

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
فصل اول: کلیات تحقیق.....	۱
۱-۱- مقدمه.....	۲
۲-۱- بیان مسئله.....	۲
۳-۱- اهمیت و ضرورت تحقیق.....	۳
۴-۱- اهداف تحقیق.....	۵
۵-۱- فرضیه‌های تحقیق.....	۵
۶-۱- تعاریف واژگان کلیدی تحقیق.....	۵
۷-۱- قلمرو تحقیق.....	۵
۱-۷-۱- قلمرو موضوعی.....	۵
۲-۷-۱- قلمرو زمانی.....	۶
۳-۷-۱- قلمرو مکانی.....	۶
۸-۱- روش کلی تحقیق.....	۶
۹-۱- چارچوب کلی تحقیق.....	۶
فصل دوم: مبانی تحقیق و مروری بر تحقیقات انجام شده.....	۷
۱-۲- مقدمه.....	۸
۲-۲- مبانی نظری مرتبط با راه‌آهن.....	۸
۱-۲-۲- پیشینه ی ایستگاه راه‌آهن در جهان و ایران.....	۸
۲-۲-۲-۱-۱- پیشینه ی ایستگاه‌های راه‌آهن در جهان.....	۸
۲-۲-۲-۲-۱-۲- پیشینه ی ایستگاه‌های راه‌آهن در ایران.....	۹
۲-۲-۲-۲- اصطلاحات.....	۱۶
۲-۲-۲-۲-۱-۲-۲- ایستگاه.....	۱۶
۳-۲-۲- جمع‌بندی مبانی نظری مرتبط با ایستگاه راه‌آهن.....	۲۱
۳-۲-۳- مبانی نظری مرتبط با زمین‌گرایی.....	۲۲
۱-۳-۲- تبیین مفهوم زمینه از منظر واژه شناسی.....	۲۲
۲-۳-۲- تبیین مفهوم زمینه‌گرایی از منظر واژه شناسی.....	۲۲
۳-۳-۲- تاریخچه زمینه‌گرایی.....	۲۳

۲۳.....	۲-۳-۴- تبیین مفهوم زمینه در مبحث معماری زمینه گرا
۲۳.....	۲-۳-۵- عناصر تشکیل دهنده زمینه در مبحث معماری زمینه گرا
۲۵.....	۲-۳-۶- معماری زمینه گرا
۲۷.....	۲-۳-۷- تبیین مفهوم زمینه گرایی در معماری (معماری زمینه گرا)
۳۱.....	۲-۳-۸- تقسیم بندی های موجود برای زمینه
۳۱.....	۲-۳-۸-۱- تقسیم بندی نخست
۳۳.....	۲-۳-۸-۲- تقسیم بندی دوم
۳۴.....	۲-۳-۸-۳- تقسیم بندی سوم
۳۵.....	۲-۴-۴- ضوابط و استانداردهای طراحی ایستگاه راه آهن
۳۵.....	۲-۴-۱- دسته بندی فضاهای تشکیل دهنده ایستگاه راه آهن
۳۵.....	۲-۴-۱-۱- فضاهای مورد نیاز جهت تهیه بلیت و تحویل بار
۳۷.....	۲-۴-۱-۲- فضاهای خدماتی و رفاهی مسافری
۳۹.....	۲-۴-۱-۳- فضاهای اداری ایستگاه راه آهن
۴۰.....	۲-۴-۱-۴- فضاهای انتظامی
۴۱.....	۲-۴-۱-۵- تاسیسات
۴۱.....	۲-۴-۱-۶- سکوها و عناصر ارتباط دهنده ی بین آنها
۴۲.....	۲-۴-۱-۷- فضاهای فنی ایستگاه راه آهن
۴۲.....	۲-۴-۱-۸- ورودی ها و خروجی ها
۴۳.....	۲-۴-۱-۹- محوطه
۴۳.....	۲-۴-۱-۱۰- پارکینگ ها
۴۳.....	۲-۴-۲- سرانه مسافری
۴۵.....	۲-۴-۳- گونه شناسی ایستگاه های راه آهن
۵۵.....	۲-۵- جمع بندی فصل
۵۷.....	فصل سوم : مواد و روش ها
۵۸.....	۳-۱- مقدمه
۵۸.....	۳-۲- روش تحقیق
۵۸.....	۳-۳- جامعه، نمونه و روش نمونه گیری تحقیق
۵۹.....	۳-۴- ابزار گردآوری اطلاعات

