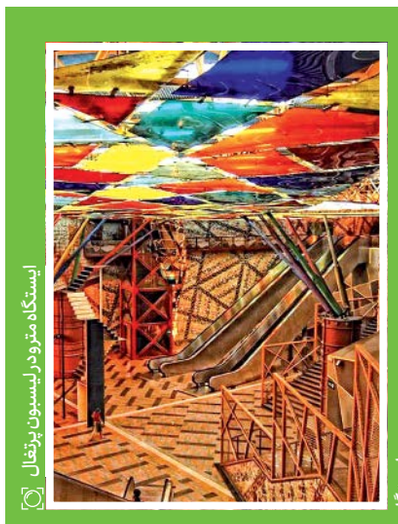
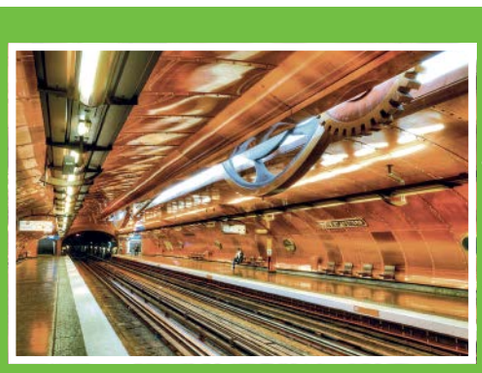


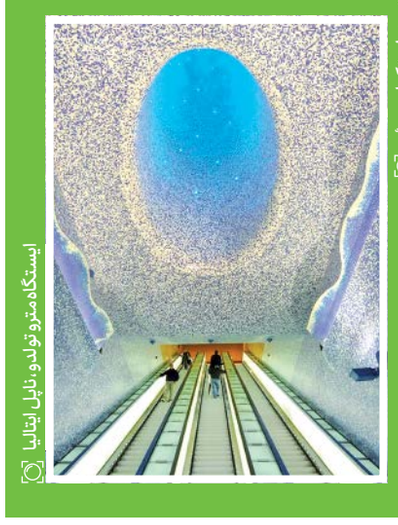
ایستگاه مترو در لیسبون پرتغال

ایستگاه مترو در استکهلم سوئد



ایستگاه مترو در پاریس فرانسه

ایستگاه مترو در کیف اوکراین



ایستگاه مترو تولدو، ناپل ایتالیا

چرا ایستگاه‌های مترو در ایران فاقد هرگونه جذابیت بصری بوده و هیچ کس حواسش به این شهر زیرزمینی نیست؟

گمشده‌های زیر زمین

مریم خباز
جامعه

مترو را می‌شود فقط یک ماشین دانست که از صبح تا شب وظیفه دارد عده‌ای آدم را از مبدایی به مقصدی برساند یا نه، می‌شود مترو را بستری دانست برای ارائه بی‌شمار خدمت متفاوت به مردم. مترو با نگاه اول می‌شود چندین کیلومتر ریل و چند ده و چند صد ایستگاه و واگن، اما با نگاه دوم مترو چیزی است فراتر از سازه‌های بتونی و فولاد و آهن، جایی که مردم دوستش دارند از آن یاد می‌گیرند و در آن زندگی می‌کنند.

مترو می‌تواند جای زیبایی باشد، مثل متروی مسکو با آن معماری اصیل روسی و تزئینات ویژه کاخ تزارها که سخت می‌شود نگاه از در و دیوارهایش کند. مترو همچنین می‌تواند جایی برای آموزش سبک درست زندگی باشد مثل متروی پاریس که دستگاه‌های مکانیزه تحویل اجناس بازیافتی دارد و مردم پلاستیک و کاغذ و شیشه را به آن تحویل می‌دهند و کارت اعتباری‌شان را شارژ می‌کنند. مترو حتی می‌تواند مثل متروی مشهد خودمان باشد که همین اواخر طرح پایگاه هوشمند تندرستی را به صورت آزمایشی در ایستگاه فلسطین کلید زد تا مردم مقابل یک دستگاه مخصوص در ۹۰ ثانیه حرکت اسکات کنند، درجا بپرند و کمرشان را به چهارطرف خم کنند و در ازایش یک بلیت رایگان بگیرند.

