






بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

نماینده اعضای هیات داوران حاضر در جلسه دفاع از پایان نامه کارشناسی ارشد

اعضای هیئت داوران نسخه نهایی پایان نامه خانم نیما خلیقی تحت عنوان: تدوین معیارهای طراحی فضای ورودی ایستگاههای متروی شهری و بین شهری - نمونه موردی: ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج را از نظر فرم و محتوی بررسی نموده و پذیرش آنرا برای تکمیل درجه کارشناسی ارشد تأیید می کنند.

امضاء	رتبه علمی	نام و نام خانوادگی	اعضای هیات داوران
	استاد	آقای دکتر محمدرضا پورجعفر	۱- استاد راهنما
	دانشیار	آقای دکتر محمدرضا پمانیان	۲- استاد مشاور
	استادیار	خانم دکتر مهرناز مولوی	۳- استاد ناظر
	دانشیار	آقای دکتر علی اکبر تقوایی	۴- استاد ناظر
	دانشیار	آقای دکتر علی اکبر تقوایی	۵- نماینده تحصیلات تکمیلی

آیین‌نامه حق مالکیت مادی و معنوی در مورد نتایج پژوهش‌های علمی دانشگاه تربیت مدرس

مقدمه: با عنایت به سیاست‌های پژوهشی و فناوری دانشگاه در راستای تحقق عدالت و کرامت انسانها که لازمه شکوفایی علمی و فنی است و رعایت حقوق مادی و معنوی دانشگاه و پژوهشگران، لازم است اعضای هیأت علمی، دانشجویان، دانش‌آموختگان و دیگر همکاران طرح، در مورد نتایج پژوهش‌های علمی که تحت عناوین پایان‌نامه، رساله و طرح‌های تحقیقاتی با هماهنگی دانشگاه انجام شده است، موارد زیر را رعایت نمایند:

ماده ۱- حق نشر و تکثیر پایان‌نامه/ رساله و درآمدهای حاصل از آنها متعلق به دانشگاه می‌باشد ولی حقوق معنوی پدید آورندگان محفوظ خواهد بود.

ماده ۲- انتشار مقاله یا مقالات مستخرج از پایان‌نامه/ رساله به صورت چاپ در نشریات علمی و یا ارائه در مجامع علمی باید به نام دانشگاه بوده و با تایید استاد راهنمای اصلی، یکی از اساتید راهنما، مشاور و یا دانشجو مسئول مکاتبات مقاله باشد. ولی مسئولیت علمی مقاله مستخرج از پایان‌نامه و رساله به عهده اساتید راهنما و دانشجو می‌باشد.

تبصره: در مقالاتی که پس از دانش‌آموختگی بصورت ترکیبی از اطلاعات جدید و نتایج حاصل از پایان‌نامه/ رساله نیز منتشر می‌شود نیز باید نام دانشگاه درج شود.

ماده ۳- انتشار کتاب، نرم افزار و یا آثار ویژه (اثری هنری مانند فیلم، عکس، نقاشی و نمایشنامه) حاصل از نتایج پایان‌نامه/ رساله و تمامی طرح‌های تحقیقاتی کلیه واحدهای دانشگاه اعم از دانشکده ها، مراکز تحقیقاتی، پژوهشکده ها، پارک علم و فناوری و دیگر واحدها باید با مجوز کتبی صادره از معاونت پژوهشی دانشگاه و براساس آئین‌نامه های مصوب انجام شود.

ماده ۴- ثبت اختراع و تدوین دانش فنی و یا ارائه یافته ها در جشنواره‌های ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی که حاصل نتایج مستخرج از پایان‌نامه/ رساله و تمامی طرح‌های تحقیقاتی دانشگاه باید با هماهنگی استاد راهنما یا مجری طرح از طریق معاونت پژوهشی دانشگاه انجام گیرد.

ماده ۵- این آیین‌نامه در ۵ ماده و یک تبصره در تاریخ ۸۷/۴/۱ در شورای پژوهشی و در تاریخ ۸۷/۴/۲۳ در هیأت رئیسه دانشگاه به تایید رسید و در جلسه مورخ ۸۷/۷/۱۵ شورای دانشگاه به تصویب رسیده و از تاریخ تصویب در شورای دانشگاه لازم‌الاجرا است.

اینجانب..... نام خانوادگی..... دانشجوی رشته..... و رودی سال تحصیلی..... مقطع..... دانشکده..... متعهد می‌شوم کلیه نکات مندرج در آئین‌نامه حق مالکیت مادی و معنوی در مورد نتایج پژوهش‌های علمی دانشگاه تربیت مدرس را در انتشار یافته‌های علمی مستخرج از پایان‌نامه / رساله تحصیلی خود رعایت نمایم. در صورت تخلف از مفاد آئین‌نامه فوق‌الاشعار به دانشگاه وکالت و نمایندگی می‌دهم که از طرف اینجانب نسبت به لغو امتیاز اختراع بنام بنده و یا هر گونه امتیاز دیگر و تغییر آن به نام دانشگاه اقدام نماید. ضمناً نسبت به جبران فوری ضرر و زیان حاصله بر اساس برآورد دانشگاه اقدام خواهم نمود و بدینوسیله حق هر گونه اعتراض را از خود سلب نمودم»

امضاء:.....
تاریخ:.....

آیین نامه چاپ پایان نامه (رساله) های دانشجویان دانشگاه تربیت مدرس

نظر به اینکه چاپ و انتشار پایان نامه (رساله) های تحصیلی دانشجویان دانشگاه تربیت مدرس، مبین بخشی از فعالیت های علمی - پژوهشی دانشگاه است بنابراین به منظور آگاهی و رعایت حقوق دانشگاه دانش آموختگان این دانشگاه نسبت به رعایت موارد ذیل متعهد می شوند:

ماده ۱: در صورت اقدام به چاپ پایان نامه (رساله) ی خود، مراتب را قبلاً به طور کتبی به «دفتر نشر آثار علمی» دانشگاه اطلاع دهد.

ماده ۲: در صفحه سوم کتاب (پس از برگ شناسنامه) عبارت ذیل را چاپ کند:

«کتاب حاضر، حاصل پایان نامه کارشناسی ارشد / رساله دکتری نگارنده در رشته روانشناسی بالینی است که در سال

۱۳۹۰ در دانشکده علوم روانشناسی دانشگاه تربیت مدرس به راهنمایی سرکار خانم اجناب آقای دکتر

محمدشاهین صدر، مشاوره سرکار خانم اجناب آقای دکتر محمدرضایی و مشاوره سرکار خانم اجناب آقای دکتر

_____ از آن دفاع شده است.»

ماده ۳: به منظور جبران بخشی از هزینه های انتشارات دانشگاه، تعداد یک درصد شمارگان کتاب (در هر نوبت چاپ) را به «دفتر نشر آثار علمی» دانشگاه اهدا کند. دانشگاه می تواند مازاد نیاز خود را به نفع مرکز نشر در معرض فروش قرار دهد.

