

## طرح برخی نکات

### و چند پیشنهاد

کامران افشار نادری



مرحله اول) صورت پذیرد تغییراتی در ساختار موجود اقتصادی-اجتماعی شهر به وجود خواهد آورد که چنانچه از آن بهره‌برداری صحیح شود بسیار مفید خواهد بود. اما در صورت بی‌توجهی به آن باید در انتظار پیامدهای ناگوار باشیم. در ادامه مطلب به برخی پیامدهای راه‌اندازی مترو در تهران می‌پردازیم.

#### پیامدهای اقتصادی-اجتماعی

- فعالیتهای اقتصادی در شهر به مسئله حمل و نقل وابسته است. خیابانهای پررفت و آمد بهترین مکانها برای فعالیتهای تجاری

کرد و در پایان از طریق چند مثال درباره ایستگاه هفت تیر سعی خواهد کرد به اجمال به این مقولات بپردازد.

#### سیستم مترو و سیستم شهری

تصور عمومی در مورد مترو این است که با راه‌اندازی راه آهن شهری ترافیک در تهران کاهش خواهد یافت. البته تردیدی نیست که الگوی ترافیک تغییر خواهد کرد اما با تسهیل رفت و آمد در واقع ترافیک نه کاهش که افزایش خواهد یافت. این تحول نسبتاً ناگهانی که قرار است تا سال ۱۳۸۰ (با افتتاح بی‌درسی مسیرهای جدید مترو تا تکمیل

مسائل مربوط به شبکه مترو در دو بخش محزاقابل بررسی اند. بخش نخست مربوط به کارایی عملکردی و مشخصات فنی خطوط، ایستگاهها، تجهیزات، لکوموتیوها و غیره است که نیاز به بررسی فنی متخصصین مترو دارد و نگارنده به این بحث نمی‌پردازد. بخش دوم در مورد سیستم مترو و ارتباط آن با دیگر سیستمها و ساختارهای شهر تهران است. در این بخش به تبعات راه‌اندازی مترو در شهر از دیدگاههای مختلف اقتصادی، اجتماعی، ترافیکی، کاربردی و منظر شهری اشاره خواهد شد. نگارنده در این گزارش مختصر به طرح چند نکته مهم اکتفا خواهد

محسوب می‌شوند. باراه‌اندازی مترو بخشی از کل مسافرت‌های روزانه جذب این شبکه جدید خواهد شد. این مسئله باعث تمرکز شدید ترافیک در نقاط و مسیرهایی خاص و سبک شدن بلو ترافیکی در کل شهر خواهد شد. در عین حال قطب‌های اقتصادی جدیدی در شهر به وجود خواهند آمد و بعضی از قطب‌های موجود نیز بسیار تقویت خواهند شد. مطالعه هر یک از قطب‌های فوق به طور مجزا و بررسی ارتباط بین سیستم چندمرکزی جدید با سیستم خطی (خیابانی) سابق مسئله‌ای بسیار مهم است. پتانسیل اقتصادی ناشی از حانه‌جایی کاربریهای اقتصادی می‌تواند موقعیتی استثنایی برای ساماندهی فضایی و نژادری شهر ایجاد کند.

بهره‌برداری از خط «تهران- کرج» به تدریج رفت و آمد بین دو شهر را بسیار تسهیل خواهد کرد. خدمات شهری و خصوصاً فضاهای تجاری و اوقات فراغت در تهران به لحاظ کمیت، کیفیت و تنوع بر کرج برتری دارند. از این جهت طبیعتاً وابستگی کرج به تهران افزایش خواهد یافت و این فعالیتها در کرج رونق کمتری می‌یابند. در مقابل، خدمات شهری و تجاری در تهران تقویت خواهند شد. در عین حال سهولت رفت و آمد به کرج و سپس به مهرشهر (در فازهای بعدی) با توجه به نرخ پایین زمین و احاره در کرج و مهرشهر باعث رشد و تقویت فعالیت مسکونی در این مناطق خواهد شد.

### پیامدهای ترافیکی

با تمرکز بخشی از مسافرت‌های روزانه شهر در شبکه مترو و هجوم جمعیت به ایستگاه‌های آن، مسائلی خاص از نظر تراکم جمعیت در چند نقطه شهری به وجود می‌آیند که به اقدامات شهرسازی مشخص در اطراف برخی از ایستگاه‌های مترو نیازمندند.