۵۹.....	۳-۵- روش طراحی
۶۰.....	فصل چهارم: نتایج
۶۱.....	۴-۱- مقدمه
۶۱.....	۴-۲- تحلیل نمونه‌های موردی
۶۱.....	۴-۲-۱- تحلیل نمونه‌های مرتبط با ایستگاه راه‌آهن
۶۱.....	۴-۲-۱-۱- ایستگاه راه‌آهن واترلو - لندن
۶۶.....	۴-۲-۱-۲- ایستگاه راه‌آهن اسلاتر دیک
۷۱.....	۴-۲-۱-۳- ایستگاه راه‌آهن تهران
۷۴.....	۴-۲-۱-۴- ایستگاه راه‌آهن مشهد
۷۷.....	۴-۲-۲- تحلیل نمونه‌های مرتبط با زمین‌گرایی
۷۷.....	۴-۲-۲-۱- فرهنگسرای نگارستان، موزه قرآن تهران
۸۴.....	۴-۲-۲-۲- مرکز فرهنگی سینمایی دزفول
۹۰.....	۴-۲-۳- موزه تاریخ نظامی آلمان
۹۵.....	۴-۲-۴- موزه جدید آکروپلیس آتن
۱۰۱.....	۴-۲-۵- موزه زیرزمینی جورجوس
۱۰۵.....	۴-۲-۶- جمع‌بندی تحلیل‌ها
۱۰۸.....	۴-۳- تحلیل وضعیت ایستگاه راه‌آهن کرمان
۱۰۸.....	۴-۳-۱- دسترسی‌ها
۱۱۰.....	۴-۳-۲- جانمایی فضاهای ایستگاه راه‌آهن کرمان
۱۱۱.....	۴-۳-۳- سیرکولاسیون حرکتی
۱۱۲.....	۴-۳-۴- حجم ایستگاه
۱۱۳.....	۴-۴- جمع‌بندی فصل
۱۱۶.....	فصل پنجم: بحث و نتیجه‌گیری
۱۱۷.....	۵-۱- مقدمه
۱۱۷.....	۵-۲- تحلیل سایت
۱۱۷.....	۵-۲-۱- موقعیت دقیق و ابعاد سایت
۱۱۸.....	۵-۲-۲- تحلیل دسترسی‌ها به سایت
۱۱۸.....	۵-۲-۳- کاربری زمین‌های اطراف و طرح‌های بالادست

۱۱۸.....	۳-۵-برنامه ریزی فیزیکی
۱۱۸.....	۳-۵-۱- فضاهای اصلی ساختمان
۱۱۹.....	۳-۵-۲- فضاهای مورد نیاز جهت تهیه بلیت و تحویل بار
۱۱۹.....	۳-۵-۳- فضاهای خدمات رفاهی
۱۲۰.....	۳-۵-۴- فضاهای مدیریت مرکزی ایستگاه
۱۲۱.....	۳-۵-۵- فضاهای انتظامی
۱۲۲.....	۳-۵-۶- فضای تأسیسات
۱۲۲.....	۳-۵-۷- سکوهای مسافری
۱۲۲.....	۳-۵-۸- فضاهای فنی ایستگاه راه آهن
۱۲۴.....	۳-۵-۹- پارکینگ ها
۱۲۵.....	۳-۵-۴- ایده پردازی و روند طراحی
۱۲۶.....	منابع
۱۳۰.....	پیوست ها

