

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»

«سند طرح تحول روند «طراحی»، «احداث» و «مدیریت و بهره برداری» «سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»

ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی «سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»



دیماه ۱۴۰۱

انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج اساتید استان اصفهان

دکتر احسان خیام باشی

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشگده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»



«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج استادی استان اصفهان»

چکیده

ایستگاه های قطار شهری، فضاهای عمومی پرمراجعه در شهرهای بزرگ محسوب می شوند که چنانچه با اندیشه متعالی و احترام به ارزش های بنیادین جامعه طراحی شوند، می توانند در قالب رسانه ای عمومی نقش مؤثری در ارتقاء آگاهی های عمومی و تقویت سرمایه های اجتماعی ایفاء نمایند، برغم وجود نمونه های مطرح و غیر قابل انکار جهانی در اینخصوص، متأسفانه نوع نگاه به طراحی ایستگاه های مترو در ایران غالباً از منظر حمل و نقلی و عمدتاً بر پایه محدودیت های تأسیساتی و مکانی بوده است و کمتر به کیفیت های طراحی شهری در این زمینه توجه گردیده است. هدف این نوشتار، تبیین جایگاه کیفیت های طراحی شهری در فضاهای ایستگاهی قطار شهری با تأکید بر الگوهای بومی در قالب ترکیب رویکردهای معماری زمینه گرا، طراحی خلاقانه با ایده پردازی معماری بر اساس میراث فرهنگی کهن و تبیین و پیاده سازی شاخص های اسلامی- ایرانی در دو حوزه فراگیر «کالبدی- فضایی» و «مدیریت و بهره برداری» در جهت ترویج سبک زندگی اسلامی- ایرانی و تحقق اهداف شهر اسلامی به عنوان بستر شکل گیری تمدن نوین اسلامی- ایرانی مطابق با رویکردهای گام دوم انقلاب می باشد. این مطالعه از نظر هدف، کاربردی با رویکرد بنیادی و از نظر ماهیت و روش کار توصیفی- تحلیلی می باشد و در آن به دو روش اسنادی و پیمایشی، اطلاعات مورد نیاز جمع آوری و سپس ۳۸ شاخص کلان پیشنهادی برای طراحی و احداث ایستگاه های مترو با مشارکت خبرگان از بین بیش از ۲۰۰۰ شاخصی که قبلاً از منابع معتبر اسلامی و نظریات اندیشمندان برجسته در پژوهشی کلی تر استخراج گردیده بود به روش دلفی و با سه گردش پرسشنامه در بین ۲۵ نفر از خبرگان که به روش گلوله برفی گزینش شده اند، انتخاب گردید و در مرحله نهایی زیرشاخص ها و سنجه های این کلان شاخص ها در کنار مدل اجرایی طرح تحول مترو برای کلانشهر اصفهان تدوین گردید. در این طرح ضمن تأکید بر پیاده سازی شاخص های مربوطه با تفکیک ایستگاه های موجود در دو دسته احداث شده و در حال احداث ضمن تعریف گامهای «تعیین نقش و موضوع محوری» هر ایستگاه و «باز تعریف کاربری های خدمات جانبی» و «بازآفرینی محیط پیرامونی» متناسب با آن به عنوان فصل مشترک اقدامات، تمرکز بر معماری داخلی در ایستگاه های در حال بهره برداری و باز طراحی کلی معماری سایر ایستگاه ها به عنوان گام های تکمیلی اختصاصی مورد توجه واقع شده است.

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«اندیشکده علمی راهبردی شهر اسلامی سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»

مقدمه

دستیابی به حمل و نقل ایمن، راحت، سریع و تا حد ممکن ارزان، یکی از اهداف همیشگی جوامع انسانی در طول تاریخ زندگی بشر بوده است [۱]. یکی از جلوه های مهم این نوع حمل و نقل در دوران معاصر سیستم قطار شهری می باشد. اما در عین حال کارکرد حمل و نقلی، پایانه ها و ایستگاه ها به عنوان یکی از مهمترین بخش های حمل و نقل ریلی به دلیل پیوستگی و تلفیق با فضاهای شهر و زندگی شهروندان در قالب فضاهای عمومی شهر از اهمیت قابل توجهی برخوردار هستند [۲]. فضاهای عمومی از منظر اجتماعی و فرهنگی به عنوان مکانی جهت ایجاد و تقویت مناسبات و روابط بیرونی، تعاملات، تغییرات و رویارویی های اجتماعی و مکانی که گروه های مختلف با خواست ها و علایق متفاوت گرد هم جمع می شوند، تعریف می شود [۳]. در واقع فراهم نمودن زمینه کالبدی جهت وقوع فعالیت های جمعی و تعاملات اجتماعی خصلت فضاهای عمومی می باشد [۴]. لذا یکی از ابعاد مهم ایستگاه های مترو بعد اجتماعی آن است. این موضوع به اهمیت جایگاه مردم و فعالیت های آنها جهت خلق، بهره برداری و مدیریت این فضاها اشاره دارد [۵]. 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 از جمله ایستگاه های مترو و محیط پیرامونی آنها، تأثیر زیادی در کیفیت زندگی شهری خواهند داشت؛ زیرا می توان بخشی از ارزش های فرهنگی و هویتی یک جامعه را در قالب ویژگی های طراحی این عوامل بازشناخت [۶]. نشانه های فرهنگی در عرصه معماری و شهرسازی تبیین گستره وسیعی از هویت فرهنگی هر جامعه را بر عهده دارد [۷]. معماری و شهرسازی، از رسالتی برخوردار است، تا ارزش های فرهنگی را در درون ذات خویش پاس دارد، و بر این اساس عنصری هویت بخش محسوب می گردد [۸]؛ که تابع قاعده ظرف و مظرفی در تعامل دو سویه شهر و شهروندان می باشد، یعنی شهرسازی و معماری فضاهای شهری به عنوان ظرف زندگی شهروندان قطعا در عملکردی نامحسوس سبک زندگی شهروندان را جهت و سویی همراستا می بخشد. این مهم نه تنها در دیدگاه متفکران اسلامی حائز اهمیت می باشد، بلکه موضوعی است که در کشورهای غربی نیز مورد توجه ویژه قرار گرفته است. تاجایی که جلوه های آن در طراحی و برنامه ریزی فضایی این شهرها از جمله ایستگاه های مترو، آنچنان آشکار است که امکان نفی و کتمان آن وجود ندارد.

اما متأسفانه برغم تبیین مستقیم و غیر مستقیم قرآن و بسیاری از احادیث بر لزوم توجه به "محیط زندگی" شهروندان علاوه بر موضوعات فردی و اجتماعی، مصادیق تاریخ کهن و گهربار ایران و نظریه پردازی خیل عظیمی از اندیشمندان اسلامی - ایرانی در اینخصوص و حتی تأکیدات قوانین بالا دستی، در عرصه عمل کمتر به این موضوع پرداخته شده است، که یکی از نمونه های بارز آن در طراحی و ساخت ایستگاه های قطار شهری می باشد.

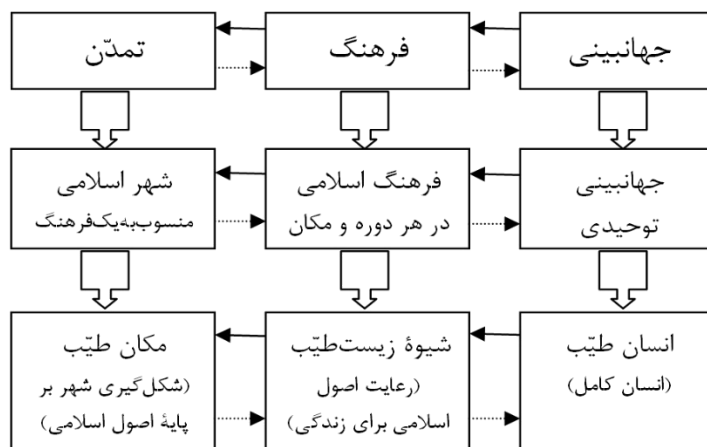
نمادها و الگوهای شهری همیشه به عنوان علائم و نشانه های القاکننده تفکر و بینش حاکم بر شهرها مورد توجه بوده اند. این علائم، چنانچه با دقت و اندیشه متعالی انتخاب شوند، می توانند به عنوان رسانه عمومی بسیار مهمی ایفای نقش کنند و به آگاهی بخشی ساکنان شهر و حتی بازدیدکنندگان آن بپردازد [۹].

در این جهت لازم است با دقت نظر در این موضوع، در سیاست ها و الگوهای برنامه ریزی توسعه شهری ایران به طور عام و در طرح های معماری و تعیین شاخص های «کالبدی- فضایی» و «مدیریت و بهره برداری» ایستگاه های قطار شهری به طور خاص، مورد تجدید نظر و بازنگری بر اساس ارزشها و آموزه های اسلامی- ایرانی قرار گیرد. لذا در این مجال این موضوع در قالب پیشنهاد طرح تحول مترو کلانشهر اصفهان ارائه و بررسی شده است.

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی - ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»

۱- تکوین تمدن نوین اسلامی - ایرانی متناسب با گام دوم انقلاب، مبتنی بر تحقق شهر اسلامی - ایرانی: "بازگشت به خود و تکیه بر توان مندی های بالقوه" در جوامع اسلامی، از جمله ایران، یگانه راهکار فائق آمدن بر مشکلات و رسیدن به قله های پیشرفت و اقتدار است، که مورد تأکید مقام معظم رهبری (مد) نیز می باشد. اساس این تفکر بر "خود باوری" است، که جز با فرهنگ سازی "سبک زندگی اسلامی" در مفهوم کلی و "اسلامی - ایرانی" در ابعاد ملی، محقق نمی گردد. در این بین توجه به «محیط شهر» بعنوان "طرف زندگی شهروندان" و "بستر تمدن سازی" و "اثر متقابل شهر و انسان" امری اجتناب ناپذیر خواهد بود. لذا ضروریست "محیط" علاوه بر مباحث فرهنگی مورد توجه قرار گیرد، که در دو بعد «ضوابط و معیارهای جاری حاکم بر شهرسازی و سیمای شهری» و «الگوهای حاکم بر معماری و خلق فضاها» قابل بررسی و انطباق با اصول اسلامی و فرهنگ اسلامی - ایرانی، بجای اقتباس صرف از الگوهای بیگانه است [۱۰]. در این راستا بدیهی است، با توجه حجم گسترده جابه جایی در شهرها و محیط زندگی امروز و نقش آفرینی پر رنگ قطار شهری و ایستگاه های آن با جذب روزانه هزاران مسافر، نمی توان از اهمیت معیارها و الگوهای معماری حاکم بر فضاهای آن یا کاربری های خدمات جانبی تعریف شده برای ایستگاه های آن غافل گردید. در دیاگرام تصویر شماره ۱، چگونگی ارتباط و تعامل جهانی و فرهنگی یک جامعه با تولد یک تمدن بطور عام و تمدن اسلامی به شکل خاص و جلوه کالبدی تمدن یعنی شهر نشان داده شده است.



تصویر ۱- دیاگرام تعاملی عوامل تمدن سازی و شهر بعنوان بستر کالبدی - فضایی آن [۱۱].

مقام معظم رهبری (مد) (۱۳۸۴/۰۵/۱۷) در تأکید بر لزوم حفظ هویت تاریخی و اسلامی شهرها مستقیماً به اهمیت معماری ایستگاه های قطار شهری اشاره می فرمایند: «علی الظاهر اروپایی ها در زمینه حفظ نشانه ها و یادگارهای تاریخی شان پیش قدم هستند و خیلی به آن اهمیت می دهند؛ خانه فالان کس، زادگاه فلان دانشمند، محل تدریس فلان استاد، «ساختمان های یادگاری قدیمی، البته اینها را باید حفظ کرد و اینها چیزهای لازمی است؛ اما شاید از این مهمتر، یا به همین اندازه اهمیت، مسئله فضای شهری است و تجلی معماری اسلامی و معماری زیبای شرقی؛ مسئله ی ساخت و ساز در اطراف این خیابانها و بزرگراهها، یکی از مسائل مهم شماسست؛ چه جوری می سازید؟ به چه کیفیت می سازید؟ باید طوری بسازید؟ که حتی اگر آن ساخت و ساز دیوار هم باشد، نگاه راننده ی اتومبیل عبوری از آنجا به شکل های هندسی ملایم و مطابق طبع انسان، احساس التذاذ بکند. صرف این که یک چیز بتونی بکشیم بالا، نباشد. در ساخت و سازهای شهری، این مساله خیلی چیز مهمی است و در خود قطار زیرزمینی - مترو - و

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«اندیشکده علمی راهبردی شهر اسلامی سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»

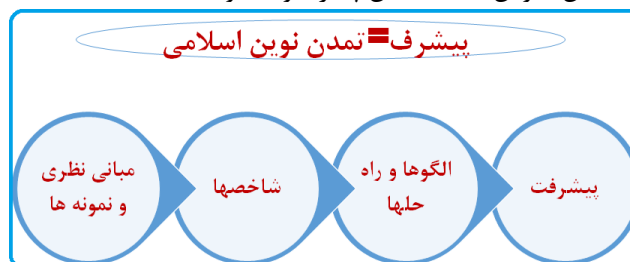
در ایستگاه ها باید این چیزها رعایت شود؛ یعنی چشم نواز باشد و موجب التذاذ و انبساط خاطر باشد؛ هم کاملاً جنبه های اسلامی، بی رودربایستی در اینها رعایت شود. ما باید مقید باشیم به این معنا که خیلی از معماری های گذشته ی ما در این دهها سال اخیر، متأسفانه درست در جهت عکس بوده. بایستی به این مسأله ی حفظ هویت تاریخی و اسلامی شهر و حفظ مراکز قدیمی توجه کنید» [۱۲].