ماده ۴: در صورت عدم رعایت ماده ۳، ۵۰٪ بهای شمارگان چاپ شده را به عنوان خسارت به دانشگاه تربیت مدرس، تأدیه کند.

ماده ۵: دانشجو تعهد و قبول می کند در صورت خودداری از پرداخت بهای خسارت، دانشگاه می تواند خسارت مذکور را از طریق مراجع قضایی مطالبه و وصول کند؛ به علاوه به دانشگاه حق می دهد به منظور استیفای حقوق خود، از طریق دادگاه، معادل وجه

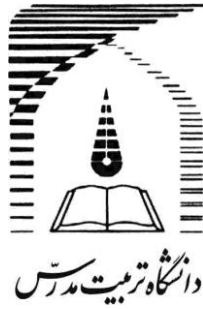
مذکور در ماده ۴ را از محل توقیف کتابهای عرضه شده نگارنده برای فروش، تامین نماید.

ماده ۶: اینجانب سید حمزه دانشجوی رشته روانشناسی بالینی واقع کلیه قطع دانشکده

تعهد فوق و ضمانت اجرایی آن را قبول کرده، به آن ملتزم می شوم.

نام و نام خانوادگی: سید حمزه

تاریخ و امضاء: ۹۰/۱۱/۱۱



دانشکده هنر و معماری

پایان نامه کارشناسی ارشد رشته: شهرسازی

گرایش: طراحی شهری

تدوین معیارهای طراحی برای فضای ورودی ایستگاه های متروی شهری و بین
شهری.

نمونه موردی ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج

نینا خلیقی

استاد راهنما:

دکتر محمدرضا پورجعفر

استاد مشاور:

دکتر محمدرضا بمانیان

بهمن ۱۳۹۰

تقدیم به یگانه پروردگار عالم

او که هرگز مرا در سختی ها رها ننمود و برترین لحظه ها را در زندگیم آفرید.

،

تقدیم به پدر بزرگوار و همیشه پشتیبانم و مادر مهربان و دلسوزم

آن دو فرشته ای که همواره در همه عرصه های زندگی و دانش سرمشق ، مشوق و همیارم بوده اند.

و

تقدیم به خواهر عزیزم ، پگاه

که وجودش شادی بخش و صفایش مایه آرامش من است.

سپاس و قدردانی :

سپاس بی کران پروردگار یکتا را که هستی مان بخشید و به طریق علم و دانش رهنمونمان شد و به همنشینی رهروان علم و دانش مفتخرمان نمود و خوشه چینی از علم و معرفت را روزیمان ساخت. با تشکر از زحمات بی پایان و راهنمایی های پر بار و ارزنده ی استاد راهنمای محترم ، **جناب آقای پروفسور محمدرضا پورجعفر** و قدردانی از استاد مشاور گرامی **جناب آقای دکتر محمدرضا بمانیان** که در تمامی مراحل این پایان نامه و همچنین در تمامی سال های حضورم در این دانشگاه بنده حقیر را یاری نمودند.

و با تشکر از **جناب آقای دکتر علی اکبر تقوایی** و **سرکار خانم دکتر مهرناز مولوی** که قبول زحمت نموده و داوری پایان نامه اینجانب را برعهده گرفتند.

همچنین با تشکر از استاد محترم **جناب آقای دکتر احسان رنجبر** ، به دلیل راهنمایی در بخش هایی از پایان نامه ، **سرکار خانم ترانه خلیقی** به دلیل یاری در بخش ویراستاری پایان نامه و تمامی اساتید محترم دانشکده هنرو معماری دانشگاه تربیت مدرس تهران و دوستان و عزیزانی که در تدوین این مجموعه بنده را یاری نمودند.

چکیده :

فضای ورودی ایستگاه های مترو یکی از نمونه های معاصر فضاهای پر رفت و آمد شهری در شهرهای امروز جهان به شمار می آیند. این فضاها که به عنوان نمود بیرونی شبکه ی حمل و نقل ریلی مترو در مراکز پررفت و آمد شهری و برخی اوقات در ورودی ها و فواصل بین دو شهر ایجاد می شوند ؛ همواره مکان وقوع حوادث ، فعالیت ها و رفتارهای پیش بینی شده و پیش بینی نشده هستند. کشور ایران و بالاخص شهر تهران و کرج از جمله مکان هایی هستند که از ورود این عنصر جدید به بافت شهریشان بی بهره نبوده ، در سال های اخیر نیز شاهد تغییرات بسیار ناشی از اضافه شدن این فضاها به فضاهای شهری سنتی خویش بوده اند. متأسفانه با وجود افزایش اهمیت این نقاط در سال های اخیر در سطح کشور و با وجود اهمیت نقش این فضاها به عنوان فضای تبادل و انتقالی ، به دلیل کمبود خدمات جانبی و کیفی ، فضاهای مذکور تا به امروز نتوانسته اند به فضای شهری مطلوبی تبدیل شوند و آنگونه که باید به نیازهای کاربران پاسخ گویند. فضای ورودی ایستگاه پایانه ای مترو شهید سلطانی کرج یکی از نمونه های این گونه از فضاهاست که با وجود اهمیت بسیارش در سطح شهر کرج ، از مشکلات بسیاری همچون عدم رعایت مولفه های کیفیت محیطی جهت طرح فضای آن و کمبود خدمات ، رنج می برد.

با توجه به موارد عنوان شده پژوهش پیش رو برای حل مشکلات این فضا و فضاهای مشابه آن ، ابتدا به بررسی ادبیات این گونه از فضاها و نمونه های جهانی موفق پرداخته ، با توجه به ماتریس سنجش معیارهای کیفیت فضاهای ایستگاه های مترو پایانه ای به شناخت و تحلیل وضعیت ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج با استفاده از روش تحلیلی- توصیفی می پردازد و در انتها با ارائه ی اهداف و راهکارهای عملیاتی و ارائه ی طرحی از مجموعه ورودی ایستگاه مترو شهید سلطانی به سوالات مطرح در ابتدای تحقیق پاسخ خواهد داد.

واژگان کلیدی :

ایستگاه مترو ، فضای ورودی ایستگاه مترو ، مولفه های کیفیت محیطی، مترو شهید سلطانی کرج .