فهرست جدول‌ها

عنوان	صفحه
جدول ۱-۲-۱- سرانه ی مسافری (وزارت راه و ترابری، ۱۳۹۰).....	۴۳
جدول ۱-۴-۱- مشخصات فرهنگسرای نگارستان، موزه قرآن تهران.....	۷۷
جدول ۲-۴-۲- نحوه تامین اصول طراحی زمینه گرایی فرهنگسرای نگارستان (نگارنده).....	۸۲
جدول ۳-۴-۳- مشخصات مجتمع فرهنگی هنری سینمایی دزفول.....	۸۴
جدول ۴-۴-۴- نحوه تامین اصول طراحی زمینه گرا در مجتمع فرهنگی هنری سینمایی دزفول (نگارنده).....	۸۸
جدول ۵-۴-۵- مشخصات موزه تاریخ نظامی ارتش درسدن آلمان.....	۹۰
جدول ۶-۴-۶- نحوه تامین اصول طراحی زمینه گرا در موزه تاریخ نظامی ارتش درسدن آلمان (نگارنده).....	۹۳
جدول ۷-۴-۷- مشخصات نمونه موردی ۴: موزه جدید آکروپلیس آتن.....	۹۵
جدول ۸-۴-۸- نحوه تامین اصول طراحی زمینه گرا در موزه جدید آکروپلیس آتن (نگارنده).....	۹۹
جدول ۹-۴-۹- مشخصات موزه زیرزمینی جورجوس.....	۱۰۱
جدول ۱۰-۴-۱۰- نحوه تامین اصول طراحی زمینه گرا در موزه زیرزمینی جورجوس (نگارنده).....	۱۰۴
جدول ۱۱-۴-۱۱- میزان تحقق هر یک از اصول طراحی زمینه گرا در بافت تاریخی برای نمونه های موردی زمینه گرایی (نگارنده).....	۱۰۶
جدول ۱-۵-۱- متراژ فضاهای اصلی ساختمان.....	۱۱۸
جدول ۲-۵-۲- فضاهای موردنیاز جهت تهیه بلیت و تحویل بار.....	۱۱۹
جدول ۳-۵-۳- متراژ فضاهای خدمات رفاهی.....	۱۱۹
جدول ۴-۵-۴- متراژ فضاهای مدیریت مرکزی ایستگاه.....	۱۲۰
جدول ۵-۵-۵- متراژ فضاهای انتظامی.....	۱۲۱
جدول ۶-۵-۶- متراژ فضای تأسیسات.....	۱۲۲
جدول ۷-۵-۷- متراژ سکوهای مسافری.....	۱۲۲
جدول ۸-۵-۸- متراژ فضاهای مانوری.....	۱۲۲
جدول ۹-۵-۹- متراژ سکوهای باری.....	۱۲۳
جدول ۱۰-۵-۱۰- متراژ پارکینگ ها.....	۱۲۴

