



طراحی مبلمان شهری مناسب با رویکرد پیاده مداری (مورد مطالعه: محله صادقیه تهران)

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۶/۱۱/۲۹ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۷/۳/۲۹

محمد باقر خسروی

دکتری معماری دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران bkhosravi1396@gmail.com

مریم باقر پیری

کارشناس ارشد طراحی شهری دانشگاه آزاد اسلامی واحد یادگار امام خمینی (ره) شهری (مسئول مکاتبات)
maryambagherpiri@yahoo.com

چکیده

مبلمان شهری رایج ترین مفهوم کاربردی تجهیزات شهری است و زمانی این اجزا و امکانات مبلمان شهری تلقی می شوند که اولاً، در فضاهای باز شهری مکان یابی شده و کارکرد عمومی داشته باشند و دوم اینکه، وجود آن ها در فضای شهری نیازی از نیازهای عمومی شهروندان را تأمین کنند. پژوهش حاضر باهدف طراحی مبلمان شهری مناسب در مسیر پیاده راه ها در محله صادقیه صورت گرفته است. روش پژوهش به دو صورت عملی و نظری صورت گرفته است. در بعد نظری اصلی ترین روش پژوهش اسنادی است. در روش اسنادی از روش ترکیبی توصیفی-تحلیلی و مشاهده غیرمستقیم (پرسش نامه) استفاده شده است. داده های به دست آمده توسط ضریب همبستگی پیرسون و همچنین تحلیل عاملی صورت گرفته و ارزش گذاری آن ها با استفاده از طیف لیکرت ۵ گزینه ای صورت گرفته است و بررسی پایایی پرسش نامه ها با روش آلفای کرونباخ به دست آمده است. در تحلیل عاملی ۴ عامل (اجتماعی-اقتصادی، کالبدی-فضایی، دسترسی ترافیکی، طراحی شهری) به عنوان مهم ترین عوامل شکل گیری طراحی مناسب مبلمان شهری شناسایی شدند که یافته ها نشان می دهد که عامل طراحی شهری شامل: زیبایی شناختی، کیفیت مبلمان شهری، حس مکان در مسیر پیاده راه ها، اثربخشی طبیعت در فضای شهری و حضور یکپارچگی مبلمان شهری مهم ترین عوامل در طراحی مبلمان شهری محدوده مورد مطالعه می باشند. بر این اساس می توان گفت که تأثیر رنگ ها در محیط شهری، وجود فضاهای مکت برای استراحت و توقف در محیط، مدرن بودن و جدید بودن مبلمان، زیباسازی محیط با استفاده از نور مناسب طبیعی و مصنوعی، زیباسازی پیاده راه با استفاده از رنگ های متنوع و آرامش بخش و وجود پیاده راه های بزرگ به عنوان مهم ترین، عوامل مطلوب در طراحی و مناسب سازی مبلمان شهری در مسیر پیاده راه محدوده مورد مطالعه شناسایی گردیده است.

واژگان کلیدی: طراحی شهری، مناسب سازی، مبلمان شهری، پیاده محوری

۱- مقدمه

مقوله‌ی مبلمان شهری و نقش آن در شهر از هر منظری درخور اهمیت و شایان بررسی است؛ یا به تعبیری می‌توان گفت نقش مبلمان شهری را از زوایای مختلفی می‌توان مورد کنکاش قرارداد (قریب، ۱۳۹۱). بی‌شک بخش عمده‌ای از عناصر تشکیل‌دهنده‌ی سیمای هر شهر، مبلمان آن شهر است؛ اجزایی که گذشته از کاربردهای خاص خود به زیبایی و انتظام شهر نیز سامان می‌بخشند. طبعاً شکل‌گیری عناصر بصری که تصویر هر شهر را به وجود می‌آورند، خاطره‌ای را برای هر بیننده در ذهن باقی می‌گذارند. امروزه در شهرهای بزرگ و پیشرفته، از جمله در شهرهای اروپا و امریکا کارشناسان بسیاری بر روی این موضوع کار کرده و به جزئیات سیما و نمای شهری اهمیت می‌دهند و گاهی همان‌قدر که طرح‌های جامع و تفصیلی شهری اهمیت دارند، برای مبلمان و سیمای شهر نیز بهای ویژه‌ای پرداخت می‌کنند (حبیبی، ۱۳۸۹). نخستین کمکی که این حرکت می‌کند، جلوگیری از آشفتنگی، اغتشاش و ازدحام در دید بیننده و شلوغی محیط است. اهمیتی که این طراحان به نقش مردم و نیاز شهروندان می‌دهند، آن‌قدر است که محور تصمیماتشان عمدتاً رفاه و راحتی و آسایش ایشان محسوب می‌شود؛ به گونه‌ای که دید بصری و به وجود آوردن نمایی توأم با تعادل لازم، راحتی و آرامش را برای ساکنان به ارمغان می‌آورد و مشاهده می‌شود عناصر مبلمان شهری نه تنها مزاحمتی برای رفت‌وآمد مردم ندارد، بلکه درست جایی که مورد نیازشان هست نیز به کار گرفته شده است (زندیه، ۱۳۹۵). بدون تردید جایگاه نمادها و نشانه‌های شهری در فضاها و مبلمان شهری از اهمیت خاص و ویژه‌ای برخوردار است. چراکه بسیاری از مسائل فرهنگی و آداب‌ورسوم و سنت‌های مردم از این‌گونه علائم سرچشمه می‌گیرند. شهر تهران و محدوده مورد مطالعه ما (محلۀ صادقیه)، از آغاز بستر تغییرات و اتفاقات بسیاری بوده است. تغییرات فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و کالبدی زیادی که متأسفانه مدنظر قرار نگرفته است. منظر میدان صادقیه، شناخت هویت‌های مستقل آن، ارتباط آن‌ها با یکدیگر، شناخت نمادها و شناخت زندگی امروز و الزامات آن است. لذا ضرورت تحقیق ایجاب می‌کند که برای تداوم هویت و سیمای شهری و طراحی و بازخوانی فضای شهری این محلۀ نقش مناسب مبلمان شهری باید در نظر گرفته شود.