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
د	فهرست نقشه.....
ه	فهرسته نمودار.....
و	فهرست تصاویر.....
ح	فهرست جداول.....
	مقدمه
	۱- کلیات تحقیق
۲	۱-۱ مقدمه.....
۲	۲-۱ تعریف مساله.....
۴	۳-۱ هدف تحقیق.....
۴	۴-۱ سوالات تحقیق.....
۴	۵-۱ فرضیه ها/ پیش فرض ها.....
۴	۶-۱ ابزار و روش انجام تحقیق.....
۵	۷-۱ قلمروی جغرافیایی تحقیق.....
۷	۸-۱ فرایند انجام تحقیق.....
۷	۹-۱ جنبه جدید بودن و نوآوری.....
۸	۱۰-۱ مشکلات تحقیق.....
۸	۱۱-۱ ساختار کلی پایان نامه.....
۱۰	۱۲-۱ نتیجه گیری.....
	۲- مبانی نظری
۱۲	۱-۲ مقدمه.....
۱۲	۲-۲ ایستگاه مترو و ادبیات مرتبط با آن.....
۱۲	۲-۲-۱ تعریف سامانه مترو.....
۱۳	۲-۲-۲ تعریف ایستگاه مترو.....
۱۳	۲-۲-۲-۱ دسته بندی انواع ایستگاه های مترو.....
۱۶	۲-۲-۲-۲ ایستگاه مترو حمل و نقل ریلی (مترو) به عنوان گره های شبکه و مکان.....
۱۷	۲-۲-۲-۲-۱ گره های شبکه.....
۱۸	۲-۲-۲-۲-۲ مکان در شهر.....
۲۰	۲-۲-۲-۲-۳ ارتباط دو گانه خواص گره - مکانی ایستگاه های حمل و نقل ریلی (مترو).....
۲۳	۲-۲-۲-۴ ایستگاه حمل و نقل ریلی (مترو) به عنوان فضای تبدالی.....
۲۵	۲-۲-۲-۴-۱ ریز فضاهای تبدالی.....
۲۶	۲-۲-۲-۴-۲ خصوصیات فضاهای تبدالی و توقعات موضوعی از آنها.....
۳۰	۲-۲-۵ ایستگاه های مترو به عنوان فضاهای شهری.....
۳۰	۲-۲-۵-۱ مولفه های کیفیت فضای ایستگاه های مترو (به عنوان یک فضای شهری).....
۳۳	۲-۲-۶ تعریف مفهوم ورودی به عنوان یک فضای شهری و توقعات موضوعی از آن.....
۳۳	۲-۲-۶-۱ ورودی و توقعات موضوعی از آن.....
۳۴	۲-۲-۶-۲ ورودی به عنوان فضای انتقالی.....
۳۷	۲-۲-۷ ایستگاه های متروی پایانه ای.....
۳۷	۲-۲-۷-۱ توقعات موضوعی از فضای ورودی ایستگاه های مترو پایانه ای.....
۳۹	۲-۲-۷-۲ اصول طراحی ورودی ایستگاه های مترو پایانه ای.....
۴۰	۳-۲ نتیجه گیری.....
	۳- نمونه های جهانی
۴۳	۱-۳ مقدمه.....

۴۳	..... ۲-۳ نمونه جهانی شماره یک : ایستگاه متروی Clarendon
۴۶	..... ۳-۳ نمونه جهانی شماره دو : ایستگاه متروی Canary wharf
۴۸	..... ۴-۳ نمونه جهانی شماره سه : ایستگاه متروی Beursplein
۵۱	..... ۵-۳ نمونه جهانی شماره چهار : ایستگاه متروی Roppongi
۵۴	..... ۶-۳ نمونه جهانی شماره پنج : ایستگاه متروی Syntagma
۵۶	..... ۷-۳ نمونه جهانی شماره شش : ایستگاه مرکزی قطار کلن
۵۸	..... ۸-۳ نمونه جهانی شماره هفت : ایستگاه قطار شانگهای
۶۱	..... ۹-۳ نمونه جهانی شماره هشت : ایستگاه قطار پکن
۶۲	..... ۱۰-۳ نمونه جهانی شماره نه : ایستگاه قطار Kanazawa
۶۴	..... ۱۱-۳ جدول جمع بندی مشخصات کلی نمونه های جهانی
۶۶	..... ۱۲-۳ جدول معیارهای سنجش فضای ورودی ایستگاه های مترو پایانه ای
۷۸	..... ۱۳-۳ نتیجه گیری
	۴- شناخت و تحلیل
۸۰	..... ۱-۴ مقدمه
۸۰	..... ۲-۴ بررسی طرح های بالادست
۸۰	..... ۱-۲-۴ طرح های جامع شهر و طرح تفصیلی شهر کرج
۸۹	..... ۳-۴ شناخت اولیه ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج
۸۹	..... ۱-۳-۴ اطلاعات کلی راجع به ایستگاه
۹۰	..... ۲-۳-۴ سیر تحول طرح های پیشنهادی و وضعیت موجود برای محدوده ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج
۹۴	..... ۳-۳-۴ ساختار کالبدی و کارکردی پیشنهادی طرح تفصیلی
۹۶	..... ۴-۳-۴ کاربری پیشنهادی زمین طرح تفصیلی
۹۹	..... ۵-۳-۴ نقشه شبکه رفت و آمد پیشنهادی، تراکم ساختمانی و مسکونی پیشنهادی مجموعه ایستگاه و فضای بلافصل آن
۱۰۲	..... ۶-۳-۴ تاریخچه و سیر تحول محدوده بلافصل و فضای ایستگاه مترو شهید سلطانی (کرج) در طول ۱۰ سال گذشته
۱۰۶	..... ۴-۴ پرسش نامه و تحلیل نتایج آن
۱۰۶	..... ۱-۴-۴ مقدمه
۱۰۶	..... ۲-۴-۴ نحوه طراحی سؤالات
۱۰۷	..... ۳-۴-۴ جامعه آماری و نحوه انتخاب آن
۱۰۷	..... ۴-۴-۴ بخش سؤالات عام
۱۰۹	..... ۵-۴-۴ بخش سؤالات پایه
۱۱۰	..... ۶-۴-۴ سؤالات تفصیلی
۱۲۶	..... ۷-۴-۴ مصاحبه و تحلیل نتایج آن
۱۲۸	..... ۸-۴-۴ جمع بندی نتایج پرسش نامه و مصاحبه
۱۲۹	..... ۵-۴-۴ شناخت و تحلیل عمیق محدوده طرح ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج
۱۲۹	..... ۱-۵-۴ کاربری
۱۳۰	..... ۲-۵-۴ کاربری محلی-فرا محلی
۱۳۱	..... ۳-۵-۴ توده و فضا
۱۳۵	..... ۴-۵-۴ معابر و مسیرها
۱۳۸	..... ۵-۵-۴ نقاط برخورد، ورودی و مسیر حرکت پیاده و سواره
۱۳۸	..... ۶-۵-۴ کاربری ورودی ایستگاه مترو
۱۴۲	..... ۷-۵-۴ نقاط تجمع سواره و پیاده
۱۴۶	..... ۸-۵-۴ فعالیت ها و مکان بروز آن ها
۱۵۰	..... ۹-۵-۴ نقاط ناامن
۱۵۲	..... ۱۰-۵-۴ سکانس بندی ورودی
۱۵۴	..... ۱۱-۵-۴ بررسی کیفیت کالبدی ورودی ایستگاه مترو
۱۶۲	..... ۱۲-۵-۴ کیفیت و موقعیت مبلمان