- تصویر ۱-۲-ایستگاه راه آهن منچستر (۹۸/۱۱/۹) (www.wikimedia.com) ۹
- تصویر ۲-۲-ایستگاه راه آهن لیورپول (۹۸/۱۱/۹) (www.wikimedia.com) ۹
- تصویر ۳-۲-ایستگاه راه آهن تهران (۹۸/۱۲/۲۵) (www.rajatrails.com) ۱۰
- تصویر ۴-۲-ایستگاه راه آهن قزوین (۹۸/۱۲/۲۵) (www.rajatrails.com) ۱۱
- تصویر ۵-۲-ایستگاه راه آهن زنجان (۹۸/۱۲/۲۵) (www.rajatrails.com) ۱۱
- تصویر ۶-۲-ایستگاه راه آهن سمنان (۹۸/۱۲/۲۵) (www.rajatrails.com) ۱۲
- تصویر ۷-۲-ایستگاه راه آهن بندر ترکمن (۹۸/۱۲/۲۵) (www.rail-news.ir) ۱۲
- تصویر ۸-۲-ایستگاه راه آهن بندر گز (۹۸/۱۲/۲۵) (www.rail-news.ir) ۱۳
- تصویر ۹-۲-ایستگاه راه آهن تبریز (۹۸/۱۲/۲۵) (www.rail-news.ir) ۱۴
- تصویر ۱۰-۲-ایستگاه راه آهن مشهد (۹۸/۱۲/۲۵) (www.critic.aruna.ir) ۱۴
- تصویر ۱۱-۲-ایستگاه راه آهن اصفهان (۹۸/۱۲/۲۵) (www.rai.ir) ۱۵
- تصویر ۱۲-۲-ایستگاه راه آهن بافق (۹۸/۱۲/۲۵) (www.rai.ir) ۱۵
- تصویر ۱۳-۲-ایستگاه راه آهن سرخس (۹۸/۱۲/۲۵) (www.rai.ir) ۱۵
- تصویر ۱۴-۲-ایستگاه راه آهن بندر عباس (۹۸/۱۲/۲۵) (www.rai.ir) ۱۵
- تصویر ۱۵-۲-تلاقی ایستگاه از یک طرف، هم سطح خط راه آهن بدون پل و تونل (عزیزی، ۱۳۸۷) ۱۸
- تصویر ۱۶-۲-تلاقی ایستگاه از یک طرف، هم سطح خط راه آهن (عزیزی، ۱۳۸۷) ۱۹
- تصویر ۱۷-۲-تلاقی ایستگاه از یک طرف، هم سطح خط راه آهن (عزیزی، ۱۳۸۷) ۱۹
- تصویر ۱۸-۲-تلاقی از یک طرف، پایین تر از ارتفاع خط راه آهن (عزیزی، ۱۳۸۷) ۱۹
- تصویر ۱۹-۲-تلاقی از وسط، زیر خط راه آهن (عزیزی، ۱۳۸۷) ۲۰
- تصویر ۲۰-۲-تلاقی از وسط، زیر خط راه آهن (عزیزی، ۱۳۸۷) ۲۰
- تصویر ۲۱-۲-تلاقی از بالای خطوط راه آهن (عزیزی، ۱۳۸۷) ۲۰
- تصویر ۲۲-۲-تلاقی در انتهای خط راه آهن (عزیزی، ۱۳۸۷) ۲۱
- تصویر ۲۳-۲-حمل بار به وسیله ی چرخ دستی ۳۶
- تصویر ۲۴-۲-نمونه ای از فضای صندوقهای امانات ۳۹
- تصویر ۲۵-۲-پوشش سقف سکوی ایستگاه راه آهن اصفهان ۴۲

- تصویر ۲-۲۶- گونه شناسی گروه اول (آذری، ۱۳۹۳)..... ۴۶
- تصویر ۲-۲۷- گونه شناسی گروه دوم (آذری، ۱۳۹۳)..... ۴۷
- تصویر ۲-۲۷- گونه شناسی گروه سوم (آذری، ۱۳۹۳)..... ۴۸
- تصویر ۲-۲۸- گونه شناسی گروه چهارم (آذری، ۱۳۹۳)..... ۴۹
- تصویر ۲-۲۹- گونه شناسی گروه پنجم (آذری، ۱۳۹۳)..... ۵۰
- تصویر ۲-۳۰- گونه شناسی گروه ششم (آذری، ۱۳۹۳)..... ۵۱
- تصویر ۲-۳۱- گونه شناسی گروه هفتم (آذری، ۱۳۹۳)..... ۵۲
- تصویر ۲-۳۲- گونه شناسی گروه هشتم (آذری، ۱۳۹۳)..... ۵۳
- تصویر ۲-۳۳- گونه شناسی گروه نهم (آذری، ۱۳۹۳)..... ۵۴
- تصویر ۴-۱- ایستگاه راه آهن واترلو - لندن..... ۶۱
- تصویر ۴-۲- پلان ایستگاه واترلو، دسترسی از زیر سکوها..... ۶۲
- تصویر ۴-۳- پلان سکوهای ایستگاه واترلو..... ۶۳
- تصویر ۴-۴- پلان ایستگاه واترلو..... ۶۳
- تصویر ۴-۵- پرسپکتیو ساختاری ایستگاه واترلو (سرور، ۱۹۹۷)..... ۶۳
- تصویر ۴-۶- فرم مارپیچ پوشش سکوهای ایستگاه واترلو..... ۶۳
- تصویر ۴-۷- مقاطع ایستگاه واترلو..... ۶۴
- تصویر ۴-۸- سازه ی پوشاننده ی سکوهای ایستگاه واترلو..... ۶۴
- تصویر ۴-۹- مقطع طولی ایستگاه و نحوه ی شکل گیری روابط..... ۶۵
- تصویر ۴-۱۰- تسمه ی دسترسی به سطح سکوها..... ۶۵
- تصویر ۴-۱۱- حال ورودی ایستگاه واترلو..... ۶۶
- تصویر ۴-۱۲- سایت ایستگاه اسلاتردیک (سرور، ۲۰۰۵)..... ۶۷
- تصویر ۴-۱۳- پلان و سایت پلان ایستگاه اسلاتردیک (سرور، ۲۰۰۵)..... ۶۷
- تصویر ۴-۱۴- مقطع ایستگاه اسلاتردیک (سرور، ۲۰۰۵)..... ۶۷
- تصویر ۴-۱۵- نمای شمالی ایستگاه اسلاتردیک (سرور، ۲۰۰۵)..... ۶۷
- تصویر ۴-۱۶- دیدشمالی ایستگاه اسلاتردیک..... ۶۸
- تصویر ۴-۱۷- دید از ورودی اصلی ایستگاه اسلاتردیک..... ۶۸
- تصویر ۴-۱۸- دید از ورودی اصلی ایستگاه اسلاتردیک (۹۸/۱۰/۱۱ www.archdaily.com)..... ۶۸
- تصویر ۴-۱۹- دید جنوبی ایستگاه اسلاتردیک (۹۸/۱۰/۱۱ www.archdaily.com)..... ۶۹

