</p>	<p>روش تحقیق: این پژوهش توصیفی تحلیلی است و اطلاعات به صورت کتابخانه ای و میدانی، بر اساس ابزار مشاهده گردآوری شده است.</p>	<p>در مطالعات صورت گرفته مشخص شد که در نظر گرفتن فاکتورهایی همچون سن، جنسیت، شغل، سطح معیشتی، الگوهای مذهبی و ملی و آسیب ها و ناهنجاری های مسافران و بافت منطقه ای، جمعیت و معماری ایستگاه ها و عناصر گرافیکی موجود، ممکن است در طراحی عناصر محیطی ایستگاه های متروی تهران و پیوند این عناصر با الگوها و ارزش های فرهنگی و هویتی ایرانی اسلامی مؤثر باشد.</p>
<p>مقاله : بررسی تأثیر ساختار کالبدی بر رفتار فضایی بهره بران با رویکرد روا شناسی محیط مطالعه موردی : (پایانه مسافربری استان همدان) نویسندگان: ندا مستقیم، محمدمهدی گودرزی سروش، گلرخ دانشگر مقدم آبان ۱۳۹۴</p>	<p>توسعه جوامع انسانی، توجه معماران، طراحان و برنامه ریزان به کیفیت فضا و ساختار کالبدی آن افزایش یافته و نقش طراحی به عنوان ابزاری در جهت شکل دادن به محیط زندگی و پاسخ گویی به توقعات و نیازهای انسان، اهمیت بیشتری یافته است. رفتار فضایی فرد، در محیط جغرافیایی که در آن زندگی می کند، متأثر از عناصر تشکیل دهنده محیط و ساختار کالبدی پیرامون او، بر پایه ی ویژگی های روان شناختی، شخصیتی، فرهنگی و اجتماعی شخص بوده، که در فضا رخ می دهد.</p>	<p>هدف از ارائه این مقاله، بررسی عوامل و مؤلفه های کالبدی مؤثر بر رفتار فضایی و تبیین راهکارهای مناسب در جهت بهبود کیفیت، در ساختار کالبدی محیط فیزیکی است. روش تحقیق پژوهش موجود، محصول مطالعه چندین منبع و مرجع هماهنگ با موضوع (روش کتابخانه ای و میدانی (مشاهده عینی مصاحبه دقیق) بوده است.</p>	<p>نتایج حاصل از این پژوهش به تأثیر غیرقابل انکار محیط کالبدی و ساختار فیزیکی محیط بر رفتار فضایی افراد تأکید داشته و بیان می کند که، میزان تأثیر و شکل گیری رفتار فضایی افراد، به ویژگی های درونی و شخصیتی خاص هر فرد بعلاوه حواس پنج گانه و تصاویر ذهنی از ساختار محیط بستگی دارد. با در نظر گرفتن پایانه مسافربری استان همدان به عنوان نمونه موردی، شاخصها و مؤلفه های اثرگذار بر رفتار فضایی افراد، تعیین و مورد سنجش قرار گرفته اند. مهم ترین عناصر ساختار کالبدی اثرگذار بر رفتار فضایی افراد در پایانه مسافربری (فرم، رنگ، مصالح، چیدمان و مکان یابی مناسب فضا، نور و روشنایی، صدا و شلوغی و تناسب) بر اساس قابلیت های موجود و میزان گوناگونی در مجموعه و البته توجه به ویژگی های زیبایی شناسانه طرح است. نتایج تحقیقات بر صحت فرضیه پژوهش دلالت دارد، بطوریکه چنانچه محیط فیزیکی، از سازمان دهی مناسب و متناسب با نیاز کاربران با توجه به اثرات عناصر تشکیل دهنده محیط و ساختار کالبدی پیرامون او بر رفتار فضایی افراد، بر پایه ی ویژگی های روان شناختی، شخصیتی، فرهنگی و اجتماعی فرد شکل گرفته و از قابلیت های بیشتری برخوردار باشد، رفتار فضایی افراد به مراتب مثبت تر ارزیابی خواهد شد.</p>
<p>سنجش اولویت عوامل تأثیرگذار در معماری ایستگاه های مترو بر رضایتمندی کاربران؛ مطالعه موردی : ایستگاه های خطوط ۱ و ۲ متروی تهران</p>	<p>هدف این پژوهش، بررسی عوامل تأثیرگذار بر رضایتمندی مسافران از سفر با مترو است. سرعت، زمان بندی مناسب و عدم شلوغی علاوه بر معماری ایستگاه های مترو هر کدام</p>	<p>در روش تحقیق موضوع، ابتدا با مرور منابع، سوابق موضوع مورد بررسی قرار گرفت و سپس عوامل تأثیرگذار بر رضایتمندی مسافران تبیین گردید. در ادامه در جهت تکمیل و اصلاح این عوامل با متخصصین مصاحبه گردید، به</p>	<p>عوامل چندی بر میزان رضایتمندی کاربران از سفر با مترو تأثیرگذارند. ملاحظه این عوامل و تلاش در جهت بهبود کیفیت فضایی ایستگاه ها می تواند تا حد زیادی در ارتقای رضایتمندی کاربران از سفر با مترو تأثیرگذار باشد. بر اساس نتایج این پژوهش و بر مبنای</p>