۲- مبانی نظری پژوهش

۱. پیاده راه: خیابان مخصوص پیاده که در کشورهای مختلف واژگان گوناگونی همچون پهنه پیاده، پهنه بدون ماشین، محدوده بدون آمدوشد، سواره^۱ پهنه بسته بر ترافیک موتوری،^۲ محدوده پیاده،^۳ تفرجگاه پیاده-^۴ و پیاده راه^۵ نیز برای تعریف آن‌ها به کار برده می‌شود که متکامل‌ترین شکل خیابان‌ها هستند که اولویت اصلی حرکت در آن‌ها به صورت پیاده می‌باشد (کاشانی جو، ۱۳۸۹). تأمین نیاز انسان به دوست داشتن و در کنار جمع بودن مستلزم وجود یک قرارگاه کالبدی است و فضاهای عمومی و پیاده راه‌ها بیشترین ظرفیت را در این رابطه دارند ولیکن این امر بدون پاسخگویی به نیازهای اولیه انسان میسر نیست (Bow & Buys, 2003; Lewicka, Mannarini, Fedi, Tartaglia, 2011; Greganti et al., 2006; Pretty et al., 2003).

۲. پیاده مداری: مفهوم پیاده مداری و فضاهای شهری پیاده انقلاب صنعتی و پیدایش دیدگاه منطقه بندی کاربری‌ها، موجب افزایش فاصله‌ها و کاهش نقش فرد پیاده در فضای معابر شد و همه چیز مقهور سرعت جابه‌جایی وسیله نقلیه موتوری گردید. به این ترتیب عنصر اصلی سازنده شهر یعنی انسان، مجبور به نفس کشیدن در معابر آلوده، پرسروصدا و مملو از اتومبیل شد (قریب، ۱۳۸۳).

با اختراع اتومبیل و تولید روزافزون آن، چهره شهرها و نوع زندگی مردم دچار تغییراتی شد. فضاهای شهری که تا آن زمان بر مبنای مقیاس انسانی و با توجه به حرکت عابر پیاده و ادراک او از محیط تعریف می‌شدند، پس از آن طراحی شدند. به مرور، انسان به عنوان کاربر اصلی فضاهای شهری فراموش شد و نیازهای او به آرامش و ایمنی شهر نادیده گرفته شد (رنجبر، ۱۳۸۹).

به عقیده فرون، اتومبیل با وجود امتیازاتی که در زمینه تحرک شخصی به همراه داشته، مسئول تغییرات منفی زیادی در جوامع نیز بوده است. این نیرو خود را بر همه جنبه‌های زندگی شهری تحمیل و عناصر وحدت‌بخش اجتماعی را نابود کرده است. اتومبیل، طراحی شهری تحمیل می‌کند و برای رفت‌وآمد و توقف فضای زیادی را می‌طلبد. اتومبیل، انسان پیاده را در فضای پیاده‌روی محدود و باریک که به‌طور دائم باریک‌تر می‌شود، منزوی می‌سازد و فرصت‌های ارتباط متقابل اجتماعی و برخورداری از لذت‌های بصری را از انسان می‌گیرد. در دوران معاصر، پس از انتقادهای فراوانی که به صنعتی شدن و ماشینی شدن زندگی در

عابران پیاده تأمین‌شده و امکان برخورد وسایل نقلیه و عابران پیاده حداقل گردد.