- تصویر ۴-۲۰- مقطع ایستگاه اسلاتر دیک (سرور، ۲۰۰۵)..... ۶۹
- تصویر ۴-۲۱- دید از داخل کریدور عبور قطار (۹۸/۱۰/۱۱ www.archdaily.com)..... ۷۰
- تصویر ۴-۲۲- حجم کلی ایستگاه راه آهن تهران (۹۸/۱۲/۲۵ www.rail-news.ir)..... ۷۱
- تصویر ۴-۲۳- پوشش سقف سکوهای ایستگاه راه آهن (۹۸/۱۲/۲۵ www.rail-news.ir)..... ۷۲
- تصویر ۴-۲۴- پلان همکف ایستگاه راه آهن تهران (۹۸/۱۲/۲۵ www.rail-news.ir)..... ۷۳
- تصویر ۴-۲۵- پلان طبقه اول ایستگاه راه آهن تهران (۹۸/۱۲/۲۵ www.rail-news.ir)..... ۷۴
- تصویر ۴-۲۶- مقاطع ایستگاه راه آهن تهران (۹۸/۱۲/۲۵ www.rail-news.ir)..... ۷۴
- تصویر ۴-۲۷- ایستگاه راه آهن مشهد (۹۸/۱۲/۲۵ www.critic.aruna.ir)..... ۷۵
- تصویر ۴-۲۸- ایستگاه راه آهن مشهد (۹۸/۱۲/۲۵ www.critic.aruna.ir)..... ۷۵
- تصویر ۴-۲۹- فضای داخلی ایستگاه راه آهن مشهد (۹۸/۱۲/۲۵ www.critic.aruna.ir)..... ۷۵
- تصویر ۴-۳۰- سازه‌ی ساختمان ایستگاه راه آهن مشهد (باقری، ۱۳۸۶)..... ۷۶
- تصویر ۴-۳۱- پلان سازه و مقطع عرضی ساختمان ایستگاه (باقری، ۱۳۸۶)..... ۷۶
- تصویر ۴-۳۲- پلان طبقه‌ی همکف و اول ایستگاه راه آهن مشهد..... ۷۷
- تصویر ۴-۳۳- دید های افقی و عمودی به کلیت مجموعه نگارستان (مهندسین مشاور نقش، ۱۳۸۶)..... ۷۹
- تصویر ۴-۳۴- دید کلی از سمت جنوب به کلیت مجموعه نگارستان..... ۷۹
- تصویر ۴-۳۵- دید به سمت مدخل اصلی مجموعه واقع در غرب..... ۸۰
- تصویر ۴-۳۶- دید از مدخل اصلی مجموعه به سمت پله‌های دسترسی در غرب..... ۸۰
- تصویر ۴-۳۷- دید از سمت غرب به کلیت مجموعه و آمفی تئاتر..... ۸۱
- تصویر ۴-۳۸- نور گیر سقفی سرسرا..... ۸۱
- تصویر ۴-۳۹- سرسرا در سه تراز مختلف..... ۸۱
- تصویر ۴-۴۰- برش افقی در تراز ۱۹،۴..... ۸۱
- تصویر ۴-۴۱- برش افقی در تراز ۱۰،۸..... ۸۱
- تصویر ۴-۴۲- برش افقی در تراز ۲۰،۱۳..... ۸۱
- تصویر ۴-۴۳- ترکیب مصالح مختلف بومی و سنتی (آجر، چوب و ...) با مصالح مدرن..... ۸۲
- تصویر ۴-۴۴- مجتمع فرهنگی هنری سینمایی دزفول (رضایی و اکبری، ۱۳۹۲)..... ۸۵
- تصویر ۴-۴۵- دروازه قوسی و حیاط ورودی و چشم انداز گنبد سالن سینما..... ۸۶
- تصویر ۴-۴۶- بازارچه های مجموعه..... ۸۶
- تصویر ۴-۴۷- نمازخانه و سقاخانه مجموعه..... ۸۷