البته نه فقط در مشهد که دربسیاری از ایستگاه‌های متروی جهان، ارائه بلیت رایگان به کسانی که چند ثانیه‌ای ترمز زندگی ماشینی را می‌کشند و به تحرک روی خوش نشان می‌دهند، روشی مرسوم است.

مترو فقط چند ایستگاه و چند کیلومتر ریل نیست، مترو یک شهر زیرزمینی با یک دنیا ظرفیت است که اگر خوب طراحی و مدیریت شود حاصلش می‌شود، ارتقای کیفیت زندگی، شادابی روح و اصلا تبدیل شدن به یکی از جاذبه‌های گردشگری در شهرها.

حظ بصری

در برخی از متروهای جهان مدام می‌شود حظ کرد. زیبایی خیره‌کننده در طراحی این سازه‌ها، متروی شهر را به جایی دل‌انگیز تبدیل کرده، جایی مثل متروی شهر دبی که می‌گویند در نبود جاذبه‌های تاریخی و فرهنگی در این کشور به یکی از مقاصد گردشگری شهر تبدیل شده است. متروی مونیخ مثل یک جعبه مدادرنگی است، پر از رنگ‌های جذاب و شفاف که خستگی جسم و جان را به در می‌برد. در هلند درایستگاه متروی ویلمیناپلین نیز طراحی فضا طوری است که حس بودن در فضایی خاص به آدم‌ها دست می‌دهد از این بابت که هیچ ستونی در آن وجود ندارد و دید به سکوها بدون مانع و مستقیم است و درعوض نبود ستون، در نزدیکی سقف ستون‌هایی ضربدری شکل وجود دارد که سازه تونل را محکم و زیبا حفظ می‌کند.

و اما دهکده پایونیر در کانادا، ایستگاه متروی اعجاب‌انگیزی دارد از بس که طراحی این ایستگاه بومی و محلی است و حس بودن در کانادا، کشور جنگل‌های انبوه برگ سوزنی را القا می‌کند. می‌گویند ترکیب چوب با رنگ قرمز در این ایستگاه برگرفته از فرهنگ بومی دهکده پایونیر است، جایی سرد با زمستان‌های منجمدکننده که چوب و رنگ سرخ جزئی جدایی‌ناپذیر از سنت مردمان آن است. آنهایی که پاریس رفته‌اند نیز از زیبایی‌های بصری این متروی قدیمی می‌گویند به‌خصوص از طراحی منحصر به فرد ایستگاه لوور که شبیه موزه طراحی شده است.

این حس زیبایی برای دنیای زیرزمین لازم است، حتی برای شهرها نیز لازم است که مترویی زیبا داشته باشند، همین‌طور برای مردم شهرها تا دقایقی را که زیرپوست شهرشان سپری می‌کنند توام با زیبایی باشد.

زشت و زیبای متروی ما

ماجرای مترودارشدن تهران دست‌کم به ۴۵ سال پیش برمی‌گردد که شرکت‌های مشاور خارجی، ساخت مترویی با هفت خط را پیشنهاد دادند. ۴۲ سال پیش نیز شرکت‌های فرانسوی ساخت خط یک مترو را در بزرگراه شهید حقانی کنونی شروع کردند و این ساخت و ساز که شامل ۲۳۰۰ متر تونل و بخشی از سازه سه ایستگاه بود تا آذر سال ۵۹ ادامه پیدا کرد. جنگ اما برنامه‌های مترو را به‌هم ریخت تا سال ۶۶ که بار دیگر ساخت مترو از سر گرفته شد.

مدیرعامل مترو در سال‌های ۶۵ تا ۷۶ یک‌بار تعریف کرد که سال ۶۵ همه مخالف ساخت مترو بودند. حتی ساختمان شرکت مترو تبدیل به استانداری شده بود. هیچ نقشه‌ای هم در کار نبود تا این که در نمازخانه تعدادی نقشه پیدا شد. پیگیر بقیه نقشه‌ها که شدیم مشخص شد یک سبزی‌فروش آنها را خریده و به این ترتیب بعد از یک ماه تحقیق، سبزی‌فروش با ۱۹۰ کیلو نقشه در انبارش پیدا شد.