۲- هویت و ماهیت واقعی شهر اسلامی:

در شکل گیری یک شهر «فرآیندها» و «فرم های فضایی – مکانی»، به صورت مدار علی عمل می کنند. فرآیندها فرمها را بوجود می آورند و سپس فرم ها در فرآیندها تأثیر می گذارند [۱۳]. فرآیندهای شکل دهنده به شهرهای اسلامی و ویژگیهای مورفولوژیک آنها دارای اهمیت بیشتری نسبت به شکل ظاهری این فرم ها و مدل ها می باشد، زیرا آگاهی از فرآیندهای موثر بر تشکیل یک فرم می تواند در کاربرد جنبه های مثبت آن به منظور ساخت و برنامه ریزی مطلوب شهرهای معاصر موثر واقع شود. به بیان دیگر کالبد شهر ظرف و شهروندان مطرووف زندگی شهری هستند و فضای شهر متأثر از اثر متقابل این دو بر یکدیگر است. نظام فکری شهروندان در جایگاه بهره بردار، ایده پرداز، طراح، سرمایه گذار و یا سازنده، شهر را شکل می دهد و در مقابل این فضاهای مصنوع و طبیعی شهر است، که در مقام تذکر و تنبیه سیر الی ... و خلیفه الهی انسان را به تصویر می کشد و یا در جایگاه تغافل او را تشویق به سقوط و خلاصه شدن در دنیای مادی می نماید. بر این اساس برغم عمده مستشرقین که شهر اسلامی را شهر ساخته شده به دست مسلمانان و یا محل سکونت مسلمین فارغ از مبنای فکری ساخت می دانند، بطور خلاصه می توان بیان نمود که شهر اسلامی در اصل شهری است، که نظام اندیشه محیط بر آن از جمله اصول معماری و شهرسازی، بر آن برگرفته از مبانی و ارزشهای جهان بینی و ایدئولوژی اسلامی باشد و حیاتی طیب و سیر تعالی خلیفه الهی را برای شهروندان تسهیل نماید [۱۴].

۳- حلقه مفقوده در تعریف و تولید ساختارهای تمدن نوین اسلامی:

بررسی ها نشان می دهد، "حلقه مفقوده" در تحقق اهداف تمدن نوین اسلامی، تولید "نظام شاخصه ها" بی است که "مبنای سنجش برنامه های توسعه ای و عملکرد مدیران" و در کل میزان موفقیت و پیشرفت جامعه قرار گیرد. استفاده از معیار سنجش ناهماهنگ، ارزشها را به جای مقصد حرکت و قبله انگیزه ها، تبدیل به موانع و چارچوب های محدود کننده حرکت مدیران و متخصصان می کند. تا زمانی که به دنبال توسعه با حفظ ارزشهای اسلامی و رعایت ضوابط شرعی هستیم، توسعه قبله ما و ضوابط و ارزشهای اسلامی موانع و سرعت گیرهای حرکت ما خواهد بود، که این رویکرد ره به جایی نخواهد برد، لذا ضروری است به کمک تولید شاخص های مناسب، ارزشها را از مقررات حرکت به مقصد حرکت تبدیل کنیم. بدیهی است که کشف و تولید روش ها و راه حل هایی مناسب پس از انتخاب و مشخص نمودن مقصد امکان پذیر خواهد بود [۱۵].



تصویر ۲- مراحل چهارگانه تحقق تمدن نوین اسلامی، با تمرکز بر شکل گیری شهر اسلامی – ایرانی [۱۴]

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج استانی اصفهان»

نکته حائز اهمیت در اینجا توجه به ماهیت فرا زمانی، فرا مکانی و جامعیت پوشش همه ابعاد و نیازهای زندگی انسان توسط دستورات دین مبین اسلام می باشد، که با توجه به معرفی آن به عنوان کامل ترین و آخرین دین الهی، توسط خداوند متعال به عنوان خالق انسان و جهان قطعاً از قابلیت شاخص سازی در شکل گیری تمدن نوین اسلامی- ایرانی در عصر حاضر را نیز برخوردار خواهد بود.

۴- پارادوکس مدرنیته و تهجر در رویکردهای بازآفرینی تمدن نوین اسلامی و ایجاد فضاهای شهری از جمله ایستگاه های مترو منطبق با شاخص های اسلامی – ایرانی:

برخورداری از هویت مطلوب و رهایی از بحران هویت، از دغدغه های همیشگی تاریخ انسان و فرهنگ انسانی می باشد [۱۶]. هویت اسلامی- ایرانی بیانگر ویژگی های فرهنگی و خصوصیات سرزمین ایران است. موضوعی که باید در تمام شئون زندگی، به ویژه عرصه معماری و شهرسازی متجلی گردد [۱۷]. شهرها ابعاد طبیعی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی را در بر می گیرند، لذا هر یک از این وجوه می تواند در جایگاه شناخت هویتی و هویت سازی قرار گیرد [۱۸].

با توجه به مطالب بیان شده تا به اینجا، توجه به تدوین و پیاده سازی شاخص های متناسب و مناسب اسلامی- ایرانی در ابعاد مختلف از یک سو و الهام پذیری خلاقانه از الگوها و مدل های بومی به ویژه در معماری و شهرسازی گذشته در رفع نیازها و برطرف نمودن چالش های شهرهای امروز از سوی دیگر، امری بدیهی و ضروری می نماید، که اساس آن بر خودباوری است. البته سخن گفتن از این رویکرد حتماً به معنای پیاده سازی عینی آنچه در گذشته اتفاق افتاده نیست و منظور بازتعریف و باز آفرینی ارزش ها و حکمت های اسلامی- ایرانی با بهره گیری از علم و فناوری امروز به گونه ای که پاسخگوی نیاز شهروندان و محدودیت شهرهای امروز باشد، خواهد بود. لذا با این تعریف پرداختن به این مهم در همه عناصر و فضاهای شهری امروز حتی ایستگاه های مترو که اساساً مجموعه های مبتنی بر فناوری می باشند، برغم نظر برخی مخالفان، نه تنها عجیب و غیر معمول و دارای تضاد نیست و عنصر خلاقیت را از طراحی طراحان حذف نمی کند، بلکه با توجه به حجم قابل توجه مراجعات مردمی و تأثیرات نامحسوس فرهنگی و اجتماعی و غیره این فضاها، پرداختن به شاخص های اسلامی- ایرانی در ابعاد مطرح «کالبدی- فضایی»، «نهادی- حقوقی»، «زیست محیطی»، «اقتصادی»، «فرهنگی» و «اجتماعی»، در کنار بهره گیری از الگوها و فرم های معماری و شهرسازی فاخر گذشته نه تنها مذموم نیست بلکه مایه مباهات و قوت ملت و کشور خواهد بود.

استفاده صحیح از صنعت و فناوری مورد تأکید قرآن مجید است [۱۹]. فناوری در مسیر توسعه همواره یک ابزار کلیدی بوده و در آینده نیز خواهد بود [۲۰]. اما نکته عمدتاً مغفول این است که فناوری بر بستر ارزش های جمعی جامعه رشد می نماید. بنابراین زمانی موفق خواهد شد، که قادر باشد با زمینه های فرهنگی و ارزشی جامعه هماهنگی لازم را داشته و از آنها بهره گیرد [۷]. به بیان دیگر کاربرد فناوری به همراه استفاده از مبانی تمدنی خود و بازآفرینی آن در معماری معاصر از طریق رویه های عملی گوناگون، می تواند موضوعات و چالش های مهمی نظیر نحوه ارتباط فرهنگ بومی و فرهنگ جهانی را به پاسخ های معمارانه نزدیک سازد [۲۱].

ایستگاه های قطار شهری به عنوان بخشی از فضاهای عمومی شهر، محلی برای برقراری تعاملات اجتماعی می باشند و با توجه به کارکرد خود بخش عمده ای از این رابطه را برعهده می گیرند [۲۲]. کالبد مترو از طریق دو عنصر خطوط و ایستگاه بر سایر عناصر کالبدی شهر تأثیر می گذارد. در مورد خطوط، تأثیرات عمدتاً جنبه عملکردی خواهد داشت، اما در جاهایی که ایستگاه ها در سطح زمین ظاهر می شوند، در ارتباط نزدیکی با شهروندان و محیط جمعی قرار می گیرند [۲۳]. بنابراین نمی توان اهمیت کالبد ورودیهای

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«اندیشکده علمی راهبردی شهر اسلامی سازمان بسیج استانی اصفهان»

ایستگاه های مترو را در برقراری تعامل مثبت و سازنده با شهروندان، در جهت هویت بخشی به چهره شهر اسلامی- ایرانی نادیده گرفت. دقت نظر مناسب به ویژگی ها و الزامات فضایی در ایستگاه های قطار شهری می تواند در بالابردن آستانه عصبی و روانی کاربران و افزایش امید به زندگی در آنان نقشی مؤثر ایفاء نماید[۲۴] و در واقع این مهم آستانه تاب آوری شهر و شهروندان از ابعاد مختلف را بهبود می بخشد.

ترقی گرایان با رویکرد فنی و تکنوکرات، نگاه واحد جهانی به انسان و محیط زندگی انسان ها داشته اند. نسخه مدرنیستها، برای تمامی شهرها یکسان و برگرفته از مصوبات کنگره های سیاه، به ویژه منشور آتن بوده است. منشور آتن، تمامی شهرها را در چهار بُعد کار، زندگی، حمل و نقل و فراغت خلاصه و تقسیم بندی نموده است. در اثر این نوع نگرش به انسان و شهرها، ابعاد اجتماعی، فرهنگی و طبیعی شهرها نادیده گرفته و صدمه ها و ضربه های اساسی به هویت شهرها وارد شده است[۲۵]. اما برغم این موضوع، جالب اینجاست که غرب و بسیاری از کشورهای پیشرو در عرصه علم و فناوری و مدرنیسم نیز در نهایت با رویکردی فرهنگی گرا، به اهمیت پرداختن به کیفیت های فضاهای شهری از جمله ایستگاه های مترو و توجه به هویت فرهنگی و اجتماعی خود هم در طراحی و ساخت و هم بهره برداری و مدیریت این فضاها پی برده و اقدامات گسترده و متنوعی را در این خصوص از دیرباز تا به امروز انجام داده اند! که این عملکرد درست در نقطه مقابل اظهار نظرها و موضع گیری های آنها در قبال اتخاذ چنین رویکردهایی در سایر کشورها به ویژه کشورهای اسلامی از جمله ایران در توجه به هویت ملی و دینی خود می باشد، که این خود جای بسی تأمل و اندیشیدن است. در ادامه جهت روشن شدن موضوع به بررسی خصوصیات و کیفیت های فضایی و عملکردی برخی از ایستگاه های مترو مطرح جهانی می پردازیم.

۵- بررسی برخی از ایستگاه های قطار شهری تأثیرگذار جهان

ایستگاه های مترو در سوابق جهانی به ویژه شهرهای اروپایی و آمریکای شمالی انواع کیفی زیادی دارد. از جمله شبکه متروی شهرهای مسکو، لندن، پاریس، بارسلون، مادرید دارای ایستگاه های مترو با معماری ارزشمندی است که به عنوان میراث معماری هویتمند آن شهرها یاد می شود. در کنار مل حظات طراحی ایستگاه های مترو با تأکید بر الگوهای بومی، بر اساس علیق، و سنتها و فرهنگ محلی نیز برنامه ها و ارائه خدمات جانبی متناسب و گردهمایی های اجتماعی در ایستگاه های متروهای مطرح جهانی پیش بینی می شود که در ادامه به اجمال به معرفی نمونه هایی در این خصوص می پردازیم.

مترو مسکو:

قطار شهری مسکو مانند سایر سیستم های حل و نقل متعلق به اتحاد جماهیر شوروی سابق هم در داخل و هم خارج خود از معماری با شکوهی تشکیل شده است. ایستگاه های قطار شهری مسکو در فهرست زیباترین ایستگاه های مترو جهان قرار دارند. در مسکو، قریب به ۲۰۰ ایستگاه وجود دارد و شما را از شرق به غرب و از شمال به جنوب منتقل می کند. قطار شهری مسکو بیش از سیصد و سی کیلومتر طول داشته و همچون قطار زیر زمینی لندن، در فهرست قدیمی ترین متروهای جهان به شمار می رود. شهرت اصلی قطار زیر زمینی و ایستگاه های مسکو، به واسطه تعدد و طول و زمان بندی خوب حرکت قطارها نیست. معماری و طراحی ایستگاه های آن، شما را به جشنواره ای جذاب و شگفت انگیز از هنر معاصر می برد که ویژگی های آن در هر ایستگاه منحصر به فرد می باشد. اما در کنار برجستگی های ذکر شده، قطار هم می تواند در دکوراسیون داخلی خود نگرش سبز محوری را که در معماری، مد نظر است، توسعه دهد. حتی ورودی ایستگاه مترو نیز می تواند با گل کاری و طراحی منظر حرفه ای، فضایی رویایی و چشم نواز

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»

را خلق کند، که در برندینگ گردشگری شهر تاثیر فوق العاده ای خواهد داشت. نمونه این رویکرد در ورودی ایستگاهی در مسکو قابل مشاهده است، ایستگاه های مترو مسکو در جریان جنگ جهانی دوم به عنوان پناهگاه نیز مورد استفاده قرار می گرفته است همچنین از گذشته تاکنون از فضاهای دلنشین ایستگاه های مسکو با توجه به طراحی آکوستیک آن جهت برگزاری کنسرت استفاده می گردد.