- تصویر ۴-۴۸- حیات مرکزی و بادگیر های مجموعه ۸۷
- تصویر ۴-۴۹- برش عمودی از حیات مرکزی و سالن نمایش کوچک) ۸۸
- تصویر ۴-۵۰- نمای شمال شرقی مجموعه ۸۸
- تصویر ۴-۵۱- بنای قدیم موزه درسدن در گذر تاریخ ۹۱
- تصویر ۴-۵۲- اسکیس ایده های اولیه طرح دنیل لیبسکیند ۹۱
- تصویر ۴-۵۳- هندسه بنای قدیم موزه و بخش الحاقی ۹۲
- تصویر ۴-۵۴- موقعیت منطقه بمباران شده در سال ۱۹۴۵ م. نسبت به بنای موزه ۹۲
- تصویر ۴-۵۵- شیشه فولاد بتن، مصالح مورد استفاده در بخش الحاقی موزه ۹۲
- تصویر ۴-۵۶- فضای داخلی بخش قدیمی موزه ۹۳
- تصویر ۴-۵۷- فضای داخلی بخش الحاقی موزه ۹۳
- تصویر ۴-۵۸- دیوارچه های بتنی جدا کننده فضای داخلی ۹۳
- تصویر ۴-۵۹- پلان طبقات مجموعه ۹۳
- تصویر ۴-۶۰- نقشه شماتیک سایت پلان آکروپلیس آتن و مهم ترین ابنیه باستانی مجموعه ۹۵
- تصویر ۴-۶۱- دید کلی به بنای موزه جدید در بافت شهر ۹۶
- تصویر ۴-۶۲- موقعیت موزه جدید آکروپلیس نسبت به تپه باستانی آکروپلیس ۹۶
- تصویر ۴-۶۳- دید از داخل بنا و گالری ها به سمت آکروپلیس ۹۷
- تصویر ۴-۶۴- اسکیس های اولیه ایده طرح تصویر ۴-۶۵- دیاگرام سطح بندی مجموعه ۹۷
- تصویر ۴-۶۶- پیلوتی بر فراز ویدی برای دیدن آثار مکشوف حفاری ها در تراز زیر هم کف ۹۷
- تصویر ۴-۶۷- فضای داخلی گالری پارتنون ۹۸
- تصویر ۴-۶۸- دید از بنای جدید موزه به سمت آکروپلیس ۹۸
- تصویر ۴-۶۹- پلان های طبقات مجموعه ۹۸
- تصویر ۴-۷۰- مقاطع مجموعه (۲۹) ۹۹
- تصویر ۴-۷۱- بخش هایی از فضای داخلی با دید به آثار باستانی تراز زیر هم کف ۹۹
- تصویر ۴-۷۲- ساختمان مجلس بونوس آیرس ۱۰۲
- تصویر ۴-۷۳- حفظ تیرهای چوبی اصیل ۱۰۳
- تصویر ۴-۷۴- بار و کافه موزه در انتهای پاسیو ۱۰۳
- تصویر ۴-۷۵- پلان مجموعه ۱۰۳
- تصویر ۴-۷۶- برش عمودی از مجموعه ۱۰۴