متروی تهران و حومه با این همه مشقت، اما بالاخره ساخته شد و از روز ۱۶ اسفند سال ۷۷ که نخستین خط آن افتتاح شد، آن‌قدر خوب در سیستم حمل و نقل جا باز کرد که گفته می‌شود تا پایان خرداد امسال هشت میلیارد و ۶۴۶ میلیون و ۴۲۴ هزار و ۵۲ سفر با آن انجام شده است. حتی علی امام، مدیرعامل شرکت متروی تهران می‌گوید، اگر راه‌آهن کشور در طول سال ۲۵ میلیون مسافر جابه‌جا می‌کند، متروی تهران تنها در ده روز این تعداد مسافر را به مقصد می‌رساند.

با وجود این خدمت البته به بخش‌هایی از مترو از لحاظ زیبایی‌شناسی می‌شود نقد کرد. برخی از ایستگاه‌ها فاقد هرگونه ابتکار، خلاقیت یا نوآوری در ساخت و تزئینات هستند و مصالحی که در آنها به کار رفته، جذابیت ندارد. پیروز حناچی، شهردار تهران نیز به این نکته نقد دارد و بارها تاکید داشته که باید در ساخت ایستگاه‌ها لااقل از قابلیت رنگ‌ها و انرژی مثبت‌شان استفاده شود. علی امام، مدیرعامل متروی تهران نیز به ما می‌گوید، همین تاکید باعث شده تا در ساخت ایستگاه‌های جدید دقت بیشتری شود و مثلا در ایستگاه تازه افتتاح شده میدان امام حسین(ع) در خط شش از رنگ سبز کاهویی استفاده شود.

او به عنوان مدیر تشکیلاتی که مسؤول ساخت مترو است قبول دارد که تعداد قابل توجهی از ایستگاه‌ها ساده و خالی از جذابیت‌های بصری و معماری هستند، ولی در عین حال می‌گوید سیاست کمیته معماری در معاونت حمل و نقل شهرداری تهران این است که این روال را تغییر دهد و به‌خصوص کاری کند تا نمای ورودی ایستگاه‌ها جذاب شود.

با وجود این فرنوش نوبخت، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری متروی تهران در گفت‌وگو با جام‌جم، زیبانبودن ایستگاه‌های متروی تهران را قبول ندارد و تاکید می‌کند که متناسب با نوع فرهنگ و معماری‌مان ایستگاه‌ها زیباسازی شده است. او حتی گفت، اگر روزی گذرمان به متروی پاریس افتاد حتما دقت کنیم که این متروی قدیمی به اندازه متروی تهران تمیز نیست یا متروی برلین که محوطه ریلش به تمیزی متروی پایتخت ما نیست دیوارهایش پوشیده از سیمان و بدون تزئینات است. او البته قول داد استفاده از هنر و فرهنگ ایرانی بیشتر در دستور کار قرار بگیرد.

جای خالی فناوری

قطارهای متروی پاریس و دبی بدون راننده حرکت می‌کنند، در متروی دبی شبکه وای فای در دسترس است و اینترنت پرسرعت بی‌سیم به مسافران خدمات می‌دهد. در متروی پنسیلوانیا سیستم ترمز هوشمند وجود دارد که انرژی حاصل از توقف چرخ‌ها را به ژنراتورهای تولید برق منتقل می‌کند و به این ترتیب در مصرف انرژی صرفه‌جویی می‌شود. در متروی لندن نیز سیستم بازیافت انرژی وجود دارد که گفته می‌شود از نیروی حاصل از ترمز قطارها روزانه یک مگاوات برق تولید می‌کند. در متروی سئول نیز نمایشگرهای دیجیتال لمسی وجود دارد که با استفاده از آن مسافران می‌توانند مبدا و مقصد خود را با کلیک روی صفحه نمایشگر مشخص کنند و ضمن دریافت بهترین مسیر پیشنهادی، تصویر مکانی را که قصد عزیمت به آن دارند، ببینند. همه اینها یعنی نفوذ فناوری در لایه‌های زیرین زمین و به خدمت گرفتن فناوری برای زندگی بهتر و سبزتر. علاوه بر کشورهای یادشده که در قله فناوری قرار دارند، کشورهای دیگر نیز فناوری‌های مختلف را برای کیفی‌تر کردن متروهای خود به کار می‌گیرند، مثل دستگاه‌های دریافت اجناس بازیافتی و ارائه بلیت رایگان به مردم یا شارژ کردن کارت‌های اعتباری‌شان یا همان دستگاه‌های ورزش که به مشتاقات حرکت‌های بدنی، بلیت رایگان می‌دهد و در بسیاری از متروهای جهان استفاده می‌شود. درباره این که چرا چنین فناوری‌هایی به متروی تهران وارد نمی‌شود از فرنوش نوبخت، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو سؤال کردیم که او گفت ما متولی حمل و نقل هستیم و اگر بخواهیم وارد موضوعاتی مثل بازیافت یا ورزش شویم یا باید نهادی متولی این کار شود یا یک سرمایه‌گذار پا پیش بگذارد چون دغدغه اصلی ما تمیز نگهداشتن ایستگاه‌ها و کاهش سر فاصله حرکت قطارهاست.