مترو پاریس:

از ورودی های هنری و اصیل گرفته تا ایستگاه های بازسازی شده به شکلی ماهرانه در سیستم متروی پاریس، شبکه ای ارزشمندتر نسبت به یک سیستم حمل و نقل معمولی برای جابجایی بین دو نقطه را به تصویر می کشد و انواع آیتم های متنوع هنری و فرهنگی برای تماشا و لذت بردن در آن وجود دارد. آنچه قابل توجه است مطابقت و تاثیر پذیری هر ایستگاه با محیط و بافت پیرامونی در قالب معماری زمینه گرا می باشد. «ایستگاه متروی لوور ریوولی»، مملو از آثار المثنی ای است که در موزه لوور به نمایش گذاشته شده اند. «کونکور» یکی از بزرگترین ایستگاه های تعاملی در زیر زمین خیابان های پاریس می باشد، این ایستگاه که در سال ۱۹۹۰ افتتاح شده است، به لطف وجود دیوارهای پلتفرم خط دوازده، یکی از شناخت پذیرترین ایستگاه های شهر پاریس قلمداد می گردد. استعداد و نبوغ موجود در پشت پرده دکور مزبور، مربوط به هنرمند معروف فرانچویس شین می باشد که تونل را با کاشی های حروف بندی شده تزئین کرده و عبارتی به این شکل را خلق نموده است: ۱۷۸۹ Homme Declaration des Droits de et du Citoyen. با تلاشی که شده تا بیشترین تعداد کلمات قبل از ورود قطار به ایستگاه بر روی دیوار نقش ببندد، این ایستگاه تبدیل به مکانی بسیار زیبا برای گذراندن وقت گردیده است! شعر شاعر فرانسوی به نام ازرا پاود مربوط به سال ۱۹۱۲ تحت عنوان "یک ایستگاه در مترو" نیز الهام گرفته شده از این ایستگاه می باشد. ورودی «ایستگاه متروی آپسیس» پاریس به عنوان یکی از تنها دو ورودی هنری و سایبان دار شیشه ای باقیمانده در پاریس مطرح می باشد و این ورودی توسط هکتور گیمارد ساخته شده است. طرح غالب «ایستگاه متروی پونت نوف» نمایش دهنده ضرابخانه پاریس (مون د پاریس) می باشد، نسخ کپی شده از سکه های فرانسوی در اندازه های بزرگ در این مکان همراه با قفسه ها و ترازوهایی برای وزن کردن پول ها در معرض نمایش قرار داده شده اند. اما «ایستگاه باستیل»، که با حضور در این مکان قدم در گذشته های شهر پاریس می گذارید و با بخشی از تاریخ فرانسه آشنا می شوید. دیوارهای آن در سال ۱۹۸۹ توسط لیلیان بلمبرت و اودیل ژاکوت به منظور گرامی داشتن جشن دویست سالگی انقلاب فرانسه تزئین گردید. در این ایستگاه پنج نقاشی آبرنگی که صحنه های تاریخی از فرانسه را نشان می دهند در قالب یک موزه تاریخی به نمایش گذاشته شده است.

«ایستگاه آرتز ای متیرز» دارای سقف گنبدی بوده و کاملاً از جنس مس می باشد، برای اینکه حس یک زیردریایی را القا نماید طراحی شده است و پوشیده از سنگفرش می باشد. این ایستگاه که عنوان آن به معنی موزه هنر و صنعت می باشد، در بخش فوقانی در برگیرنده برخی از نمایشگاه های دیدنی تحولات حوزه فناوری مانند خودروها و هواپیماهای قدیمی و همچنین آونگ فوکالت می باشد. «ایستگاه آرتز ای متیرز» که طراحی دوباره آن مبتنی بر نوشته هایی از نویسنده و ماجراجوی معروف فرانسوی «ژول ورن» است، انعکاسی فوق العاده از خود موزه می باشد که بیننده را به جهان شگفت آور اختراعات آثار هنری سوق می دهد.

ایستگاه مترو سینتاگما (مشروطه) آتن:

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج استادی استان اصفهان»

از ویژگی های شاخص این ایستگاه می توان به کاربرد ایستگاه به عنوان موزه اشیاء باستانی آن و جذب توریست به فضا، اتصال با مرکز تاریخی شهر و ساختمان های باستانی، فعالیت دستفروشان در فضا، ترکیب فضای سبز و تفریحی با ورودی ایستگاه جهت استراحت و گذران اوقات فراغت و برگزاری تجمع های مردمی در مناسبت های خاص اشاره نمود.

ایستگاه متروی راپونجی ژاپن:

جداسازی مسیرهای سواره و تعبیه فضا در میان ساختمان های فعال جهت افزایش ایمنی و امنیت فضا، اختلاط فضای پایانه ای ایستگاه با کاربری های هتل، رستوران ها، برج های مسکونی، تجاری و تفریحی نظیر پارک و سینما، ایجاد فضاهای اختصاصی کودکان، استفاده از درختان و فضاهای سایه گیر و مبلمان مناسب برای آسایش مسافران، امکان برگزاری ورزش های سنتی در فضای باز مقابل ایستگاه در هوای آزاد، ایجاد صفحه های نمایش در نقاط مختلف ورودی ایستگاه و داخل آن برای آموزش شهروندان و گاه برای نمایش فیلم از جمله ویژگی های منحصر به فرد این ایستگاه محسوب می گردد.

مترو دبی:

به لحاظ فنی تنها بخشی از شبکه مترو دبی به زیر زمین می رود و یک مونوریل که به شهر دویی و خلیج فارس چشم اندازی جذاب دارد و ظرفیت های دبی از فناوری تا چشم انداز زیبای دریا را به نمایش می گذارد در سطح زمین تکمیل کننده این شبکه است. هر کدام از ایستگاه های مترو دویی دسترسی به اینترنت وای فای، آنتن دهی تلفن همراه و نیز آسانسور متصل به تمام سکوها را فراهم نموده اند، ضمن اینکه در آنها واگن هایی هم مخصوص کودکان و زنان تعبیه شده است.

مترو هنگ کنگ:

قطار شهری هنگ کنگ که به خاطر تمیزی فوق العاده، قیمت ارزان بلیط های آن، منظم بودن، راحتی و نیز نشان گذاری مرتب تمام مسیرها شناخته شده است که بیشتر بخش های شهر را به یکدیگر متصل می کند؛ ایستگاه های مترو هنگ کنگ از امکاناتی مانند وای فای رایگان در هر ایستگاه، سطح زمین لمسی، صفحات بریل برای مسافران نابینا، سرویس های بهداشتی عمومی، مغازه ها، بانک ها و غرفه های مخصوص خوراکی برخوردارند که تقریباً در تمام ایستگاه ها و نزدیک به خروجی می توان آنها را دید.

مترو مادرید:

مترو مادرید ۱۶۵۶ پله برقی دارد که بیشتر از هر متروی دیگری در جهان است. در مجموع سیستم متروی مادرید که یکی از ۶ سیستم قطار شهری طولانی در جهان است، هر سال ۱،۵ میلیارد مسافر را از طریق ۲۱ خط و ۳۹۶ ایستگاه جابجا می کند. نکته جالب اینجاست که مادرید تنها ۶،۵ میلیون جمعیت دارد شاید بتوان گفت که یکی از دلایل آن این است که ایستگاه های زیرزمینی مترو مادرید آنقدر بزرگ هستند که قابلیت میزبانی رخدادهای عمومی را دارند، برای نمونه می توان به «جشنواره فیتنس» اشاره کرد که در سال ۲۰۱۱ در این ایستگاه برگزار شد و ۲۶۰۰ بازدید کننده را به خود جذب کرد. حتی یکی از ایستگاه های مترو از یک موزه باستان شناسی به مساحت ۲۰۰ متر مربع تشکیل شده است.

اما در این بین ایستگاه مرکزی قطار و متروی آتوچا مادرید، خود نمونه خاصی می باشد، ایجاد نماد قربانیان حادثه ی بمب گذاری در ایستگاه قطار در سال ۲۰۰۴ در یکی از بخش های فضای جمعی و تعبیه ی سقفی شیشه ای همراه با نوشته های بازماندگان و دیگر کاربران بر روی آن جهت جذب بازدیدکنندگان به این المان نمادین و زنده نگهداشتن یاد کشته شدگان، احداث فضای سبز بزرگ با مساحت ۴۰۰۰ متر مربع در فضای مرکزی جمعی ایستگاه (با کاشت درختان یادبود کشته شدگان) در عمل محیطی مطلوب

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه‌های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«اندیشکده علمی راهبردی شهر اسلامی سازمان بسیج استادی استان اصفهان»

و دنج جهت استراحت مسافران و یا قدم زدن از میان آنها و گذران اوقات فراغت و زمینه تبدیل شدن ایستگاه به یک جاذبه توریستی را فراهم نموده است، که با اختلاط کاربری در فضای جمعی ایستگاه شامل کافه‌ها، رستوران‌ها، مراکز خرید و کلوپ‌های شبانه تکمیل شده است. استفاده از برکه‌های مصنوعی و بهره‌گیری از عنصر آب برای القای مفهوم زندگی در اطراف استفاده از پرندگان، لاک پشت‌ها و دیگر حیوانات بی‌آزار در فضای سبز و القای حس فضای سبز جنگل‌های گرمسیری به کاربران از دیگر خصوصیات منحصر به فرد این ایستگاه در تعریف کاربری‌های جانبی آن است.

مترو آمریکا:

ایستگاه‌های مترو نیویورک دارای جذابیت‌های خاص خود می‌باشد و در حوزه مدیریت بهره‌برداری نیز مترو نیویورک با ارائه خدمات تقریباً ۲۴ ساعته کمک شایانی به شکل‌گیری فضای زندگی شبانه در این شهر می‌نماید. اما یکی از جذابیت‌های مترو نیویورک برنامه‌های موسیقی است که به نوعی از موزیسین‌های محلی حمایت می‌کند. بسیاری از مسافران این مترو معتقدند که سفر با قطار نیویورک بدون مواجه شدن با این گروه‌های خلاق موسیقی گویی چیزی کم دارد.

ایستگاه مرکزی قطار و متروی یونیون (اتحاد) واشنگتن دی.سی، امکان برگزاری مراسم‌های عروسی و جشن‌های مختلف به صورت شبانه‌روزی در فضاهای تعیین شده، برگزاری مراسم کریسمس به صورت سالانه و تجمع مردم در فضای آن برای بازدید از درخت کریسمس، برگزاری مراسم‌های سیاسی و تکریم ۱۷ رئیس‌جمهور آمریکا در سالن اصلی و برگزاری مراسم‌های شبانه و جشن‌های حزبی در آن را در قالب ایجاد سرزندگی ویژه فضایی برقرار کرده است. در کنار این رویکرد وجود مرکز خرید متنوع (خرده‌تجاری‌های گران‌قیمت در فضای داخلی سالن ایستگاه و بازار کشاورزان و گل‌فروشی در فضای باز بیرون ایستگاه) همچنین رستوران‌ها و کافی‌شاپ‌ها در ترکیب با کاربری ایستگاه جذب حداکثری شهروندان به ایستگاه را به همراه داشته است. تعبیه مبلمان هماهنگ در فضای داخلی، استفاده از عناصر طبیعی مانند درختان در فضای داخلی ایستگاه و تامین نور از طریق سقف مشبک آن و تعبیه آبنما در بخش‌های گوناگون سالن جمعی، دسترسی آسان معلولین به فضا، امکان دسترسی آسان به پارکینگ (موتور، اتومبیل و دوچرخه) همچنین پایانه‌های اتوبوس، تاکسی از دیگر برجستگی‌های این ایستگاه به شمار می‌آید. همکاری نهادهای عمومی و خصوصی در مرمت بخش‌هایی از ایستگاه و نگهداری از فضای آن، کاربرد ایستگاه به عنوان نشانه‌ی شهری و یکی از پربازدیدترین نمادهای تاریخی شهر، ایجاد مجسمه‌ها و نمادهای تاریخی (مانند ناقوس آزادی) در فضای داخل و خارج از ایستگاه به عنوان نماد ملی استفاده و نیز ابتکار برنامه‌ی معمار سازنده آن در استفاده از مفاهیم مختلف در قالب مجسمه‌سازی مانند تعبیه مجسمه خدایان با نماد آتش، کشاورزی و... در ورودی ایستگاه بر گردشگرپذیر شدن این ایستگاه بیش از پیش افزوده است.

مترو استکهلم:

مترو استکهلم سوئد به عنوان طولانی‌ترین نگارخانه هنری قاره سبز آنهم در زیر زمین معروف شده است. در این کشور نوآوری، خرد جمعی، مشارکت عمومی و فرهنگ به عنوان شاخص‌های حائز اهمیت مطرح بوده است که این رویکرد اثر خود را در قالب شاهکارهای هنری در طراحی معاصر ایستگاه‌های این شهر به نمایش گذاشته است. به عنوان نمونه «ایستگاه سولنا (Solna)» در این شهر شبیه به یک غار زیر زمینی جذاب طراحی و احداث گردیده است.

مترو بوداپست:

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه‌های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان پسيج اساتيد استان اصفهان»

این خط مترو از قدیمی‌ترین‌ها ایستگاه‌های متروی اروپا از سال ۱۸۹۶ است و ایستگاه‌های آن دارای دیوارهای زیبای کاشی‌کاری شده هستند.