- تصویر ۴-۷۷- فضای داخلی موزه ۱۰۴
- تصویر ۴-۷۸- اصول و راهکارها طراحی زمینه گرا ۱۰۷
- تصویر ۴-۸۲- سایت ایستگاه راه آهن کرمان ۱۰۸
- تصویر ۴-۸۳- پیش ورودی ایستگاه راه آهن کرمان (نگارنده) ۱۰۹
- تصویر ۴-۸۴- ایستگاه راه آهن کرمان (نگارنده) ۱۰۹
- تصویر ۴-۸۵- پارکینگ ایستگاه راه آهن کرمان (نگارنده) ۱۰۹
- تصویر ۴-۸۶- پلان ایستگاه راه آهن کرمان ۱۱۰
- تصویر ۴-۸۷- سیرکولاسیون حرکتی ایستگاه راه آهن کرمان ۱۱۱
- تصویر ۴-۸۸- سیرکولاسیون حرکتی ایستگاه راه آهن کرمان ۱۱۲
- تصویر ۴-۸۹- مقطع ایستگاه راه آهن کرمان ۱۱۲
- تصویر ۵-۱- عکس هوایی از موقعیت سایت ۱۱۷
- تصویر ۵-۲- دسترسی ها به سایت (نگارنده) ۱۱۸

چکیده

قطارها و ایستگاه‌های راه‌آهن بخش ضروری و مهمی از زیرساخت‌های حمل‌ونقل هر شهر می‌باشند، خصوصاً در عصر حاضر که نگرانی‌های زیست‌محیطی یکی از مهم‌ترین موضوعات روز است. امروزه نیاز به ایستگاه‌های راه‌آهن بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود. قطارها به نسبت تعداد مسافرینی که حمل می‌کنند، کم‌تر از هر وسیله نقلیه دیگر گازهای گلخانه‌ای تولید می‌کنند و البته با پا به عرصه گذاشتن قطارهای جدید برقی این معضل به کمترین میزان خود پس از بحران‌های زیست‌محیطی رسیده است لذا هدف اصلی این تحقیق طراحی ایستگاه راه‌آهن مرکزی کرمان با رویکرد معماری زمینه‌گرا بود. روش این تحقیق توصیفی - تحلیلی و نوع جمع‌آوری اطلاعات آن، کتابخانه‌ای بود. نتایج تحقیق نشان داد که نحوه مواجهه با زمینه‌گرایی به کمک طراحی‌های جدید، در نمونه‌های داخلی و خارجی دارای تفاوت‌های آشکاری بوده است. نمونه‌های داخلی در تلاش بوده‌اند اصول طراحی زمینه‌گرا را حدالامکان در تمامی ابعاد مورد توجه قرار دهند. در حالی که نمونه‌های خارجی ابتدا اصول مرتبط با بعد کالبدی را در اولویت قرار داده و سپس به ترتیب بعد تاریخی و بعد اجتماعی فرهنگی را مورد توجه قرار داده‌اند. تفاوت در توجه به بعد زیست‌محیطی در نمونه‌های خارجی می‌تواند دلالت بر اهمیت این بعد در اصول اولیه معماری ایرانی داشته باشد. در حالت کلی و جدا از داخلی و خارجی بودن نمونه‌ها آنچه از نتایج استنباط می‌گردد نشان‌دهنده اهمیت بعد کالبدی، اجتماعی فرهنگی، تاریخی و سپس زیست‌محیطی در طراحی‌های زمینه‌گرا است.