۱۶۶	..... ۱۳-۵-۴ دید و منظر فضای بلافصل ورودی محوطه اصلی ایستگاه مترو.....
۱۶۷	..... ۱۴-۵-۴ دید و منظر ورودی محوطه‌ی اصلی ایستگاه مترو.....
۱۷۲	..... ۱۵-۵-۴ خرد اقلیم و آلودگی‌ها.....
۱۷۶	..... ۶-۴ تحلیل مجموعه ورودی ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج.....
۱۹۷	..... ۷-۴ نتیجه گیری.....

۵- هدف گذاری و طراحی

۱۹۹	..... ۱-۵ مقدمه
۱۹۹	..... ۲-۵ هدف کلان.....
۱۹۹	..... ۱-۲-۵ اهداف خرد.....
۲۲۲	..... ۳-۵ تدوین گزینه های طراحی.....
۲۲۳	..... ۱-۳-۵ گزینه ۱.....
۲۲۶	..... ۲-۳-۵ گزینه ۲.....
۲۲۸	..... ۳-۳-۵ گزینه ۳.....
۲۳۰	..... ۴-۳-۵ ارزیابی گزینه و انتخاب گزینه ی برتر.....
۲۳۱	..... ۴-۵ برنامه ریزی فیزیکی.....
۲۳۶	..... ۵-۵ طراحی فضای ورودی ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج.....
۲۳۶	..... ۱-۵-۵ کاربری پیشنهادی فضای ایستگاه و بلافصل آن.....
۲۴۰	..... ۲-۵-۵ مسیرهای پیشنهادی.....
۲۴۱	..... ۳-۵-۵ تعداد طبقات پیشنهادی.....
۲۴۴	..... ۴-۵-۵ پهنه بندی پیشنهادی ریز فضاهای ورودی ایستگاه و معابر آن.....
۲۴۶	..... ۵-۵-۵ کاربری پیشنهادی فضای ورودی ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج.....
۲۵۰	..... ۶-۵ طرح سه بعدی و مشخصات فضای ورودی ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج.....
۲۵۰	..... ۱-۶-۵ پلان ایستگاه و مقطع عرضی مسیر در موقعیت ورودی سواره ایستگاه.....
۲۵۰	..... ۲-۶-۵ دید سه بعدی به فضای اصلی ورودی و پایانه ها.....
۲۵۱	..... ۳-۶-۵ دید سه بعدی به فضای بیرونی و معابر منتهی به ایستگاه.....
۲۵۱	..... ۴-۶-۵ ریز فضاهای ورودی ایستگاه مترو.....
۲۶۳	..... ۷-۵ نتیجه گیری نهایی

منابع و مآخذ

۲۶۵	..... فهرست منابع فارسی
۲۶۷	..... فهرست منابع انگلیسی
۲۶۸	..... فهرست منابع اینترنتی.....

پیوست

۲۷۱	..... الف- تاریخچه احداث مترو
۲۷۲	..... ب - نمونه پرسش نامه سنجش کیفیت فضای ورودی ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج و فضاهای وابسته
۲۷۸	..... ج- ضوابط مربوط به تعیین سطح کاربری های پیشنهادی در محدوده متصل به ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج.....
۲۸۴	..... د- تعداد سفرهای انجام شده در ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج (کرج).....

چکیده انگلیسی

۲۸۵

فهرست نقشه ها

۶	نقشه شماره ۱-۱: موقعیت ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج
۸۱	نقشه شماره ۱-۴: مناطق شهرداری کرج
۸۷	نقشه شماره ۲-۴: الگوی توسعه چندکانونی و نظام سلسله مراتبی وابستگی خدماتی
۸۸	نقشه شماره ۳-۴: حدود مناطق شهر کرج و موقعیت منطقه دو کرج
۹۲	نقشه شماره ۴-۴: منطقه دو و موقعیت متروی شهید سلطانی کرج
۹۳	نقشه شماره ۴-۵: سیر تحول طرح های پیشنهادی و وضعیت موجود برای محدوده ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج
۹۵	نقشه شماره ۴-۶: ساختار کالبدی - کارکردی پیشنهادی
۹۸	نقشه شماره ۴-۷: کاربری پیشنهادی زمین طرح تفصیلی
۱۰۱	نقشه شماره ۴-۸: شبکه رفت و آمد پیشنهادی و تراکم ساختمانی و مسکونی
۱۰۵	نقشه شماره ۴-۹: سیر تحول محدوده مترو شهید سلطانی کرج در طول ۱۰ سال
۱۳۲	نقشه شماره ۴-۱۰: کاربری های موجود در محدوده طرح
۱۳۳	نقشه شماره ۴-۱۱: کاربری محلی و فرامحلی طرح
۱۳۴	نقشه شماره ۴-۱۲: توده و فضا
۱۳۷	نقشه شماره ۴-۱۳: معابر و مسیرها
۱۴۰	نقشه شماره ۴-۱۴: نقاط برخورد ، ورودی و مسیر حرکت سواره و پیاده
۱۴۱	نقشه شماره ۴-۱۵: کاربری های مرتبط با فضای ورودی ایستگاه مترو
۱۴۵	نقشه شماره ۴-۱۶: نقاط تجمع سواره و پیاده
۱۴۹	نقشه شماره ۴-۱۷: فعالیت ها و مکان بروز آنها
۱۵۹	نقشه شماره ۴-۱۸: نقاط ناامن
۱۶۰	نقشه شماره ۴-۱۹: سکانس بندی ورودی پیاده
۱۶۱	نقشه شماره ۴-۲۰: بررسی کیفیت کالبدی ورودی ایستگاه مترو
۱۶۵	نقشه شماره ۴-۲۱: کیفیت و موقعیت مبلمان
۱۷۰	نقشه شماره ۴-۲۲: دید و منظر فضای بلافصل ورودی محوطه اصلی ایستگاه مترو
۱۷۱	نقشه شماره ۴-۲۳: دید و منظر فضای ورودی محوطه اصلی ایستگاه مترو
۱۷۵	نقشه شماره ۴-۲۴: خرد اقلیم و آلودگی ها
۱۹۶	نقشه شماره ۴-۲۵: نقشه سوات
۲۲۵	نقشه شماره ۵-۱: گزینه پیشنهادی شماره ۱
۲۲۷	نقشه شماره ۵-۲: گزینه پیشنهادی شماره ۲
۲۲۹	نقشه شماره ۵-۳: گزینه پیشنهادی شماره ۳
۲۳۹	نقشه شماره ۵-۴: کاربری پیشنهادی حد بلافصل ایستگاه مترو
۲۴۲	نقشه شماره ۵-۵: مسیرهای پیشنهادی
۲۴۳	نقشه شماره ۵-۶: تعداد طبقات پیشنهادی
۲۴۵	نقشه شماره ۵-۷: پهنه بندی پیشنهادی ریز فضاها و ورودی ایستگاه مترو و معابر آن
۲۴۹	نقشه شماره ۵-۸: کاربری پیشنهادی فضای ورودی ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج
۲۸۰	نقشه شماره ج-۱: حدود محله و گستره طرح ویژه آ-۱ مورد نظر برای تدوین جدول مساحت کاربری های پیشنهادی