مترو تهران:

نخستین ایستگاه مترو کلانشهر تهران در سال ۱۳۷۷ به بهره‌برداری رسید و این روند تا اوایل دهه ۱۳۹۰ بدون کمترین توجه به طراحی معماری کیوسک (سازه ورودی‌ها) و معماری فضای داخلی ایستگاه‌ها متناسب با معماری فاخر بومی و هویت مدار ایران ادامه داشت. در سال ۱۳۹۵ کمیته معماری در جهت بررسی معماری ایستگاه‌های مترو تهران و لزوم بازنگری در رویکردهای آن تشکیل گردید که در سال‌های اخیر با توجه به برگزاری جلسات مشترک با مجریان و صاحب‌نظران و طراحان روند الگو برداری از معماری اصیل اسلامی- ایرانی در دستور کار قرار گرفته است که ماحصل آن توجه به این مهم در طراحی و احداث ایستگاه‌های میدان محمدیه، آهنگ، برج میلاد، بوستان گفتگو، مرزداران و شهرک آزمایش می‌باشد. اما نمونه تکامل یافته‌تر این رویکرد در ایستگاه هفده شهریور خط هفت مترو تهران که در شهریور ماه سال جاری (۱۴۰۱) به بهره‌برداری رسید قابل مشاهده می‌باشد، که در آن نمادها و المان‌های معماری جذاب اسلامی- ایرانی در کنار بهره‌گیری از مصالح و فناوری‌های نوین به تصویر کشیده شده است. جالب اینجاست که در احداث این ایستگاه علاوه بر بروز مزیت معماری چشم‌نواز و بومی در داخل و خارج از ایستگاه، به دلیل استفاده از فناوری و مصالح نوین هزینه تمام شده ساخت نیز کاهش یافته است. در حال حاضر با ادامه این روند ایستگاه‌های «میدان کتاب» و «شهید دامن» نیز به عنوان جلوه‌هایی از معماری چشم‌نواز و پر حکمت اسلامی- ایرانی در حال احداث می‌باشند. در جدول ذیل چکیده برجستگی‌های ایستگاه‌های مطرح جهان در دو حوزه کالبدی- فضایی و مدیریت و بهره‌برداری به عنوان جمع‌بندی ارائه گردیده است.

جدول شماره ۱- خلاصه ویژگی‌های برجسته جانبی ایستگاه‌ها و خطوط قطار شهری مطرح جهان

ردیف	حوزه عملکرد	برجستگی‌های شاخص قابل استناد متروهای مشهور جهانی	قطار شهری
۱	کالبدی- فضایی	طراحی منحصر به فرد هر ایستگاه با هنر معاصر و در قالب نگارخانه، پناهگاه با رویکرد پدافند غیرعامل، معماری سبز به ویژه در ورودی‌ها، ورودی‌های هنری و اصیل، بازسازی ماهرانه و هنرمندانه ایستگاه‌های قدیمی، معماری زمینه‌گرا در انطباق با بافت پیرامون، معماری داخلی ایستگاه‌ها متناسب با ظرفیت‌های تاریخی و ملی مجاور (ساختن نماد و المان موزه‌های مجاور هر ایستگاه، تصویرنگاری انقلاب فرانسه و...)، معماری بر اساس داستان‌های نویسندگان معروف، نماد سازی اختراعات، معماری چشم‌نواز، ایستگاه‌های زیرزمینی بزرگ، ایجاد موزه باستان‌شناسی، الگوگیری از طبیعت در معماری ایستگاه، چشم‌انداز به ظرفیت‌های مصنوع و طبیعی در ایستگاه‌های روی زمین، مبلمان هماهنگ در فضای داخلی، استفاده از عناصر طبیعی مانند درختان در فضای داخلی ایستگاه، تامین نور طبیعی (از طریق سقف مشبک آن)، تعبیه ی آبنا در بخش‌های گوناگون سالن جمعی، دسترسی آسان معلولین به فضا، دسترسی آسان به پارکینگ، تزیینات کاشی و آجر، سرویس‌های بهداشتی عمومی، ترکیب فضای سبز و تفریحی با ورودی ایستگاه جهت استراحت و گذران اوقات فراغت، مغازه‌های متنوع، بانک‌ها و غرفه‌های مخصوص خوراکی، نمادها و المان‌های معماری	مسکو، پاریس، آتن، نیویورک، واشنگتن، مادرید، استکهلم، برلین، دبی، هنگ کنگ، بوداپست، تهران

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج استادی استان اصفهان»

	جذاب اسلامی- ایرانی در کنار بهره گیری از مصالح و فناوری های نوین، اختلاط فضای پایانه ای ایستگاه با کاربری های هتل، رستوران ها، برج های مسکونی، تجاری و تفریحی نظیر پارک و سینما، ایجاد فضاهای اختصاصی کودکان، بالا بردن ضریب ایمنی ایستگاه ها		
	برگزاری کنسرت، خدمات ۲۴ ساعته، برنامه های موسیقی محلی، میزبانی رخدادهای عمومی، اینترنت وای فای رایگان، آنتن دهی تلفن همراه، آسانسور متصل به تمام سکوها، واگن هایی مخصوص کودکان و زنان، تمیزی فوق العاده، قیمت ارزان بلیط، نظم، راحتی، تنوع اطلاع رسانی و راهنما (سطح زمین لمسی، صفحات بریل برای مسافران نابینا، پیام صوتی و...)، امکان برگزاری مراسم و جشن های مختلف (حتی عروسی) به صورت شبانه روزی در فضاهای تعیین شده، سامان دهی فعالیت دستفروشان، برگزاری ورزش های سنتی در فضای باز مقابل ایستگاه، صفحه های نمایش در ورودی ایستگاه و داخل آن برای آموزش شهروندان و نمایش فیلم،	مدیریت و بهره برداری	۲

۶- ایستگاه های متروی شهرهای ایران

در حال حاضر شبکه مترو در شهرهای تهران، مشهد، تبریز، اصفهان و شیراز برنامه ریزی و در برخی مسیرها مورد بهره برداری قرار گرفته است. متأسفانه در شهرهای ایران، ایستگاه های مترو با وجود اینکه فضاهایی پرمراجعه می باشند، خلاهای بسیاری در برنامه ریزی فضایی و طراحی و احداث این فضاها وجود دارد. این ایستگاه ها عموماً فضاهایی بی روح و بی هویت و فاقد خوانایی و حس مکان در خور توجه هستند. به طور کلی چالش های ایستگاه های متروی شهرهای ایران به ویژه کلانشهر اصفهان را می توان مطابق با جدول شماره ۲، دسته بندی و بررسی نمود.

جدول شماره ۲- چالش های ایستگاه های قطار شهری در ایران به طور کلی و کلانشهر اصفهان به طور خاص

ردیف	ابعاد طراحی شهری	چالش های ایستگاه های مترو (به ویژه اصفهان)
۱	فضایی-کالبدی	بی هویتی فضاهای، عدم ارتباط با ریشه های تاریخی، فرهنگی، اجتماعی و اصالت شهر، یکنواختی فضایی، ناکافی و نامناسب بودن تابلوهای راهنما، ارتباط ضعیف با فضاهای پیرامونی ایستگاه، عدم خوانایی فضاها و ورودی ایستگاه ها، معماری بی کیفیت، محصوریت و القاء احساس خفقان و تنگی بیش از حد فضاهای زیرزمینی، عدم سرزندگی فضایی، کیفیت نامناسب اجرای نازک کاری و معماری داخلی، وجود فضاهای بی دفاع شهری پیرامون ایستگاه ها، بی توجهی به اقلیم، استفاده حداقلی از مصالح بوم آورد
۲	کاربری و فعالیتها	عدم تعریف و تأمین فضاهای خدمات جانبی مناسب، عملکرد تک منظوره ترددی ایستگاه ها، فقدان کاربری های نمایشگاهی، پذیرایی و تفریحی، نبود فعالیت های مردمی، کم توجهی به مناسبتها و تنوع کارکردی و نبود کاربری های ضروری به ویژه سرویس بهداشتی و نمازخانه
۳	اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی	کم توجهی به نیازهای فرهنگی و اجتماعی، عدم برگزاری رویدادهای فرهنگی- اجتماعی، عدم وجود کاربری های فرهنگی و اجتماعی، نارضایتی همسایگان ایستگاه مترو، ناامنی و تردهای مشکوک پیرامونی ایستگاه ها، بی توجهی به دستفروشان، بی توجهی به افشار آسیب پذیر، امکان بروز حادثه خودکشی در

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه‌های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسيج اساتيد استان اصفهان»

سکوی ایستگاه‌ها، تمرکز بر درآمد زایی بدون توجه به سایر نیازها و اولویت‌ها در طراحی فضاهای فوقانی ایستگاه‌ها، تبلیغات کالاهای غیر ایرانی در فضاهای تبلیغاتی، ضعف نظارت و مشارکت همگانی در بهره برداری از ایستگاه، عدم توجه کافی با ارزشهای ملی، عدم دقت نظر به وجه تسمیه ایستگاه‌ها، عدم توجه به فرهنگ عامه و محلی		
دشواری دسترسی به ویژه برای افراد کم توان و معلولین و کودکان، عدم پیاده‌مداری، وابستگی به پله برقی و در صورت خراب شدن سیستم پله برقی طی پله‌های بسیار، ورودیهای ناخوانا و گره‌های ترافیکی پیرامون ایستگاه‌ها، فقدان و کمبود پارکینگ‌های جانبی، نبود خدمات کرایه دوچرخه و پارکینگ و مسیر دوچرخه	دسترسی و حرکت	۴
نبود نشانه‌ها و نمادهای باهویت، منظر ذهنی بسیار ضعیف از فضاهای داخلی مترو، نبود خوانایی و احساس گم‌شدگی در غالب ایستگاه‌ها، دشواری جهت یابی در فضاهای ایستگاهی مترو، اغتشاشات بصری، عدم توجه به الگوهای بومی و ساخت‌نمای با هویت و جذاب ایستگاه‌ها، عدم بکارگیری شایسته تزئینات و هنر بومی و صنایع دستی فاخر در پیرایش فضاها و نمای ایستگاه‌ها، عدم اتخاذ رویکرد معماری زمینه‌گرا در نمای ایستگاه‌ها، مبلمان شهری نامتناسب ایستگاه، عدم بهره‌گیری مناسب فضاها به ویژه ورودی و محیط پیرامونی از جلوه‌های عناصر طبیعت (آب، نور، هوا و خاک و گیاهان) جهت سرزندگی و زیبایی، عدم توجه مناسب به رنگ و نورپردازی مطابق با اصول روانشناسی محیطی و مباحث فرهنگی	منظر شهری	۵
مداخله در طبیعت، حفاری زیاد و آسیب به ریشه درختان و قنات‌ها در احداث ایستگاه‌ها، نبود آسایش اقلیمی و وجود مکش شدید باد در ورودیهای ایستگاه‌های مترو، مصرف بالای انرژی برق برای روشنایی و تهویه و پله‌های برقی و تأسیسات مترو، عدم بهره‌مندی از عناصر طبیعی (آب و گیاه) در ایستگاه‌های مترو، امکان سیل‌گیری ایستگاه‌ها و نبود ارتباط با آسمان، عدم پیش‌بینی لازم در تأمین تهویه و نور طبیعی، استفاده نکردن از ظرفیت انرژی‌های پاک	زیست محیطی	۶
کم‌توجهی به حقوق مالکانه در تملک اراضی و املاک واقع در طرح مترو، نارضایتی همسایگان و مجاوران ایستگاه‌ها در تضعیف حریم و حس محله‌ای و نادیده گرفته شدن حقوق عوامل ذینفع در فرآیند احداث ایستگاه‌ها	حقوقی و مالکیتی	۷

[۲۵] و خیام باشی

۷- جایگاه معماری و شهرسازی بومی و اسلامی – ایرانی در طراحی و احداث ایستگاه‌های مترو:

از دو منظر متفاوت می‌توان به این موضوع ورود نمود:

الف- رویکرد اول (اصلی): بازطراحی و بازآفرینی معماری و شهرسازی ایستگاه‌های مترو بر اساس ارزش‌ها و

حکمت‌های اسلامی:

این مهم در دو حوزه «کالبدی- فضایی» و «ترویج سبک زندگی اسلامی – ایرانی» در «برنامه ریزی فضایی» و «مدیریت

و بهره‌برداری» ایستگاه‌ها قابل پیاده‌سازی می‌باشد و این رویکرد از اهمیت بسیار بالا و کلیدی برخوردار می‌باشد و در اصل در

قالب پیاده‌سازی شاخص‌های اسلامی – ایرانی محور و مبنای پیشنهاد "طرح تحول مترو اصفهان" می‌باشد.

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه‌های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«اندیشکده علمی راهبردی شهر اسلامی سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»

ب- رویکرد دوم (فرعی): ایده پردازی خلاق بر اساس الگوهای بومی معماری و شهرسازی قابل استفاده در طراحی ایستگاه‌های مترو:

نقش نشانه‌ها در بناهای شهر چنان مهم و تعیین کننده است که از جنبه‌های گوناگون بر ساکنان تأثیر می‌گذارد و رفتار آنها را شکل می‌دهد [۲۶]. با توجه به تأثیر مستقیم و غیرمستقیم فرم و تزئینات معماری بر رفتار انسان، تردیدی نمی‌ماند که کاربرد سمبل و نشانهایی که جلوه معنوی و ابعاد متافیزیکی دارند، بر فضای معماری و محیط شهری مؤثر خواهند بود [۲۷]. در این جهت ایستگاه‌های مترو را می‌توان با الگو گرفتن از معماری بومی اسلامی- ایرانی طراحی کرد. برغم اینکه ایستگاه‌های مترو از نوع فضاها و بناهای مدرن و معاصر محسوب می‌شود، نمونه‌ها و مصادیق معماری بومی را می‌توان با توجه به فضاهای سرپوشیده ایستا و پویا مانند بازارهای تاریخی، گودال باغچه، همچنین یخچال، سردابه و آب انبار به عنوان نمونه فضاهای زیرزمینی شناسایی و در راستای کیفیت‌های محیطی مذکور بررسی و تحلیل کرد. این همان رویکردی است که در قالب معماری زمینه‌گرا در بسیاری از ایستگاه‌های قطار شهری مطرح جهان نیز مورد توجه و استفاده قرار گرفته است. اگرچه این یک نگاه حداقلی به موضوع پیاده‌سازی رویکرد اسلامی- ایرانی در مترو اصفهان می‌باشد، اما در جایگاه خود ارزشمند و قابل توجه بوده و به رونق گردشگری در کلانشهر اصفهان و تبلیغ و ترویج معماری و هنر کهن، فاخر و تمدن ساز آن کمک شایانی خواهد نمود. این موارد در قالب‌های زیر قابل دسته‌بندی می‌باشد:

- ۱- کاربری‌ها، فضاها و ابنیه، نظیر شهرهای زیرزمینی، ارگ‌ها و قلعه‌ها، بازارهای تاریخی، تیمچه‌ها و سراها، مساجد، یخچال‌ها، آب انبارها، حیاط مرکزی، گودال باغچه، حسینیه‌ها و تکایا، خانه‌های ایرانی، مساجد، کاروانسراها، باغ‌های ایرانی، کبوترخانه‌ها، کوشک‌های ایرانی، مادی‌ها، میدان (نقش جهان، سلجوقی) و...
 - ۲- ریز فضاهای معماری، مانند جلوخان، حیاط، حوضخانه، سرسرا، دالان، هشتی، راسته، چهارسوق، شبستان، حجره، رواق، گنبدخانه، ایوان، سرداب، ارسی، شاه نشین، میدانگاه و ...
 - ۳- عناصر معماری، همچون بادگیر، گنبد، مناره، ورودی، هشتی، ستون و سرستون، طاق‌ها و قوس‌ها و...
 - ۴- تزئینات و هنرهای سنتی معماری، از قبیل آجرکاری، کاشی‌کاری، گچ‌کاری، سنگ‌کاری، کنده‌کاری، کاربندی، مقرنس، گره‌چینی، بازشوها و شیشه‌های اُرسی، نقاشی‌ها، خطاطی‌ها، هنرها و صنایع دستی، سفالکاری و...
- ۸- **اهم شاخص‌های پیشنهادی مطرح در حوزه «طراحی»، «احداث» و «مدیریت و بهره‌برداری» ایستگاه‌های قطار شهری با رویکرد اسلامی- ایرانی:**

در اینجا منتخبی از اهم شاخص‌های مطرح ایرانی- اسلامی با قابلیت بهره‌برداری در خصوص ایستگاه‌های قطار شهری مبتنی بر آسیب‌شناسی وضع موجود و در راستای اهداف "طرح پیشنهادی تحول ایستگاه‌های قطار شهری" در دو محور اصلی «کالبدی- فضایی» و «مدیریت و بهره‌برداری» با ذکر مصادیق، سنجه‌ها و زیر شاخص‌ها معرفی می‌گردد. این ۳۸ شاخص کلان مطرح برای طراحی، احداث و بهره‌برداری ایستگاه‌های مترو با مشارکت خبرگان از بین بیش از ۲۰۰۰ شاخصی که قبلاً در پژوهشی کلی‌تر در جهت برنامه‌ریزی تحقق شهر اسلامی- ایرانی از سه مسیر بررسی «منابع معتبر اسلامی (قرآن، روایات و کتب تفسیر)»، «نظریات اندیشمندان برجسته حوزه و دانشگاه» و «کشف حکمت‌های پنهان و آشکار آثار تمدنی اسلامی- ایرانی به جا مانده

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج استاتید استان اصفهان»

از گذشته «استخراج گردیده بود، به روش دلفی و با سه گردش پرسشنامه در بین ۳۰ نفر از خبرگان که به روش گلوله برفی گزینش شده اند، انتخاب گردید و در مرحله نهایی زیرشاخص ها و سنجه های این کلان شاخص ها نیز با مشارکت همین خبرگان جمع بندی و تدوین گردید، که در جدول شماره ۳، نتایج ارائه شده است. با توجه به تفکیک وضعیت ایستگاه ها به دو گروه "در دست طراحی و احداث" و "در حال بهره برداری" در طرح تحول، در عین حالی که این شاخص ها همه ابعاد فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، نهادی- حقوقی و زیست محیطی و کالبدی- فضایی را پوشش می دهند، در جهت تسهیل به کار گیری در این جدول شاخص ها در دو حوزه کلان عملکردی «کالبدی- فضایی» و «مدیریت و بهره برداری» دسته بندی و معرفی شده اند.

بدیهی است پیاده سازی این شاخص ها در طرح تحول مترو اساس کار و نکته کلیدی هم در خصوص ایستگاه های در دست طراحی و هم ایستگاه های در حال بهره برداری می باشد و سایر گام های مطرح در این طرح نقشی مکمل و تسهیل کننده در دستیابی به اهداف خواهند داشت.

جدول ۳، شاخص ها و عملکردهای پیشنهادی جهت بهبود و ارتقاء کیفی ایستگاه های مترو ایران، به ویژه اصفهان

ردیف	شاخص	حوزه	مصادیق و زیرشاخص
۱	امنیت، ایمنی و پدافند غیرعامل	کالبدی- فضایی	- رعایت استانداردها و دستورالعملهای ایمنی در طراحی و ساخت - پیوست مدیریت بحران و پدافند غیرعامل - پیش بینی تمهیدات مداومت خدمت رسانی در شرایط خاص - کیفیت خروجی های اضطراری، دسترسی آسان خودروهای امدادی و... - کیفیت روشنایی و تهویه - میزان فضاهای بی دفاع داخل و اطراف ایستگاه - تاب آوری ایستگاه در ابعاد مختلف
		مدیریت و بهره برداری	- پیش بینی تمهیدات لازم برای نظارت و کنترل مدیریتی فضاها - تأمین شرایط نظارت همگانی و مردمی در فضاهای ایستگاه
۲	دسترسی و عدالت	کالبدی- فضایی	- توجه به تنوع راه های دسترسی در مکانیابی و طراحی و احداث ایستگاه - برخورداری از مجموع خدمات ایستگاهی، مدهای حرکت و کیفیت آنها (پایانه های حمل و نقل عمومی، دکه های کرایه دوچرخه، مسیرهای عبور و پارکینگ های مناسب به تفکیک وسایل نقلیه، پیاده مدار، خدمات نگهداری کودکان، سرویس بهداشتی، اورژانس، دکه های خوراکی، روزنامه و...) - طراحی و ایجاد شبکه دسترسی پیاده مدار با در نظر گرفتن طرح های بالادست شهری و توجه به یکپارچگی این فضاها با سایر فضاها و کانونهای شهری و به طور خاص ایستگاه های مترو - تقویت ارتباط ایستگاه های مترو با مراکز و ساختمان های مهم و عمومی

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج استادی استان اصفهان»

- تمهیدات دسترسی اقشار خاص (معلولین، جانبازان، کودکان، مادران باردار و سالمندان) به خدمات در قالب اقدامات کالبدی و بصری و صوتی و... - ارائه خدمات یکنواخت و با کیفیت مشابه در همه ایستگاه ها (فارغ از موقعیت مکانی) - لزوم تأمین خدمات مناسب و متناسب - برقراری خدمات اینترنت رایگان - احترام به حقوق مالکان و همسایگان مترو			
- توجه به شاخص های سلامت جسمی و روحی شهروندان در طراحی ایستگاه - وجود سرویس بهداشتی مناسب برای همه اقشار - پیش بینی فضای ارائه خدمات بهداشتی و درمانی در بروز اپیدمی و شرایط خاص و یا پایش های دوره ای	کالبدی- فضایی	نظافت و بهداشت	۳
- پیش بینی مناسب جمع آوری تفکیکی زباله - نظافت عمومی روزانه ایستگاه، قطارها و محیط پیرامون - پیش بینی خدمات اورژانس برای شرایط خاص	مدیریت و بهره برداری		
- پیوستگی و یکپارچگی فضاها، یعنی طراحی فضاهای هم پیوند و یکپارچه در ترازهای افقی و عمودی، همچنین استفاده از ارتباط عمودی با قابلیت رؤیت بصری ترازها از یکدیگر - هماهنگی معماری ایستگاه و ورودی های آن با بافت مجاور - هماهنگی طراحی ایستگاه با «موضوع و نقش جانبی» مطرح برای آن	کالبدی- فضایی	اصل نظم و نظام	۴
- میزان نظم ورود و خروج به موقع قطار به ایستگاه ها و اتوبوس و تاکسی در پایانه های پشتیبان - میزان نظم و انضباط در خدمات اصلی و جانبی ایستگاهی	مدیریت و بهره برداری		
- پیش بینی کمیت مناسب در مبلمان، تجهیزات و ارائه خدمات ایستگاهی متناسب با تنوع مخاطبان - دسترسی مناسب همه افراد به مبلمان شهری مناسب نظیر نیمکت، فضاهای استراحت و انتظار و کاربری های متنوع و متناسب با سن و جنس و سطح درآمدی اقشار مختلف - در نظر گرفتن امکان تردد متنوع بین ترازهای مختلف ارتفاعی در فضاهای ایستگاهی مترو شامل پله، آسانسور، پله برقی و شیب راهه	کالبدی- فضایی	اصل تأمین رفاه و آسایش	۵
- حفظ سطح مناسب کیفیت مبلمان، تجهیزات و ارائه خدمات ایستگاهی با نظارت روزانه - قیمت مناسب ارائه خدمات برای اقشار مختلف	مدیریت و بهره برداری		
- استفاده از عناصر طبیعی و کاربری های مناسب در ارتقای سرزندگی فضاها - برنامه ریزی کاربری های جذاب و ضروری در ترازهای زیرین - استفاده از جزئیات طراحی در جداره ها و سقف ها و کف سازی - توجه به شاخص ها و الگوهای معماری اصیل و تمدن ساز اسلامی- ایرانی در طراحی و به ویژه معماری داخلی ایستگاه	کالبدی- فضایی	سرزندگی، جذابیت و غنای حسی	۶

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«اندیشکده علمی راهبردی شهر اسلامی سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»

			- تعادل بین محصوریت و آزادی فضا - کاستن از محصوریت بیش از حد فضاهای زیرزمینی به کمک گشایش های فضایی رو به آسمان - استفاده از تناسبات فضایی ملهم از تیمچه ها و سراها در طراحی گره های ایستگاهی - استفاده از رنگ و فرم در کاستن از محصوریت فضایی
	مدیریت و بهره برداری		- برنامه ریزی رویدادهای جذاب دوره ای و مناسبتی - توجه به نیازهای غیر از دسترسی (بازی کودکان، فعالیت سمن ها، استفاده بی خانمانها و ...) - دقت نظر به این شاخص در تخصیص فضاها به خدمات جانبی ایستگاه ها
	کالبدی- فضایی		طراحی و ساخت مسجد و نمازخانه متناسب با پیش بینی جمعیت بهره بردار از ایستگاه
۷	اصل مسجد محوری	مدیریت و بهره برداری	- تجهیز مسجد و نمازخانه - برگزاری نماز جماعت در صورت فاصله ایستگاه از شعاع دسترسی مساجد بیرون ایستگاه. - پیش بینی امکانات صوتی لازم و پخش اذان در ایستگاه (و قطارها) - ترویج اعیاد و مناسبت های مذهبی و ملی در فضای مساجد ایستگاهی با تزئینات و برگزاری مراسم های کوتاه
	کالبدی- فضایی		- پیش بینی تهویه مناسب طبیعی و مکانیزه در طراحی و احداث ایستگاه - توسعه فضای سبز ایستگاهی
۸	جلوگیری از آلاینده ها (بو، هوا و...)	مدیریت و بهره برداری	- توجه به موضوع آلاینده های صوتی و بو در تخصیص فضا به خدمات جانبی ایستگاهی - استفاده از درخت های جلبکی تصفیه هوا
	کالبدی- فضایی		- استفاده خلاقانه از نمادهای سنتی و تاریخی و مذهبی نظیر سقاخانه ها در طراحی و احداث آبخوری ها
۹	تأمین آب آشامیدنی سالم (آبخوری)	مدیریت و بهره برداری	- برخورداری ایستگاه ها از آبخوری بهداشتی و مناسب جهت استفاده همه اقشار از کودکان تا معلولان و سالمندان
	کالبدی- فضایی		- به کار گیری شیوه معماری زمینه گرا در طراحی ایستگاه ها - معماری داخلی ایستگاه ها منطبق با ابعاد هویتی - تعیین و توجه به «موضوع و نقش محوری» هر ایستگاه در رویکرد و خدمات جانبی قبل از طراحی - توجه ویژه به جایگاه تمدن ساز شهر اصفهان در ادوار تاریخی، به ویژه مکتب اصفهان در طراحی ایستگاه ها
۱۰	خوانایی و هماهنگی با بستر طبیعی و هویت فرهنگی، تاریخی، جغرافیایی و مزیت های خاص شهر	مدیریت و بهره برداری	- دقت نظر به موضوع هویت در واگذاری فضاهای خدمات جانبی - توجه به جایگاه هویت در اجاره تابلوهای تبلیغاتی در ایستگاه ها و قطارها - توجه هویت در ابعاد گوناگون در برگزاری مراسم ها و برنامه های دوره ای

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«اندیشکده علمی راهبردی شهر اسلامی سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»

