



## تدوین راهبردهای ارتقاء کیفیت در احداث پیاده راه‌های شهری؛ (مطالعه موردی پیاده راه طالقانی شهر ایلام)

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۲/۰۲/۱۲ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۲/۰۸/۲۵

سیدمهدی رسولی

دانشجوی دکتری تخصصی مهندسی معماری دانشگاه آزاد اسلامی واحد اهواز، ایران. (نویسنده مسئول) [smehdirasouli@gmail.com](mailto:smehdirasouli@gmail.com)

حامد احمدی

دانشجوی دکتری تخصصی مهندسی معماری دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران غرب. [hamed.ahmadii768@gmail.com](mailto:hamed.ahmadii768@gmail.com)

### چکیده

**زمینه و هدف:** سیمای شهری اولین معرف هر شهر است که به نوعی نماینگر تاریخ، قدمت و فرهنگ آن شهر می‌باشد. از مولفه‌های سیمای شهری می‌توان به پیاده‌راه‌ها، مبلمان شهری، فضاهای سبز و... اشاره کرد. هدف اصلی طراحی پیاده‌راه‌ها ایجاد حس سرزندگی و جریان زندگی اجتماعی است. تنوع و نفوذ پذیری دو فاکتور مهم در ایجاد حس سرزندگی در پیاده‌راه‌ها هستند. مبلمان شهری نیز یکی دیگر از اجزای اصلی طراحی فضاهای شهری است که نقش کیفیت و کارایی فضاها را افزایش می‌دهد. از هدف‌های اصلی طراحی فضاهای شهری می‌توان به ارتقای کیفیت زندگی و ایجاد محیطی آرام و جذاب برای شهروندان اشاره کرد. از نظر شهروندان وجود امنیت در سطوح مختلف شهری که باعث احساس آرامش آن‌ها می‌شود نیز مهم است. تامین این گونه امنیت همواره دارای مولفه‌های مختلفی از جمله کنترل اجتماعی می‌باشد. در این پژوهش سعی شده است بعد از بررسی اصول استاندارد سازی پیاده‌راه‌ها به معرفی و تجزیه و تحلیل پیاده راه طالقانی استان ایلام پرداخته شود.

**روش کار:** این مقاله از نوع توصیفی، تحلیلی بوده و در بازه زمانی پاییز و زمستان سال ۱۴۰۱ و با شرکت ۲۳۷ نفر از شهروندان سطح شهر که با روش نمونه گیری تصادفی سیستماتیک انتخاب شده‌اند، انجام شده است. یافته‌ها: نکته مهم اجرای این طرح، قرارگیری مکان آن در هسته مرکزی شهر می‌باشد که باعث کاهش و یا عدم استفاده از وسایل نقلیه و همچنین کمبود فضای پارکینگ در هسته مرکزی شهر است که این مسئله به طور کلی قابل درک نیست.

**نتیجه گیری:** اکثریت شهروندان با اجرای این گونه طرح‌ها موافق هستند اما نکته‌ی مهم موقعیت این مکان برای اجرای کار می‌باشد که این مهم از نظر شرکت کنندگان تا حدودی مبهم و قابل تامل است، به صورتی که افراد موافق ۵۸٪ و افراد مخالف مکان اجرای طرح ۴۲٪ هستند. همچنین می‌توان پیشنهاد داد که قبل از اجرای طرح‌هایی به مشابه موضوع مورد اشاره حتما مطالعات دقیق و مهندسی شده انجام گیرد تا در آینده از بروز مشکلات متعدد جلوگیری شود.

## مقدمه

طبق مطالعات صورت گرفته در گذشته در شهرهای بزرگ اروپایی و ایرانی حاکمان و سیاستمداران همواره در سدد ایجاد شرایطی مطلوب برای مردمان خود بوده‌اند. این نمود به کرات در حوزه معماری و شهرسازی مورد توجه قرار گرفته است. از نکات قابل ذکر برای ایجاد شرایط مطلوب در زمینه معماری و شهرسازی فراهم کردن بستری برای تجمع‌ها و گردهمایی‌های مردمی است، پتانسیل یک مکان برای استفاده کنندگان از پیاده‌راه شهری، به میزان رضایت محیط ساخته شده شهری برای حضور اکثریت مردم، زندگی، خرید، ملاقات، سپری کردن اوقات فراغت و لذت بردن از یک محدوده جغرافیایی شهری است. (Nosal, 2009) برای مثال می‌توان پیاده‌راه‌ها را نمونه بارز آن به شمار آورد. هدف از احداث پیاده‌راه‌ها دسترسی به بازار، ایجاد مکان‌هایی با محوریت حوزه‌های خدماتی نظیر بازار خوراک و پوشاک و استفاده از مبلمان شهری مناسب، با هدف اصلی گذراندن اوقات فراغت برای شهروندان بوده است. بنابراین می‌توان اظهار داشت که سرمایه اجتماعی درون یک فرد یا یک ساختار اجتماعی وجود ندارد، بلکه در فضای ارتباطی بین افراد است؛ پس می‌توان گفت سرمایه اجتماعی از هزاران کنش روزانه بین مردم به وجود می‌آید. (Bullen and Onyc, 1998) با توجه به اقدامات انجام شده در عصر گذشته و امری در این خصوص در شهرهای بزرگتر از جمله تهران، مشهد، اصفهان، تبریز و ... اقدام پیشنهاد و انجام شده توسط بانی‌های شهر و شهرداری‌ها، احداث پیاده‌راه‌هایی با محوریت سنگ فرش بوده است. احداث پیاده راه و استفاده شهروندان از آن با طراحی مطلوب، باعث افزایش تعاملات اجتماعی و تقویت سرمایه‌های انسانی و موثر شهری می‌باشد. (Leyden and Gehi, 2003) همچنین این پروژه در شهرهای دیگری همچون مرکز شهر استان ایلام انجام شده است که به طور کلی به منظور ایجاد شرایط مطلوب و کنترل ترافیک خودرویی صورت گرفته است. مشخص است هر پروژه دارای نکات مثبت و منفی مختص به خود می‌باشد که این مورد خارج از استثناء نیست. بر اساس پژوهش‌های انجام شده در این خصوص، هدف اصلی این پروژه کنترل فضای شهری؛ کنترل ترافیک خودرویی در هسته مرکزی شهر، و ایجاد فضایی برای گردهمایی شهروندان به منظور گذراندن اوقات فراغتشان بوده است. همانگونه که اشاره شد هر پروژه‌ای دارای موافقان و مخالفانی است که طی پژوهش ذیل به

آن‌ها پرداخته و با توجه به راه کارهای مهندسی در زمینه معماری و شهرسازی به آن‌ها اشاره خواهیم داشت.

## مبانی نظری

با توجه به این نکته که قبل از اجرای پروژه‌ها شهری باید به بررسی وضع موجود، اهداف و رویکردهای طرح هدف و ... پرداخته شود، اهمیت موضوع دوچندان می‌کند. منظور از اجرای چنین طرح‌هایی، به حداقل رساندن مشکلات موجود است، بنابراین می‌توان اظهار داشت که بحث ترافیک خودرویی و انسانی بسیار زیاد، قبل از اجرای پروژه از دلایل پیاده‌سازی این طرح می‌باشد. که بعد از اجرای پروژه ترافیک خودرویی در مکان مد نظر به نوعی حل شده است ولی این ترافیک به خیابان‌های اطراف طرح منتقل شده است. به نحوی که هم برای ساکنان اطراف طرح و هم برای شهروندان مشکلاتی را به وجود آورده است. به بیان دیگر معضل اصلی این مکان که در نتایج به آن اشاره شده است بحث پارکینگ می‌باشد چرا که بنابر پژوهش‌های دیگر قبل از اجرای چنین طرح‌هایی باید تامین پارکینگ لحاظ می‌شد، اما این مورد در پروژه طالقانی شهر ایلام رعایت نشده است که مسئولین ذیربط بعد از اجرای کار به فکر حل پارکینگ بوده‌اند، حال با گذشت چندین سال این مهم به سرانجام مثبت نرسیده و کلاف سردرگمی در این بین همچنان در حال غلطیدن است. یکی دیگر از مشکلاتی که به وضوح قابل مشاهده است تغییر کاربری پی در پی مکان می‌باشد، به نحوی که در حال حاضر بیشتر قسمت‌هایی که ابتدا با کاربری سنگ فرش بوده به محل پارک خودرو بدل شده و در موارد دیگر به طوری کلی استفاده از سنگ فرش حذف شده و به خیابان شهری پیوند مجدد خورده است. به این مهم باید اشاره داشت که امنیت شهروندان از لحاظ ترافیک خودرویی نه تنها بهبود نیافته بلکه به علت ازدحام جمعیت و عبور و مرور خودورها و البته وسایل نقلیه موتوری دیگر، تفاوت چندانی با گذشته ندارد. در این خصوص و با بررسی نظرات صاحب‌نظران در حوزه معماری و شهرسازی، می‌توان برداشت کرد که احداث پیاده راه در فضای شهری با تاکید بر ایجاد حس تعاملات اجتماعی به عواملی مانند: حضور پذیری و گشودگی، ایمنی و امنیت، دسترسی و نفوذ پذیری، سرزندگی، تنوع و اختلاط کاربری‌ها، جذابیت و مطلوبیت، تناسبات بصری و زیبایی، کوتاهی و پیوستگی، راحتی و خوانایی محیط، تامین پارکینگ و خدمات شهری اشاره کرد. (Carmona, 2002, 107) بنابراین در رابطه با پیاده راه‌های شهری در

