



مترو

■ کامران افشار نادری
عکس از حبیبه مجدآبادی

همه چیز، چرخ به نوعی می‌چرخد. موردی که در آغاز به آن اشاره کردم و حالا تقریباً به قاعدای جدید تبدیل شده که اکثر رانندگان انتظار آن را دارند و دیگر موجب تعجب کسی نمی‌شود، عبور ناگهانی گروه‌های مردم از عرض بزرگراه حقانی به مقصد ایستگاه مترو یا هنگام خروج از آن است. این واقعه بیش از تابلوهای راهنمای نصب شده در کنار بزرگراه نشانه ایستگاه متروست.

راننده آژانس می‌گوید: «می‌بینید آقا این ترافیک به خاطر متروست.» چندی پیش همزمان با نمایشگاه کتاب هم راننده‌ها مرتب تکرار می‌کردند ترافیک به خاطر نمایشگاه است. در حقیقت نمایشگاه، مترو و دیگر تسهیلات شهری چیزهای خوبی هستند و عده زیادی از آنها بهره می‌برند و اینکه به صورت عامل پیدایش برخی معضلات شهری به آنها نگاه شود جای تأسف دارد. خصوصاً درباره مترو، که وسیله حل مشکلات ترافیک است، نباید چنین قضاوتی کرد.

اولین بار که به مسئله مترو توجه کردم بیش از افتتاح اولین خط مترو بود. می‌خواستم پاره ای از مسائل احتمالی شهری مربوط به بهره برداری از مترو را بررسی کنم. آن موقع پس از بررسی مختصر به یک مسئله ابتدایی ولی اساسی برخورد کردم که البته برخی از متخصصان شهرسازی، ترافیک و مترو نیز قبل از من به آن توجه

این روزها در بزرگراه حقانی، بیش از رسیدن به تقاطع مدرس، به منظره غریبی برمی‌خوریم که البته احتمالاً پس از مدتی آن چنان عادت می‌شود که نبودشان باعث تعجب می‌شود. مثلاً اگر روزی بینیم موتورسیکلت سواران در پشت چراغ قرمز توقف می‌کنند، در مسیر عکس حرکت نمی‌کنند، یا در پیاده رو پشت سرمان بوق نمی‌زنند که راه را برایشان باز کنیم، حتماً تعجب خواهیم کرد و شاید فکر کنیم که اتفاق خارق العاده‌ای افتاده است. گاه اتفاق می‌افتد - خصوصاً در تهران - که جای قاعده و استثنا عوض می‌شود. امروز همه یاد گرفته‌اند که بادیدن چراغ زرد با را روی بدال گاز فشار دهند، با دیدن چراغ سبز از دور از سرعت خود بکاهند تا خدای ناکرده با موتورسیکلت یا ماشینی، که از آخرین لحظات رنگ زرد و یا به اصطلاح متداول قرمز کم‌رنگ چراغ راهنمایی برای عبور سریع از چهارراه استفاده می‌کند، تصادف نکنند. رنگ قرمز هم موقعیتی مشروط را تداعی می‌کند. اگر مأمور راهنمایی در دید نیست و ماشینی هم از مقابل ما عبور نمی‌کند که به روش تک‌زاس قدیم تصمیم بگیرد شخصاً ما را ننبیه کند، چه بسا ترغیب شویم از چراغ قرمز هم عبور کنیم. اگر کمی تأمل کنیم و زاویه نگاهمان را تغییر دهیم، می‌بینیم اتفاق عجیبی نیفتاده است، فقط قاعدای معکوس شده است و به همین دلیل به رغم معکوس شدن

وقت آمد مردم در ایستگاه حقانی برای ورود و خروج به مترو





تداخل حرکت پیاده و سواره در محاوره ایستگاه هفت تیر

مترو نظیر ایستگاه حقانی و هفت تیر روزانه دهها هزار مراجع خواهند داشت. این مراجعان، که جمعیتی معادل یک شهر کوچک را تشکیل می‌دهند، از نقاط مختلف آمده، یا به سوی مقاصد متعددی روان خواهند شد. بنابراین، وجود مترو در کل حرکت روی زمین را تاحدی کاهش خواهد داد، اما تمرکز شدیدی را در اطراف ایستگاهها ایجاد خواهد کرد که هم اکنون نیز شاهد این وضعیت هستیم. از طرف دیگر هم اکنون در برخی از ایستگاهها نظیر ایستگاه مصلی، واقع در کنار بزرگراه رسالت، به هیچ وجه معلوم نیست مردم به چه صورت می‌توانند خود را به ورودی مترو برسانند، یا هنگامی که از ایستگاه خارج شوند با چه وسیله‌ای می‌توانند خود را به مقصد برسانند.