پیاده راه ممتد: عبارت است از خیابانی که در مراکز خرید و اطراف ابنیه تاریخی واقع‌شده است و کاملاً به تردد عابرین پیاده اختصاص داده می‌شود و هیچ‌گونه وسیله نقلیه (به‌جز اتومبیل‌های اورژانس) مجاز به حرکت در آن نمی‌باشند. در این‌گونه پیاده راه‌ها مبلمان شهری مناسب برای عابرین پیاده در نظر گرفته می‌شود.

۴. نقش مبلمان شهری در نظام شهری: در معماری اسلامی از دوران صفویه همواره خانه‌های ایرانی در کوچه و خیابان الگوی سکوی خصوصی داشتند (بکری زاده، ۱۳۸۹). بدین ترتیب که هر خانه سکوی اختصاصی برای نشستن داشت و صاحب‌خانه در آنجا به فضای عمومی خیابان نظر می‌کرد بدون آنکه حریم خصوصی خانه مخدوش گردد، هر خانه چنین سکویی داشت و عابران پیاده نیز از آن استفاده می‌نمودند که این امر به نحوی سبب زنده شدن معابر شده است (Specter, 1974).

مبلمان شهری از جمله عناصر سازنده فضای شهری محسوب می‌شود که کمیت و کیفیت، زیبایی، راحتی، دوام و محل استقرار آن نقش بسیار اساسی در دستیابی به شهری زیبا و سالم دارد (زنگی‌آبادی و تبریزی، ۳: ۱۳۸۴). این عنصر بخش مهمی از محیط‌زیست و شهر ما را تشکیل می‌دهد که در تعامل مستقیم یا غیرمستقیم با سایر امکانات شهری (با کاربردهای متفاوت) است (موره، ۱۳۷۳). بر همین اساس ایجاد سازگاری و هماهنگی بصری بین اجزاء مبلمان شهری با سایر المان‌های شهری، جهت تشدید و تکمیل زیبایی فضای شهری امری اجتناب‌ناپذیر است (پاکزاد، ۱۳۸۴). چنانچه این امر از چشم مسئولان و طراحان مخفی بماند با آشفتگی بصری شدیدی در سیمای شهر مواجه خواهیم شد (مسدود و هاشمی، ۱۳۸۹). حذف مبلمان شهری از اندام شهری و یا نامناسب بودن آن می‌تواند زمینه‌ساز ناکارایی و اختلال در عملکرد نظام شهری شود و نیازهای متعدد را بی‌پاسخ بگذارد (آگشته، ۱۳۷۹).

۳- نظریات مبلمان و فضای شهری

لوئیس مامفورد

وی از متفکرین قرن بیستم است که به تشویق "پاتریک گدس" به مطالعات شهری روی آورد. وی معتقد است فضای شهری باید هم از نظر طراحی و هم عملکرد نمود اهداف انسان ارگانیک باشد. شخصیتی متعادل که

شهرها و فضای شهری شد، اهمیت مفهوم انسان‌مداری و پیاده‌محوری در فضاهای شهری افزایش روزافزون یافت (لنگ، ۱۳۸۶).

۳. انواع پیاده راه‌ها: احداث پیاده راه‌ها یکی از روش‌های مناسب در ایجاد محیط مناسب برای تردد عابرین پیاده می‌باشد. مناطق مخصوص تردد عابر پیاده و انواع مختلف پیاده راه‌ها را می‌توان با روش‌هایی همچون کنترل عبور و مرور وسایل نقلیه شخصی تعریض پیاده راه‌ها ایجاد تقاطع‌های غیر همسطح برای تردد عابران پیاده و پیاده راه‌های مقطع (پلازا) تکمیل نمود و مورد استفاده قرار داد.

- **پیاده راه موقت:** پیاده راه‌های موقت معمولاً در مراسم خاص مانند اعیاد نماز جمعه، تاسوعا و عاشورا و راهپیمایی‌ها و ... ایجاد می‌شود و به‌طور کلی تغییرات عمده فیزیکی در خیابان‌ها به وجود نمی‌آورد برای مدت‌زمان محدودی به تردد عابران پیاده اختصاص پیدا می‌کند.

پیاده راه آزمایشی: معمولاً قبل از احداث پیاده راه‌های دائمی به‌منظور مطالعه عکس‌العمل شهروندان و تعیین میزان اصلاحات لازم و آشنایی استفاده‌کنندگان به تغییرات به وجود می‌آید در هر حال قبل از ایجاد پیاده راه‌های آزمایشی باید برنامه‌ریزی‌های لازم جهت کاهش تراکم ترافیک مشکلات مربوط به پارکینگ و تخلیه بار و بارگیری مراکز تجاری انجام گیرد به‌طور کلی قبل از اجرای پیاده راه‌ها مطالعات ترافیکی کاملی لازم است تا مسیرهای جایگزین برای وسایل نقلیه شناسایی شود و اطلاع‌رسانی کاملی در خصوص مسیرهای عبور وسایل نقلیه و عابران پیاده در سطح منطقه صورت پذیرد.