نقاط مختلف جهان؛ می‌توان به برگزاری نمایشگاه‌ها، گردهمایی‌های مناسبی، تبلیغات فرهنگی و اجتماعی و... اشاره داشت که این موضوع باعث محیطی شاد برای شهروندان می‌شود. (Brambila, 1977,27)

## پیاده‌راه

هدف اصلی طراحی پیاده‌راه‌ها ایجاد حس سرزندگی و جریان زندگی اجتماعی است. تنوع و نفوذ پذیری دو فاکتور مهم در ایجاد حس سرزندگی در پیاده‌راه‌ها هستند. توجه به مسیر پیاده و تنوع و امکانات این مسیر باعث کنترل کیفی و بازدهی بیشتر آن می‌شود، چه بسا بنا به کالبد ماهیت و همچنین هویت شهری طراحی شود که این کار باعث خوانایی مسیر و ایجاد مفهوم بصری، گفتاری، محیطی و... در شهروندان خواهد شد. همچنین می‌توان اینگونه گفت که از دیگر اهداف احداث پیاده‌راه‌ها تبدیل فضای سکونتگاهی به مکان امن و لذت بخش برای پیاده‌روی، خرید، گذراندن اوقات فراغت و... به دور از حضور وسایل نقلیه می‌باشد. پیاده‌راه‌ها جز عرصه‌هایی هستند که دارای نقش محوری در ارتقای سطح ارتباطات و تعاملات اجتماعی بین شهروندان می‌باشند (رضویان، ۱۳۹۷: ۱۲). بنابراین از جمله اهداف ارتقای کیفیت و بهبود محیط شهری برنامه ریزی شهری نیز به شمار می‌روند. وجود عناصر مبلمان شهری استاندارد از واجبات زندگی شهری است که نقش زیادی در رضایت شهروندان از محیط شهری دارند. مبلمان شهری نیز باعث بالا رفتن کیفیت زندگی شهروندان و همچنین افزایش رفاه و لذت آنان از فضای عمومی در دسترس مثل پارک‌ها و خیابان‌ها می‌شود. در طرف مقابل نیز عدم توجه به موارد فوق باعث آشفتگی بصری و ایجاد ناراضی برای شهروندان خواهد شد که در نتیجه آن، حس سرزندگی در فضای شهری را مخاطره خواهد کرد (قربانی، ۱۳۹۹: ۱۱). از آنجا که سیمای هر شهری اولین معرف هر شهر است، به نوعی می‌تواند نماینگر تاریخ، قدمت و فرهنگ آن شهر باشد، مبلمان شهری نیز از اجزای اصلی آن به شمار می‌رود که نقش کیفیت و کارایی فضاها را افزایش می‌دهد و همچنین راحتی و آسایش فضاها را فراهم می‌کند (محمودی، ۱۳۹۴: ۷۴). همچنین می‌توان بیان داشت از دیگر هدف‌های اصلی طراحی فضاهای شهری ارتقای کیفیت زندگی و ایجاد محیطی آرام و جذاب برای جذب و بهره‌وری شهروندان اشاره کرد. نکته قابل توجه در خصوص بازدهی مکان‌های پیاده‌راه، استفاده اصولی و درست از مبلمان شهریست که به عنوان یکی از عناصر

اصلی نقش بسزایی در مطلوبیت فضا دارد. همچنین رعایت استانداردهای مبلمان شهری باعث افزایش کارایی، پایداری بیشتر مبلمان شهری و ارتقای سطح رضایت شهروندان می‌شود.

## مبلمان شهری

مبلمان شهری به مجموعه ابزار و لوازمی که در سطح محیط شهری، با کمک صنعت زیباسازی شهری برای استفاده عمومی ساخته شده گفته می‌شود. عناصری مانند: نیمکت، آبنما، وسایل بازی کودکان، پله برقی، ایستگاه اتوبوس، تابلوها، مخازن زباله، چراغ‌های خیابانی. نقش اصلی مبلمان شهری در سطح خیابان‌ها و فضاهای شهری، ایجاد مکان‌هایی است که زبان ناطق هویت انسان بوده تا منظر شهری مطلوب و چشم‌نوازی ایجاد کنند (ابراهیمی، ۱۳۹۹: ۱۵). هر شهری برای زیباسازی محیط خود نیاز به اجزای مختلفی مانند پیکره، نیمکت، آبنما، وسایل بازی بچه‌ها و وسایل بسیار دیگر دارد. در واقع مبلمان شهری هر نوع وسیله‌ای است که در فضای شهری و صنعت شهرسازی به‌کارگرفته شده باشد. در فضای میان ساختمان‌ها و بناها، عناصر مکملی نیاز است تا زندگی را سامان ببخشد، تجهیزاتی که همچون اثاث یک خانه، امکان زندگی را در فضای محصور میان سنگ و بتن و شیشه فراهم آورند. هدف اصلی از طراحی مبلمان شهری، ایجاد محیطی خلاق و متفاوت برای مردمی است که در آن زندگی می‌کنند. چنین محیطی با گوناگونی بسیار، آزادی انتخاب به افراد می‌دهد و زمینه خلاقیت را فراهم می‌آورد. فضای شهر حداکثر ارتباط را با مردم و زیستگاه پیرامونشان برقرار می‌سازد و تنها یک وسیله با نام امکانات مناسب شهری برای در اختیار گذاردن تمام این‌ها در دست دارد. برای اشاره به عمده هدف‌های مبلمان شهری می‌توان به: ۱- زیباتر شدن محیط شهری ۲- بالاتر بردن سطح و کیفیت زندگی شهروندان ۳- نشان دادن هویت فرهنگی یک شهر ۴- پدید آوردن محیطی نوآورانه برای شهروندان ۵- ایجاد ارتباط بین شهروندان و بالابردن روحیه عمومی آنان اشاره کرد (بایرام‌زاده، ۱۳۹۷: ۶).

## پارکینگ

انسان‌ها برای رشد همواره به دنبال تداوم در تعاملات فرهنگی، اجتماعی و شهری هستند. موجودیت شهر با وجود انسان‌ها در آن است که معنا پیدا می‌کند. پیاده‌راه یکی از فضاهای جمعی است که نقش بسزا و حائز اهمیتی در ارتقاء فعالیت‌های اجتماعی دارد.

### اوقات فراغت

معماری از مهمترین مصادیق حکمت است، چرا که حکیم کسی است که به درمان دردها می‌پردازد، مسئله و مشکل را پیدا می‌کند، علت آن را تشخیص می‌دهد و برای رفع آن راه حل ارائه می‌کند. به پیروی از این اعتقادات و پیدایش حکمت در معماری، کمبود و ضعف نشاط اجتماعی و شهری از عدم برنامه‌های مناسب اوقات فراغت شهروندان می‌باشد که بسیاری از مشکلات و معضلات اجتماعی را به وجود می‌آورد (سعدوندی، ۱۳۹۷: ۹). بنابراین یکنواختی و کسالت‌بار بودن زندگی در شهر و فضاهای شهری تنها بخشی از انتقادهای امروزه به شهرهاست. ساخت و ساز بی‌رویه و به دور از اصول مهندسی و شهرسازی شتاب چشم‌گیری به خود گرفته و آمارها نشان دهنده رشد و گسترش مادی و فیزیکی شهرها است. با توجه به مشکلات شهرنشینی موضوع گذراندن اوقات فراغت و ایجاد مکان‌هایی به این منظور به یکی از محورهای اساسی در برنامه ریزی و مدیریت شهری تبدیل شده است. رویکردهای نوین در برنامه ریزی شهری نسبت به تامین فضاهای خدماتی، تفریحی، ورزشی، آموزشی و هنری برای عموم شهروندان را سرلوحه کار خود قرار داده است. بدیهیست که توسعه این فضاها عوامل الزم در راستای اعتدال کیفیت محیط و زندگی شهری را تا حد قابل توجهی تأمین می‌کند (سبحانی، ۱۳۹۰: ۲۷).