<p>نظرات کارشناسان و کاربران، عوامل تاثیرگذار زیر به ترتیب اولویت بشرح زیر در این رضایتمندی می موثرند: ۱- موقعیت مکانی استقرار ایستگاه- در شهر؛ ۲- مسیرها و دسترسی ها؛ ۳- ایمنی اجتماعی، حضور افراد و نظارت؛ ۴- نور و روشنایی؛ ۵- دما (شرایط آسایش)؛ ۶- فراخی فضا (تناسبات فضایی)؛ ۷- شفافیت و خوانایی فضا؛ ۸- جذابیت فضایی، آرامش روانی؛ ۹- طراحی و جانمایی میلمان؛ ۱۰- نمادها، نشانه ها و مفاهیم؛ ۱۱- آثار هنری در ایستگاه ها؛ ۱۲- تعاملات فردی؛ ۱۳- صدا و تهویه هوا؛ ۱۴- تعاملات اجتماعی؛ ۱۵- دید و منظر و چشم اندازها در خارج از ایستگاه.</p>	<p>منظور دستیابی پاسخ به این سوال که عوامل تاثیر گذار در رضایتمندی از سفر با مترو کدامند و اولویت آنها چگونه است، تعداد مشخصی از ایستگاه- های متروی تهران و حومه، روش تحقیق میدانی مورد استفاده قرار گرفت. پس از جمع آوری پرسشنامه ها و تجزیه و تحلیل آنها، با استفاده از تکنیک مقیاس دهی لیکرت، اولویت های این عوامل تاثیر گذار رضایتمندی کاربران مشخص و بر اساس نتایج به دست آمده، الزاماتی ارائه گردید.</p>	<p>می توانند به نحوی در ارتقای این رضایتمندی موثر باشند.</p>	<p>نویسندگان: کریم مردمی - حسام قمری آبان ۱۳۹۱</p>
---	--	--	--

ماخذ: نگارنده

این مقاله در پی یافتن پاسخ به پرسش زیر است:

چه تغییراتی در ایستگاه های مترو سبب ارتقا کیفیت و بهبود اجتماع پذیری می شوند؟

پژوهش ادبیات و نظری ۴- چارچوب

۴-۱- هویت

هویت، واژه ای بسیار ساده اما با مفهومی بسیار پیچیده است. با ورود عناصر فرهنگی دیگر کشورها، به خصوص کشورهای غربی، فرهنگ و در پی آن هویت جامعه ایرانی نیز دستخوش تغییراتی شده است (بمانیان و دیگران، ۱۳۸۹: ۵۵). اریکسون (جامعه شناس) مفهوم هویت را قائل به دو بخش می داند؛ اول یکی شدن با خود و دیگری مشارکت با دیگران در بعضی از اجزای ذاتی. به نظر ((چارلز جنکز)) 'هویت به خودی خود دم دست نیست بلکه همواره باید تثبیت شود. هویت طبقه بندی اشیا و افراد و مرتبط ساختن خود با چیزی یا کسی دیگر (مثلا یک دوست، یک قهرمان، یک حزب، ...) است (همان ۱۳۸۹: ۵۶). هویت ملی، یکی از اساسی ترین اجزای تعریف هر فرد از خود است و نقش تعیین کننده ای در معادلات جهان امروز دارد. ماهیت هویت ملی هر جامعه به ابعاد و وضعیت سازنده آن بستگی دارد و وضعیت آن نتایج متفاوتی در جوامع مختلف به همراه خواهد داشت؛ بنابراین شناخت تأثیرات و پیامدهای هویت ملی در هر جامعه نیازمند شناخت ابعاد سازنده و وضعیت آن در میان گروه های مختلف اجتماعی است (اکبری و عیوضی، ۱۳۹۲: ۳۳).

۴-۲- گرافیک محیطی

یکی از عوامل و شاخه هایی که در طراحی محیط مؤثر است، گرافیک محیطی است که مبحثی میان رشته ای است و در کنار شاخه های دیگر از جمله برنامه ریزی شهری، معماری و منظر سازی، طراحی صنعتی، مهندسی فنی و ترافیک، اقتصاد، روان شناسی، جامعه شناسی و... در محیط های شهری، غیر شهری و فضاهای عمومی کاربرد دارد. گرافیک محیطی شامل موارد بسیاری از جمله طراحی نماهای ساختمان، طراحی میلمان شهری، طراحی علائم راهنمایی و رانندگی، طراحی و مکان یابی تبلیغات محیطی، هماهنگ سازی علائم و تابلوها، طراحی محیطی مراکز عمومی، فرهنگی و تفریحی، طراحی تابلوهای سردر مغازه ها و فروشگاه ها، طراحی انواع تابلوهای تبلیغاتی در مراکز مختلف شهری و... است (خوانساری، ۱۳۸۸: ۳۵). این عناصر با هدف ایجاد ارتباط تصویری مناسب میان مخاطبان محیط، توانایی و ظرفیت فراوانی برای تأمین اهداف سامان دهی منظر شهری دارند؛ اهداف سه گانه زیباسازی، هویت بخشی و خواناسازی محیط (صادق پور، ۱۳۸۹). بنابراین، طراحی مناسب و به کارگیری عوامل گرافیکی متناسب با محیط در بخش هایی از شهر که به آنها فضاهای شهری یا مکان های عمومی می گوئیم، فضاهایی همچون پارک ها، میدان ها، خیابان ها، مراکز تجاری، ایستگاه های مترو و تأثیر زیادی در کیفیت زندگی شهری بر جای می گذارند؛ زیرا می توان بخشی از ارزش های فرهنگی و هویتی یک جامعه را در قالب ویژگی های طراحی این عوامل بازساخت (هاشمی، ۱۳۸۹).