پیاده راه‌های دائمی: در اجرای چنین طرح‌هایی تغییرات فیزیکی در خیابان‌ها داده می‌شود و فضای پارکینگ مناسب تأمین‌شده و اصلاحات در سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی به وجود می‌آید تا ارتباط مناسبی بین ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی و پیاده راه ایجاد گردد.

پیاده راه مقطع یا پلازا: عبارت است از خیابان‌هایی که به تردد عابرین پیاده اختصاص داده می‌شود. طراحی آن به شکلی است که این معبر با معابر متقاطع است که تردد وسایل نقلیه موتوری در آن‌ها آزاد می‌باشد ولی وسایل نقلیه موتوری اجازه گردش و ورود به معبری که به پیاده راه اختصاص داده‌شده است را ندارند در چنین شرایطی لازم است در تقاطع‌ها با استفاده از تجهیزات ایمنی ترافیک ایمنی

چند میدان و خیابان اصلی داشته باشد که برای ساکنین آن لذتبخش و افتخارآفرین باشد.

راب کریر

" راب کریر " از شهر سازان قرن معاصر است، وی فضای شهری را جزئی از ساخت شهر می‌داند که محصور بوده که توانایی و خصوصیات هندسی، کیفیت زیبایی‌شناسی و الگوی خاص عملکرد آن موجب شده که فضای خارجی در شهر به‌عنوان فضای شهری خوانده شود و دو عنصر اصلی فضای شهری خیابان و میدان هستند. میدان اولین نحوه استفاده از فضای شهری بوده است که از اجتماع بناها در اطراف فضایی باز ایجاد شده و خیابان حاصل گسترش مجموعه بناهایی است که در اطراف فضای قابل دسترسی به میدان قرار گرفته‌اند. به نظر وی مفهوم سنتی فضاهای شهری در شهرسازی مدرن از میان رفته است و فقدان این فضاها علت اصلی چهره نازیبای شهر مدرن است.

مانوئل کستلر

وی نظریه پرداز قرن بیستم است که با بینشی مارکسیستی به مطالعه شهر و فضاهای شهری می‌پردازد. از نظر وی فضا بازتاب جامعه نیست، بلکه خود جامعه است. فضا بعد مادی جامعه است و اگر آن را مستقل از روابط اجتماعی در نظر بگیریم، مانند آن است که ماهیت و روان را از جسم آن جدا سازیم.

کنزو تانگه

وی از پیشگامان طراحی شهری بر اساس طراحی ساختار و استخوان بندی اصلی شهر است. از نظر وی شهر و فضای شهری رشد یافته همانند یک موجود زنده است که هیچ ایده‌ای در چارچوب طرح‌های ثابت و غیرقابل انعطاف به‌عنوان طرح نمی‌تواند آن را در جای خود باقی نگه دارد.

کوبین لینچ

" لینچ " از شهر سازان معاصر می‌باشد که بر روی مفاهیم ادراکی فضا و تصورات ذهنی استفاده کنندگان از این فضا کار کرده است. هدف " لینچ " خوانایی و نمایانی شهر و فضاهای شهری است. او برای درک خوانایی شهر به مردم رجوع می‌کند و در پی آن است که از تصورات ذهنی و پس‌زمینه‌های فکری آن‌ها به این مهم قائل شود که چگونه شهری خوانا می‌شود. " لینچ " عقیده دارد که

در رابطه با طبیعت و همه بخش‌ها و اجزای محیط زیست است. جامعه منشأ اصلی فرم معماری است و تنها بر اساس عملکردی زنده است که فرم زنده نیز خلق می‌شود. او برای برقراری روابط اجتماعی محدودیت در اندازه و تراکم جمعیت را ضروری می‌داند و توزیع مناسب هسته‌های شهر را که پراکندگی عملکردها و در نتیجه چند هسته‌ای بودن شهر را به دنبال دارد، بر وحدت از طریق تمرکز که به تک قطبی شدن می‌انجامد، ترجیح می‌دهد. وی اعتقاد دارد پراکندگی عملکردها، تعاملات اجتماعی و روابط چهره به چهره را به نحو بهتری امکان پذیر می‌سازد.

راپاپورت

وی اساس شکل گیری محیط‌های زیستی را در فرهنگ مردم جستجو می‌کند و تفاوت محیط کالبدی را ناشی از تفاوت فرهنگها می‌داند.

" راپاپورت " فضای شهری را به‌عنوان محیط اجتماعی که در بردارنده مجموعه‌ای از ارتباطات است مطرح می‌سازد و شناخت فضای شهری را از طریق شناخت فرم بصری و اهمیت اجتماعی آن امکان پذیر می‌داند. ارتباطی که استفاده کنندگان در فضا برقرار می‌کنند، اهمیت عناصر و فضاها را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

او دو نقطه نظر در مورد فضای شهری بیان می‌کند که منجر به ایجاد دو فرم شهری متفاوت می‌شود. یک نقطه نظر ساختمان‌ها را برای زندگی اصل می‌داند و باقی فضاها را فضاهایی ارتباط دهنده و تلف شده محسوب می‌کند، نقطه نظر دوم به ساختمان‌ها بعد خصوصی می‌دهد و فضای شهری را برای زندگی اجتماعی مهم می‌شمارد.