### فضای سبز

فضای سبز شهری گونه‌ای از اکوسیستم‌های محیطی است که دارای بازدهی اجتماعی و اکولوژیکیست که زمینه را برای مراودت و تعاملات اجتماعی در شهروندان به وجود می‌آورد. امکان افزایش رضایت‌مندی شهروندان و شکل‌گیری سرمایه اجتماعی در ساختار شهری را می‌توان با التفات فضاهای شهری در قالب ارزیابی کیفی پیدا نمود. در این میان فضای سبز شهری به عنوان یکی از سرمایه‌های اجتماعی از دیدگاه شهروندان می‌باشد که از آن جهت مهم است که به رویکردهای جدید در شهرسازی اشاره دارد که به خودی خود به اهمیت موضوع اشاره دارد (بیطرف، ۱۴۰۱: ۸). لذا فضاهای سبز شهری مصداق بارز کانون‌های سبز و طبیعی‌اند که انسان‌های امروزی برای گذراندن اوقات فراغت و گریز از محیط‌های پرهیاهو به آنها پناه می‌برند (اکبرآبادی، ۱۴۰۰، ۱۱). بنابراین از نکات مهمی که هنگام طراحی شهری باید مد نظر قرار داد، توجه به تمام جنبه‌های توسعه پایدار و کاربردهای آن کاربری است.

کشورهای جهان سومی همواره روی پیاده‌روی و پیاده‌مداری و فراهم سازی زمینه در این خصوص تمرکز دارند و توسعه شهری را به توسعه این دو مرتبط می‌دانند. در طراحی و احداث پیاده‌راه‌ها پهنه‌بندی، گذراندن، تفکیک سطح سواره‌رو و پیاده‌رو، تامین فضاهای خدماتی، پارکینگ و... باید مورد توجه قرار گرفته شود (الهی، ۱۴۰۰: ۲۴). لذا گسترش شهرها که به دنبال آن، افزایش روزانه‌ی خودروها را به دنبال دارد، از جمله دغدغه‌های مهم مردم در جامعه شهری می‌باشد. استفاده کنندگان از فضای شهری جهت یافتن مکانی امن و مناسب با رویکردهای جدید و مناسب برای استقرار خودروهایشان هستند. طبیعی است که افزایش خودروهای شهری، که طبعاً باعث افزایش استفاده از آن می‌شود، نیاز مردم جامعه به فضای پارکینگ و تامین آن را دوچندان می‌کند. به این ترتیب با توجه به فضایی که توسط هر خودروی پارک شده در گوشه و کنار خیابان‌ها اشغال می‌شود، سطح وسیعی از فضای مفید شهری به انحصار خودروهای پارک شده اختصاص می‌یابد که عملاً عملکرد مفید فضای شهری را زیر سوال می‌برد. در اینجا است که لزوم وجود اماکنی نظیر پارکینگ‌ها با فناوری‌های معماری به کار می‌آید (شبان، ۱۳۹۸: ۱۸).

### امنیت شهری

بی‌تردید اگر یک جامعه و یک حکومت در سدد ارتقاء و امنیت خود بر نیاید در برخورد با تغییرات و تحولات مختلف توانایی شناخت آگاهی، و اجزای آن جامعه را نخواهد داشت. از نظر شهروندان وجود امنیت در سطوح مختلف شهری که باعث احساس آرامش آن‌ها می‌شود مهم است. تامین این گونه امنیت همواره دارای مولفه‌های مختلفی از جمله کنترل اجتماعی می‌باشد. معماری ایرانی که هویت آن از گذشته‌های دور با فرهنگ، زمان و مکان عجین بوده است، نقش بسزایی در تامین فضایی امن در بستر شهری دارد. بنابراین قابل استنباط است که اگر هویت معماری گذشته در معماری امروزی به کار گرفته شود، چگونه باعث افزایش سطح امنیت اجتماعی می‌شود (تقی‌پور، ۱۳۹۶: ۳۲). بیان این نکته خالی از لطف نیست که وجود امنیت در فضاهای شهری یکی از ارکان اساسی دستیابی به یک جامعه سالم و داشتن شهرهای امن و پایدار است، که بیانگر مهم ترین رکن برای آرامش، آسایش، و پیشرفت جامعه امنیت و تامین آن می‌باشد. از راه کارهای موثر برای افزایش امنیت در سطوح مختلف شهری، می‌توان به طراحی و باز طراحی در محیط‌های مصنوع اشاره کرد (سبایی، ۱۳۹۹: ۱۰).

فضاهای سبز شهری دارای نقش اجتماعی، اقتصادی، سرگرمی و اکولوژیکی می‌باشد که در بازدهی آن می‌توان به کاهش فشارهای روانی، فراهم کردن محیطی مطلوب، حفظ سلامتی، احساس آسایش و آرامش و همچنین ارتقاء کیفیت فضای زندگی اشاره کرد (خطیب شهیدی، ۱۴۰۰: ۱۹).

## روش کار

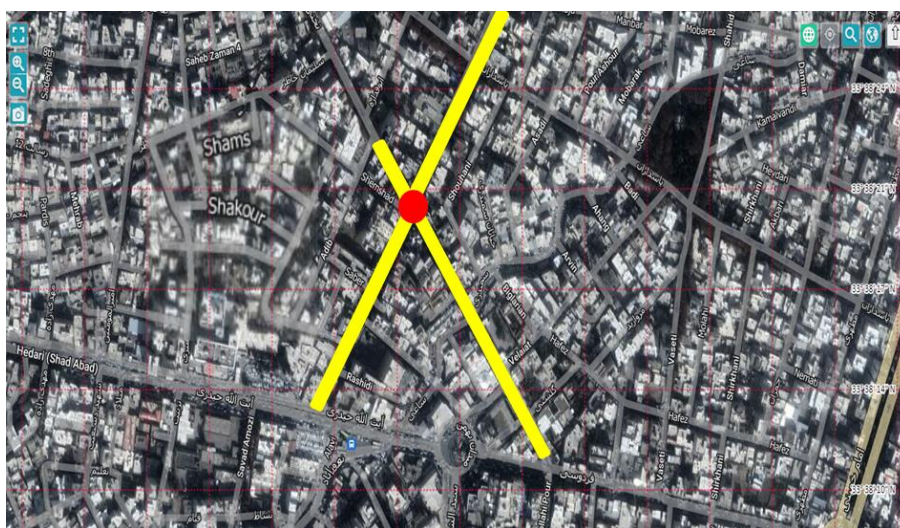
این تحقیق از نوع توصیفی-تحلیلی بوده و در پاییز و زمستان سال ۱۴۰۱ انجام گرفته است. تعداد ۲۳۷ نفر از مردم سطح شهر با روش نمونه‌گیری تصادفی سیستماتیک انتخاب شده‌اند که ابتدا از طریق پرسشنامه اطلاعات دموگرافیک شامل جنسیت، وضعیت تاهل، سن، میزان تحصیلات، محل سکونت و مدت سکونت برای هر یک از افراد شرکت‌کننده تکمیل گردید و پس از آن در ادامه سوالات مربوط به پیاده‌راه از شرکت‌کنندگان پرسیده شد.