۵- شاخصه های موثر در ارتقاء کیفیت ایستگاه های مترو

محیط های طراحی شده توسط معماران می تواند با دارا بودن قابلیت های لازم در سطوح مختلف شایستگی های مردمی، تأمین کننده نیازهای آنان باشد. رفتار فردی و گروهی به شایستگی مواجهه با محیط مبتنی است. بسیاری از ویژگی هایی که در توانایی فرد برای مواجهه شدن با محیط نقش دارند به سختی قابل اندازه گیری اند. درک توانایی های فیزیکی، همچون نیروی محرکه نسبتا آسان است، ولی درک معانی فرهنگی و رفتارهای وابسته به آنها به مراتب مشکل تر و بحث برانگیزتر است. در راستای این نظر می توان گفت که ممکن است دو شخص در یک محیط کالبدی رفتارهای متفاوتی با توجه به توان های ممکن در آن محیط کالبدی از خود بروز دهند. لذا حاصل نهایی تعامل بین انسان و محیط کالبدی تنها از طریق انطباق رفتار با محیط میسر نیست بلکه همزیستی بین رفتار و محیط کالبدی نتیجه همبستگی مشروط بین این دو به واسطه تصمیم و انتخاب نهایی انسان بر اساس توانایی های جسمی و فکری او، نیازهایش و واسطه ها و هنجارهای اجتماعی و فرهنگی است. (مطلبی، ۱۳۸۰: ۶۱). در ادامه به مقایسه عناصر تاثیر گذار در ایستگاه های مترو تهران با ایستگاه های مترو کشورهای اروپایی می پردازیم:

۵-۱- ورودی های ایستگاه مترو

ورودی مترو، به عنوان عنصر شاخص پدیده مترو در سطح زمین و مقدمه ورود به آن باید نشان دهنده مجموعه مفاهیمی باشد که نمایانگر ویژگی های سرعت، فن آوری، ایمنی، سبکی، شادابی و جنب و جوش روزانه باشند. برای دستیابی به این توقعات فضایی، منظر ورودی مترو باید علاوه بر جوابگویی به الزامات فنی مندرج

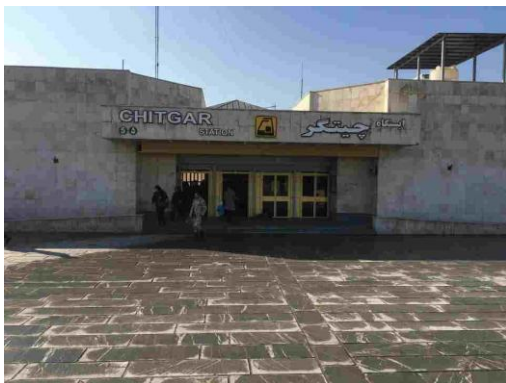
در ضوابط کلی ایستگاه های متروی تهران که توسط شرکت راه آهن شهری تهران و حومه تهیه شده، سبک، منظم، روشن، بادوام، محکم و تمیز جلوه نموده و قابل مشاهده در شب باشد (محمودی، ۱۳۸۳: ۵۳). توجه به اثرات ورودی مترو بر بافت شهر و نقش اجتماعی و فرهنگی و اقتصادی آن در ترسیم چهره تازه ای برای شهر، به عنوان یک عنصر شهری جدید بسیار لازم است (همان، ۱۳۸۳: ۵۱). اما آنچه در خصوص ورودی های مترو تهران قابل ملاحظه است آنست که ورودی ها دارای آسفتگی ها و معضلاتی همچون ناسازگاری با محیط، ابعاد و تناسبات غیرمنطقی، عدم رعایت همجواری ها و بصورت کلی در طراحی و ساخت ورودی ها از فرم ها، مصالح و سبک های گوناگون استفاده شده است.