کامیلوسیتته

" کامیلوسیتته " از شهر سازان قرن معاصر است که به شهرسازی هنری می‌اندیشد. وی به ارزش هنر و زیبایی در شهرسازی دوران گذشته اشاره می‌کند و معتقد است که جذابیت شهرهای مدرن که به‌طور مکانیکی شکل گرفته از دست رفته است. زندگی مردم از فضاهای شهری محوشده، بنابراین باید محیطی ایجاد کرد که از نظر جسمی و روانی برای نیازهای شهروندان کارایی داشته باشد. به این ترتیب " سیتته " هنر شکل سازی را به هنر فضا تبدیل می‌کند و معتقد است شهر باید حداقل

مدیر و همکاران (۱۳۹۲) در پژوهشی به "بررسی خیابان‌های اکمل شهری رهیافتی به‌سوی شهرهای پایدار (مطالعه موردی: خیابان شهید آیت‌الله بهشتی اصفهان)" پرداختند. در این مقاله با بررسی نمونه‌های موفق اجرا شده در جهان و استخراج معیارهای مطلوبیت، به طراحی و ارائه جزئیات در جهت رسیدن به سطح کیفی مطلوب پرداخته شد.

جعفری و همکاران (۱۳۹۳) در پژوهشی به "بررسی تأثیر ایجاد پیاده‌راه در بافت شهری بر شهروندان محله بازار یاسوج" پرداختند. بدین منظور در پژوهش حاضر به ساماندهی و ارزیابی شرایط برای ایجاد پیاده‌راه با رویکرد پایداری در محله بازار شهر یاسوج که در قسمت مرکزی و اصلی شهر قرار گرفته است پرداخته شد. نتایج ارزیابی حاکی از آن بود که از احداث پیاده‌راه در این محدوده به‌طور کلی رضایت استفاده‌کنندگان از محیط شاغلان و عابران را در پی داشته است.

اکبری و همکاران (۱۳۹۴) در پژوهشی به "بررسی تطبیقی ویژگی‌های کالبدی محورهای پیاده‌شهری تبریز (نمونه موردی: پیاده‌راه تربیت، سنگ‌فرش و مقصودیه)" پرداختند. در این پژوهش در مقایسه‌ای تطبیقی، میزان مطلوبیت پیاده‌راه‌های تبریز (سه پیاده‌راه تربیت و سنگ‌فرش و پیاده‌گذر مقصودیه تبریز) را از لحاظ ویژگی‌های کالبدی مورد بررسی و مقایسه قرار گرفته شد. محمد پور (۱۳۹۴) در پژوهشی "به بررسی تجارب موفق بین‌المللی و مقایسه مسیرهای پیاده‌راه‌های شهری و شناسایی این قابلیت‌ها از طریق بازآفرینی در پیاده‌راه خیابان ۱۵ خرداد تهران" پرداختند. این پژوهش به بررسی فضا و منظر جغرافیایی، مسافت مسیر، استفاده از علائم گردشگری و امکانات تفریحی و جاذبه‌های مناسب و امکانات بهداشتی در طول مسیر، به‌عنوان راهکاری مطلوب در بازتعریف این مسیر و نقاط مشابه پرداخت.

پیشینه خارجی:

جین جیکبز در کتاب مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکا، ارزش پیاده‌پذیری را به‌خوبی ذکر کرده است. او پیاده‌راه‌سازی اتفاقی و بی‌برنامه و نامطلوب را، یک دگردیسی مختصر اما ارزشمند برای گسترش زندگی جمعی در شهر می‌داند. یکی از اصول پنج‌گانه گسترش محله رادبرن در ۱۹۲۹ به نقل از پایه‌گذاران آن، کالرنس اشتاین و هنری رایت و بر اساس الگوی پیشنهادیشان برای شهرسازی عصر ماشین، جداسازی راه پیاده و سواره بوده است.

درک مردم از شهر صحنه‌هایی مقطعی و بریده‌بریده است و این تصویری خوانا در ذهن به‌جا نمی‌گذارد. بلکه فضاهای شهری باید تسلسل و پیوستگی داشته باشد تا بتواند صحنه‌هایی پیوسته زنده و روشن در ذهن بگذارد. از آنجاکه "لینچ" در پی آشکار داشتن تأثیر و اهمیت فرم شهر است، سیمای شهر را بر مبنای عوامل جسمی شهر بر پنج عامل استوار می‌داند: ۱- راه، ۲- لبه، ۳- محدوده ۴- گره، ۵- نشانه

راه: عاملی است که معمولاً با استفاده از آن حرکت بالفعل و بالقوه میسر می‌شود.