## محدوده مورد مطالعه (پیاده‌راه طالقانی شهر ایلام)

تصویر زیر که با رنگ زرد مشخص شده محدوده اجرای طرح سنگ فرش خیابان طالقانی را نشان می‌دهد. این خیابان از قدیمی‌ترین گذرگاه‌های سطح شهر ایلام بوده و در اطراف آن منازل مسکونی و بازارهای زیادی قرار دارد. خیابان آیت اله طالقانی به نوعی به تاریخ، قدمت و همچنین فرهنگ مردم ایلام اشاره می‌کند. از دلایلی که در دیر زمان استفاده از این خیابان در میان ایلامیان مورد توجه بوده است، دسترسی مناسب به

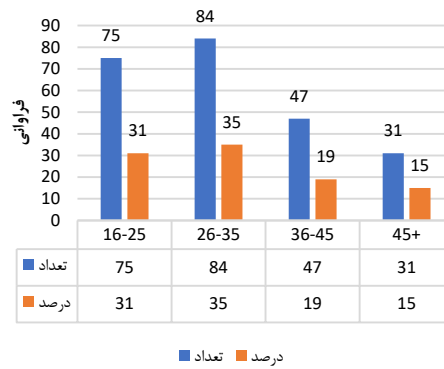
## یافته‌ها

شکل ۲ نمودار وضعیت سنی افراد شرکت‌کننده در این آزمون را نشان می‌دهد که به صورت زیر قابل ملاحظه است؛ تعداد ۸۴ نفر (۳۵ درصد) از افرادی که در این آزمون مشارکت داشته‌اند در بازه سنی ۲۶ تا ۳۵ سال بوده‌اند، تعداد ۷۵ نفر (۳۱ درصد) سنی بین ۱۶ تا ۲۵ سال داشته‌اند، تعداد ۴۷ نفر (۱۹ درصد) میانگین سنی ۳۶ تا ۴۵ سال و تعداد ۳۱ نفر (۱۵ درصد) سنی بالاتر از ۴۵ سال را انتخاب کرده‌اند. بنابراین می‌توان گفت که میانگین سنی افراد شرکت‌کننده در این پژوهش قشر جوان جامعه بوده‌اند. همچنین لازم به ذکر است که با توجه به نمودار شماره (۱) میزان مشارکت افراد در بازه‌های سنی مختلف افراد متنوع و مورد قبول است.



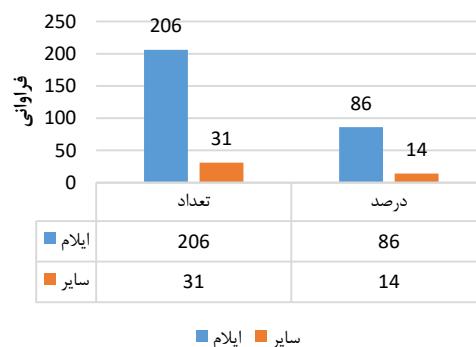
شکل ۱: موقعیت سنگ فرش طالقانی و اطراف آن از دیده نقشه ماهواره‌ای

در جدول شماره (۱) سولاتی با مضمون دسترسی این طرح پرسیده شد که تحلیل‌ها به صورت زیر است: سولات دسترسی این مکان به (حمل و نقل عمومی، دسترسی به مراکز فرهنگی و مذهبی، فاصله به پارک شهری و محل پارک اتومبیل) را مورد سنجش قرار داد که بر اساس نتایج به دست آمده این گونه مشخص شد که دسترسی این مکان به حمل نقل عمومی از نظر تعداد ۸۳ نفر (۳۵ درصد) از افراد خوب است؛ ۵۳ نفر (۲۲ درصد) گزینه عالی را انتخاب کرده‌اند، تعداد ۵۱ نفر (۲۲ درصد) این مورد را متوسط ارزیابی کرده‌اند، تعداد ۲۶ نفر (۱۱ درصد) گزینه بسیار ضعیف و تعداد ۲۴ نفر (۱۰ درصد) گزینه ضعیف را انتخاب کرده‌اند. بنابراین با توجه به سوال یک از جدول شماره (۱) گزینه خوب بیشترین انتخاب را داشته است. در قسمت بعدی که سوال در مورد دسترسی به مراکز فرهنگی و مذهبی می‌باشد نتایج به ترتیب به این شکل است که (۸۵ نفر گزینه خوب، تعداد ۵۶ نفر گزینه متوسط، تعداد ۴۰ نفر گزینه عالی، تعداد ۳۷ نفر گزینه ضعیف، تعداد ۱۹ نفر گزینه بسیار ضعیف را انتخاب کرده‌اند). بنابراین با توجه به نتایج گزینه خوب دارای بیشترین رای توسط مشارکت کنندگان در پژوهش است که در نتیجه دسترسی این طرح به مراکز فرهنگی و مذهبی خوب سنجیده شده است. سوال بعدی در مورد فاصله این طرح به پارک شهری بوده که نتایج نشان دهنده خوب بودن دسترسی این طرح به پارک شهر است و آرای پرسشنامه به صورت زیر است: (تعداد ۸۰ نفر گزینه خوب، تعداد ۴۹ نفر گزینه متوسط، تعداد ۴۷ نفر گزینه عالی، تعداد ۳۸ نفر گزینه ضعیف و تعداد ۲۳ نفر گزینه بسیار ضعیف را انتخاب کرده‌اند). سوال چهارم جدول شماره (۱) در مورد محل پارک اتومبیل بوده که نتایج تحلیل داده‌های این سوال نشان دهنده عدم رضایت شهروندان از نبود و یا کمبود فضاهای پارکینگ در این طرح است که به طور مشخص بیانگر ضعف شدید این محل در تعبیه مکان‌هایی برای پارک اتومبیل می‌باشد. به بیان دیگر اصلی ترین نقطه ضعف این طرح عدم تامین فضای پارکینگ است که این مورد را به یک معضل بسیار جدی تبدیل کرده است. تحلیل به دست آمده نشان می‌دهد که (۸۴ نفر گزینه بسیار ضعیف، ۴۹ نفر گزینه ضعیف، ۴۷ نفر گزینه متوسط، تعداد ۳۵ نفر گزینه خوب، و ۲۲ نفر مورد عالی را انتخاب کرده‌اند).



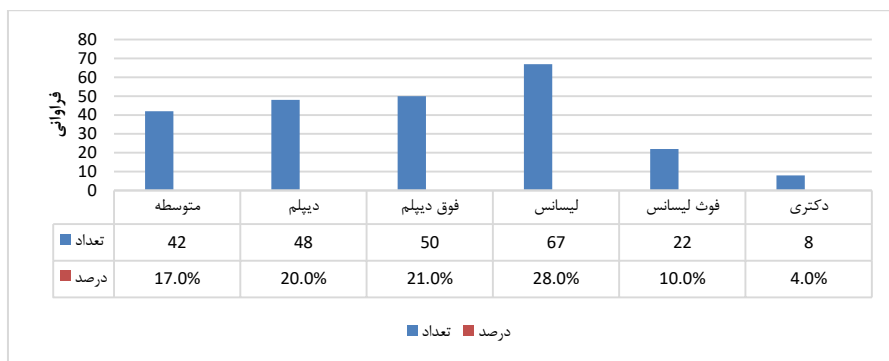
شکل ۲: نمودار سن شرکت کنندگان

شکل ۳ که در مورد شهر محل سکونت افراد شرکت کننده در آزمون می‌باشد که بیان می‌دارد تعداد ۲۰۶ نفر (۸۶ درصد) از آنان ساکن شهرستان ایلام هستند و تعداد ۳۱ نفر (۱۴ درصد) ساکن شهرستان ایلام نبوده‌اند. بنابراین این با توجه به آمار به دست آمده از این نمودار برداشت می‌شود بیشتر کسانی که در این آزمون شرکت کرده‌اند بومی شهر ایلام بوده‌اند.



شکل ۳: نمودار شهر محل سکونت

شکل ۴ که میزان تحصیلات افراد شرکت کننده در آزمون را نشان می‌دهد قابل بیان است که سطح تحصیل لیسانس با ۶۷ نفر (۲۸ درصد) بیشترین تعداد افراد مشارکت کننده در این پژوهش هستند. تحصیلات فوق دیپلم ۵۰ نفر (۲۱ درصد)، دیپلم ۴۸ نفر (۲۰ درصد)، متوسطه ۴۲ نفر (۱۷ درصد)، فوق لیسانس ۲۲ نفر (۱۰ درصد) و دکترا تعداد ۸ نفر (۴ درصد) را نشان می‌دهد. به بیان دیگر می‌توان عنوان کرد که بعد از مدرک تحصیلی لیسانس، میانگین افراد شرکت کننده از حیث مدرک تحصیلی بسیار خوب بوده است و بیانگر سطح سواد خوب با پراکندگی مدرک تحصیلی افرادی است که در این آزمون شرکت کرده‌اند که بسیار مورد نکوهش است.