مسئله مهم دیگر کاربریهای شهری هستند. در سالهای اخیر مسئولان هر روز بیش از پیش به قابلیت‌های بالقوه ایستگاهها از نظر اقتصادی توجه کرده‌اند. پیدایش مراکز تجاری شهری در طول تاریخ تابع مسیر حرکت و تجمع مردم بوده است. ایستگاه مترو به طور ذاتی یک قطب شهری به شمار می‌آید. پیدایش این قطبها رفته رفته بخشی از توجه به مسیر خیابانها و فعالیت‌های تجاری مربوط به آن را به خود اختصاص خواهد داد و آرایشی جدید را به بازار تحمیل خواهد کرد. احداث مراکز بزرگ تجاری، متناسب با ابعاد شهر تهران، در نزدیکی ایستگاههای اصلی مترو، گذشته از بازده اقتصادی قابل توجه، باعث خواهند شد عده‌ای از مسافران نیازهای خود را در همان مراکز تجاری، بدون نیاز به خروج از محوطه مترو، برآورده کنند. یکی از دلایل وجود ترافیک در تهران پراکنده بودن فعالیت‌های مختلف تجاری و ادارات دولتی و تمرکز آنها در مناطق دور از دسترس است. پدیده بورس هم به این مشکل دامن می‌زند. به وجود

می‌شود. به همین دلیل بود که یکی از ورودیهای ایستگاه میدان هفت تیر از وسط جزیره سبز وسط میدان سر در آورد. طرح میدان هفت تیر در طول سالها چند بار تغییر کرد و دست آخر هم به صورتی ساخته شد که با طرح زیر دست مهندسان طراح مترو کاملاً متفاوت بود. البته مسئله محل قرارگیری ایستگاه مترو نسبت به شبکه شهری احتمالاً با حفر چند راهرو زیرزمینی تا حدی حل می‌شود، ولی مسئله ارتباط عملی مردم با ایستگاههای مترو به لحاظ دسترسی، کاربردی و سیمای شهری هنوز حل نشده است.

خطوط پیش بینی شده برای شبکه مترو ۹ عدد هستند که امروزه از سه تای آنها تاحدی بهره برداری می‌شود: خط ۱ (قرمز) با ۲۲ ایستگاه، خط ۲ (آبی) با ۸ ایستگاه و خط ۵ (سبز) با ۳ ایستگاه با افزایش ایستگاههای مترو، ترافیک زیرزمینی افزایش خواهد یافت و بخشی از مردمی که امروز با وسایل نقلیه روی زمینی - اتوبوس و تاکسی - به ایستگاهها می‌روند در آینده با استفاده از خطوط مختلف مترو خود را به خط مورد نظر خود خواهند رساند، اما رشد کمی و کیفی شبکه موجب افزایش مراجعه روی زمین به ایستگاهها و خصوصاً ایستگاههای اصلی خواهد شد. پیش بینی شده است در آینده ای نزدیک روزانه میلیونها سفر شهری از طریق مترو صورت گیرد و این بدان معنی است که هر یک از ایستگاههای اصلی

کرده بودند. این مسئله، که هنوز به قوت خود باقی است، عدم تطابق ساختار رو و زیرزمین است. این بار هم مثل دیگر موارد مشابه در تهران، کلید درک منطق پدیده‌ها نه فنی بلکه تاریخی است. شبکه مترو و شبکه معابر، حمل و نقل عمومی و خدمات شهری دو داستان جدا دارند و سرنواشتان تقریباً زمانی کره می‌خورد که مترو از زمین سر بیرون می‌آورد و می‌خواهد اولین ایستگاههای خود را طبق نقشه‌های تهیه شده پیش از انقلاب در این سو و آن سوی شهر برانگیزد. البته باید گفت شبکه مترو تقریباً بر اساس طرحی دقیق و از پیش تعیین شده ایجاد شده است، ولی این شهر است که به مسیر جدیدی رفته که اکنون با شبکه مترو همخوانی دقیق ندارد. باز هم مثال چراغ راهنمایی را به یاد می‌آورم. اکثر مردم متفق القول هستند که چنانچه شخصی بخواهد به تنهایی دقیقاً مطابق مقررات رفتار کند جان خود را به خطر می‌اندازد. در مقابل شهری که به دلایل مختلف بدون قاعده رشد کرده است هر سیستم غیرقابل انعطاف و نسبتاً ثابت و قانونمند دچار مشکل