شماره ۲: ورودی اتوبان شهید همت - مأخذ: www.jarjoo.com



شماره ۱: ورودی میدان ولیعصر - مأخذ: www.mehraz.blog.ir

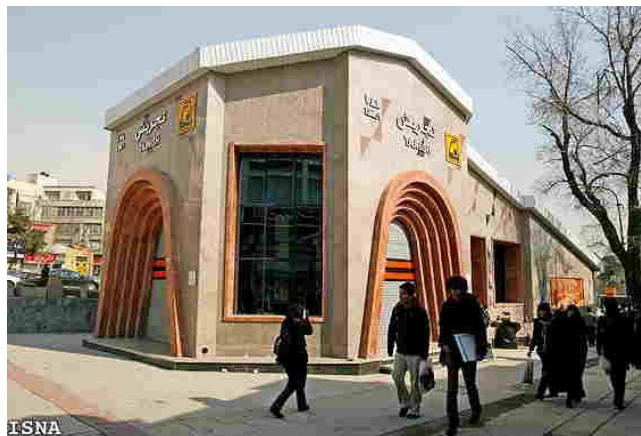


شماره ۴: ورودی چیتگر - مأخذ: <https://foursquare.com>



شماره ۳: ورودی دروازه شمیران - مأخذ: <https://fa.wikipedia.org>

ایستگاه های مترو همچون سایر عناصر شهری در محیط اطراف خود به لحاظ کالبدی، فضایی و کارکردی تأثیرگذار است و در این راستا لازمست که با زمینه محیطی ایستگاه پیوند یابد تا شاید بتواند در سیمای یک نشانه یا گره شهری ظاهر شود. با توجه به نوع ورودی هایی که تا امروز در سطح شهر تهران ساخته شده است، مشخص می شود که این ورودی ها در یک رده قرار نگرفته و از لحاظ کالبد و نحوه اتصال و ارتباط فضای داخلی ایستگاه ها با فضای بیرونی (سطح زمین) دارای انواع متفاوتی هستند که هر یک با توجه به ویژگی های خاص خود تأثیرات متفاوتی از لحاظ کالبدی و فرمال و همچنین عملکردی بر فضای شهری دارند (علوی و رنجبر، ۱۳۸۸: ۸). به طور مثال ایستگاه مترو تجریش با توجه به قرارگیری در متن معنایی، قابلیت توجه به اعتقادات و مسائل مذهبی را دارد. همین رویکرد نیز در ساماندهی ورودی مورد نظر بوده است. اما وضع موجود همسو با نشانه های ورودی معماری ایرانی - اسلامی و حتی معماری غرب نبوده است. استفاده نامتعارف از نشانه های فرهنگی به واسطه تولید نشانه در این ایستگاه را می توان در مواردی مانند: (۱) پوشش شیروانی و شیبدار با مصالح فلزی در راستای طولی ورودی؛ (۲) استفاده از چهار قوس بیز با چیدمان نزولی در سه جبهه شمالی، شرقی و غربی بنا با مصالحی سنگی؛ (۳) تزئینات مثلثی و کاملاً انتزاعی با - چیدمان اتفاقی در تمامی سطوح مرتبط با فضای شهری، خلاصه کرد (باقری و حمزه نژاد، ۱۳۹۲).



شماره ۵: ورودی میدان تجریش - مأخذ مأخذ: www.isna.ir/news

در مقایسه با ورودی های مترو تهران، کالبد ورودی مترو در کشور آلمان و شهر پاریس فرانسه به شکل نشان های شناخته شده برای مردم در آمده ، با توجه به نمونه های زیر می توان دریافت در آلمان، ورودی هایی مکعب شکل با ترکیب رنگی خنثی و یا در ترکیب با فضای کالبدی پیاده رو به گونه ای که با وجود دسترسی آسان و سریع ، هیچ اغتشاش بصری در منظر شهری اطراف پدید نمی آورند و هرگز به شکل عنصری مزاحم در ترکیب با کالبد شهری اطراف موجود جلوه نمی کنند معرف ورودی های مترو هستند.



شماره ۷: ایستگاه شهر نورمبرگ، آلمان-مآخذ: www.muenchenarchitektur.com



شماره ۶: ایستگاه شهر بن، آلمان- مآخذ: www.kuladig.de



شماره ۹: ایستگاه ویلمرزدورف برلین ، آلمان- مآخذ: www.alamy.com



شماره ۸: ایستگاه باغ جانورشناسی برلین مآخذ: atlasobscura.com

مسابقه‌ای برای طراحی سردر مترو پاریس برگزار شد، گیمارد پس از شرکت در مسابقه توانست مقام اول را کسب کند و طراحی تمام ایستگاه های مترو پاریس به گیمارد سپرده شد، او سردرها را با فلز به روش خطوط جریان دار و دارای اشکال بدیع و متفاوت طراحی کرد که بهت و حیرت مردم شهر را به همراه داشت. طراحی های بی نظیر و متفاوت او همانگ با شرایط و ویژگی های هر ایستگاه بود و ویژگی های خاص خود را داشت. طراحی های او دارای سقف های شیشه ای و سیستم زه کشی بود او تا سال ۱۹۱۳ تمام ورودی ایستگاه های مترو پاریس را طراحی کرد(معماری آزل، ۱۳۹۵).



شماره ۱۱: ایستگاه porte-Dauphine پاریس مآخذ: www.arel.ir/fa



شماره ۱۰: ایستگاه Abesses پاریس مآخذ: www.arel.ir/fa

۵-۲ تأثیرگذاری هنرهای عمومی در مطلوبیت ایستگاه های مترو

هنر عمومی، در واقع می تواند هر نوع اثر هنری باشد. البته با آثار هنری که در یک مکان عمومی هم چون موزه، گالری یا هر مکان همگانی دیگر (که نمایش آثار تحت شرایط و ضوابطی است) به نمایش در می آیند و هم چنین با آثاری که در مجموعه های شخصی هنری نگهداری می شوند، می تواند متفاوت باشد. بایستی توجه داشت که عنوان "هنر عمومی" دلیلی بر فاقد ارزش بودن اثر نیست؛ چرا که این آثار می بایست علاوه بر ویژگی های زیبایی شناسانه و هنری، به دلیل قرارگیری در مکان هایی که صرفاً مخاطب خاص ندارند بلکه با توده مردم مواجه هستند، سعی در افزایش سواد بصری و حس زیبایی شناسانه مخاطبان خود نیز داشته باشند (www.architect.nemoneh.com). بهره گیری از این گونه هنری در فضاهای شهری علاوه بر ایجاد تنوع، سرزندگی، پویایی، خوانایی، زیبایی و ارتقاء کیفیت

های بصری، به هویت‌مندی فضا و مهمتر از آن، آموزندگی ضمنی عرصه شهر برای شهروندان می‌انجامد (پورمند و موسیوند، ۱۳۸۹). نابسامانی‌های کالبدی- عملکردی فضاهای زیرزمینی از یک سو و پیوند دیرین هنر با حمل و نقل شهری از دیگر سو، ایستگاه‌های مترو را به بستر مناسب برای این فعالیت‌ها مبدل ساخته است (Chandler, 2013).