شکل ۴: نمودار میزان تحصیلات شرکت کنندگان

جدول ۱: ارزیابی سوالات مربوط به دسترسی مکان

عنوان	عالی	خوب	متوسط	ضعیف	بسیار ضعیف
دسترسی این مکان به حمل و نقل عمومی چگونه است	۵۳	۸۳	۵۱	۲۴	۲۶
	٪۲۲	٪۳۵	٪۲۲	٪۱۰	٪۱۱
دسترسی این مکان به مراکز فرهنگی و مذهبی چگونه است	۴۰	۸۵	۵۶	۳۷	۱۹
	٪۱۹	٪۳۵	٪۲۳	٪۱۵	٪۸
فاصله این مکان به پارک شهری چگونه است	۴۷	۸۰	۴۹	۳۸	۲۳
	٪۲۲	٪۳۳	٪۲۰	٪۱۶	٪۹
محل پارک اتومبیل در این مکان را چگونه ارزیابی می‌کنید	۲۲	۳۵	۴۷	۴۹	۸۴
	٪۱۲	٪۱۴	٪۱۹	٪۲۰	٪۳۵

منبع: یافته‌های پژوهش

به این مکان باشد، کمبود یا نبود اجرای درست و کارآمد و کمترین برداشت از فرهنگ بومی شهر ایلام اشاره کرد. سوال بعدی در مورد گذراندن اوقات فراغت در این محیط است که چه حسی به شرکت کنندگان می‌دهد؟ تحلیل داده‌های آماری این وال نشان داد که (۶۶ نفر مورد متوسط، ۶۴ نفر مورد خوب، ۴۳ نفر مورد ضعیف، ۴۰ نفر گزینه عالی و ۲۴ نفر گزینه بسیار ضعیف را انتخاب کرده‌اند). لذا باید اظهار داشت که مشارکت کنندگان این پژوهش بیشترین انتخاب را با تیک زدن گزینه متوسط برگزیده‌اند. آخرین سوال جدول اوقات فراغت در خصوص تامین تجهیزات در دسترس برای گذراندن اوقات فراغت در این مکان بود که با توجه به تحلیل داده‌های این سوال شهروندان طور کلی این مکان را برای گذراندن اوقات فراغت خود در حد متوسط رو به پایین می‌دانند. آمار تعداد و درصد اسن سوال به شرح زیر است: (۶۵ نفر (۲۷ درصد) گزینه متوسط، ۴۸ نفر (۲۰ درصد) گزینه ضعیف، ۴۴ نفر (۲۰ درصد) گزینه بسیار ضعیف، ۴۳ نفر (۱۸ درصد) گزینه خوب و ۳۷ نفر (۱۵ درصد) گزینه عالی را برگزیده‌اند).

در جدول شماره (۲) سوالاتی با موضوع اوقات فراغت پرسیده شد که بر اساس زیر است: سوال اول گذراندن اوقات فراغت در این مکان را سنجید که با تحلیل داده‌ها این‌طور مشخص شد (تعداد ۶۳ نفر گزینه متوسط را انتخاب کرده‌اند، ۵۴ نفر گزینه خوب، ۵۳ نفر گزینه ضعیف، ۵۱ نفر گزینه عالی و در نهایت تعداد ۱۶ نفر گزینه بسیار ضعیف را انتخاب کرده‌اند). بنابراین با توجه به آمار به دست آمده از سوال ۹ جدول شماره (۳) می‌توان اظهار داشت که اکثر افراد این مکان را برای گذراندن اوقات فراغت خود متوسط روبه بالا انتخاب کرده‌اند. در سوال بعدی این جدول بحث وابستگی و علاقه افراد به این مکان مطرح شد که نتایج نشان دهنده این است که (تعداد ۷۰ نفر گزینه متوسط، تعداد ۵۴ نفر گزینه ضعیف، ۴۶ نفر گزینه خوب، ۳۴ نفر گزینه عالی و در آخر ۳۳ نفر گزینه بسیار ضعیف را انتخاب کرده‌اند). با توجه به تحلیل داده‌ها در این خصوص می‌توان گفت که وابستگی و علاقه افراد شرکت کننده به این مکان متوسط روبه پایین می‌باشد، نکته قابل تامل در این خصوص شاید بتوان از دلایل اصلی عدم وابستگی افراد

جدول ۲: ارزیابی سوالات مربوط به اوقات فراغت مکان

عنوان	عالی	خوب	متوسط	ضعیف	بسیار ضعیف
این مکان را برای گذراندن اوقات فراغت خود چگونه می‌دانید	۵۱	۵۴	۶۳	۵۳	۱۶
	%۲۱	%۲۲	%۲۶	%۲۲	%۹
وابستگی و علاقه شما به این محیط چگونه است	۳۴	۴۶	۷۰	۵۴	۲۳
	%۱۴	%۲۲	%۲۹	%۱۹	%۱۶
گذراندن اوقات فراغت در این محیط چه حسی به شما می‌دهد	۴۰	۶۴	۶۶	۴۳	۲۴
	%۱۷	%۲۷	%۲۸	%۱۸	%۱۰
امکانات و تجهیزات در دسترس این مکان برای گذراندن اوقات فراغت چگونه است	۳۷	۴۳	۶۵	۴۸	۴۴
	%۱۵	%۱۸	%۲۷	%۲۰	%۲۰

منبع: یافته‌های پژوهش

۱۵ نفر گزینه بسیار ضعیف را انتخاب کرده‌اند. در جدول شماره (۴) که در مورد شاخص برجسته محیط استخراج شده است، شهروندان از میان مولفه‌های شاخص که در مکان طرح هستند گزینه مد نظر خود را انتخاب کرده و رای به آن می‌دهند. با توجه به شرح گفته شده هشت مورد از بهترین شاخص‌های مکان را در صورت سوال قرار داده و مورد پرسش قرار دادیم. تحلیل نتایج این طور است که: (گزینه شاخص سنگ فرش بیشترین انتخاب در بین شرکت کنندگان را با ۶۲ نفر (۲۷ درصد) داشته است. دیگر شاخص‌ها از شرکت کنندگان فضای سبز دیواری با تعداد ۴۷ نفر (۱۹ درصد)

در جدول شماره (۴) که در مورد شاخص برجسته محیط استخراج شده است، شهروندان از میان مولفه‌های شاخص که در مکان طرح هستند گزینه مد نظر خود را انتخاب کرده و رای به آن می‌دهند. با توجه به شرح گفته شده هشت مورد از بهترین شاخص‌های مکان را در صورت سوال قرار داده و مورد پرسش قرار دادیم. تحلیل نتایج این طور است که: (گزینه شاخص سنگ فرش بیشترین انتخاب در بین شرکت کنندگان را با ۶۲ نفر (۲۷ درصد) داشته است. دیگر شاخص‌ها از شرکت کنندگان فضای سبز دیواری با تعداد ۴۷ نفر (۱۹ درصد) گزینه، شاخص چترهای آویزان رنگی با تعداد ۳۳ نفر (۱۵ درصد)، شاخص مبلمان شهری با تعداد ۳۱ نفر (۱۴ درصد)، شاخص مجسمه دختر ایلامی با تعداد ۲۵ نفر (۱۰ درصد)، شاخص نقاشی‌های دیواری با تعداد ۲۲ نفر (۹ درصد)، شاخص گل‌های مصنوعی با تعداد ۱۰ نفر (۴ درصد) و کمترین میزان رای نیز به شاخص آدمک‌های نمادین با تعداد ۷ نفر (۲ درصد) توسط شهروندان انتخاب شده است. بنابراین باید عنوان داشت که شاخص سنگ فرش خیابان برای مردم برجسته تر از شاخص‌های دیگر بوده است.