۱۱	بهره گیری از نمادها و نشانه های معماری دوره تاریخی و فرهنگی در معماری معاصر (منطبق با صداقت)	کالبدی-فضایی	- استفاده از نمادها و المان های ادوار تاریخ تمدن ساز اصفهان در طراحی ایستگاه ها - تعیین و توجه به نقش محوری هر ایستگاه در رویکرد و خدمات جانبی قبل از طراحی و استفاده از المان های متناسب با این نقش در ایستگاه
۱۲	حفظ و اشاعه هنرهای سنتی به ویژه مرتبط با شهرسازی و معماری	کالبدی-فضایی	- توجه به ظرفیت های سرشار هنر و معماری و شهرسازی در پیشینه اصفهان، در طراحی و ساخت ایستگاه ها و بهره گیری از آن (نظیر کاشی کاری، گره چینی، مقرنس، خطاطی و نقاشی و کتیبه نگاری و ...)
۱۳	انعطاف پذیری و چند منظوره بودن فضاهای ایستگاه	مدیریت و بهره برداری	- توجه به جایگاه هنر و صنایع دستی اصفهان در تخصیص فضاهای خدمات جانبی ایستگاه ها - حمایت از فعالیت سمن های فعال در حوزه هنر و صنایع دستی بومی در تخصیص فضای نمایشگاهی، فروش و آموزش های نمادین و همچنین برگزاری گردهمایی های ایستگاهی
۱۴	تنوع و عدم یکنواختی در عین هماهنگی و هویت عناصر شهری (فرم و فضا)	کالبدی-فضایی و مدیریت و بهره برداری	- از اصول مهم در طراحی و ساخت ایستگاه ها می باشد که افزایش حوزه عملکرد خدمات جانبی ایستگاه و افزایش بهره وری و حتی ارتقاء ایمنی، تاب آوری و پدافند غیر عامل در ایستگاه ها را به همراه خواهد داشت - قابلیت استفاده به عنوان کارکردهای غیر از تردد مانند رویدادهای اجتماعی و فرهنگی و پناهگاه و اسکان اضطراری، افزودن کاربری ها و مبلمان
۱۵	بازآفرینی حکمت ها و ارزش های پنهان بناها و بافت های فرهنگی و تاریخی در قالب شاخص های اسلامی- ایرانی در عصر حاضر	کالبدی-فضایی و مدیریت و بهره برداری	- در ضمن حفظ هویت و هماهنگی در فضا سازی ها و معماری ورودی و داخلی ایستگاه می توان با تعریف و تعیین «موضوع و نقش محوری» هر ایستگاه به ارزش های تنوع فضایی و عدم یکنواختی دست یافت - خوانایی و سادگی در فرم و فضا در عین توجه به عدم یکنواختی (مشابه مکتب اصفهان)
۱۵	استفاده از مصالح بومی مناسب و هماهنگ با اقلیم و فرهنگ مردم	کالبدی-فضایی	- احیاء و ترویج حکمت های معماری و شهرسازی اسلامی- ایرانی با طراحی خلاقانه ایستگاه ها مبتنی بر تحقق شاخص های اسلامی- ایرانی - استفاده از دیوار نگاره ها، نمادها و المان های مناسب و خلاقانه برگرفته از ارزشهای اسلامی- ایرانی در جهت ترویج سبک زندگی اسلامی- ایرانی
۱۷	متذکر شدن عناصر شهری به ارزش های معنوی و عدم تحریک نیازهای مادی	مدیریت و بهره برداری	- توجه به شاخص ها و حکمت های سبک زندگی اسلامی- ایرانی در تخصیص کاربری خدمات جانبی ایستگاه ها - حمایت از سمن های فعال در زمینه سبک زندگی اسلامی- ایرانی - توجه به ارزش های سبک زندگی اسلامی- ایرانی در برگزاری رویدادهای ایستگاهی
۱۷	متذکر شدن عناصر شهری به ارزش های معنوی و عدم تحریک نیازهای مادی	کالبدی-فضایی	- استفاده از مصالح تکنولوژیک بوم آورد در طراحی و ساخت ایستگاه ها - استفاده از کاشی و آجر در تزئینات داخلی و یا ورودی ایستگاه ها - توجه به ارزش ها و شاخص های دین مبین اسلام در طراحی ایستگاه ها - استفاده از نمادها و المان های با تصویرسازی ذهنی معنویت (خدامحوری، آخرت و...) - عدم جلوه گری نمادهای مذموم فرهنگ غیر الهی در طراحی و ساخت ایستگاه ها - خوانایی مسجد و نمازخانه های ایستگاهی

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»

۱۸	ارتباط با طبیعت و حفظ محیط زیست	مدیریت و بهره برداری	-عدم تبلیغ مصرف گرایی در تبلیغات و خدمات جانبی ایستگاه ها -ترویج وجوه مختلف شهر مولد، به عنوان الگوی آرمانشهر اسلامی- ایرانی
۱۹	تنظیم شرایط محیطی با استفاده از امکانات و شرایط اقلیمی با تأمین حداکثری نور و تهویه طبیعی	کالبدی-فضایی	-توسعه فضاهای سبز اطراف ایستگاه با تأکید بر گونه های مثمر و اقلیمی - استفاده از عناصر چهارگانه طبیعت در فضآرایی ورودی و محوطه ایستگاه
۲۰	ممنوعیت بیگانه گرایی در نمادها، علائم و اشکال و عدم استفاده از مجسمه، تندیس و تصاویر جانداران	مدیریت و بهره برداری	-توجه به جمع آوری تفکیکی زباله در جهت بازیافت - استفاده از انرژی های تجدید پذیر و حفاظت از محیط زیست -ایجاد امکان فعالیت سمن های فعال در زمینه محیط زیست در فضاهای جانبی و رویدادهای ایستگاهی
۲۱	رعایت سلسله مراتب فضایی و مکانی و عرض عبور متناسب در طراحی فضاها	کالبدی-فضایی	-طراحی اقلیمی و زیست پذیری فضاها در طراحی و ساخت ایستگاه ها - استفاده از روش های سنتی و دانش بومی نظیر بادگیرها در کنار روش های فناورانه در تهویه و تنظیم شرایط محیطی -تأمین حداکثری نور طبیعی با بهره گیری از روشهای فناورانه در انتقال نور نظیر انعکاس، فیبر نوری و...
۲۲	اهمیت مراتب ایمان، اصول و ارزش های دینی	مدیریت و بهره برداری	-ممنوعیت بیگانه گرایی در استفاده از نمادها، علائم و اشکال و عدم به کار بردن مجسمه، تندیس و تصاویر جانداران در ایستگاه ها و قطار
۲۳	استفاده از رنگ های آرامش بخش (سفید، سبز و ...)	کالبدی-فضایی و مدیریت و بهره برداری	-مکانیابی مناسب با حداکثر بهره وری ایستگاه -رعایت سلسله مراتب دسترسی در ایستگاه ها -توجه به مقیاس مناسب و متناسب در طراحی و احداث فضاهای ایستگاه با توجه به شرایط جمعیت پذیری
۲۴	اهمیت طراحی ویژه برای ورودی ها با رعایت تناسب هندسی	کالبدی-فضایی	-ترویج ارزش های اسلامی در محیط ایستگاه و قطارها با بهره گیری از آیات و روایات در قالب تزئینات، تابلوها و...
۲۵	جهت گیری ساختمان ایستگاه ها، با توجه به عوامل اقلیمی و سنت شهرسازی محلی	کالبدی-فضایی	-انجام مطالعات جامع رنگ شناسی مطابق با آموزه های اسلامی و روانشناسی رنگ و استفاده از نتایج در رنگ آمیزی ایستگاه ها و مبلمان شهری
۲۶	مقیاس کارکردی مکان	کالبدی-فضایی	- رعایت تناسب هندسی و خلاقیت در طراحی ورودی ایستگاه ها - استفاده از نمادهای سازه های فاخر اسلامی- ایرانی به ویژه سازه های زیرزمینی در طراحی و احداث ورودی ها(نظیر گودال باغچه، آی انبار و یخچالها و...)
			- جهت گیری مناسب ساختمان ایستگاه ها
			-لزوم توجه به مقیاس فضاهای ایستگاهی از منظر کارکرد

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج استادی استان اصفهان»

۲۷	طراحی و ایجاد پارکینگ در حد نیاز	کالبدی- فضایی	- مکان یابی مناسب ایستگاه با توجه به امکان تأمین پارکینگ انواع وسایل حمل و نقلی موجود در شهر - طراحی و احداث انواع پارکینگ وسایل نقلیه در نزدیکترین مکان نسبت به ایستگاه ها
۲۸	رعایت تناسبات بصری و مقیاس انسانی در فضا	کالبدی- فضایی	- توجه به کیفیات فضاها در طراحی جزئیات (جداره، سقف و کف ، ستونها و بازشوها) - الهام از انگاره های معماری اسلامی- ایرانی در طراحی فضاها
۲۹	نصب نشانه و علائم هدایتگر و راهنما	کالبدی- فضایی و مدیریت و بهره برداری	- نصب تابلوهای راهنما - اطلاع رسانی به همه اقشار با روشهای متناسب
۳۰	نهی از اسراف، تجمل و خودنمایی و رعایت سادگی	کالبدی- فضایی و مدیریت و بهره برداری	- رعایت این شاخص در طراحی و ساخت و انتخاب مبلمان و امکانات رفاهی - رعایت این شاخص در تخصیص فضاهای جانبی به ارائه خدمات بخش خصوصی - رعایت این شاخص در تخصیص و اجاره فضاهای تبلیغاتی
۳۱	مطلوبیت جدایی میان مردان و زنان در هنگام عبور و مرور	مدیریت و بهره برداری	- پیش بینی واگن های مختص بانوان در کنار واگن های عمومی و نظارت بر حسن بهره برداری از آنها - پیش بینی برخی محل های استراحت و یا بهره گیری از خدمات جانبی ایستگاه به صورت اختصاصی برای بانوان
۳۲	ارجحیت منافع ملی و دینی بر درآمد حاصل از تبلیغات	مدیریت و بهره برداری	- عدم در اختیار گذاشتن فضاها و امکانات تبلیغاتی مترو برای ترویج مصرف گرایی در جهت کسب درآمد بیشتر - عدم تبلیغ محصولات وارداتی - استفاده حداکثری از امکانات و فضاهای تبلیغاتی در جهت ترویج سبک زندگی اسلامی- ایرانی، کالاهای ایرانی، صنایع دستی و به ویژه محصولات دانش بنیان داخلی
۳۳	ترویج خانواده بنیادی	کالبدی- فضایی و مدیریت و بهره برداری	- تخصیص واگن های سفر خانوادگی در قطارها - در نظر گرفتن تخفیف در ارائه خدمات به خانواده های چند فرزندی و مادران باردار - پیش بینی خدمات ویژه به مادران باردار و کودکان در تخصیص فضاهای خدمات جانبی ایستگاه (نظیر فضای بازی، اتاق های مادر و کودک و...) - توجه به ترویج این شاخص مهم در معماری داخلی ایستگاه ها - توجه به این شاخص در برگزاری رویدادهای ایستگاهی
۳۴	تقویت اخلاق محوری	مدیریت و بهره برداری	- تقویت اخلاق محوری با تنبه و تذکر در تابلوهای راهنما - تقویت اخلاق محوری با تنبه و تذکر در پیام های صوتی (نظیر حق تقدم کودکان و معلولان و سالخوردگان در سوار شدن و نشستن و...) - ارسال پیام ها در فضای مجازی (بلوتوس و...)

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»

تقویت سرمایه اجتماعی با توسعه ارتقاء کیفی فضاهای داخلی و پیرامونی ایستگاه ها - طراحی فضاهای ایستگاهی مبتنی بر رویدادمداری -پیشبینی فضاهایی برای حضورپذیری و برگزاری رویدادهای سنتی و مدرن --برنامه ریزی ریزفضاهای فرهنگی و اجتماعی -تأمین حداکثری نیازها و به کارگیری نظرهای شهروندان و متخصصان و حرفه مندان در طراحی -توجه به نیازهای گروههای اجتماعی	کالبدی- فضایی	بهبود ساختار اجتماعی شهر و تقویت سرمایه اجتماعی (اجتماع مداری)	۳۵
-تقویت سبک زندگی اسلامی- ایرانی، تقویت غرور ملی، تقویت نشاط و امید به زندگی و ...، با استفاده از همه امکانات از جمله کتیبه های ثابت و قابل تعویض، المان ها، تخصیص کاربری های جانبی به سمن ها و بخش خصوصی، معرفی افتخارات و دستاوردهای کشور و شهر به شیوه های گوناگون و پخش اخبار و مداحی و سرودهای ملی در مناسبت های مختلف و همچنین برگزاری برنامه های رویداد محور - پرهیز از ایجاد عناصر مبهم و بحث انگیز - ایجاد غرور و افتخار شهری -برگزاری رویدادهای ایستگاهی مناسب و هم جهت با گسترش امید و شادی	مدیریت و بهره برداری		
-این قاعده باید از مرحله مکان یابی ایستگاه تا طراحی و احداث و بهره برداری در نمودها و تعاریف مختلف خود مورد توجه و دقت نظر در اقدامات و تعاملات با شهروندان قرار گیرد.	کالبدی-فضایی و مدیریت و بهره برداری	منع ضرر دیدن و ضرر رساندن	۳۶
-فراهم نمودن ساز و کار نظارت مردمی بر سطح مناسب کیفیت مبلمان، تجهیزات و ارائه خدمات ایستگاهی و اعلام نظرات - تأمین شرایط نظارت و مشارکت همگانی در فضاهای ایستگاه و محیط پیرامون در جهت کاهش جرم	کالبدی-فضایی و مدیریت و بهره برداری	ایجاد زمینه مسئولیت پذیری همگانی میان مردم و مشارکت مردم	۳۷
-سامان دهی دستفروشان -فرصت سازی برای تولیدکنندگان و کار آفرینان در جهت اجاره فضاهای خدمات جانبی ایستگاه ها، متناسب نیازها و با نقش و موضوع محوری هر ایستگاه -تخصیص امکانات تبلیغاتی ایستگاه ها با لحاظ امتیاز تخفیف برای تولیدکنندگان و کارآفرینان	مدیریت و بهره برداری	پیش بینی فضاهای عرضه مستقیم محصولات تولید کنندگان، در جهت حمایت از کارآفرینی و حمایت از مصرف کنندگان	۳۸