درباره این که چرا فناوری‌های پیشروتر مثل سیستم بازیافت انرژی به متروی پایتخت وارد نمی‌شود نیز از علی امام، مدیرعامل شرکت مترو سؤال کردیم که او گفت چون با محدودیت منابع روبه‌رو هستیم همه تلاش ما توسعه خطوط متروست و در نتیجه مجالی برای استفاده از فناوری‌های پیشرو باقی نمی‌ماند مگر این که شرکت‌های دانش‌بنیان به این عرصه ورود کنند. او با این حال می‌گوید متروی تهران از نظر فناوری جزو متروهای خوب دنیاست، ولی از آنجا که فناوری به سرعت درحال رشد است شاید تا دو دهه دیگر اگر با فناوری‌های روز همگام نشویم، مجبور شویم که بگوییم از متروهای دنیا عقب افتاده‌ایم.

متروی تهران امروز در نقطه‌ای ایستاده که به واسطه همه بحث‌هایی که دراین نوشتار شد باید گفت از همه ظرفیت‌هایش استفاده نمی‌کند، به‌خصوص از قابلیت‌های فرهنگی و هنری و آموزشی که مردم شهر شلوغی مثل تهران درمتروی معمولا پرازدحام خود سخت به آن نیاز دارند.

یادداشت:
دکتر حسن موسوی چلک
رئیس انجمن
مددکاران اجتماعی

با کلمات مناسب حرف بزنیم

کمتر کسی است که در روابط اجتماعی خود با دیگران این مطلب را نشنیده باشد که «بشین، بفرما و بتمرگ» هر سه برای یک کار استفاده می‌شوند، ولی بدون شک تاثیر هر سه کلمه در کیفیت روابط ما یکسان نیست و از میان سه کلمه بالا «بفرما»، بار معنایی مثبت‌تری دارد که نشانه احترام به طرف مقابل ماست. استفاده از کلمات مثبت در روابط‌مان با دیگران حس بهتری به افراد می‌دهد که این حس خوب می‌تواند روابط محترمانه را تقویت کند. کلماتی که بار معنایی منفی دارند معمولا در کیفیت روابط تاثیر منفی می‌گذارند. به عنوان مثال وقتی به کسی گفته می‌شود: «دهن بین» است در مقابل این که گفته شود «منعطف است» یک نوع واکنش نشان نمی‌دهد.