سهولت دسترسی به مناطق شلوغ و مرکزی شهر باعث افزایش ازدحام در این مناطق خواهد شد.

شبکه مترو مستقل نیست و کارایی آن به کارکرد سیستم حمل و نقل عمومی، اتوبوس، مینی‌بوس، تاکسی و غیره مربوط است. هماهنگیهای لازم کنونی در این مورد که به جلسات هفتگی بین مسئولان محدود می‌شود، پاسخگوی این مهم نیست. این مسئله نیاز به طرح کلی و تمهیداتی خاص از قبیل ایستگاه‌های اتوبوس، تاکسی، زیرگذرها و پله‌های عابرپیاده، پیاده‌روهای مناسب و فضاهای تقسیم جمعیت در مجاورت ایستگاه‌های مترو دارد.

### - پیامدهای کاربردی

افزایش قابل توجه رفت و آمد در ایستگاه‌های مترو موجب به وجود آمدن انواع کیوسک‌ها و دستفروشیها در نزدیکی ایستگاهها خواهد شد. چنانچه برای نیازهای مسافری سازماندهی فضایی مناسب صورت نگیرد این امر اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. فضاهای تجاری که تاکنون ایجاد شده‌اند، کافی به نظر نمی‌رسند. به گفته یکی از مسئولین، شرکت راه‌آهن شهری تهران و حومه از اجرای کلیه فضاهای تجاری پیش‌بینی شده در برنامه اولیه صرف‌نظر کرده است.

هم اکنون در نقاط پرجمعیت شهر و خصوصاً در نزدیکی تعدادی از ایستگاه‌های مترو بخشی از فضاهای خدماتی شهروندان به صورت کیوسک‌های پراکنده و بی‌نظم شکل گرفته‌اند. با توجه به این واقعیت که ایستگاه‌های مترو و محدوده اطراف آنها به مراجع مهم شهری تبدیل خواهند شد. ضروری است از پیدایش کاربریهای پراکنده در آنجا جلوگیری شود. کاربریهای نظیر تلفن راه دور، بلیط‌فروشی اتوبوس، نمازخانه، ایستگاه روزنامه‌خوانی، پست، بیگ بادپا، عابر بانک، مقر پلیس راهنمایی، مراکز اطلاع‌رسانی شهری، گل‌فروشی، روزنامه‌فروشی، دستشویی عمومی و کمک‌های اولیه می‌توانند در قلب یک مجموعه واحد، در مجاورت ایستگاه‌های مترو، سازماندهی شوند.

تهران دارای پارکها و بزرگراه‌های وسیع و متناسب با مقیاس جغرافیایی و جمعیتی یک پایتخت چند میلیونی است، لیکن ساختمانهای عمومی آن به لحاظ مقیاس و تنوع کاربری بسیار خرد و محدوداند. پیدایش نقاط جدید تمرکز جمعیت در شهر موقعیتی است مناسب برای ایجاد مجموعه‌های بزرگ عمومی که با وسعت و جمعیت شهر تهران تناسب داشته باشند. مجموعه‌های بزرگ شهری در ایران بیش از دیگر نقاط جهان سابقه دارند. کافی است به تناسب ابعاد مجموعه نقش جهان و وسعت اصفهان دوره صفوی یا تناسب مجموعه سرپوشیده بلوار تبریز و شهر قدیمی تبریز نظر افکنیم. در شهرهای بزرگ امروزی جهان نیز مجموعه‌های فرهنگی، هنری، تفریحی، تجاری و اداری بسیار عظیمی وجود دارند که با ابعاد زندگی شهری متناسب‌اند.

تهران فاقد مقاصد مهم شهری است. فقدان تنوع و تمرکز انواع کاربریهای خدماتی باعث شده که نوعی سردرگمی در شهر به وجود آید. شهروندان تهران تشنه امکانات فعالیت فرهنگی، گذران اوقات فراغت یا خریداند. به عنوان مثال، پارک چیتگر که با افزوده شدن کاربری دوچرخه سواری اهمیتی چند برابر یافته است، نیاز به فعالیتهای متنوع را به خوبی نشان می‌دهد. یک ایستگاه متروی ساده (غیر تقاطعی) می‌تواند روزانه محل گذر تعداد بسیار زیادی از شهروندان باشد. از این پتانسیل می‌توان برای ایجاد مقاصد شهری مهم و متنوع استفاده کرد.