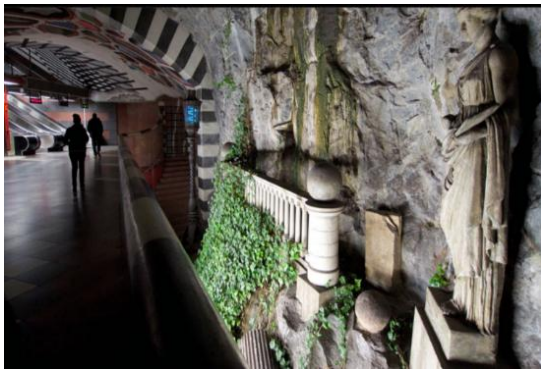


شماره ۱۲: ایستگاه کیفسکایا مسکو، روسیه - مأخذ: sputniknews.com



شماره ۱۳: ایستگاه نوولوبودسکایا مسکو، روسیه - مأخذ: flytoday.ir

از ساخت متروهای مسکو بیش از هشتاد سال می‌گذرد. از این متروها به عنوان کاخ‌های زیرزمینی یاد می‌شود و ۴۴ ایستگاه از ۲۰۰ ایستگاه آن در میراث فرهنگی ثبت شده است. هنر عمومی در متروهای مسکو سبب ایجاد مکان‌های خاطره‌انگیز برای شهروندان این کشور شده است همچنین سبب جذب توریست از سراسر دنیا می‌شود. بعضی از ایستگاه‌های این شهر با مجسمه‌های برنزی و دیوارنگاری‌ها تزیین شده است که نشان‌دهنده هنر و تاریخ این کشور در طی سالهاست. ایستگاه نوولوبودسکایا در تاریخ ۳۰ مارس ۱۹۵۲ بنا شد. این ایستگاه بیشتر به خاطر وجود ۳۲ قابی که روی ستون‌های آن هستند و با شیشه‌های رنگی تزیین و نقاشی شده‌اند، معروف است. همگی این قاب‌ها توسط هنرمند معروف شوروی پاول کورین طراحی شده‌اند. اما از دیگر متروهای معروف جهان، مترو استکهلم را می‌توان مثال زد که راهروهای آن به عنوان طولانی‌ترین گالری‌های جهان معروف است. سوئدی‌ها بر این باور هستند که مترو بخشی از جامعه است و نباید هنر صرفاً در گالری‌ها و موزه باشد و باید آن را با اقصاء مختلف جامعه به اشتراک گذاشت. این گالری هنری متشکل از مجسمه، نقاشی، حکاکی، موزائیک و ... است، زیرا برای خلاقیت در این گالری زیرزمینی، هیچ محدودیتی وجود نداشته است.



شماره ۱۵: ایستگاه کونگسترگاردن سوئد - مأخذ: jahanhamrah.com



شماره ۱۴: ایستگاه هوگدالن سوئد - مأخذ: loginbrands.com

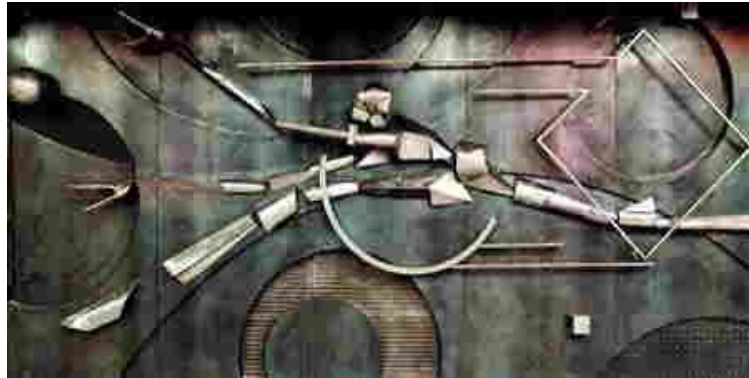
در ایستگاه‌های مترو تهران نیز هنر عمومی نه به این شکل اما به صورت محدود استفاده می‌شود که شامل طراحی دیوارنگاره‌ها است، مشکلی که در ارتباط با این نوع هنر در متروهای تهران وارد است، اینست که دیوارنگاره‌ها باید نشان‌دهنده هویت شهر باشد و باعث بوجود آوردن حس تعلق خاطر در مخاطب باشد و بتواند با اقصاء مختلف جامعه ارتباط لازم را برقرار کند اما در طرح‌های بعضی از ایستگاه‌ها ما شاهد این ویژگی‌ها نیستیم و حتی با نگاه سطحی به اینگونه طرح‌ها مفهوم طرح هم استنباط نمی‌شود و در مترو که شاهد مسافران از تمام سنین با سطوح فرهنگی و تحصیلی گوناگون هستیم نیاز است که توجه ویژه‌ای در انتخاب و طراحی آنها لحاظ شود.