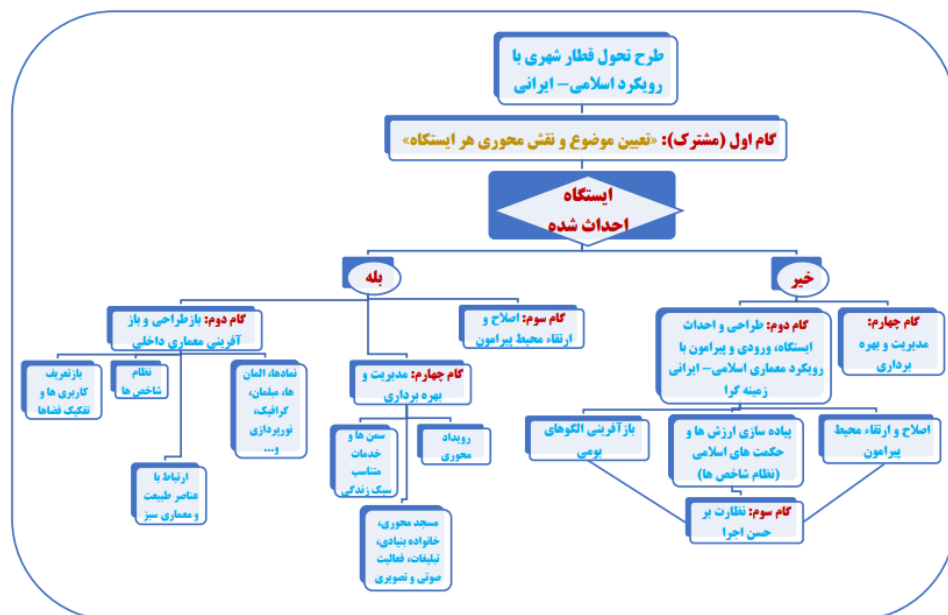
۹- فرآیند طرح تحول روند «طراحی»، «ساخت» و «مدیریت» ایستگاه های قطار شهری کلانشهر اصفهان با تأکید بر رویکرد اسلامی – ایرانی:

بطور کلی این طرح را می توان به دو بخش کلان «کالبدی- فضایی» و «سبک زندگی» شامل ابعاد «فرهنگی»، «اجتماعی»، «اقتصادی»، «نهادی و حقوقی» و «زیست محیطی» که علاوه بر وجه «کالبدی- فضایی» در جایگاه «مدیریت و بهره برداری» نیز بسیار حائز اهمیت می باشد، تفکیک نمود. در این راستا نوع اقدامات بر اساس ایستگاه های مطرح در خطوط

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه‌های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج استان اصفهان»

اول و دوم قطار شهری اصفهان نیز بنابر موقعیت مکانی و نیز وضعیت اجرای ایستگاه از قبیل «در دست طراحی»، «در حال احداث» و یا «بهره برداری» متفاوت خواهد بود. در تصویر شماره ۳، دیاگرام طرح تحول مترو کلانشهر اصفهان به نمایش گذاشته شده است.



تصویر شماره ۳- دیاگرام طرح تحول روند «طراحی»، «ساخت» و «مدیریت و بهره برداری» ایستگاه‌های قطار شهری

کلانشهر اصفهان با تأکید بر رویکرد اسلامی – ایرانی در دو حوزه «کالبدی – فضایی» و «سبک زندگی»

همانطور که در این دیاگرام نیز مشخص می باشد برغم تفکیک نگرش و سیاست‌های قابل انجام در قبال ایستگاه‌های ساخته شده و ایستگاه‌های در دست طراحی و ساخت، گام‌های «تعیین موضوع و نقش محوری هر ایستگاه»، «مدیریت و بهره برداری» و «اصلاح و ارتقاء محیط پیرامون» به عنوان فصل مشترک فرآیند طرح تحول در هر دو گروه مطرح می باشد.

در اینجا منظور از «موضوع و نقش محوری»، تعیین موضوعی شاخص برای هر ایستگاه با توجه به موقعیت مکانی، ظرفیت‌ها، کاربری‌های مجاور، وجه تسمیه نامگذاری و سایر شرایط آن برای جهت دهی و تمرکز اقدامات در حوزه‌های «معماری داخلی» و «مدیریت و بهره برداری» بر روی آن و دوری از پراکندگی برنامه‌ها و تخصیص کاربری‌های جانبی درون ایستگاه‌ها و مجاور آن بر اساس این «موضوع و نقش محوری» برغم برخورداری آنها از تنوع می باشد.

الف) خط یک قطار شهری اصفهان:

با توجه به احداث اکثر قریب به اتفاق ایستگاه‌های این خط، عمده اقدامات قابل انجام در این مسیر با تمرکز بر دو محور «معماری داخلی» و «مدیریت و بهره برداری» شامل موارد ذیل خواهد بود:

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»

✓ **گام اول (شناخت و تبیین موضوع و نقش محوری ایستگاه ها):** مطالعه و بررسی معماری وضع موجود هر ایستگاه و همچنین کاربری های مجاور غالب و تعیین «موضوع و نقش محوری» قابل طرح و تبیین و تبلیغ در حوزه سبک زندگی اسلامی- ایرانی هر ایستگاه بر این اساس و شاخص های مطرح.

✓ **گام دوم (بازطراحی و باز آفرینی):** در هر جامعه هنر مبین سنت ها، فرهنگ، هویت، ایدئولوژی و جهان بینی است و در دستیابی اعضای جامعه به هویتی واحد، پایدار و موفق ایفاء نقش می نماید [۲۸]. لذا بازطراحی معماری ورودی و فضای داخلی هر ایستگاه در قالب «معماری داخلی» در محورهای ذیل متناسب با شرایط هر ایستگاه پیشنهاد می گردد:

- ۱- تلاش در جهت تحقق حداکثری شاخص های معماری و شهرسازی اسلامی- ایرانی پیشنهادی، با توجه به احداث ایستگاه.
- ۲- بازطراحی و برنامه ریزی و تفکیک فضاهای گسترده و بعضاً بلا استفاده موجود هر ایستگاه، اولاً در جهت تأمین فضاهای ضروری مورد نیاز ایستگاه بر طبق شاخص ها و آموزه های اسلامی- ایرانی و دوماً حداکثر بهره برداری در جهت ترویج سبک زندگی اسلامی- ایرانی متناسب با «موضوع و نقش محوری» تعیین شده برای هر ایستگاه بر اساس گام اول.
- ۳- طراحی و احداث المان ها، دیوار نگاره ها و نمادهای جذاب، تأثیرگذار و پر از حکمت اسلامی- ایرانی در قالب معماری داخلی و متناسب با «موضوع و نقش محوری» هر ایستگاه به دو شکل ثابت و قابل تغییر.
- ۴- توجه به رنگ ها، نورپردازی و تزئینات.
- ۵- تقویت حداکثری فضاهای سبز اطراف ایستگاه به ویژه تعامل با دو عنصر آب و سبزینگی در داخل و پیرامون هر ایستگاه.
- ۶- توجه به مدیریت بحران تاب آور و پدافند غیر عامل و اصلاح نقاط بی دفاع احتمالی.
- ۷- ایجاد زمینه حداکثری بهره برداری از نور و تهویه طبیعی.

- ۸- توجه ویژه به مبلمان ایستگاه و اصلاح و تکمیل آن متناسب با نیاز و در جهت تقویت آسایش و آرامش شهروندان.
- ۹- تأمین و تکمیل نیاز اقشار خاص شامل مادران، کودکان، جانبازان و معلولان و سالمندان و ...، در بهره مندی از خدمات ایستگاه قطار شهری و اصلاح و تأمین شرایط و امکانات (احیاناً) مغفول مانده.

✓ **گام سوم (اصلاح و ارتقاء محیط پیرامون):** سه رویکرد زیباسازی، هویت بخشی و خواناسازی محیط، با هدف ایجاد ارتباط تصویری مناسب میان مخاطبان محیط، توانایی و ظرفیت فراوانی برای تأمین اهداف ساماندهی منظر شهری دارند [۲۹]. با دقت نظر در این موارد و همچنین تقویت دسترسی ها و نگاه انعطاف پذیر و چند منظوره به فضای پیرامون ایستگاه ها، در این مرحله اقداماتی نظیر موارد ذیل مورد توجه قرار می گیرد:

- ۱- توجه به تأمین نیازهای اقشار خاص.
- ۲- بکارگیری مؤثر دو عنصر اساسی آب و فضای سبز (سبزینگی) در محیط پیرامون.
- ۳- تقویت مسیرهای دسترسی متنوع (از جمله پیاده) و تأمین پارکینگ دوچرخه، موتورسیکلت و خودرو و ایستگاه های اتوبوس و کرایه دوچرخه.
- ۴- دقت نظر در رویکرد TOD ایستگاه ها.
- ۵- تقویت خوانایی.
- ۶- توجه به روشنایی و نورپردازی پیرامون ایستگاه.

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«اندیشکده علمی راهبردی شهر اسلامی سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»

۷- توجه به موضوع امنیت و حذف فضاهای بی دفاع احتمالی.

۸- هویت بخشی محیط در پیوستگی فضایی با ایستگاه.

۹- و ...

✓ گام چهارم (مدیریت و بهره برداری):

مهم ترین بعد از ابعاد اجتماعی فضاهای عمومی، وقوع تعاملات اجتماعی در آنهاست. تعاملات اجتماعی به مفهوم کنش پویا میان دو یا چند فرد می باشد [۳۰]. فعالیت های اجتماعی به زعم یان گل، وابسته به حضور دیگران در فضا است و شامل تعاملات فعال همچون صحبت کردن، سالم و احوالپرسی کردن و تعاملات منفعل مانند تماشای مردم و گوش دادن به صحبت های مردم می گردد [31]. در اینجا باید ذکر کرد که شرط اصلی بروز فعالیت های جمعی چه به صورت فعال و چه به صورت منفعل، وجود شرایط محیطی مناسب و حضور افرادی است که جهت انجام فعالیت های اختیاری و ضروری به فضا مراجعه نموده اند [32]. بنابراین جهت بروز فعالیت های جمعی در یک فضا و تبدیل آن به یک فضای عمومی حامی تعاملات اجتماعی مثبت، توجه به یکسری از معیارها و شاخص های سنجش جهت ارزیابی آن، ضروری است. مقصود از معیارهای اجتماعی تمامی مولفه های کلانی است که از سنجش رابطه میان مردم و فضا بدست می آید [33]. همه این موارد در ذیل مرحله مدیریت و بهره برداری مؤثر ایستگاه های مترو در قالب طرح تحول قابل برنامه ریزی و تحقق می گردد. لذا پس از تکمیل و پایان اقدامات بازطراحی و باز آفرینی نوبت بازنگری در مدیریت فضا و بهره برداری می رسد، در این جهت بر اساس «موضوع و نقش محوری» تعیین شده برای هر ایستگاه و در نظر گرفتن شاخص های اسلامی- ایرانی در حوزه مدیریت و بهره برداری، نسبت به تخصیص فضاهای تفکیک شده در هر ایستگاه به کاربری های مد نظر با مشارکت بخش خصوصی و سمن ها و فعالان حوزه فرهنگی و اجتماعی مطابق با آیین نامه ها و ضوابط مطرح اقدام می گردد، همچنین نسبت به تعریف و برنامه ریزی های «رویداد محور» متناسب با نقش هر ایستگاه در طول سال اقدام می شود.

ب) خط دوم قطار شهری اصفهان:

در این مسیر قطار شهری، برخی ایستگاه ها در دست احداث و بعضی در دست طراحی توسط شرکت های مشاور می باشند و این مشاورین در مراحل مختلف طراحی نسبت به ارائه طرح خود در جلسات کمیته راهبردی معماری قطار شهری جهت هماهنگی و اخذ تاییدات لازم اقدام می نمایند. طبیعتاً در خصوص ایستگاه های احداث شده و یا در مراحل نهایی ساخت این مسیر نیز مطابق با پیشنهاد مطرح شده در چهار گام برای ایستگاه های ساخته شده خط اول، انجام بازطراحی معماری داخلی و بازآفرینی فضایی بر این اساس و همچنین تمرکز ویژه بر روی کارکرد و کارایی و پاسخ دهی فضاها در تبیین و ارائه الگوی سبک زندگی اسلامی- ایرانی توصیه می گردد. اما در زمینه ایستگاه های در دست طراحی و یا در مراحل اولیه اجرایی پیشنهاد می گردد با توجه به مجموعه شاخص های مطرح در حوزه های «کالبدی- فضایی» و «سبک زندگی» شامل ابعاد «فرهنگی»، «اجتماعی»، «اقتصادی»، «نهادی و حقوقی» و «زیست محیطی» نسبت طراحی معماری ایستگاه ها و یا بازنگری طرح های اولیه با مشارکت مشاوران ایستگاه ها به عنوان «رویکرد اصلی» اقدام نمود. در این جهت لازم است در اسرع وقت با ابلاغ موضوع به سازمان قطار شهری جهت جلوگیری از هدر رفت فرصت ها، با توجه به روند سریع پیشرفت طراحی و اجرای ایستگاه ها و اینکه تأخیر در ورود به موضوع از یک طرف امکان

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«اندیشکده علمی راهبردی شهر اسلامی سازمان بسیج استاتید استان اصفهان»

اصلاح طرح ها را با مشکل رو به رو می نماید و از طرف دیگر بر هزینه ها می افزاید، نسبت به اصلاح روندهای طراحی و احداث ایستگاه ها اقدام کرد. البته در کنار این مهم حتما باید در قالب «معماری زمینه گرا» نیز دقت نظر ویژه ای به گرته برداری از آثار فاخر اسلامی- ایرانی به جای مانده از معماری و شهرسازی فاخر گذشته ایران به طور عام و اصفهان به طور خاص توسط طراحان مبذول گردد.

مراحل شکل گیری اقدامات برای ایستگاه های در دست طراحی:

✓ گام اول (شناخت و تبیین موضوع و نقش محوری ایستگاه ها)

✓ گام دوم (طراحی و احداث ایستگاه، ورودی و پیرامون با رویکرد معماری اسلامی- ایرانی زمینه گرا): بررسی

طراحی اولیه معماری «ورودی» و «فضای داخلی» هر ایستگاه که توسط مشاور مربوطه انجام شده است و اصلاح آن در قالب «معماری زمینه گرا» و با در نظر گرفتن «نظام شاخص های معماری و شهرسازی اسلامی- ایرانی» پیشنهادی و الهام گیری از الگوهای «پیشینه تاریخی تمدن ساز اسلامی- ایرانی» در کنار بررسی محیط پیرامون ایستگاه و طراحی آن در ارتباط با ایستگاه؛ که این موضوع در قالب اقدامات ذیل متناسب با شرایط، طرح سازه و تأسیسات و «موضوع و نقش محوری» در نظر گرفته شده برای هر ایستگاه بر اساس گام شناخت قابل انجام خواهد بود:

۱- الگو گیری از نماد سازه های فاخر اسلامی- ایرانی به ویژه سازه های زیر زمینی نظیر آب انبارها، یخچال ها، قنات ها، شهرهای زیرزمینی و... در طراحی ورودی های ایستگاه ها.