هم اکنون در تهران بسیاری از کاربریهای تجاری به دلیل فقدان فضای کافی و شاید هم عدم وجود کنترل صنفی، بخشی از فعالیت خود را در فضای عمومی یعنی پیاده‌روها و خیابان انجام می‌دهند. صفوف ناتوایی و تعاونیها، جعبه‌های نوشیدنی مغازه‌ها و ساندویچ‌فروشیها، بساط آهنگری و تعمیرکارها و نجاریها در پیاده‌روها از این قبیل‌اند. با توجه به افزایش تردد در مجاورت



ورودی شماره یک

ایستگاههای مترو هیچگونه عامل مخل رفت و آمد یا ناسامانی کاربردی نمی تواند تحمل شود. ساماندهی این مسائل بدون تغییرات ساختاری اساسی، از جمله ایجاد مراکز جدید، به دشواری امکان پذیر خواهد بود.

### پیامدهای زیبایی شناختی

- وسعت شهر مانع درک شکل و ساختار فیزیکی آن به طور کامل می شود. سیمای شهر از شیوه زندگی در شهر و امکانات کشف فضاهای آن در طول زندگی روزمره تأثیر می پذیرد. شهر قدیم تهران به دلیل الگوی خاص معابر و شیوه توزیع کاربریهای تجاری و خدمات شهری از درون تجربه می شد. سیمای شهر مجموعه ای از تصاویر مربوط به کوچه ها، بن بست ها، بازارچه ها، بازار و حیاطهای مختلف بود. با پیدایش خیابانها و تمرکز کاربریهای تجاری در لبه خیابانها و غیر قابل نفوذ شدن بدنه خیابانها، سیمای شهر نیز تغییر یافت. منظره خیابانهای نظیر لاله زار، جمهوری (شاه سابق) و ولی عصر (پهلوی سابق) بخش عمده ای از سیمای شهر تهران را تشکیل می دادند. اکنون سیمای شهر، تا حد قابل توجهی از چشم انداز فضاهای سبز و پارکها و مسیری انتهایی بزرگراههای وسیع تشکیل شده است. با انتقال بخش مهمی از مسافرتها روزانه به شبکه مترو و افزایش کلبری مترو در سالهای آینده سیمای شهر تهران برای بسیاری از شهروندان، منحصر به نقاطی خاص خواهد بود. به طور مثال برای شخصی که روزها در میدان هفت تیر سوار مترو و در توپخانه پیاده می شود و به محل کار خود می رود، شهر تهران تقریباً در همین دو میدان خلاصه می شود. بنابراین حوزه های چهل و چهار گانه مربوط به ۴۴ ایستگاه شهری به نوعی نماد شهر تهران خواهند بود. در ساخت ایستگاههای مترو به این مسئله توجه نشده است.

در عین حال اگر محلهای قرارگیری ایستگاههای مترو چنین جایگاهی پیدا کنند

معلولین. در بخش روی زمین، گاه کاربریهای جنبی نظیر پارکینگ و مغازه نیز پیش بینی شده است.

ب- بخش فروش بلیط شامل: محلهای فروش بلیط، دروازه های عبور، فضاهای اداری، پلکان، پلکان برقی و راهروهای متصل کننده سکوهای دو طرف خط. در برخی از موارد تعدادی مغازه به این بخش افزوده شده است. ج- تاسیسات تهویه: این بخش وسیع که وظیفه تهویه ایستگاه و تونلهای مترو را به عهده دارد گاه یک طبقه کمال را به خود اختصاص می دهد.

د- سکوها شامل: ریلها و محل عبور قطرها، سکوی سوار و پیاده شدن، پلکان و آسانسور و فضاهای فنی و اداری مربوط به عملکرد مترو.

### وضعیت میدان:

میدان هفت تیر در یکی از نقاط بسیار استراتژیک شهر تهران به لحاظ ترافیکی واقع شده است. از میدان، ۱۶ کوچه و خیابان منشعب می شوند و اتصال آن به بزرگراه مدرس، خیابان شهید مفتاح و بلوار کریمخان زند موجب شده است که به یکی از مفاصل مهم رفت و آمد شهری در مسیرهای شمالی- جنوبی و شرقی- غربی تبدیل شود.