فهرست نمودار ها

۹	نمودار شماره (۱-۱): فرایند کلی تحقیق
۴۱	نمودار شماره (۱-۲): ساختار مبانی نظری پایان نامه
۱۰۷	نمودار شماره (۱-۴): جنسیت
۱۰۷	نمودار شماره (۲-۴): درصد پرسش شوندگان
۱۰۸	نمودار شماره (۳-۴): زمان پاسخگویی و تعداد نفرات پرسش شونده در ساعات مشخص
۱۰۸	نمودار شماره (۴-۴): سن پرسش شوندگان و تعداد آنها
۱۰۹	نمودار شماره (۵-۴): تعداد دفعات استفاده و مراجعه به ایستگاه شهیدسلطانی کرج
۱۰۹	نمودار شماره (۶-۴): ساعات استفاده از ایستگاه شهیدسلطانی کرج
۱۰۹	نمودار شماره (۷-۴): مدت زمان توقف در ایستگاه شهیدسلطانی کرج
۱۱۱	نمودار شماره (۸-۴): میزان سهولت مکان یابی ایستگاه.
۱۱۱	نمودار شماره (۹-۴): میزان سردرگمی در مکان یابی ورودی ایستگاه
۱۱۱	نمودار شماره (۱۰-۴): میزان سردرگمی در یافتن درب اصلی ورود و خروج
۱۱۱	نمودار شماره (۱۱-۴): ارزیابی نحوه ی جهت یابی و یافتن مسیر به مکان های گوناگون موجود در محوطه داخل حصار ایستگاه
۱۱۲	نمودار شماره (۱۲-۴): سهولت تشخیص درب ورودی سکو و ساختمان مترو
۱۱۲	نمودار شماره (۱۳-۴): ارزیابی کیفیت و تعداد علائم و نشانه های موجود برای یافتن مسیر خروج و ورود به مکان های داخلی فضای ورودی
۱۱۲	نمودار شماره (۱۴-۴): نحوه ی دسترسی به فضاها
۱۱۳	نمودار شماره (۱۴-۴): عوامل ایجاد مشکل در نحوه دسترسی به ایستگاه ها و فضاهای گوناگون در آن از نگاه مسافران
۱۱۴	نمودار شماره (۱۵-۴): نوع وسیله ی نقلیه مورد استفاده برای رسیدن به ایستگاه یا عزیمت از آن
۱۱۵	نمودار شماره (۱۷-۴): مکان سوار و پیاده شدن مسافران به وسایط نقلیه عمومی
۱۱۶	نمودار شماره (۱۸-۴): امنیت و ایمنی
۱۱۷	نمودار شماره (۱۹-۴): دلایل ناامنی ایستگاه
۱۱۷	نمودار شماره (۲۰-۴): مکان های ناامن ایستگاه
۱۱۹	نمودار شماره (۲۱-۴): آسایش و پاکیزگی
۱۲۰	نمودار شماره (۲۲-۴): خرید یا عدم خرید از دکه ها
۱۲۰	نمودار شماره (۲۳-۴): دلایل عدم خریداری از دکه ها
۱۲۰	نمودار شماره (۲۴-۴): ارزیابی تعداد و کیفیت فضاهای تجاری و خدماتی
۱۲۱	نمودار شماره (۲۵-۴): خرید یا عدم خرید از دستفروشان
۱۲۱	نمودار شماره (۲۶-۴): دلایل عدم خریداری از دستفروشان ها
۱۲۲	نمودار شماره (۲۷-۴): مکان های توقف و پاتوق ها
۱۲۲	نمودار شماره (۲۸-۴): ارزیابی مکان وقوع فعالیت های موجود
۱۲۳	نمودار شماره (۲۹-۴): درصد کاربری ها و فعالیت های پیشنهادی
۱۲۴	نمودار شماره (۳۰-۴): کیفیات کالبدی و فضای سبز
۲۸۴	نمودار شماره (۱-۵): تعداد سفرهای انجام شده در خط ۵ مترو در ماه آذر سال ۹۰