در جدول شماره (۳) سوالاتی در خصوص مبلمان شهری پرسیده شد که بر این اساس چهار سوال به شرح زیر مطرح شد: سوال اول از جدول شماره (۳) در مورد صندلی و تجهیزات در این مکان بود که نتایج زیر به دست آمد: (تعداد ۸۷ نفر کادر خوب، تعداد ۶۷ نفر کادر متوسط، تعداد ۳۸ نفر کادر عالی، تعداد ۳۰ نفر کادر ضعیف، و در نهایت تعداد ۱۵ نفر کادر بسیار ضعیف را پر رنگ کرده‌اند). با تحلیل این داده‌ها می‌توان گفت که این مکان از نظر صندلی و تجهیزات شهری خوب برآورد شده است. سوال بعدی این جدول در مورد مکان قرارگیری مبلمان شهریهست که چگونه است؟ نتایج داده‌های آن به این شکل است که (۷۹ نفر آن را خوب، ۷۱ نفر متوسط، ۳۹ نفر عالی، ۳۱ نفر ضعیف و تعداد ۱۷ نفر آن را بسیار ضعیف ارزیابی نموده‌اند). به طور کلی مشخص شد که این مکان از نظر قرارگیری مبلمان شهری خوب است. سوال ۱۵ از جدول شماره (۳) در مورد نظر شهروندان در مورد حس سرزندگی محیط است که نتایج آن بیان داشت که (تعداد ۸۶ نفر گزینه خوب، تعداد ۷۰ نفر گزینه متوسط، تعداد ۴۲ نفر گزینه عالی، تعداد ۳۰ نفر گزینه ضعیف و در آخر تعداد ۹ نفر گزینه خیلی ضعیف را برگزیده‌اند). با تحلیل داده‌های این سوال باید گفت که این سوال همانند دو سوال قبلی گزینه خوب بیشترین انتخاب شرکت کنندگان بوده که تا بدین جا رضایت در سطح خوب را در خصوص مبلمان شهری نشان می‌دهد. در نهایت سوال پایانی این قسمت نظر شرکت کنندگان درباره اقداماتی که در ارتباط با محیط انجام گرفته شده است پرسیده شد که تحلیل داده‌های آن نشان دهنده رضایت در سطح خوب شهروندان را بازگو می‌دارد. داده‌های آماری نیز بدین شرح است که: (۷۲ نفر گزینه خوب، ۶۲ نفر گزینه متوسط، ۴۵ نفر گزینه عالی، ۴۳ نفر گزینه ضعیف و در نهایت تعداد



جدول ۳: ارزیابی سوالات مربوط به مبلمان شهری مکان

عنوان	عالی	خوب	متوسط	ضعیف	بسیار ضعیف
این مکان از نظر صندلی و تجهیزات شهری چگونه است	۳۸	۸۷	۶۷	۳۰	۱۵
	٪۱۶	٪۳۶	٪۲۸	٪۱۲	٪۸
مکان‌هایی که برای قرار گیری مبلمان شهری در نظر گرفته شده چگونه می‌باشد	۳۹	۷۹	۷۱	۳۱	۱۷
	٪۱۶	٪۳۳	٪۲۹	٪۱۳	٪۹
حس سرزندگی محیط را چگونه ارزیابی می‌کنید	۴۲	۸۶	۷۰	۳۰	۹
	٪۲۰	٪۳۶	٪۲۹	٪۱۲	٪۳
از نظر شما در مورد اقداماتی که در ارتباط با محیط انجام گرفته چیست	۴۵	۷۲	۶۲	۴۳	۱۵
	٪۲۰	٪۳۰	٪۲۶	٪۱۸	٪۶

منبع: یافته‌های پژوهش

جدول ۴: ارزیابی سوالات مربوط به شناخت شاخص برجسته محیط

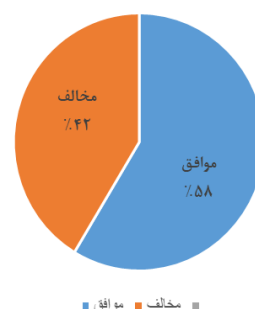
عنوان	مبلمان شهری	گل‌های مصنوعی	آدمک‌های نمادین	سنگ فرش	نقاشی‌های دیواری	مجسمه دختر	چترهای آویزان	فضای سبز دیواری
تصویر								
تعداد	۳۱	۱۰	۷	۶۲	۲۲	۲۵	۳۳	۴۷
درصد	٪۱۴	٪۴	٪۲	٪۲۷	٪۹	٪۱۰	٪۱۵	٪۱۹

منبع: یافته‌های پژوهش

برای بررسی و مقایسه داده‌های استخراج شده از این پژوهش به مطالعه چهار نمونه موردی داخلی و خارجی پرداخته شد. در نمونه اول که خیابان سپهسالار تهران می‌باشد سه راهبرد اصلی به ترتیب جذب جمعیت، افزایش پوشش گیاهی، کاهش آلودگی صوتی بیان شد. نکات مشترکی که در خیابان سپهسالار تهران قابل استنباط بود به طور مشخص تحت عنوان راهبرد مشخص نشده و به صورت کلی در متن گزارش بیان شده‌اند. تقریباً از واکاوای متن گزارش قابل استخراج هستند. این نکته می‌تواند از نقاط ضعف فرایند در این مرحله باشد. در نمونه موردی داخلی دوم که بلوار درختی تهران می‌باشد، راهبردهای ایمنی و امنیت، کاهش جذبیت بلوار برای سواره‌ها، توجه به گروه مختلف جمعیت، آرامش و سرزندگی قابل درک بود و نکات غیر مشترک این طرح تدوین راهبردهای جداگانه برای هر یک از اهداف، ماهیت راهبردهای کیفی و توصیفی و اجتماعی و مرتبط با مردم ذکر شده است. خیابان پروار شارلوت به عنوان سومین نمونه مورد مطالعه قرار گرفت که راهبردهای آن اشاره به پارکینگ، فضاهای عمومی و منظر خیابان دارد. همچنین نکات غیر مشترک این نمونه بررسی تجارب استخراج شده، ماهیت راهبردهای عملیاتی و کاربردی می‌باشد. نمونه موردی چهارم خیابان جرج سیدنی بود که سه مورد حداکثر فضا برای مردم، طراحی زیر ساخت‌ها و

آخرین نمودار که به نوعی مهمترین سوال این پژوهش از نظر مهندسی معماری و شهرسازی است رضایت شهروندان از مکان اجرای این طرح در هسته مرکزی شهر می‌باشد که نتایج منجر کننده و قابل تاملی از آن استخراج شد. به طور کلی نتایج به دست آمده به این شکل است که (تعداد ۱۳۹ نفر (۵۸ درصد) با اجرای این طرح در این مکان موافق، و تعداد ۹۸ نفر (۴۲ درصد) با اجرای این طرح در هسته مرکزی شهر مخالف بوده‌اند. بدین ترتیب باید اینگونه نتیجه گرفت که شهروندان از اجرای این طرح استقبال کرده‌اند ولی نه در هسته مرکزی شهر. بدیهی است که اجرای این طرح در این مکان با معضلاتی هم روبه‌رو است که متعاقباً باعث حذف صورت مسئله می‌گردد.

مکان اجرای طرح



شکل ۵: نمودار میزان رضایت شهروندان از مکان اجرای این طرح

جدول ۵: تحلیل نکات نمونه‌های موردی

نمونه	راهبردها	نکات غیر مشترک
صف (سپهسالار) تهران	- جذب جمعیت - افزایش پوشش گیاهی - کاهش آلودگی صوتی	- در فرایند این پروژه راهبردها به طور مشخص تحت عنوان راهبرد مشخص نشده و به صورت کلی در متن گزارش بیان شده اند. تقریباً از واکاوی متن گزارش قابل استخراج هستند. این نکته می تواند از نقاط ضعف فرایند در این مرحله باشد.
بلوار درختی تهران	- ایمنی و امنیت - کاهش جذبیت بلوار برای سواره - توجه به گروه مختلف (حضوری) - آرامش - سرزندگی	- تدوین راهبردهای جداگانه برای هر یک از اهداف - ماهیت راهبردهای کیفی و توصیفی - اجتماعی و مرتبط با مردم
بروارد شارلوت	- پارکینگ - فضاهای عمومی - منظر خیابان	- بررسی تجارب استخراج شده - ماهیت راهبردهای عملیاتی و کاربردی
خیابان جرج سیدنی	- حداکثر سازی فضا برای مردم - طراحی زیرساخت خوانا - ارتقاء تسهیلات پیاده ها	- ارائه راهبردها در قالب اصول طراحی - ماهیت راهبردها عملیاتی و کاربردی - ارائه تصویر برای توضیح بهتر
نکات مشترک: در نمونه های خارجی تشابه بیشتری وجود دارد، ضمن اینکه راهبردها محسوس تر و عملیاتی تر هستند.		