لازم است از لحاظ طراحی میان آنها ارتباطی وجود داشته باشد. وجود یک شبکه مرتبط چند مرکزی می تواند نوعی هویت جدید را برای تهران به وجود آورد. منظور از ارتباط این نیست که ایستگاهها و محوطه اطراف آنها مشابه همدیگر باشند بلکه برعکس به نظر می رسد در شهر تهران که روز به روز به سوی یکنواخت شدن بیشتر به پیش می رود، یک شبکه مرتبط شهری مجموعه ای است متشکل از مراکز کاملاً شاخص و متمایز. متمایز به لحاظ کاربری و متمایز به لحاظ معماری.

اشاره به نمونه ایستگاه مترو در میدان هفت تیر می تواند به روشنتر کردن این نکات یاری رساند.

### ایستگاه M۱ در میدان هفت تیر

#### مشخصات خط:

ایستگاه M۱ واقع در میدان هفت تیر یکی از ایستگاههای مهم خط یک مترو است. ایستگاههای این خط به لحاظ فضایی به چهار بخش عمده تقسیم می شوند:

الف- بخش روی زمین شامل: هواکشهای دمنده و مکند هوا، خریشته پلکان و پلکان برقی و محفظه آسانسورهای مخصوص

ایستگاههای اتوبوس، توقفگاه تاکسیها و مسافرکشا بخش مهمی از فضای میدان را اشغال کرده‌اند.

میدان هفت تیر به لحاظ فرم بسیار خاص است. طول میدان حدود ۵۰۰ متر و عرض آن از ۶۰ تا ۱۱۰ متر متغیر است. بدنه میدان نامنسجم و فرسوده است. طرح هندسی و مسیر پیاده و روگذر در میدان بسیار پیچیده و در عین حال گسیخته است. میدان از پتانسیل اقتصادی بالایی برخوردار است، اما در شرایط حاضر به دلیل فقدان سازماندهی فضایی مناسب بهره‌برداری درستی از این پتانسیل صورت نمی‌گیرد.

### محل قرارگیری ایستگاههای مترو و

#### ورودیهای آن

ایستگاه M۱ واقع در میدان هفت تیر ایستگاه ششم از خط یک (به سمت جنوب) است. فاصله این ایستگاه تا هریک از ایستگاههای مجاور، در جهت شمال یا جنوب، حدود ۹۵۰ متر است. ایستگاه M۱ زیر سطح خیابان شهیدمفتح در حوالی تقاطع خیابان کریمخانزند قرار گرفته و دارای سه ورودی در مجاورت تقاطع فوق است:

الف - ورودی شماره ۱ که هم اکنون در مرکز میدان قرار گرفته است.

ب - ورودی شماره ۲ که در ابتدای خیابان کریمخانزند، در پیاده‌رو ضلع جنوبی قرار گرفته است.

ج - ورودی شماره ۳ که در ضلع شرقی میدان و در مجاورت بانک ملی قرار گرفته است.

در کلیه مدارک مترو که تاکنون در اختیار نشریات قرار گرفته است یا در دفترچه راهنمای مترو که در اختیار بازدیدکنندگان قرار می‌گیرد به حجم رفت و آمد در ایستگاهها اشاره نشده است. پس از بررسی اجمالی آمارهای مختلف در مورد حجم مسافرتها ی روزانه پیش‌بینی شده برای کل شبکه مترو، ساعات کار مترو، ظرفیت، تعداد و تنلوب حرکت قطارها و انجام محاسباتی