۱۷	تصویر شماره (۱-۲): گره های شبکه
۱۸	تصویر شماره (۲-۲): مکان
۲۰	تصویر شماره (۳-۲): خاصیت دوگانه گره-مکان
۲۵	تصویر شماره (۴-۲): فضاهای تصمیم گیری
۲۵	تصویر شماره (۵-۲): فضاهای حرکتی
۲۶	تصویر شماره (۶-۲): فضاهای فرصت
۴۳	تصویر شماره (۱-۳): ورودی ایستگاه مترو کلارندون
۴۵	تصویر شماره (۲-۳): وضع موجود پروژه پلازای اطراف ورودی ایستگاه مترو کلارندون پس از اجرای ۹۰ درصد از پروژه.
۴۵	تصویر شماره (۳-۳): طرح پیشنهادی پروژه پلازای اطراف ورودی ایستگاه مترو کلارندون
۴۶	تصویر شماره (۴-۳): ورودی ایستگاه متروی کاناری وارف
۴۸	تصویر شماره (۵-۳): نماهای گوناگون از متروی کاناری وارف لندن
۴۸	تصویر شماره (۶-۳): ایستگاه مترو Beursplein
۵۱	تصویر شماره (۷-۳): دیدهای گوناگون به فضای ورودی ایستگاه Beursplein
۵۱	تصویر شماره (۸-۳): ورودی ایستگاه مترو راپونگی.
۵۴	تصویر شماره (۹-۳): دید های مختلف از ورودی و اطراف ایستگاه راپونگی
۵۴	تصویر شماره (۱۰-۳): نمایی از ورودی ایستگاه مترو Syntagma
۵۶	تصویر شماره (۱۱-۳): نماهای گوناگون از ورودی ایستگاه مترو مشروطه آتن
۵۶	تصویر شماره (۱۲-۳): ورودی ایستگاه قطار مرکزی کلن
۵۸	تصویر شماره (۱۳-۳): ایستگاه قطار کلن و نمای ورودی آن
۵۸	تصویر شماره (۱۴-۳): ورودی ایستگاه قطار شانگهای
۶۰	تصویر شماره (۱۵-۳): نماهای گوناگون از ورودی ایستگاه قطار شانگهای
۶۱	تصویر شماره (۱۶-۳): ایستگاه قطار پکن
۶۲	تصویر شماره (۱۷-۳): نماهای گوناگون از ورودی قطار پکن
۶۲	تصویر شماره (۱۸-۳): ورودی ایستگاه قطار کانازاوا
۶۴	تصویر شماره (۱۹-۳): ورودی ایستگاه کانازاوا
۲۰۰	تصویر شماره (۱-۵): نحوه هدایت مسیرهای فرعی و عقب نشینی در معبر اصلی
۲۰۰	تصویر شماره (۲-۵): جابه جایی دستفروشان و مکان های مکث از مسیرهای حرکتی
۲۰۱	تصویر شماره (۳-۵): روگذر پیاده برای دسترسی به پایانه اتوبوس
۲۰۲	تصویر شماره (۴-۵): کاهش نقاط برخورد انواع وسایط نقلیه و جلوگیری از توقف در کنار مسیر
۲۰۲	تصویر شماره (۵-۵): کاهش نقاط برخورد انواع وسایط نقلیه و جلوگیری از توقف در کنار مسیر
۲۰۲	تصویر شماره (۶-۵): جداسازی مسیر ورود و خروج انواع وسایط نقلیه از ایستگاه
۲۰۳	تصویر شماره (۷-۵): مسیر ویژه معلولین و نابینایان
۲۰۳	تصویر شماره (۸-۵): جلوگیری از پارک و پیاده و سوار نمودن مسافر در کنار بزرگراه
۲۰۴	تصویر شماره (۹-۵): ایجاد میدان برای تغییر سرعت سواره برای ورود به پایانه ها و معابر محلی جنوب
۲۰۶	تصویر شماره (۱۰-۵): تعریف ورودی پیاده
۲۰۶	تصویر شماره (۱۱-۵): تعریف ورودی سواره
۲۰۶	تصویر شماره (۱۲-۵): تعریف مسیر ویژه پیاده و منتهی شدن به نقطه ای متمرکز
۲۰۸	تصویر (۱۳-۵): شاخص نمودن ساختمان ایستگاه برای شناسایی اسان موقعیت آن
۲۰۹	تصویر شماره (۱۴-۵): امکان فعالیت تمام سنین
۲۱۰	تصویر شماره (۱۵-۵): ایجاد مکان هایی برای تجمع و استراحت رانندگان
۲۱۲	تصویر شماره (۱۶-۵): امکان فعالیت واحدهای تجاری جهت ایجاد سرزندگی اقتصادی
۲۱۲	تصویر شماره (۱۷-۵): ایجاد عنصر آب و عناصر سبز جهت ایجاد سرزندگی و طراوت
۲۱۳	تصویر شماره (۱۸-۵): ایجاد مکانی جهت برگزاری نمایش های خیابانی
۲۱۳	تصویر شماره (۱۹-۵): ایجاد تمهیداتی برای برقراری آسایش اقلیمی
۲۱۴	تصویر شماره (۲۰-۵): ایجاد المان های روشنایی در مسیر حرکت پیاده

۲۱۴	تصویر شماره(۵-۲۱) : حذف فضای زیر دیوارهای کنار بزرگراه جهت جلوگیری از عبور انسان از آن
۲۱۵	تصویر شماره(۵-۲۲) : ایجاد سکوه‌های انتظار در توقفگاه تاکسی و اتوبوس
۲۱۵	تصویر شماره(۵-۲۳) : ایجاد سایه بان در مکان های توقف و انتظار برای وسایط نقلیه عمومی
۲۱۶	تصویر شماره(۵-۲۴):حذف زباله دان های آلوده و پاکسازی محیط
۲۱۶	تصویر شماره(۵-۲۵): استفاده از درختان به عنوان حریم های سبز و کاهنده انواع آلودگی
۲۱۷	تصویر شماره(۵-۲۶):افزایش حق انتخاب مسافران با ایجاد تنوع در کاربری ها و فعالیت های ایستگاه
۲۱۸	تصویر شماره(۵-۲۷):استفاده از تنوع پوشش گیاهی در فضای ورودی ایستگاه
۲۲۰	تصویر شماره(۵-۲۸): بهبود کیفیت دید و منظر و ایجاد عناصر منظم در فضا
۲۲۰	تصویر شماره(۵-۲۹):ایجاد تداوم در کف سازی های مسیر حرکت پیاده در فضا
۲۲۱	تصویر شماره (۵-۳۰):ایجاد مبلمان منظم و هماهنگ در فضای ورودی ایستگاه
۲۵۴	تصویر شماره (۵-۳۱):پلان ایستگاه مترو و مقطع عرضی بزرگراه
۲۵۵	تصویر شماره (۵-۳۲): دیدهای سه بعدی به مجموعه ایستگاه و معابر اطراف
۲۵۶	تصویر شماره (۵-۳۳):دیدهای سه بعدی به مجموعه ایستگاه مترو ،پایانه های اتوبوس و تاکسی
۲۵۷	تصویر شماره (۵-۳۴): دیدهای سه بعدی به ریزفضاهای ایستگاه مترو
۲۵۸	تصویر شماره(۵-۳۵):کیفیت کالبدی(بدنه و کف)
۲۵۹	تصویر شماره (۵-۳۶) :کیفیت کالبدی (مبلمان)
۲۶۰	تصویر شماره(۵-۳۷) : آسایش ،ایمنی و امنیت
۲۶۱	تصویر شماره (۵-۳۸):دید و منظر
۲۶۲	تصویر شماره (۵-۳۹):سرزندگی