از دست مردم اطراف ایستگاه حقانی





توقف تاکسی و مسافران در ایستگاه مسافر برای سوار کردن مردم در خروجی ایستگاه مسافر

آوردن مراکز بزرگ تجاری در کنار کاربریهای تفریحی، فرهنگی و اداری در نزدیکی ایستگاههای مترو، کاهش مضاعف ترافیک را در سطح شهر در بر خواهد داشت. سیمای شهر هم مسئله دیگری است که اهمیت آن کمتر از دیگر موارد ذکر شده در بالا نیست. در گذشته ای دور شهر تهران دارای بافت پیچیده ای بود و حرکت مردم از طریق کوچه ها و راسته بازارها صورت می گرفت. سیمای شهر از همین طریق درک می شد. در اواخر قاجار و در دوره پهلوی اول، خیابانها جایگزین معابر قدیمی شدند. رفته رفته سیمای شهر منحصر به مناظری شد که هنگام عبور از خیابانها به چشم می آمد. همراه با کاهش اهمیت بافتهای درونی از نظر منظر شهری، کاربریهای تجاری و بنابراین اقتصاد شهر نیز به خیابانها انتقال یافت. با رشد مترو در آینده نقاط ایستگاهی به لحاظ سیمای شهری اهمیت فراوانی خواهند یافت و به نوعی معرف شهر خواهند شد. در حال حاضر در شهرهایی نظیر میلان (ایتالیا) برای تازه واردان به شهر، این شهر مجموعه ای از مناظری است که در اطراف ایستگاههای اصلی مترو دیده می شود. به همین جهت شهرسازی و معماری مجموعه مترو و اطراف آن حائز اهمیت است. در حالی که در تهران بسیاری از ورودیهای مترو نمونه بدترین معماریهای موجود در شهر هستند، به آرایش محیط اطراف آنها هم هیچ توجهی نشده است. البته طرحهایی در دست تهیه هستند تا نقاطی حساس مثل تجریش را، که در نزدیکی چند ایستگاه مترو قرار دارد، با توجه به ایستگاههای مترو و در قالب طراحی شهری یک پارچه ای ساماندهی کنند. افزایش این طرحها، در صورت توجه به پیچیدگی مسائل اجتماعی مربوطه و نقش اهرمهای اقتصادی موجود و موثر، می تواند بسیار مفید واقع شود.



ایستگاه امام خمینی

تمویش وسیله نقلیه در هنگام خروج از ایستگاه مسافر

در ایجاد ارتباط بین زیر و روی زمین مدیریت و برنامه ریزی دقیق و واقع گرا مهم ترین نقش را ایفا



موتورسوارها هم برای مسافران در کنار برخی ایستگاهها ازدحام می کنند.



خروجی ایستگاه امام خمینی

می‌کند. طرحها نیز باید به طور همزمان به ابعاد فنی (ترافیک و شهرسازی)، محیط زیستی (طبیعی و انسانی)، اقتصادی و زیبایی شناسی توجه کنند. پروژه مترو مسئله ترافیک را می‌تواند تا حدی حل کند، ولی رفیق شدن مفهوم مکان را در شهر تشدید خواهد کرد. شبکه مترو از نظر تردد مردم و تمرکز جمعیت نقش خیابانها و میدانها را ایفا می‌کند ولی برعکس این دو به لحاظ شهری مکان محسوب نمی‌شود. هیچ‌گونه زندگی اجتماعی شهری در اینجا اتفاق نمی‌افتد و انسانها هم با فضای مترو رابطه‌ای برقرار نمی‌کنند. حال که بعد فنی مترو تا حدی حل شده و امید است تا در آینده‌ای نزدیک مسائل دیگر نیز از قبیل دسترسی معلولان به ایستگاههای مترو حل شوند، بهتر است به ابعاد شهری و شهرسازی شبکه مترو هم توجه شود.