شماره ۱۷: ایستگاه دروازه دولت، مأخذ: www.hamseda.ir



شماره ۱۶: ایستگاه سعدی، مأخذ: www.hamseda.ir



شماره ۱۸: ایستگاه مجلس، مأخذ: www.hamseda.ir

اما از نمونه های موفق این دیوارنگاری ها می توان به دیوارنگاره ایستگاه مترو میدان انقلاب اشاره کرد که شامل گره چینی ها و موتیف هایی آشنا با فرهنگ ایرانیان است و سبب ترویج و نشان دادن فرهنگ ایرانی می باشد، به کاربردن رنگ های آبی فیروزه ای و قهوه ای نیز ریشه در معماری سنتی ایران دارد.



شماره ۱۹: ایستگاه انقلاب، مأخذ: (محمودی، ۱۳۹۶)

۵-۳ مبلمان مترو (مبلمان، رنگ، نور)

همین طور که پیشتر گفته شد ایستگاه های مترو جز فضاهای عمومی شهر هستند که روزانه مسافران زیادی را پذیرش می کند از طرفی معماران و شهرسازان نقش اصلی طراحی محیط را برعهده دارند و این نقش سبب می شود تا طراحی، چیدمان و مبلمان در ایستگاه های مترو نیز در حیطه کاری آنها قرار بگیرد. چیدمان و مبلمان از این نظر حایز اهمیت می باشد که باید محلی برای ایجاد آرامش و آسایش مسافران در مدت حضور آنها در ایستگاه ایجاد کند پس می توان گفت در کنار اهمیتی که طراحی ورودی ایستگاه های مترو به عنوان یک فضای عمومی شهر دارند، طراحی داخل ایستگاه ها نیز به همان اندازه اهمیت دارد. رنگ، این عنصر مهم طراحی و زیباسازی، ارائه دهنده عملکردهای گوناگونی در قلمرو شهر است. یک نیمکت و گلجهای خوش رنگ در کنار یک پیاده رو در خیابان، علاوه بر اینکه دعوت کننده افراد پیاده به سوی خود هستند، تحریک کننده احساس لذت و راحتی در آنها و بهبودبخش روحیه سایر رهگذران نیز می باشند. همچنین در نگاهی کلان تر، انتخاب درست رنگ، به افراد در اتخاذ رفتارهای اجتماعی بهتر یاری می رساند و موجب بهره وری بیشتر آنها از زندگی و کار و تفریح می شود (Xiaomin & Yilin, 2009:2).

رنگ ها برای برقراری ارتباط های بهتر و بیشتر، فراهم آوردن دریافت عینی، تقویت خوانایی، هویت زایی به کار برده می شود و برای رسیدن به این اهداف با توجه به ویژگی ها و اهمیت مبلمان شهری، رنگ ها باید بر اساس اقلیم و تأثیرات زیست محیطی سلیقه ها و فرهنگ استفاده کنندگان، گروه های اجتماعی استفاده کننده، روانشناسی هر منطقه، ارزش رنگ ها، معانی و مفاهیم رنگ ها و ... انتخاب شود (زارع گاریزی و پرتوی نژاد، ۱۳۸۵: ۱۸). در ایستگاه های مترو تهران رنگ خط ایستگاه در نقشه با مبلمان همسان است مثلاً در نقشه، خط ۱ به رنگ قرمز نشان داده شده و صندلی ها و تابلو معرفی نام ایستگاه ها نیز به رنگ قرمز است، اما این سیاست نیز به درستی اجرا نشد چرا که مثلاً ایستگاه شهید قدوسی در خط ۳ با رنگ آبی کم رنگ نمایش داده شده، صندلی و تابلو در این ایستگاه هم آبی رنگ است اما فرق آن با ایستگاه تهران پارس که در خط ۲ با رنگ آبی پررنگ است بسیار کم و شاید هم رنگ باشد و همین اتفاق در ایستگاه های ۶ و ۱ هم شاهد

هستیم، تفاوت کم بین رنگ قرمز در ایستگاه ۱ و رنگ صورتی در ایستگاه ۶. همچنین نکته دیگر اینست که در طراحی مبلمان متروی تهران هیچ گونه تلاشی در جهت همگون سازی آنها با محیط و عناصر بومی و فرهنگی ایرانی صورت نگرفته، به طوریکه می توان با کمی خلاقیت و هماهنگی بین صندلی ها، سقف، کف و... از نظر رنگ و مصالح ابداعات بدیعی پدید آورد تا از سادگی و کسل کننده بودن و اداری بودن مبلمان در ایستگاه ها اجتناب شود.