واکنش منفی مقابل «دهن بین» بسیار بالاست، بنابراین لازم است مراقب باشیم که از کلمات با بار معنایی منفی استفاده نکنیم. گاهی بی‌توجهی به این موضوع باعث می‌شود خیلی از افراد را از خودمان برنجانیم و حتی ممکن است در روابط خود با ما تجدید نظر کنند. یا جملاتی شبیه این را شنیده‌ایم که «این قدر قلنبه سلنبه» صحبت می‌کند که نمی‌فهمیم چه می‌گوید یا چه می‌خواهد. در واقع این نوع برداشت از صحبت‌های گوینده مطلب در کیفیت گفت‌وگو میان افراد تاثیر بسیار منفی خواهد داشت، چرا که یکی از مولفه‌های مهم در ارتباط با دیگر انسان‌ها و لذت بردن از این ارتباط فهم درست آن کلماتی است که بین شان رد و بدل می‌شود. برخی از افرادی که قلنبه سلنبه حرف می‌زنند ممکن است بخواهند دانش خود را به رخ دیگران بکشند که این هم در روابط‌مان تاثیر منفی خواهد گذاشت. فراموش نکنیم همه مخاطبان ما سطح دانش یکسانی ندارند و ساده حرف زدن برای هیچ‌کس ایراد نیست، بلکه یک مزیت و قابلیت است. برخی افراد بر این باورند که الزاما باید از کلمات لاتین در صحبت‌های خود استفاده کنند تا نشان دهند که چقدر سواد دارند در حالی که آدم با سواد الزاما کسی نیست که این‌گونه صحبت کند. من فکر می‌کنم آدم با سواد کسی است که بتواند سخت‌ترین و تخصصی‌ترین مطالب را به ساده‌ترین شکل منتقل کند که قابل فهم برای دیگران باشد. بعضی در مقابل کسانی که این‌گونه صحبت می‌کنند به طعنه یا طنز می‌گویند «دیپلم به بالا حرف نزنید» چون متوجه نمی‌شوم. در روابط مان با دیگران بهتر است از نامشان استفاده کنیم و از به‌کار بردن لقب‌ها و عنوان‌هایی که حاوی تمسخر و توهین است، خودداری کنیم. گاهی برای این که به فرد مقابل خود بگوییم چیزی نمی‌داند می‌گوییم: پروفسور، دانشمند و... همین کلمه‌ها کافی است تا فرد در روابط با ما آزرده خاطر شود.

حق با شماست

info@jamejamdaily.ir
روابط عمومی: ۲۲۲۶۲۱۴۲

#جوی-تهرانپارس
رمضانی از تهران:
از شهرداری محترم منطقه تهرانپارس درخواست می‌شود جوی‌های آب محله تهرانپارس را سرپوشیده کند، چرا که با این کار علاوه بر پاکیزگی محیط و کاهش حیوانات موذی، باعث تعریض خیابان و پیاده‌رو نیز می‌شود.

#عباس‌آباد-بوستان
مزینانی از تهران:
هنوز زمین‌های خالی و بلااستفاده اراضی عباس‌آباد موجود است و امیدوارم شهرداری این زمین‌ها را به پارک و بوستان تبدیل کند.

#بابل-زباله
طیار از بابل:
فروشندگان غرفه‌دار دوشنبه‌بازار در شهرستان بابل بعد از اتمام فعالیت خود همه زباله‌ها را در خیابان رها می‌کنند و باعث آلوده شدن محیط می‌شوند.

#مترو-دستگیره
علیاری از تهران:
بسیاری از دستگیره‌های میله‌های واگن قطارهای مترو شکسته یا خراب هستند و این موضوع برای مسافران آزاردهنده است. لطفا رسیدگی شود.

#مصلی-تهران
بابایی از تهران:
پروژه ساخت مصلای تهران سال‌هاست شروع شده ولی پیشرفت بسیار کمی داشته است. چرا مسؤولان شهری به این بنای ملی و مذهبی که جایگاه بزرگی در جامعه اسلامی خواهد داشت، نگاه ویژه‌ای ندارند؟

#یارانه-افزایش
گروسی از تهران:
یارانه افراد ثروتمند طبق اعلام دولت درحال حذف شدن است و امیدوارم یارانه افراد کم‌درآمد که نیاز به حمایت دولت دارند، افزایش پیدا کند.

#اربعین-آب
یک شهروند:
از مسؤولان ستاد هماهنگی اربعین درخواست می‌شود به آب آشامیدنی زائران و شیرهای آب بین‌الحرمین که بدون لیوان است و برای استفاده کودکان مناسب نیست، رسیدگی ویژه کند. این مشکل هر ساله برای زائران وجود دارد.

#قدردانی-شهدا
بلقار از تهران:
از شهرداری تهران بابت گرامیداشت هفته دفاع مقدس و تزئین شهر با پوستر شهدا کمال تشکر و قدردانی را دارم.