فهرست جداول

۲۱	جدول شماره (۱-۲): ارتباط دوگانه گره و مکان
۲۷	جدول شماره (۲-۲): خصوصیات و توقعات موضوعی از ایستگاه های تبدالی
۳۱	جدول شماره (۳-۲): مولفه های عام کیفیت از دیدگاه نظریه پردازان گوناگون
۳۲	جدول شماره (۴-۲): مولفه های خاص کیفیت ایستگاه های مترو
۶۵	جدول شماره (۱-۳): مشخصات کلی ایستگاه های نمونه
۶۶	جدول شماره (۲-۳): معیارهای عملکردی سنجش فضای ورودی ایستگاه های مترو پایانه ای
۷۲	جدول شماره (۳-۳): معیارهای کالبدی-ادراکی-معنایی سنجش فضای ورودی ایستگاه های مترو پایانه ای
۷۷	جدول شماره (۴-۳): معیارهای کارایی-زیست محیطی-مدیریتی سنجش فضای ورودی ایستگاه های مترو پایانه ای
۱۲۸	جدول شماره (۱-۴): ارزیابی کلی نتایج پرسش نامه
۱۷۷	جدول شماره (۲-۴): سوات عملکردی
۱۹۰	جدول شماره (۳-۴): سوات کالبدی-ادراکی-معنایی
۱۹۴	جدول شماره (۴-۴): سوات کارایی-زیست محیطی-مدیریتی
۲۰۰	جدول شماره (۱-۵): هدف شماره یک
۲۰۶	جدول شماره (۲-۵): هدف شماره دو
۲۰۹	جدول شماره (۳-۵): هدف شماره سه
۲۱۲	جدول شماره (۴-۵): هدف شماره چهار
۲۲۰	جدول شماره (۵-۵): هدف شماره پنج
۲۲۱	جدول شماره (۶-۵): هدف شماره شش
۲۳۰	جدول شماره (۷-۵): ارزیابی گزینه های طراحی
۲۳۴	جدول شماره (۸-۵): محاسبه ی مساحت کاربری های مرکز محله ی جنوب ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج
۲۳۵	جدول شماره (۹-۵): محاسبه ی مساحت کاربری های مکمل ایستگاه مترو شهید سلطانی کرج
۲۷۸	جدول شماره (ج-۱): سرانه کاربری های پیشنهادی طرح تفصیلی کرج
۲۷۹	جدول شماره (ج-۲): فشرده ضوابط و مقررات مربوط به حدنصاب تفکیک زمین ، ضریب اشغال ساختمان در قطعه ، تعداد طبقات و تراکم ساختمانی مجاز کاربری های خدمات عمومی و کارکرد زیرگروه آنها
۲۸۱	جدول شماره (ج-۳): برنامه عمومی کاربری های مجاز گستره های طرح های ویژه بر پایه ی گونه های ۶گانه و کارکرد غالب هر گونه
۲۸۲	جدول شماره (ج-۴): معیارهای پایه برآورد تعداد واحد پارکینگ در کاربری های خدمات عمومی
۲۸۳	جدول شماره (ج-۵): عرض معابر پیشنهادی طرح تفصیلی

مقدمه :

سامانه مترو و تاسیسات وابسته به آن بیش از صدوپنجاه سال است که در جهان به عنوان عنصری جدید بر کالبد شهر حاکم شده است. این سامانه با ایجاد خطوط ریلی زیر زمینی و رو زمینی در شهرهای گوناگون سبب بروز تغییرات بسیار در چهره ی شهر ها و مباحث ترافیکی آنها شده است. استفاده از این سامانه مزایای بسیاری دارد ، که کاهش میزان ترافیک در سطح شهر ، کاهش میزان آلودگی و افزایش سرعت جابه جایی از مهم ترین مزایای آن به شمار می آید. یکی از عناصر مهمی که نمادی روشن از این سامانه بر روی سطح زمین به شمار می رود ، ایستگاه ها و ورودی های سامانه مترو است. این ایستگاه ها به عنوان گره های شبکه ی خطوط مترو در سطح شهرها و در برخی موارد در ورودی و محدوده های بین شهری پراکنده شده اند و در اکثر موارد سبب تبدیل محدوده های بلافصل خود به نقاطی جذاب از نقطه نظر اقتصادی گردیده اند.

کشور ایران نیز با آغاز بهره برداری از این سامانه از توسعه های متمرکز در اطراف ایستگاه های مترو بی بهره نبوده و در برخی موارد از این سامانه و گره های مرتبط با آن جهت کاهش مشکلات ترافیکی در مناطق پر رفت و آمد شهری ، همچنین برای اتصال دو شهر استفاده کرده است. اما متأسفانه با وجود تمامی مزایای نامبرده و با وجود اهمیت ترافیکی آن در شهرها و مناطق بین شهری ، عدم توجه به فضای ورودی ایستگاه مترو در کشور ایران و ساخت و ساز تاسیسات و ایستگاه های مرتبط با این سامانه بدون توجه به بافت اطراف و فضای اطراف ورودی آن سبب بروز مشکلات بسیاری در این نقاط شده است. با وجود اینکه فضاهای ورودی ایستگاه های مترو به عنوان یکی از فضاهای شهری معاصر در دل شهرهای امروزی به حساب می آید ؛ اما توجه صرف به خصوصیات فنی و عدم توجه به مولفه های کیفی ، از میزان اهمیت و جایگاه آنها به عنوان فضاهای شهری موفق کاسته است. به عنوان مثال متروی شهید سلطانی کرج که روزانه شاهد آمد و شد بیش از پنجاه هزار نفر مسافر می باشد ، به دلیل کمبود خدمات و کیفیت بسیار پایین فضای ورودیش ، با وجود گذشت یک دهه از فعالیت آن ، نتوانسته به عنوان فضایی مناسب از نگاه مردم شهر کرج و تهران به شمار آید. بنابراین بررسی وضعیت و اندیشیدن راه حل هایی برای حل مشکلات عمده مجموعه ورودی فضای ایستگاه مترو مذکور امری ضروری به نظر می رسد. به همین دلیل ، تحقیق پیش رو با توجه به تمامی جنبه های کیفیت فضاهای شهری مطلوب سعی در دستیابی به راه حل های عملیاتی و کارا برای محدوده ورودی ایستگاه مترو شهیدسلطانی کرج می نماید.

فصل اول : کلیات تحقیق

۱-۱ مقدمه :

در این فصل ابتدا مسئله اصلی تحقیق بیان شده و پس از ارائه ی اهداف و سوالات اصلی ، فرضیه ی این تحقیق عنوان می گردد. در ادامه با مواد و روش انجام تحقیق ، موقعیت جغرافیایی طرح و فرایند کلی انجام تحقیق ارائه شده و در پایان با بررسی مشکلات و پیشینه تحقیق در باب فضای ورودی ایستگاه های مترو ، ساختار اصلی پایان نامه در قالب یک نمودار کلی طرح می گردد.