لبه: عامل خطی است که به دید ناظر با راه تفاوت دارد.

محدوده: قسمت‌هایی از شهر که میان اندازه و بزرگانند.

گره: نقاطی حساس در شهر که ناظر می‌تواند به درون آن‌ها وارد شود.

نشانه: عواملی در تشخیص قسمت‌های مختلف شهر با این تفاوت که ناظر به درون آن‌ها راه نمی‌یابد.

ادموند بیکن

"ادموند بیکن" طراح شهری دوران معاصر است. بیکن رشد شهرهای یونانی، طراحی رم، قرون وسطی، رنسانس، باروک، هلند، لندن، پاریس و حتی شهرهای مدرن چون برازیلیا، ونیز پکن را مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار می‌دهد. گاه از بین این دوره‌های معماری عناصر و الگوهای مطلوب را برمی‌گزیند و گاه آن‌ها را مورد نقد و بررسی قرار داده و از آن به نحوی انتقاد می‌کند و هر چه به دوران معاصر و مدرن نزدیک می‌شود، این سیر انتقادی بیشتر می‌شود؛ اما "بیکن" بی‌پروا و آشکارا انتقاد نکرده و تمامی مظاهر معماری و طراحی این دوران را زیر سؤال نبرده، بلکه در پی لفافه‌ای ظریف و نیز در کنار در نظر گرفتن ویژگی‌های مثبت این دوران نکاتی انتقادی را مطرح کرده و بیان می‌دارد که ما امروزه آن نکات را فراموش کرده‌ایم. او نظم امروزی را به‌نوعی نظم جدید مطرح می‌کند و به تمام نکات این نظم جدید نمی‌تازد، بلکه آن را زمانی کامل می‌داند که ما الگو و راه‌های مطلوب زمان گذشته را مدنظر قرار دهیم و نظمی که به وجود می‌آوریم را کامل و دلپذیر گردانیم (کاشانی جو، ۱۳۹۰).

۴-پیشینه پژوهش

پیشینه داخلی:

- مهم‌ترین راهکار و پیشنهادهایی که برای بهبود رفاه ساکنین محله با طراحی مبلمان مناسب شهری می‌توان انجام داد چیست؟

۶- روش‌شناسی پژوهش

پژوهش حاضر از نظر هدف از نوع کاربردی و توسعه-ای و به لحاظ روش انجام تحقیق، توصیفی - تحلیلی می‌باشد. برای دستیابی به ادبیات نظری پژوهش از روش-های توصیفی و اسنادی با مرور ادبیات مربوط به مفاهیم مبلمان شهری، پیاده راه‌ها و از روش‌های تحلیلی و آماری برای تأیید سؤالات تحقیق استفاده شده است. معیارها با توجه به مبانی نظری پایان نامه و تجارب مطالعاتی و همچنین بر اساس هدف مطالعه مرتبط با طراحی مبلمان شهری با مرور مدل‌ها و معیارهای دیگر مطالعات انتخاب گردید. داده‌های به‌دست‌آمده از پرسش‌نامه‌ها که توسط کارشناسان و ساکنین محله به‌دست‌آمده توسط ضریب همبستگی پیرسون و همچنین تحلیل عاملی تحلیل شده‌اند. روایی پرسش-نامه‌ها از نوع روایی محتوا و ارزش‌گذاری آن‌ها با استفاده از طیف لیکرت ۵ گزینه‌ای صورت گرفته است و بررسی پایایی پرسش‌نامه‌ها با روش آلفای کرونباخ به‌دست‌آمده است. در تحلیل عاملی ۴ عامل (اجتماعی-اقتصادی، کالبدی-فضایی، دسترسی ترافیکی، طراحی شهری) به‌عنوان مهم‌ترین عوامل شکل‌گیری طراحی مناسب مبلمان شهری شناسایی شدند نحوه سازمان‌دهی یافته-های پژوهش به این صورت می‌باشد که به‌منظور ارزیابی شاخص‌های مربوطه و تجزیه و تحلیل اطلاعات نخست از نرم‌افزار Excel استفاده شده است و سپس نتایج پرسش‌نامه‌های به‌عمل‌آمده را در نرم‌افزار SPSS مورد تحلیل قرار داده‌ایم. بیش از هر چیز باید توجه داشت که در مکان‌یابی و طراحی پیاده راه‌ها لازم است ابعاد مختلفی در نظر گرفته شود. در پیدایش رویکرد پیاده مداری، علاوه بر شهر سازان و طراحان محیط، جامعه‌شناسان و متفکران اجتماعی نیز نقش مؤثری داشته‌اند. به همین دلیل، برنامه‌ریزی و طراحی پیاده، صرفاً جنبه کالبدی یا ترافیکی ندارد، بلکه با اهداف وسیع اجتماعی و فرهنگی نیز همراه است. در اینجا چهار بعد اجتماعی - اقتصادی، کالبدی - فضایی، دسترسی و ترافیک و طراحی شهری برای معرفی شاخص‌ها و معیارها در نظر گرفته شده است.