شماره ۲۱: ایستگاه تجریش، مأخذ: www.hamshahrionline.ir



شماره ۲۰: نقشه مترو تهران، مأخذ: www.iranbanou.com

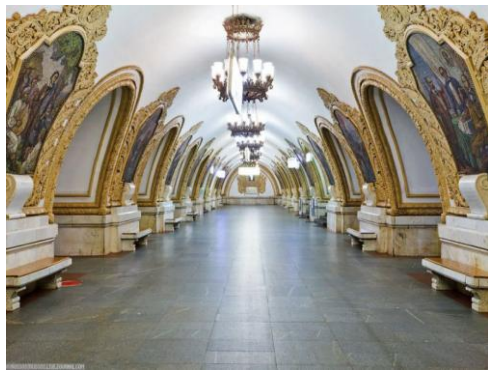


شماره ۲۳: ایستگاه تهرانپارس، مأخذ: www.hamshahrionline.ir

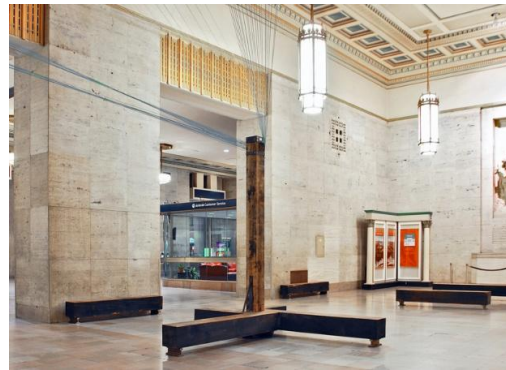


شماره ۲۲: ایستگاه قدوسی، مأخذ: www.tasnimnews.com

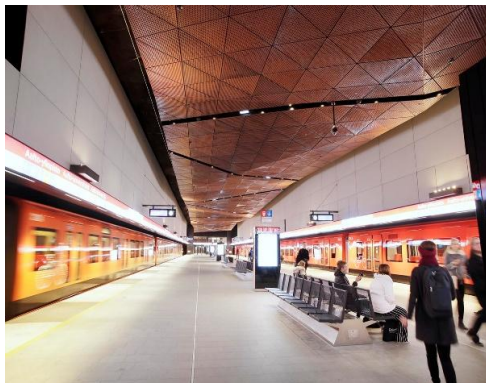
داخل ایستگاه های مترو وضعیت خوبی از نظر معماری و منظر شهری ندارد و عوامل جذابی که سبب بوجود آمدن حس تعلق خاطر برای شهروندان باشد، وجود ندارد. بکارگیری کامپوزیت در سقف و سنگ در کف اکثر ایستگاه ها سبب شده است تا رنگ قالب در ایستگاه ها خاکستری باشد، عدم به کار گیری رنگ و طراحی فاخر شهری در ایستگاه های مترو تهران در مقایسه با ایستگاه های مطرح جهانی بسیار چشمگیر است. در ادامه نگاهی می اندازیم به هماهنگی بین رنگ و خلاقانه بودن مبلمان با قسمت های دیگر ایستگاه های مترو خارج از ایران:



شماره ۲۵: ایستگاه کیفسکایا مسکو، مأخذ: <http://aop24.ir/Blog>



شماره ۲۴: ایستگاه سیام ایالت فیلادلفیا، مأخذ: [://masahat.ir](http://masahat.ir)



شماره ۲۷: ایستگاه مترو دانشگاه آلتو فنلاند، مأخذ: <http://abgineharch.ir>



شماره ۲۶: ایستگاه لوور پاریس، مأخذ: www.kojaro.com

آنچه که در این نمونه‌ها مشهود است هماهنگی بین رنگ مبلمان ایستگاه (شامل نیمکت، جایگاه مجسمه، لوستر...) با محیط ایستگاه است، مثلاً در ایستگاه مترو دانشگاه آلتو به خاطر تاکید بر طبیعی بودن رنگ‌ها، از طیف‌هایی که زیاد براق نباشند استفاده شده است. سقف ایستگاه از پانل استیل کورتن ساخته شده که این رنگ در جای‌جای آن دیده می‌شود، تناسب رنگی بین صندلی‌های سیاه رنگ آن با سقف وجود دارد یا در طراحی ایستگاه مترو کیفسکایا بیش از ۲۰ نوع مرمز مختلف و همچنین سنگ‌های لابرادوریت، گرانیت، سنگ سماک، ردوتونیت، عقیق رنگارنگ بکار برده شده است و صندلی مسافران نیز با همان متریال سنگ ساخته شده است و همین هماهنگی در ایستگاه لوور پاریس وجود دارد که هم به دلیل اینکه این ایستگاه منتهی به موزه لوور می‌شود حالت موزه وار در ایستگاه با وجود مجسمه‌ها و استفاده از نورهای مصنوعی تابیده شده بر آن وجود دارد و هم تناسب رنگی بین صندلی‌ها، تابلو نام ایستگاه و سقف شاهد هستیم.

۶- نتیجه

نتایج حاصل از این پژوهش به تأثیر غیرقابل انکار محیط کالبدی و ساختار فیزیکی محیط ایستگاه‌های مترو بر شادابی و حس آسایش مراجعه‌کنندگان تاکید دارد. در ابتدا توجه به طراحی ورودی‌ها به گونه‌ای که، هماهنگ با بافت اطراف خود باشد قابل توجه است. طراحی ورودی و پله‌ها باید تکمیل‌کننده مجموعه باشد تا به یک نشانه شهری تبدیل شود. از سویی دیگر با بررسی‌های به عمل آمده مشخص است که در مقایسه با متروهای کشورهای اروپایی در طراحی مبلمان و تجهیزات مترو تهران فقط جنبه کاربردی آن در نظر گرفته شده و به جنبه زیبایی‌شناسانه و همگون‌سازی آن با محیط در جهت هویت بخشی توجهی نشده است و مبلمان بکار رفته در آن در اماکن عمومی دیگر همچون ادارات، بیمارستان‌ها، مراکز فرهنگی و... نیز مشاهده می‌گردد؛ در حالیکه مترو یکی از محیط‌های پرتردد شهری است که نقش مؤثری در تغییرات اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی جامعه ایفا می‌کند بنابراین در طراحی چنین محیطی با اماکن عمومی دیگر باید تفاوت چشمگیری باشد. همچنین در انتخاب و طراحی دیوارنگاره‌های آن باید نظارت دقیق و صحیح از سوی مسئولین صورت بگیرد. طرح‌های انتخابی باید به گونه‌ای باشد تا ماهیت ایرانی و قابل فهم برای تمام اقشار جامعه داشته باشد. در حالیکه سکوه‌های بیشتر ایستگاه‌های مترو جهان با آثار هنری آراسته شده است، بهتر است در این زمینه هم آثار هنری‌ای که در ایجاد فضایی زیبا و مفهومی در راستای هویت بخشی به ایستگاه، استفاده شود تا باعث تأثیرات روحی و روانی مطلوب در شهروندان شود.