۱-۲ تعریف مساله :

مفهوم فضای ورودی ایستگاه های متروی شهری تنها چند دهه است که وارد ادبیات فضاهای شهری در جهان گردیده است. این فضاهای نو با مفهوم جدیدشان در دل شهرها سبب تغییرات بزرگی گردیده و در حقیقت به نوعی مفهوم تازه ای را به ساختار کالبدی و اجتماعی شهرها افزوده اند. امروزه در بسیاری از نقاط جهان، بالاخص در کشورهای پیشرفته، فضای ورودی ایستگاه های مترو و قطار های شهری به عنوان یکی از فضاهای شهری زنده و پویا در سطح شهرها محسوب می شوند. این گونه از فضاها دیگر همچون گذشته فضاهایی جهت جابه جایی و انتقال صرف مسافران از نقطه ای به نقطه ی دیگر نبوده و در حقیقت طی دهه های گذشته تبدیل به فضاهایی سرزنده و فعال گردیده اند. می توان ادعا نمود که نوع مکان یابی صحیح این گونه از فضاهای شهری ، طراحی فضاهای خارجی و داخلی ویژه ی آنها ، امکان تامین نیاز دسترسی و امکان اتصال به نقاط گوناگون ، امکان نشستن و انتظار در درون این فضاها ، امکان شکل گیری ملاقات های دوستی و جمعی، امکان تعاملات اجتماعی ، خرید و قدم زدن و بسیاری معیارهای دیگر ، سبب شده است تا این فضاها به نوعی به هویت و شخصیت ویژه ای در این کشورها دست یابند و حتی برخی از آنها به المان های مهم شهری تبدیل گردند. توجه به مولفه های کیفیت محیطی همچون مولفه های عملکردی ، کالبدی ، معنایی و زیست محیطی و اعمال آنها در این گونه از فضاهای شهری سبب ایجاد مکان هایی مناسب جهت تامین عبور و مرور آسان ، ایجاد گره های سرزنده و پویا، ایجاد هویت خاص در شهرها ، تاثیر بر کاربری های اطراف و رونق خاص برخی فضاهای گمشده در سطح شهرها شده است. به همین علت ایستگاه های مترو و ورودی های آن در این کشورها از جمله ی فضاهای شهری موفق محسوب می گردند . حتی در برخی از موارد پذیرای گردشگران از اقصی نقاط جهان هستند. یکی از نمونه های بسیار خوب ورودی های فعال ، فضای ورودی ایستگاه متروی Beursplein روتردام هلند است ، که ورودی آن ، به عنوان یک بازار تجاری سرزنده عمل می نماید . دیگری ایستگاه متروی Syntagma آتن است که در واقع به عنوان موزه ای از اشیای تاریخی، هم راستای هویت تاریخی شهری که در آن واقع شده ، در سطح محدوده عمل می کند.

با وجود سابقه ی طولانی مفهوم فضاهای شهری سرزنده اعم از میادین، ورودی ها، خیابان ها و دیگر فضاهای شهری در ایران، متاسفانه فضاهای جدیدی همچون ورودی های ایستگاه های مترو و فضاهای مشابه آن با طراحی نامناسب و فاقد ارزش های مکان روبه رو هستند. عدم توجه طراحان این فضاها به ویژگی های کیفی و دیگر مولفه های سازنده فضاهای شهری سرزنده سبب شده است تا این فضاهای شهری در دل شهرهای ایران بلاخص شهر تهران و کرج به جایگاه نامشخص و گنگی دست یابند. متاسفانه با وجود عبور و مرور روزانه صدها هزار نفر از این ایستگاه ها و فعالیت شبانه روزی این گونه از فضاها، هنوز تلاشی در زمینه ی بهبود وضعیت این فضاها به طور جدی صورت نگرفته است و این فضاها تنها به عنوان فضای گذر مورد استفاده قرار می گیرند. ایستگاه متروی شهید سلطانی کرج یکی از جمله ی فضاهای مساله دار نامبرده است. این فضا نقش یکی از ورودی های اصلی شهر کرج را بر عهده دارد و در حکم دروازه ی ورودی برای شهروندان شهر تهران و شهرک های اطراف کرج همچون وردآورد به شهر کرج محسوب می شود. متاسفانه این فضای ورودی با وجود عبور و مرور روزانه مسافران و استفاده ی مداوم شهروندان تا ساعات پایانی شب، دارای کمبودهای بسیاری در زمینه های کالبدی، فعالیتی و عملکردی، زیست محیطی و معنایی است. عدم تعریف مناسب ورودی فضا، عدم توجه به مسائل ترافیکی شریان های عبوری کنار آن (معبّر ملارد)، عدم جانمایی فعالیت ها و کاربری ها به صورت مناسب، تجمع رانندگان وسایط نقلیه در مقابل ورودی، تجمع دستفروشان در ورودی اصلی و تشکیل مانع حرکتی، نبود حس فضایی، تجاوز حریم سوره به پیاده و بالعکس، نبود علائم مشخص و در نتیجه سردرگمی در فضای ورودی ایستگاه، آلودگی بصری، هوا، صوت و وجود آلودگی های محیطی و استفاده از فضای ورودی ایستگاه تنها به عنوان یک کانال عبور و مرور، جزو عمده ی مسائل موجود در محدوده ی ورودی ایستگاه متروی مذکور می باشند. همچنین عواملی همانند عدم توجه به نوع فرهنگ ایرانی، عدم توجه به نوع اقلیم خاص منطقه، نبود آگاهی در مورد تاریخچه ی نواحی و مکان احداث ایستگاه، سبب شده تا این مکان ارزش و هویت خاصی نه برای شهر و نه برای شهروندان خویش نداشته و تنها مجموعه ای بی روح در کنار معابر بسیار شلوغ بین شهری ملارد باشد.

به همین علت، پژوهش مورد نظر در پی تحلیل مشکلات عمده این ایستگاه و در نهایت تدوین مولفه ها و معیارهای عملیاتی برای بهبود وضعیت فعلی آن می باشد. برای انجام این مهم، پژوهش ابتدا به بررسی ادبیات ایستگاه های حمل و نقل ریلی و جایگاه آنها به عنوان گره-مکان و یکی از نمونه های فضاهای شهری می پردازد و پس از بررسی مولفه های کیفیت محیطی مکان های شهری موفق، تجربه های کشورهای گوناگون در زمینه ی طراحی فضاهای ورودی مترو های شهری و قطار شهری موفق را بیان می نماید. سپس با جمع آوری مولفه های سازنده ی مثبت آنها به تدوین جدول سنجش فضای ورودی ایستگاه های مترو پایانه ای پرداخته و با بررسی مشکلات فضاهای ورودی ایستگاه های متروی ایران که متروی پر رفت و آمد