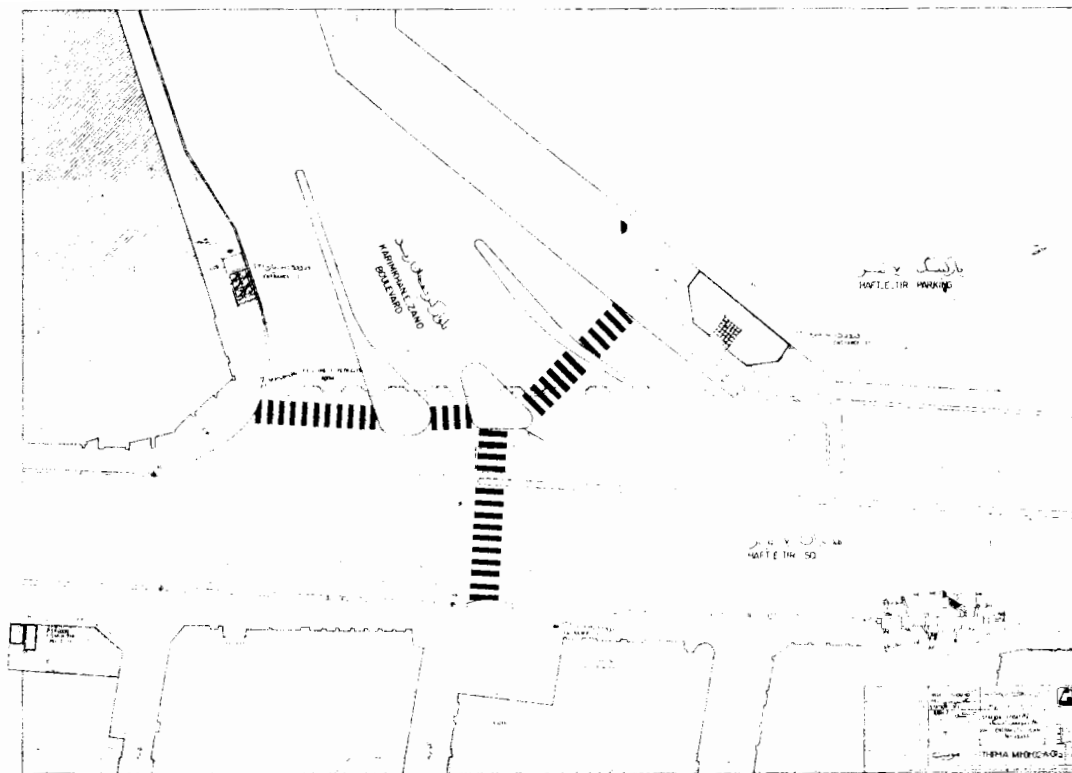


ورودی شماره ۳

رفت و آمد تنها با عبور از عرض خیابان امکان‌پذیر خواهد بود، تصور مشکلات عظیم ترافیکی در آینده دشوار نخواهد بود. نگارنده در جستجوی برای یافتن دلیل چنین انتخابی به بررسی مدارک موجود پرداخته است.

محل قرارگیری ورودیهای ایستگاه M۱ روی نقشه‌ای با تاریخ ۶۹۷۷ نه در مرکز بلکه در گوشه میدان و در کنار پیاده‌رو قرار گرفته است. پس از مقایسه پلان وضع موجود با طرح فوق مشخص شد که مکان ورودی شماره ۱ جابجا نشده است و علت در مرکز

اولیه، نگارنده به این نتیجه رسید که ایستگاهی نظیر M۱ در آینده می‌تواند به راحتی بارفت و آمدی حدود ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار نفر در روز مواجه باشد. این رقم پس از توضیح روش و مبنای محاسبه مورد تایید یکی از مسئولان ذیصلاح شرکت مترو قرار گرفت. حال چنانچه رقم فوق را بین سه ورودی ایستگاه تقسیم کنیم، خواهیم دید که ورودی شماره ۱ که فعلا در مرکز میدان قرار گرفته است، روزانه ۷۰ تا ۱۰۰ هزار نفر رفت و آمد خواهد داشت. با توجه به این مسئله که این



قرار گرفتن این ورودی، عدم تطابق طرح هندسی میدان در نقشه با طرح هندسی موجود میدان است. به هر حال به نظر می‌رسد، در صورتی که طرح میدان هفت تیر مورد تجدیدنظر قرار نگیرد، تخریب و جابجایی ورودی شماره ۱ اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.

#### پیشنهادات

#### مسائل ترافیکی

- چنانکه پیش از این نیز گفته شد ایستگاههای قرار گرفته در نقاط استراتژیک شهر تهران دارای حجم رفت و آمدی در حدود ۲۰۰ هزار نفر در روز خواهند بود. این مسئله در درجه اول مشکلات ترافیکی خاصی را به وجود خواهد آورد. در میدان هفت تیر که هم‌اکنون چندین خیابان از آن منشعب شده و ایستگاههای مختلف اتوبوس در آن قرار دارند، مسئله بسیار حادتر است. این میدان در حال حاضر هم به زحمت پاسخگوی ترافیک موجود است.

- ورودیهای مترو را در میدان هفت تیر از هر

طرف باند سواری عرضی احاطه کرده‌اند. در چنین شرایطی تردد ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار مسافر مترو ناممکن خواهد بود. در هر حال چنانچه برای میدان هفت تیر پروژه طراحی معینی اجرا نشود و وضعیت ترافیکی میدان نیز تغییر نکند ورودیهای مترو یقیناً مشکل‌ساز خواهند بود و باید زیرگذرهای مناسبی برای اتصال معابر پیاده به مترو احداث شوند. به هر حال به نظر می‌رسد تهیه طرح ترافیکی جدید برای این میدان امری ضروری است.