در پایان به نظر می‌رسد بکارگیری این عوامل می‌تواند سبب مطلوبیت و مقبولیت محیط از نگاه شهروندان گردد که همین امر سبب اجتماع پذیری هرچه بیشتر می‌شود. عوامل ذکر شده از دید نویسندگان از مهمترین عوامل تأثیرگذار بر میزان تعاملات اجتماعی در ایستگاه‌های مترو تهران هستند که توصیه می‌شود نگاهی ویژه در طراحی آنها لحاظ شود، تا با ایجاد و افزایش اجتماع پذیری این فضاها، باعث ارتقا کیفیت تعاملات، رضایتمندی و آرامش روانی کاربران گردد.

منابع:

۱. اکبری، حسن؛ عیوضی، محمدرحیم (۱۳۹۲). بررسی وضعیت و ابعاد سازنده هویت ملی مجله علوم اجتماعی، ۱۱۰(۱)، ۳۳-۵۹.
۲. باقری، حسین؛ حمزه نژاد، مهدی (۱۳۹۲). ارتقاء هویت ورودی ایستگاه‌های متروی شهر تهران با بهره‌گیری از نشانه‌شناسی فرهنگی. مجله هویت شهر، شماره ۲۲، سال نهم، ص ۶۳-۷۴.
۳. بمانیان، محمدرضا؛ غلامی رستم، نسیم و رحمت پناه، جنت (۱۳۸۹). عناصر هویت ساز در معماری سنتی خانه‌های ایرانی ((نمونه موردی خانه رسولیان یزد)). نشریه مطالعات هنر اسلامی، دوره ۷، شماره ۱۳، صفحات ۵۵-۶۸.
۴. پورمند، حسنعلی؛ موسیوند، محسن (۱۳۸۹). مجسمه سازی در فضاهای شهری. هنرهای زیبا(۴۴)، ۵۱ ص ۵۸-۵۱.
۵. خوانساری، مریم (۱۳۸۸). نگاهی به هویت بصری شهر و جایگاه گرافیک شهری، خبرنامه انجمن صنفی طراحان گرافیک، سال دوازدهم، شماره ۳۵، اردیبهشت، ص ۳۴-۳۶.
۶. زارع گاریزی، ایمان؛ پرتوی نژاد، فاطمه (۱۳۸۵). رنگ آمیزی مبلمان شهری، همایش ملی مناسب سازی محیط شهری، تهران، پژوهشکده مهندسی و علوم پزشکی جانبازان، https://www.civilica.com/Paper-NCEUED01-NCEUED01_095.html
۷. سلحشور، نیما (۱۳۸۸). طراحی معماری ایستگاه‌های قطار شهری، انتشارات کارور، تهران.
۸. صادق پور، لیلیا (۱۳۸۹/۶/۵). مبلمان شهر ناسازگاری می‌کند، پایگاه اطلاع رسانی معماری و شهرسازی.
۹. علوی، مریم؛ رنجبر، احسان (۱۳۸۸). مقدمه‌ای بر تدوین معیارهای کیفیت فضاهای ورودی ایستگاه‌های مترو، نشریه آبادی، شماره ۶۱-۶۲، ص ۶-۱۳.
۱۰. محمودی، اعظم (۱۳۹۶). بازنمود هنر و زیبایی‌شناسی ایرانی اسلامی در گرافیک محیطی با هدف احیای فرهنگ و هویت ملی (مطالعه موردی: دیوارنگاره‌های مترو تهران). پایان نامه کارشناسی ارشد ارتباط تصویری، دانشگاه تربیت دبیر شهید رجایی.
۱۱. محمودی، محمدمهدی (۱۳۸۳). ضرورت طراحی در ارتباط با فضای شهری پیرامون ورودی‌های مترو تهران. نشریه هنرهای زیبا. شماره ۱۹. صفحات ۴۹-۵۵.
۱۲. مطلبی، ق. (۱۳۸۰). روانشناسی محیط دانشی نو در خدمت معماری و طراحی شهری. فصلنامه هنرهای زیبا، شماره ۱۰.
۱۳. معماری آرل (۱۳۹۵). آشنایی با معماران فرانسوی: هکتور گیمارد. <https://www.arel.ir/fa/News-View-4182.html>
۱۴. هاشمی، لیلیا (۱۳۸۹/۹/۱۸). مبلمان شهری، شهر گمشده من، همشهری آنلاین.
۱۵. Chandler, J. (2013). Public Art and Transportation Highways to Society. Retrieved October, 2013, from www.forecastpublicart.org
۱۶. Pace, Larry-Fischer, Skip- Nichol, Alice, (2007), Transit Oriented Development and Rail station Planning guidelines, Adams County Department.
۱۷. Xiaomin, D. & Yilin, K. (2009). Urban Colourscape Planning: A Colour Study of the Architecture of Karlskrona. (Master's Thesis) Blekinge Institute of Technology