داند ایلارد (۱۹۶۹) به همراه مارک لینتل در پژوهشی دانشگاهی با عنوان " خیابان‌های قابل زندگی " سه خیابان مسکونی در سانفرانسیسکو را موردسجش قرار دادند. در این پژوهش، همه متغیرهای فیزیکی ثابت فرض شده بودند؛ از این‌رو هر چه حجم آمدوشد وسایل نقلیه بیشتر می‌شد، قابلیت زندگی در آن خیابان کاهش می‌یافت. این پژوهش نشان داد که ساکنان خیابان کم‌آمد و شد، نسبت به ساکنان پر آمدوشد دوستان بیشتری دارند. از دیگر سو هر چه حجم آمدوشد افزایش می‌یافت، مردم قلمروی اجتماعی خود در آن فضا را کوچک‌تر می‌پنداشتند و تعاملات اجتماعی آن‌ها در سطح پایین‌تری قرار می‌گرفت.

پژوهش شور (۲۰۰۳) و نوویس (۲۰۰۱) تمایل به کاهش استفاده از خودرو و افزایش پیاده‌روی در الگوی بدون توقف خودرو را نشان دادند.

اوونز و همکارانش (۲۰۰۸)، پیوستگی و افزایش زمان باهم بودن، شمار دوست‌یابی، درک جامعه از طریق مشاهده و روی‌هم‌رفته تعامل مردم را در بخش‌های پیاده راه‌سازی شده شهر وین نشان داده است. مطالعات آن‌ها، کاهش دی‌اکسید کربن را در کانون‌ها و محورهای پیاده راه‌سازی شده در سنجش با بخش‌های دیگر نیز پوشش داده است.

لیتمن^۵ (۲۰۱۰) پس از جمع‌بندی نظرات موجود در زمینه رابطه بین برنامه‌ریزی کاربری زمین شهری و کاهش مصرف انرژی در حمل‌ونقل و انجام مطالعات جدید در این زمینه، به این نتیجه می‌رسند که برنامه‌ریزی کاربری زمین ابزار بسیار مهمی برای کاهش انرژی مصرفی در سفرهای شهری به شمار می‌رود، با این حال اهمیت آن در گذشته دست‌کم گرفته شده است.

۵- سؤالات تحقیق

در راستای موضوع تحقیق سؤالاتی بدین‌صورت شکل می‌گیرد:

- چگونه با طراحی مبلمان شهری مناسب در محله صادقیه و در مسیر پیاده راه‌ها می‌توان به ایجاد محیطی سرزنده کمک کرد؟