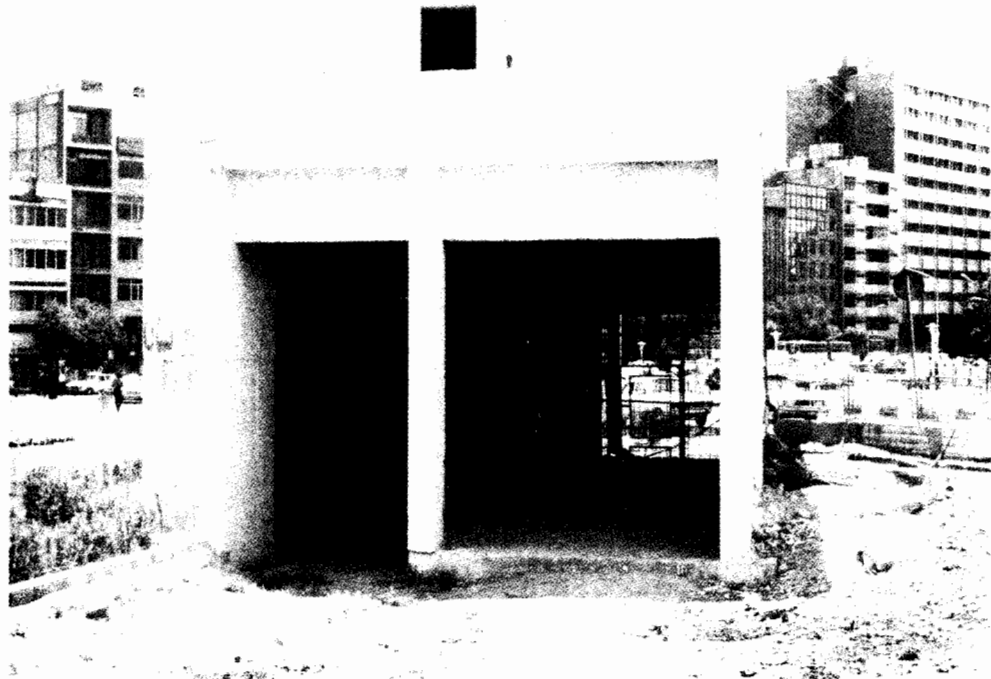
- حجم تردد در میدان با احتساب مراجعین مترو، به فضای مناسبی برای تردد و توزیع جمعیت به مقاصد مختلف نیاز خواهد داشت. فضای فعلی میدان به هیچ وجه برای این منظور کافی نیست. امکان بهره‌برداری از کلیه زمینهای ساخته نشده اطراف میدان و خصوصاً محوطه ضلع جنوب غربی میدان برای حل این معضل می‌تواند مورد بررسی قرار گیرد.

- تا شعاع حدود ۵۰۰ متری میدان هفت تیر، اکثر مسافران مترو پیاده به ایستگاهها رفت و آمد خواهند کرد. با تبدیل شدن میدان هفت

تیر به یک مرجع مهم شهری، این میدان جاذب علترین پیاده خیابانهای اطراف در طول ساعات کار و فعالیتهای اداری و تجاری خواهد بود. سلماندهی تردد پیاده در شعاع وسیعی حتی خارج از میدان به طرحی مشخص نیاز دارد.

#### مسائل کاربردی و اقتصادی

به رغم پتانسیل اقتصادی قابل توجه میدان، به دلیل فقدان سازماندهی مناسب کاربردی و فضایی، از فضاهای میدان و اینسب اطراف آن استفاده درستی صورت نمی‌گیرد. در حالی که اگر مسائل ترافیکی پیاده و سواره در میدان هفت تیر به خوبی حل شوند این میدان که هم‌اکنون تنوع قابل توجهی از کاربریها در آن وجود دارد، به طور طبیعی به یک مرکز مهم تجاری-اداری تبدیل خواهد شد و به صورت یک مجموعه واحد، متشکل از کاربریهای متناسب با موقعیت خود، کار خواهد کرد. مجموعه کاربریهای اطراف میدان نیاز به سازماندهی فضایی- کاربردی ویژه‌ای دارند که حداکثر راندمان را تضمین کنند. این مجموعه