۲- توجه به شاخص های معماری و شهرسازی فاخر اسلامی- ایرانی در کنار الگوگیری از نمادها و نمونه های تاریخی تا حد ممکن در طراحی فضاهای ایستگاه (معماری صفوی، سلجوقی و...) با توجه به محدودیت های سازه و تأسیسات هر ایستگاه در قالب «کاربری ها و بناها و فضاها»، «ریز فضاهای معماری»، «عناصر و جزئیات معماری» و «روشهای اجرایی معماری»

۳- طراحی و احداث المان ها، دیوار نگاره ها و نمادهای جذاب، تأثیرگذار و حکمت آمیز اسلامی- ایرانی در قالب معماری داخلی و متناسب با موضوع و نقش محوری هر ایستگاه به دو شکل ثابت و قابل تغییر و همچنین بهره گیری از هنر و صنایع دستی اصیل و خلاق اصفهان در این زمینه.

۴- توجه به رنگ ها، نورپردازی با توجه به اصول روانشناسی رنگ و حکمت ها و توصیه های اسلامی.

۵- تقویت حداکثری فضاهای سبز اطراف ایستگاه به ویژه تعامل با دو عنصر آب و سبزیگی در داخل و پیرامون هر ایستگاه.

۶- دقت نظر به پدافند غیر عامل و ممانعت از ایجاد فضاهای بی دفاع.

۷- توجه به حداکثر بهره برداری از نور و تهویه طبیعی.

۸- عنایت ویژه به مبلمان ایستگاه متناسب با نیاز و در جهت تقویت آسایش و آرامش شهروندان.

۹- توجه خاص به نیاز اقشار خاص شامل مادران، کودکان، جانبازان و معلولان و سالمندان و ... در بهره مندی از خدمات ایستگاه قطار شهری و تأمین شرایط و امکانات لازم.

۱۰- توجه به تأمین نیازهای اقشار خاص.

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج استانی اصفهان»

۱۱- بکارگیری به دو عنصر اساسی آب و فضای سبز (سبزینگی) در محیط پیرامون.

۱۲- تقویت مسیرهای دسترسی و تأمین پارکینگ دوچرخه و خودرو.

۱۳- دقت نظر و بازنگری در رویکرد TOD ایستگاه ها.

۱۴- تقویت خوانایی.

۱۵- ...

✓ **گام سوم (نظارت بر حسن اجرا):** نظارت بر حسن اجرای طراحی های انجام شده در این مرحله مد نظر قرار می گیرد تا از تغییرات سلیقه ای احتمالی که اهداف و نتایج پنهان و آشکار طرح را تحت تأثیر قرار می دهد، جلوگیری شود.

✓ **گام چهارم (مدیریت فضا و بهره برداری):** پس از تکمیل و پایان اقدامات بازطراحی و باز آفرینی، نوبت به بازنگری در مدیریت فضا و بهره برداری می رسد، در این جهت بر اساس نقش محوری تعیین شده برای هر ایستگاه نسبت به تخصیص فضاهای تفکیک شده در ایستگاه به کاربری های مد نظر با مشارکت بخش خصوصی و سمن ها و فعالان حوزه فرهنگی و اجتماعی مطابق با آیین نامه ها و ضوابط مطرح اقدام می گردد، همچنین نسبت به تعریف و برنامه ریزی های رویداد محور متناسب با نقش هر ایستگاه در جهت افزایش پویایی آن در طول سال اقدام می شود، که البته همه این موارد با توجه کامل به پیاده سازی حداکثری شاخص های اسلامی – ایرانی طرح تحول در حوزه مدیریت و بهره برداری انجام می پذیرد.

۱۰- نتیجه گیری

دستیابی به پایداری و مطلوبیت فضایی محصول بهره برداری از الگوهای بومی، در احداث فضاهای شهری جدید از جمله ایستگاه های مترو می باشد. بررسی ها نشان می دهد این مهم در کانون توجهات بسیاری از کشورهای جهان حتی کشورهای پیشرو در عرصه صنعت و تکنولوژی برغم باورهای عمومی متضاد نسبت به آنها، قرار گرفته است. اگرچه احداث فضاهای زیرزمینی، پدیده ای نوین در تمدن کهن ایرانی محسوب نمی گردد، اما میزان دقت نظر به الگوها و شاخص های بومی در «طراحی کالبدی- فضایی» و «مدیریت و بهره برداری» این مکان ها در عصر جدید، می تواند تضعیف و یا تقویت ویژگیهای هویتی و ظرفیت های طبیعی، انسانی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی شهرهایی نظیر اصفهان به عنوان بستر فیزیکی تحقق تمدن را موجب گردد و متأثر از آن در عمل افق دستیابی به تمدن نوین اسلامی- ایرانی منطبق بر اهداف گام دوم انقلاب را برای آینده ای دور و یا نزدیک ترسیم نماید. لذا در این مجال با بررسی و درک چالش های موجود در احداث ایستگاه های قطار شهری کشور به ویژه کلانشهر اصفهان، طرح تحول روند «طراحی»، «احداث» و «مدیریت و بهره برداری» این فضاها در قالب مدلی اجرایی برای بازآفرینی شاخص های شهرسازی و معماری اسلامی- ایرانی برای دو گروه ایستگاه های در حال بهره برداری و یا در دست طراحی و احداث به صورتی جامع و با قابلیت اجرایی بالا با در نظر گرفتن تجارب برجسته جهانی ارائه شده است، که امید می رود انشاءالله در عرصه عمل نیز مورد عنایت مدیریت شهری و مجریان قرار گیرد.

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج استادی استان اصفهان»

مراجع

- [1] Edwards, B. (2013). The modern station: new approaches to railway architecture. Taylor & Francis.
- [۲] Kittelson & Associates, United States. Federal Transit Administration, Transit Cooperative Research Program, & Transit Development Corporation. (2003). Transit capacity and quality of service manual (Vol. 42). Transportation Research Board.
- [۳] رفیعیان، مجتبی؛ و سیفایی، مهسا. ۱۳۸۴. فضاهای عمومی شهری؛ بازنگری و ارزیابی کیفی، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲۳، صص ۳۵-۴۲.
- [۴] Madanipour, Ali. (Ed.). (2013). Whose public space? International case studies in urban design and development. Routledge.
- [۵] Mitchell, W. J. (1996). City of bits: space, place, and the infobahn, Massachusetts institute of technology.
- [۶] هاشمی، لیل (۱۳۸۹/۹/۱۸)، مبلمان شهری، شهر گمشده من، همشهری آنلاین.
- [7] ابل، کریس. (۱۳۸۷). معماری و هویت. (فرح حبیب، مترجم) (چاپ اول). تهران: دانشگاه آزاد اسلامی. (نشر اثر اصلی ۱۹۹۷).
- [۸] حبیب، فرح، نادری، & فروزانگهر. (۱۳۸۷). پرسمان تبعی در گفتمان کالبد شهر و هویت (کالبد شهر تابع هویت یا هویت تابع کالبد شهر؟). هویت شهر، ۲ (۳)، ۱۳-۲۳.
- [۹] اولسون. (۱۳۷۷). رسانه ها و نشانه ها. (محبوبه مهاجر، مترجم). (چاپ اول). تهران: سروش. (نشر اثر اصلی ۱۹۹۸).
- [۱۰] حسینی نیا، سید احمد؛ خیام باشی، احسان. (۱۳۹۸). تبیین شاخص های مدیریت و توسعه شهر اسلامی - ایرانی در گام دوم انقلاب، بعنوان تجسم کالبدی تمدن سازی نوین اسلامی. نخستین همایش ملی شهر پایدار و گام دوم انقلاب (چالش ها، فرصت ها و کاربردها).
- [۱۱] نقی زاده، محمد (۱۳۹۳ش)، شهر زیبا، اصفهان، انتشارات سازمان فرهنگی تفریحی شهرداری اصفهان.
- [۱۲] نوروزی، قدرت ا...، حسینی نیا، سید احمد، خیام باشی، احسان، بدخشیان، سید احسان، نصر اصفهانی، مرتضی (۱۴۰۰ ب)، خشت بهشت (تصویرنگاری اصول و شاخص های معماری و شهرسازی ایرانی - اسلامی)، جلد اول (شهرسازی)، اصفهان: انتشارات سامان فرهنگی تفریحی ورزشی شهرداری اصفهان.
- [۱۳] شکوئی، حسین (۱۳۷۷ش)، اندیشه های نو در فلسفه جغرافیا (جلد اول)، تهران: انتشارات گیتا شناسی.
- [۱۴] خیام باشی، احسان؛ حسینی نیا؛ سید احمد. (۱۳۹۸). باز خوانی شهرسازی و معماری ایرانی - اسلامی و آینده نگاری شهر اسلامی طیب در تمدن نوین اسلامی. نخستین همایش ملی شهر پایدار و گام دوم انقلاب (چالش ها، فرصت ها و کاربردها). تبریز.
- [۱۵] خیام باشی، احسان. (۱۴۰۰). برنامه ریزی و طراحی الگوی قرآنی «شهر طیب» منطبق با گام دوم انقلاب، در تحقق کالبدی تمدن سازی نوین اسلامی. فصلنامه قرآن، فرهنگ و تمدن، ۱ (۴)، ۱۲۰-۱۴۸.
- [۱۶] نقره کار، عبدالحمید؛ حمزه نژاد، مهدی؛ و رنجبر کرمانی، علی محمد. (۱۳۸۷). درآمدی بر هویت اسلامی در معماری و شهرسازی. (چاپ اول). تهران: وزارت مسکن و شهرسازی.
- [۱۷] بمانیان، محمد رضا؛ مهدوی نژاد، محمد جواد؛ و خاکسار، ندا. (۱۳۸۹). هویت معماری؛ تبیین معنای هویت در دوره های پیشامدرن، مدرن و فرامدرن، هویت شهر، ۵ (۷)، ۱۱۳-۱۲۳.
- [۱۸] علی اصغر رحیمیون. (۲۰۱۲). هویت بخشی به شهر از طریق بهره گیری از عناصر طبیعی (نمونه موردی شهر همدان). هویت شهر، ۹ (۹)، ۹۳-۱۰۴.
- [۱۹] جوادی آملی، عبدالله. (۱۳۷۵). بنیان مرصوص امام خمینی (ره). قم: اسراء.

«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشكده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج استادی استان اصفهان»

- [۲۰] عباس پور، مجید. (۱۳۶۶) تکنولوژی و جهان امروز. تهران: صدرا.
- [۲۱] باقری، & حمزه نژاد. (۲۰۱۵). ارتقاء هویت ورودی ایستگاه های متروی شهر تهران با بهره گیری از نشانه شناسی فرهنگی. هویت شهر، ۹ (۲۲)، ۶۳-۷۴.
- [۲۲] سلحشور، نیما. (۱۳۸۸). طراحی معماری ایستگاههای قطار شهری. تهران: کارور.
- [۲۳] محمودی، محمدمهدی. (۱۳۷۹). تدوین ضوابط و معیارهای فضاهای شهری مجاور ایستگاه های مترو. تهران: معاونت پژوهشی دانشگاه تهران.
- [۲۴] مردمی، کریم؛ و قمری، حسام. (۱۳۹۰). الزامات معماری تأثیرگذار در اجتماع پذیری فضای ایستگاههای مترو، مدیریت شهری، (۲۷)، ۳۱-۴۰.
- [۲۵]. مولائی، اصغر. (۱۴۰۱). واکاوی جایگاه کیفیتهای طراحی شهری در طراحی ایستگاههای مترو با تأکید بر الگوهای بومی (نمونه موردی: ایستگاههای متروی امام خمینی، هفت تیر، میدان انقلاب تهران). برنامه ریزی فضایی، ۱۲ (۱)، ۱۲۱-۱۴۸.
- [۲۶] صابری فر، رستم. (۱۳۸۰). نقش نشانه ها، الگوها و ساختار فیزیکی شهر در تعالی فرهنگی. شهود، (۷۶)، ۱۶۳-۱۶۷.
- [۲۷] خان محمدی، علی اکبر. (۱۳۷۴). معماری دیگر. صفه، ۵ (۶۷-۶۴).
- [۲۸] اسلام دوست. (۲۰۱۶). تأثیر گرافیک محیطی متروی تهران بر فرهنگ و هویت. نشریه هنرهای زیبا-هنرهای تجسمی، ۲۱ (۱)، ۳۷-۵۱.

[۲۹] صادق پور، لیلا (۱۳۸۹/۶/۵)، مبلمان شهر ناسازگاری می کند، پایگاه اطلاع رسانی معماری و شهرسازی.

[30] Latour, B. (1996). On interobjectivity. Mind, culture, and activity, 3(4), 228-245.

[31] Gehl, Jan (2011), Life Between Buildings (6th edition), Washington, D.C.: Island Press.

[32] Tang, Hoay Nee, and Tareef Hayat Khan (2012), Revisiting Strategies to enhance Social Interaction in Urban Public Spaces in the context of Malaysia, British Journal of Arts and Social Sciences, pp198-212.

[33] Coles, Richard & Maria Caserio (2001), Social Criteria for the Evaluation and Development of Urban Green Spaces School of Architecture & Landscape, Faculty of the Built Environment, UCE, Birmingham, UK.



«سند سیاستی طرح تحول ایستگاه های قطار شهری با رویکرد اسلامی – ایرانی»

«انديشگده علمي راهبردي شهر اسلامي سازمان بسیج اساتید استان اصفهان»