منبع: یافته‌های پژوهش

موردی داخلی و خارجی وجود دارد که می‌توان آن را در اختلاف نتایج به دست آمده با استانداردهای طراحی های پروژه هایی که به این صورت طراحی می‌باشد را ملاحظه کرد. این رابطه معنای خود را از آنجا به دست می‌آورد که لحاظ کردن استانداردهای موجود مد نظر می‌باشد که به درستی استفاده نشده است. این مورد حاصل عدم مطالعه مناسب باشد چرا که اگر یک مطالعه و برداشت درست قبل از اجرای این پروژه‌ها صورت می‌گرفت باعث عدم به وجود آمدن خیلی از مشکلات پیش آمده می‌شد که این مهم باعث به وجود آمدن طرح موفق نیز می‌شد. بنابراین در ادامه تحلیل های به دست آمده پیشنهاد می‌شود قبل از اجرای طرح هایی به این صورت حتما مطالعات درست میدانی، نظر سنجی های مردمی و همچنین استفاده از نظرات کارشناسه صاحب نظران و... از وجع موجود به عمل آید تا موفقیت های بیشتری حاصل گردد.

#### نتیجه گیری

هدف از اجرای این پژوهش میزان سنجش رضایت شهروندان از اجرای این چنین طراحی های و بازدهی آن در بین استفاده کنندگان از فضاهای شهری است. اجرای این طرح که در استان ایلام جنبه‌ی نوآورانه دارد از ابتدا تا به حال همراه با چالش هایی بوده است که گاه عوامل شورای شهر و شهرداری در صدد رفع آن‌ها بوده‌اند که در برخی موارد موفق و متأسفانه در برخی دیگر عاجز مانده‌اند. در این پژوهش علاوه بر اطلاعات دموگرافیک

ارتقا پیاده‌ها به عنوان راهبردهای آن ذکر شد. نکات مشترک این خیابان شامل ارائه راهبردها در قالب اصول طراحی، ماهیت راهبردها عملیاتی و کاربردی، ارائه تصویر برای توضیح بهتر گفته شده است.

با توجه به نتایج به دست آمده از تحلیل نمونه های موردی داخلی و خارجی و نتایج کلی این پژوهش که در جدول شماره ۶ گرفته شده است، می‌توان اظهار داشت که هر طرح موفق نیاز به راهبردهایی دارد که به خوبی نتایج طرح را قبل از اجرا مشخص کند و به چشم انداز آن بیاندیشد. به طور کلی موفقیت های طرح های مشابه حاصل تحقیقات و بررسی نمونه های مشابه می‌باشد، چرا که هر طرحی برای اجرای موفق نیازمند مطالعات میدانی و بررسی وضع موجود است. بنابراین باید بیان داشت که نتایج پژوهش با توجه به تحلیل داده های به دست آمده مزایا و معایبی دارد که از مهم ترین مزایای این کار مبلمان خوب شهری و ایجاد مکانی برای گذراندن اوقات فراغت برای شهروندان با توجه به المان‌ها و زیبایی سنگ فرش موجود می‌باشد که جنبه نوآورانه نیز دارد. همچنین برای اشاره به معایب این کار که به وضوح قابل استنباط می‌باشد بحث ترافیک انسانی و خودرویی در اطراف پروژه است که بحث عدم تامین پارکینگ مشکل آن را دوچندان می‌کند. معضل اصلی طرح های مشابهی که به این نحوه اجرا شده‌اند بحث پارکینگ بوده است. پارکینگ که می‌تواند در صورت وجود خیل مشکلات را حل کند. به این ترتیب راهبرد معناداری بین نتایج به دست آمده و بررسی نمونه های

جدول ۶: تحلیل داده‌های سوالات پژوهش

پارامترهای سنجیده شده	راهبردها	مزایا	معایب
دسترسی مکان (تحلیل جدول شماره ۱)	- حمل و نقل عمومی - مراکز فرهنگی و مذهبی - پارک شهری - پارک خودرو	دسترسی آسان به حمل و نقل عمومی باعث ایجاد راحتی شهروندان می‌گردد همچنین دسترسی به خدماتی نظیر فضاهای فرهنگی، مذهبی و پارک را فراهم می‌کند.	معضل اصلی برای این طرح عدم احداث پارکینگ می‌باشد که راه حل خاصی برای تامین آن اندیشیده نشده است.
مبلمان شهری (تحلیل جدول شماره ۲)	- تجهیزات شهری - صندلی - مبلمان شهری - حس سرزندگی	ایجاد مکان هایی برای استراحت شهروندان می‌شود همچنین باعث دسترسی به امان و خدمات شهری می‌گردد	قرارگیری نامناسب آن‌ها باعث عدم بهره‌وری مناسب از آن می‌شود
اوقات فراغت مکان (تحلیل جدول شماره ۳)	- گذراندن اوقات فراغت - وابستگی و علاقه به این محیط - حس اوقات فراغت این مکان - امکانات و تجهیزات لازم - برای گذراندن اوقات فراغت	گذراندن اوقات فراغت باعث شادی شهروندان می‌شود. احساس شادی باعث ایجاد حس سرزندگی می‌گردد.	عدم تامین این مورد باعث به وجود آمدن عدم شادی و نشاط شهری در بین شهروندان می‌گردد

#### منبع: یافته‌های پژوهش

اند، همچنین شاخص برجسته محیط به دید شهروندان سنگ فرش شهری می‌باشد که نظر آنان را به خود جلب کرده است. برای اشاره به معایب این طرح که به وفور می‌توان از نتایج به دست آمده استنباط کرد، بحث پارکینگ می‌باشد که باعث به وجود آمدن مشکلات زیادی برای شهروندان شده است. خالی از لطف نیست که قبل از اجرای چنین طرح‌هایی به احداث پارکینگ‌ها با تکنولوژی‌های معماری توجه شود. از نظر امنیت مکان، شرکت کنندگان زیادی با این احساس موافق نیستند که می‌توان این امر را به خاطر عبور و مرور وسایل نقلیه موتوری از جمله موتور سیکلت‌ها دانست. عدم تامین امنیت انسانی در این مکان معضل بعدی این طرح است که در مواقع پیک استفاده از آن به راحتی قابل کنترل نیست و مشخص است که سرانه‌ی استاندارد فضایی برای هر شخص به صورت صحیح مد نظر قرار نگرفته است. با توجه به نتایج فوق می‌توان اظهار داشت که قبل از اجرای طرح‌هایی شبیه به طرح مورد پژوهش، حتما مطالعات دقیق و مهندسی شده انجام گیرد و از نظر کارشناسانه صاحب نظران استفاده کرد تا در آینده از بروز مشکلات متعدد جلوگیری شود.

#### قدردانی

شکر شایان نثار ایزد منان که توفیق را رفیق راهمان ساخت تا این مقاله که حاصل دو سال تلاش و پشتکار است را به پایان برسانیم. از تمامی شهروندان و اساتید فاضل و اندیشمندی که نگارندگان را در گردآوری این پژوهش کمک نموده‌اند و ما را مورد لطف و محبت خود قرار داده‌اند، کمال تشکر و توفیقات روز افزون را داریم.

که بازه‌ی سنی متفاوت، مشارکت شهروندان بومی و غیر بومی، سطح تحصیلات آکادمیک اکثریت شهروندان را بیان می‌دارد؛ عواملی که جز اصول اولیه در رعایت استانداردهای شهرسازیست نیز مورد سنجش قرار گرفت. سوالات دسترسی به مکان‌های عمومی مثل پارک‌ها و مساجد و همچنین دسترسی به حمل و نقل عمومی به صورت نسبی خوب ارزیابی شد. سوالاتی که در خصوص امنیت مکان بود نیز در سطح خوب قرار گرفت و سوالات نظارت و کنترل اجتماعی و ترافیک انسانی ضعیف قلمداد شدند. سنجش سوالات مرتبط با اوقات فراغت با میزان رضایت در سطح خوب در همه‌ی زمینه‌ها برآورد شد و نظر شهروندان در خصوص مبلمان شهری به صورت کلی قابل تایید آنان قرار گرفت. با توجه به نتایج به دست آمده از این پژوهش می‌توان فهمید که اجرای این طرح برای سنگ فرش کردن و مبلمان شهری از نظر شرکت کنندگان در این آزمون خوب بوده است اما نکته‌ی حائز اهمیت مکان اجرای طرح در هسته مرکزی شهر می‌باشد که به صورت مبهم قرار دارد و به طور مشخص مورد تایید یا عدم تایید شهروندان نیست. در ادامه می‌توان بیان داشت که طرح‌هایی مشابه به این طرح مزایای و معایبی دارند که به آن‌ها خواهیم پرداخت. برای اشاره به مزایای این طرح با توجه به تحلیل‌های به دست آمده می‌توان گفت که دسترسی به این مکان بسیار خوب است، همچنین این طرح مکانی مناسب برای گذراندن اوقات فراغت به شمار می‌رود و مبلمان شهری مناسبی نیز دارد. نظر مشارکت کنندگان در پژوهش در باب زیبایی به سمت چترهای آویزان رنگی گرایش دارد که در یک مکان خوب طراحی شده