نمای نزدیک ورودی بزرگ

تأثیر زیادی خواهد داشت. در این میدان شاهد انواع کاربریها، مسیرهای سواره، پل عابر، ایستگاههای اتوبوس و حتی ساختمانهای متفاوت و عجیب و غریب هستیم. وسعت میدان و شکل هندسی نامنظم آن نیز این چهره را مغشوشتر کرده است. ساختمان بتنی سنگین ورودی و هواکشهای مترو که فرم نامناسب آن هیچ توجهی ندارد، درست در مرکز میدان که مرکز توجه است به این ناهمگنی دامن می‌زند.

در هر حال مشکلات میدان هفت تیر به ورودی مترو خلاصه نمی‌شوند. مسائل ترافیکی، زیبایی‌شناختی و اقتصادی نمی‌توانند به صورت مجزا بررسی شوند. بنابراین پیشنهاد می‌شود به میدان هفت تیر به صورت پروژه‌ای واحد از نظر اقتصادی، کاربردی، ترافیکی و طراحی شهری توجه و رابطه منطقی بین کاربریها و معماری ایستگاه در زیرزمین و کاربریها و معماری اطراف ایستگاه در نظر گرفته شود. [۱]

هشتی از اختراعات ایرانیان‌اند. جای تعجب است که به زیبایی ورودیهای مترو با توجه به میلیونها افرادی که قرار است روزانه از آن استفاده‌کنند توجهی معطوف نشده است.

- معماری باید از موقعیتی ظاهراً پیش پا افتاده مانند دیواری حائل، حاشیه بزرگراه، پیاده‌رو، فضایی بابر یا کیوسکی ساده به عنوان موقعیتی برای ایجاد زیبایی استفاده کند (لازم به تذکر نیست که شهرداری در سالهای اخیر در برخی موارد از این موقعیتهای ساده به خوبی استفاده کرده است.) متأسفانه در ایران در بسیاری از موارد از موقعیتهای استثنایی طرحهای عادی و پیش پا افتاده حاصل می‌شود.

ایستگاههای مترو (و البته محیط اطراف آنها) موقعیتهای استثنایی‌اند که نیاز به طراحی بدیع و شاخص دارند. طرح فعلی ورودی ایستگاهها بسیلر سنگین و پیش پا افتاده است. حتی اگر هدف ایجاد اثری زیبا به عنوان ورودی مترو نباشد، حداقل باید سعی شود بنای ساده و ظریفی در گوشه‌هایی که کمتر در دید قرار می‌گیرند، ساخته شود تا حداقل در این مورد بر مشکلات زیبایی‌شناختی شهر افزوده نشود.

میدان هفت تیر یکی از پرترددترین میدانهای شهری تهران است. بنابراین خواه ناخواه سیمای این میدان در برداشت بصری از شهر

می‌تواند تحت نظارت شهرداری و با مشارکت مالکین طبق برنامه‌ریزی و طراحی جدید ایجاد شود. تنوع کاربریها در میدان نیز نیاز به بازنگری دارد. چنانچه در این مورد سیاست خاصی دنبال نشود پس از راه‌اندازی مترو، امکان پیدایش انواع کاربریهای مزاحم به صورت خودرو وجود خواهد داشت.

ایستگاههای مترو پتانسیل اقتصادی قابل توجهی را در اطراف خود به وجود می‌آورند. از این پتانسیل می‌توان به نفع شهر استفاده مطلوب به عمل آورد اما بهره‌برداری از چنین پتانسیلی با سرمایه‌های خرد و اقدامات فردی و موضعی امکان‌پذیر نخواهد بود. کاربری مناسب برای این میدان یک مرکز بزرگ چند کلبردی شهری با مقیاس در خور ابعاد شهر تهران و معابر آن است، مرکزی که بتواند به یک مقصد مهم شهری تبدیل شود.

### منظر شهری و مسائل زیبایی‌شناختی

- عموماً در وسط میدانهای بزرگ، بهترین یادمانهای شهری قرار می‌گیرند. ساختمان ورودی ایستگاه مترو در میدان هفت تیر به لحاظ تیپولوژی تداومی‌کننده ورودی مترو نیست و منظر میدان را مخدوش کرده است. ورودیها در تاریخ معماری ایران بیش از هر جای دیگر اهمیت داشته‌اند. ایوان، پیش‌تاق و