واژگان کلیدی: ایستگاه قطار، راه‌آهن، معماری زمینه‌گرا، کرمان

فصل اول: کلیات تحقیق

۱-۱- مقدمه

امروزه طراحی ایستگاه‌های راه‌آهن یکی از چالش‌برانگیزترین موضوعات طراحی است. فرصت ارتقا دادن قلمرو عمومی و به تعادل رساندن مهندسی با ملاحظات عملکردی منجر به وجود آمدن گونه‌ای ساختمانی با ارتباطات ویژه و پیچیدگی‌های بصری شده است. به‌عنوان یک تیپولوژی، ایستگاه راه‌آهن از یک‌زبان معماری منحصر به فرد استفاده می‌کند: سقف با دهانه‌های بزرگ - سالن‌های بزرگ - محل‌های اجتماع بزرگ. ایستگاه‌های بزرگ قرن نوزدهم یکی از معجزات مهندسی عصرشان و نقطه عطف مهمی در طراحی شهری بودند. ایستگاه‌های بزرگ اروپا و آمریکا در واقع بزرگداشت قدرت اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی عصرشان و همچنین مانیفست تلفیق معماری و مهندسی بودند. امروزه بعد از حدود نیم‌قرن نادیده گرفتن زیرساخت‌های راه‌آهن، از زمانی که سرمایه‌گذاری عمومی به سمت ساخت‌وساز جاده‌ای هدایت شده بود، تلفیق فواید اکولوژیکی سفرهای ریلی با موفقیت‌های تکنیکی در ساخت قطارهای پرسرعت منجر به ایجاد رنسانسی در خطوط ریلی شده است.

از سوی دیگر زمینه‌گرایی دیدگاهی است که به ویژگی‌های خاص یک مکان و به‌کارگیری آن در طراحی معاصر، توجه دارد. از این‌رو در عین حال که به‌گونه‌ای ضمنی به تمایز مکان نیاز دارد، به‌صراحت تداوم ارزش‌های کالبدی مکان با زمینه‌ی موجود را خواستار است. با این حال ایجاد ارزش‌های جدید را نفی نمی‌کند. (برولین، ۱۳۹۳) در زمینه‌گرایی علاوه بر توجه به جنبه‌های کالبدی به جنبه‌های انسانی نیز توجه می‌شود چراکه عدم توجه به جنبه‌های انسانی بناهایی را به وجود می‌آورد که آثار جبران‌ناپذیری در پی خواهند داشت. زمینه‌گرایی سازگاری با زمینه‌ی کالبدی، تاریخی و اجتماعی فرهنگی است که بر طبق ایده‌ها و اشکال گذشته در شکل دادن به کالبد شهرهای معاصر حضور دارند. شهرساز زمینه‌گرا باید قادر باشد ویژگی‌های یک مکان را در یابد و آن را بخشی از فرآیند طراحی خود قرار دهد. (تولایی، ۱۳۹۰) زمینه‌گرایان بر این عقیده‌اند که هر ساختمان علاوه بر این‌که باید با ساختمان‌های موجود هماهنگی داشته باشد، خود باید زمینه‌ای مناسب برای ساختمان‌های آینده باشد. زمینه‌گرایی به معنای تقلید صرف از گذشته نیست چراکه وضع موجود سایت در واقع بیانگر میزان پیشرفت علم در زمان ساخت بنا بوده و معماران و طراحان باید با استفاده از مفاهیم موجود در سایت تکنولوژی و دستاوردهای زمان خویش را به عرصه‌ی نمایش بگذارند. این تحقیق در نظر دارد با بررسی آثار معماران زمینه‌گرا به الگوهای مورد استفاده‌ی آن‌ها بپردازد تا با بهره‌گیری از آن‌ها به چگونگی طراحی ایستگاه راه‌آهن در شهر کرمان دست‌یابی پیدا کند.

۱-۲- بیان مسئله

ایستگاه‌های راه‌آهن امروزین از مهم‌ترین گونه‌های ساختمانی هستند که علاوه بر فراهم آوردن دسترسی به قطار عملکردهای متفاوتی از جمله مراکز خرید، محل ملاقات، نشانه شهری و ... را نیز دربرمی‌گیرند. این