## منابع و ماخذ

- بیطرف، احسان (۱۴۰۱). ارزیابی فضاهای سبز شهری و طبیعت از دید شهروندان زن، نمونه موردی شهر کرمان، بوطیقای معماری، شماره ۶، صفحه ۸.
- اکبر آبادی، نوری؛ مهدوی، وحیده؛ محمد، افسون نیا؛ قرائی، فاطمه (۱۴۰۰). تبیین دل‌بستگی به مکان در فضاهای سبز شهری، مورد مطالعه: فضاهای سبز شهر رفسنجان، فصلنامه شهر پایدار، شماره ۳، صفحه ۱۱.
- خطیب شهیدی، پوریا (۱۴۰۰). نقش مدیریت شهری در توسعه پایدار شهری با طراحی سبز مبتنی بر پدافند غیرعامل. مطالعات محیط زیست، منابع طبیعی و توسعه پایدار، شماره ۱۹، صفحه ۱۹.
- بایرامزاده، نیما؛ امیدوارفر، سجاد؛ امیدوارفر، امیر؛ موسوی، میرابراهیم؛ دشتی، فرناز (۱۳۹۷). بررسی میزان سرزندگی پیاده راه شهری بعد از طراحی مجدد (نمونه موردی پیاده راه خیام در ارومیه). نشریه معماری شناسی، شماره ۵، صفحه ۶.
- صادقی، علیرضا؛ دادگر، مسعود؛ پورجعفر، علی؛ عفتیان، نگین نشاط (۱۳۹۶). ارائه فرآیند طراحی شهری بهینه پیاده راه‌ها از طریق تحلیل تطبیقی تجارب داخلی و بین‌المللی مطالعه موردی: خیابان بروارد آمریکا، خیابان جورج استرالیا، خیابان صف و بلوار درختی ایران. فصلنامه مطالعات شهر ایرانی اسلامی.
- Nosal, Bob. 2009. Creating walkable and Transit-Supportive Communities in Halton Region Health Department of Halton University.
- Bullen, Paul. Jenny, Onyx. 1998. Measuring Social in Five Communities in NSW: Neighbourhood and Community Centers in Journal of Applied Behavior 36 (1).
- Carmona, M. Health T. oc. Tiesdell, S. 2003. Public places urban spaces. New York: Architectural press.
- Leyden, Kevin. 2003. Social Capital and the Built Environment: The importance of Walkable Neighborhoods. American Journal of Public Health. 93(9): pp.1546- 1551.
- Brambila, Roberto. Gianni, Longo. 1977. For Pedestrians Only: Planning and Management of Traffic Free Zones. New York. Whitney library of Design .
- کانونی، رضا؛ رضویان، محمدتقی (۱۳۹۷). اثرات اجتماعی و اقتصادی پیاده‌راه سازی در شهرهای تهران از دیدگاه شهروندان مطالعه موردی: پیاده راه ۱۷ شهریور، نشریه هویت شهری، شماره ۳۶، صفحه ۱۲.
- قربانی، یاسمین؛ صفری، حسین (۱۳۹۹). تاثیر مبلمان شهری بر سرزندگی شهروندان. نمونه موردی: بلوار بندر انزلی، نشریه معماری شناسی، شماره ۱۷، صفحه ۱۱.
- ابراهیمی، حیدر؛ رامش، سیروس؛ عابدینی، غلامرضا؛ پناهی، مریم؛ نعمتی، علی (۱۳۹۹). سنجش میزان رضایت ساکنان از وضعیت مبلمان شهری با رویکرد هویت بخشی و سرزندگی (مورد مطالعه: شهر کرج). جغرافیا و روابط انسانی، شماره ۴، صفحه ۱۵.
- محمودی، حمید؛ علیمردانی، مسعود (۱۳۹۴). نقش مبلمان شهری در ارتقای کیفیت بصری زیبایی شناختی پیاده‌راه‌های ساحلی مطالعه موردی: پیاده‌راه‌های ساحلی شهر بوشهر. نشریه معماری و شهرسازی پایدار، شماره ۱، صفحه ۷۴.
- الهی، سروین؛ رفعت، رسول (۱۴۰۰). گذر از فرهنگ به پارکینگ: بررسی طرح پیاده راه خیابان صبا. نشریه علمی منظر، شماره ۱۵، صفحه ۲۴.
- شبان، بهروز؛ جعفری، خداوردی؛ (۱۳۹۸). تاثیر معماری تعاملی در طراحی پارکینگ‌های طبقاتی مورد مطالعه: طراحی پارکینگ‌های مکانیزه هوشمند. فصلنامه علمی تخصصی مطالعات طراحی شهری و پژوهش‌های شهری، شماره ۴، صفحه ۱۸.
- تقی‌پور، صالح؛ حیدری، عای اکبر؛ فقیه‌السلام، مرضیه (۱۳۹۶). بررسی امنیت اجتماعی و هویت معماری در کاربری‌ها شهری، مطالعات محیطی هفت حصار، شماره ۲۶، صفحه ۳۲.
- بسایی، ابراهیم؛ ایرج، حدیثه؛ کسمایی، کامران (۱۳۹۹). نقش طراحی معماری خلاقانه و هوشمندانه در آسایش و امنیت اجتماعی فضتی شهری. نمونه مورد مطالعه شهرک مسکونی در شهرستان دماوند، پژوهش‌های جامعه شناختی. شماره ۱۴، صفحه ۱۰.
- ساعی، نیلوفر؛ سعدوندی، مهدی (۱۳۹۷). تاثیر چگونگی گذراندن اوقات فراغت، در فرهنگ و زندگی شهری شهروندان. مطالعات طراحی شهری و پژوهش‌های شهری، شماره ۱، صفحه ۹.
- سبحانی، زهرا؛ پورمحمدی، محمدرضا (۱۳۹۰). اوقات فراغت و فضاهای شهری تهران، شماره ۳۵، صفحه ۲۷.



# Developing Quality Improvement Strategies in the Construction of Urban Sidewalks

## (Case Study: Taleghani Pedestrian Street In Ilam City)

**Seyed Mehdi Rasouli**

PhD student in Architectural Engineering, Islamic Azad University,  
Ahvaz Branch, Iran. (Corresponding Author)  
smehdirasouli@gmail.com

**Hamed Ahmadi**

PhD student in Architectural Engineering, Islamic Azad University,  
Tehran West Branch. hamed.ahmadii768@gmail.com

### Abstract

**Introduction and purpose of the research:** urban appearance is the first representative of any city, which somehow represents the history, history and culture of that city. Among the components of the urban landscape, we can mention sidewalks, urban furniture, green spaces, etc. The main purpose of designing sidewalks is to create a sense of vitality and the flow of social life. Diversity and permeability are two important factors in creating a sense of vitality in sidewalks. Urban furniture is another main component of designing urban spaces that increases the role of quality and efficiency of spaces. One of the main goals of designing urban spaces is to improve the quality of life and create a calm and attractive environment for citizens. From the point of view of citizens, the presence of security in different levels of the city, which makes them feel calm, is also important. Providing this kind of security always has various components including social control. In this research, after examining the principles of sidewalk standardization, it has been tried to introduce and analyze the Taleghani sidewalk of Ilam province.

**Research method:** This article is of a descriptive-analytical type and was conducted in the period of autumn and winter of 1401 with the participation of 237 citizens of the city who were selected by systematic random sampling.

**Findings:** The important point of the implementation of this project is its location in the central core of the city, which causes the reduction or non-use of vehicles, as well as the lack of parking space in the central core of the city, which is not generally understood.

**Conclusion:** The majority of citizens agree with the implementation of such plans, but the important point is the location of this place for the implementation of the work, which is somewhat ambiguous and ponderable from the point of view of the participants, such that 58% of those who agree and those who oppose the location of the implementation of the plan They are 42%. It can also be suggested that before the implementation of projects similar to the mentioned topic, detailed and engineered studies must be done in order to avoid many problems in the future.

**Keywords:** sidewalk, urban furniture, parking, urban security, leisure time