جدول ۱: معیارها، شاخص‌ها و ابزار ارزیابی

ابعاد	معیارها	منابع تأیید کننده	شاخص‌ها	ابزار ارزیابی
۱- اجتماعی-اقتصادی	برگزاری نمایشگاه، فستیوال، ارائه آثار هنری، تئاتر خیابانی و ...	(مرتضوی، ۱۳۹۰)	برگزاری مراسم خاص فرهنگی و مذهبی	(مصاحبه)
	امکان عبور از خیابان با امنیت و کمترین ریسک	(معینی، ۱۳۸۹)	میزان جرم و جنایت و مزاحمت‌های خیابانی	(پرسشنامه / مصاحبه)
	اهمیت نقش فرهنگ	(معینی، ۱۳۸۹)	عدم عادت به پیاده‌روی	(پرسشنامه)
	فعالیت ۲۴ ساعته	(کاشانی جو، ۱۳۹۰)	وجود فعالیت پیاده بعد از ساعت کار به واسطه تراکم‌های مسکونی و فعالیت‌های تجاری	(بازدید / مصاحبه)
	توجه به نقاط جاذب فرهنگی و تاریخی	(کاشانی جو، ۱۳۹۰)	جانمایی ساختمان‌های مهم شهری عبور پیاده راه از کنار عناصر مهم تاریخی فرهنگی و به هم پیوستگی آن‌ها توسط مسیر	(بازدید)
	مشارکت ساکنین و کسبه محدوده پیاده	(کاشانی جو، ۱۳۹۰)	همکاری در اجرای پروژه یا حداقل عدم مقاومت در برابر انجام آن	(مصاحبه / پرسشنامه)
	وجود کاربری‌های مختلط تجاری و مسکونی	(معینی، ۱۳۸۹) (کاشانی جو، ۱۳۹۰)	وجود کاربری‌های مسکونی در طبقات بالا/ تراکم مسکونی	(مصاحبه / بازدید)
			ممنوع کردن خرده‌فروشی‌های بزرگ اندازه و بنگاه‌های ماشین مدار	(مصاحبه / بازدید)
			میزان هم‌جواری و اتصال محدوده پیاده با کاربری‌های عمده شهری و منطقه‌ای جاذب	(بازدید)
	۲- کالبدی فضایی	وجود تنوع در ارائه خدمات تجاری و تفریحی مانند خرده‌فروشی، رستوران و کافه‌تريا	(مرتضوی، ۱۳۹۰) (معینی، ۱۳۸۹) (پاکزاد، ۱۳۸۴)	تنوع در مغازه‌ها وجود رستوران و تريا دست‌فروشان
در برگیری تعداد زیادی از عابران (سطح سرویس)		(کاشانی جو، ۱۳۹۰)	تعداد زیاد عابران	(مصاحبه / بازدید / اسناد)
برنامه‌ریزی پیاده در پیوند با سایر شیوه‌های حمل‌ونقل		(قریب، ۱۳۸۳) (پاکزاد، ۱۳۸۴) (معینی، ۱۳۸۹)	دسترسی پیاده به حمل‌ونقل عمومی (سطح، نوع، فاصله تا ایستگاه)	(پرسشنامه / بازدید)
			مدیریت پارکینگ خارج از سواره‌رو	(مصاحبه / بازدید)
			احداث ایستگاه تاکسی و محل توقف اتومبیل برای سوار و پیاده کردن مسافران در نزدیکی گذر عابر پیاده	(بازدید / مصاحبه)
			استفاده از دوچرخه، تراموا و ... جهت افزایش سرعت جابجایی	(پرسشنامه / مصاحبه)
پیوستگی شبکه پیاده		(قریب، ۱۳۸۳) (معینی، ۱۳۸۹)	پیوستگی مسیر	(پرسشنامه / بازدید)
عدم ایجاد اختلال ترافیکی		(پاکزاد، ۱۳۸۴) (معینی، ۱۳۸۹)	پیاده راه باعث ایجاد تراکم ترافیک در سایر قسمت‌های منطقه مرکزی تجاری نشود	(بازدید / مصاحبه)

۱- اجتماعی-اقتصادی

۲- کالبدی فضایی

۳- مدیریتی ترافیکی

ابعاد	معیارها	منابع تأیید کننده	شاخص‌ها	ابزار ارزیابی
	دسترسی سواره خدماتی و اضطراری	(کاشانی جو، ۱۳۹۰)	میزان نفوذپذیری و دسترسی انواع ماشین‌های خدماتی و اضطراری	(بازدید/ مصاحبه)
	طراحی مناسب مسیرها	(قریب، ۱۳۸۳)	عدم وجود اختلاف سطح در مسیر	(بازدید)
			کف‌سازی مناسب	(بازدید)
			طراحی مسیر برای افراد کم‌توان جسمی و حرکتی	(بازدید)
			خوانایی و وجود علائم راهنمایی	(پرسشنامه / بازدید)
			نحوه دفع آب‌های سطحی	(بازدید/ مصاحبه)
	تأمین مبلمان شهری مناسب	(قریب، ۱۳۸۳)	مکان برای نشستن	(پرسشنامه / بازدید)
		(مرتضوی، ۱۳۹۰)	روشنایی مناسب	(بازدید)
		(معینی، ۱۳۸۹)	وجود سرویس بهداشتی	(پرسشنامه / بازدید)
			وجود سطل زباله	(پرسشنامه / بازدید)
	محافظت در برابر آب‌وهوا	(کاشانی جو، ۱۳۹۰)	تأمین سایه‌بان، حفاظ‌ها یا گذرهای سرپوشیده در نمای جلویی ساختمان‌ها در امتداد پیاده‌رو	(بازدید/ پرسشنامه)
	ایجاد تنوع در کالبد مسیر	(پاکزاد، ۱۳۸۴)	استفاده از مصالح متنوع در عین وحدت	(بازدید/ مصاحبه)
			به‌کارگیری فرم‌های متنوع با ریتم‌های متنوع در جداره	(بازدید/ مصاحبه)
			ایجاد نقاط مکث و توقف	(بازدید/ مصاحبه)
	مقیاس انسانی مسیر	(کاشانی جو، ۱۳۹۰)	ساختمان‌های بدنه ۲ تا ۵ طبقه	(مصاحبه / بازدید)

۴-۱-۲-۳-۴

مأخذ: نگارنده برگرفته از (مرتضوی، ۱۳۹۰)، (معینی، ۱۳۸۹)، (کاشانی جو، ۱۳۹۰)، (پاکزاد، ۱۳۸۴)، (قریب، ۱۳۸۳)

محله صادقیه یا آریاشهر دارای دو میدان است که به نام‌های فلکه اول و دوم خوانده می‌شوند. در فاصله میان این دو فلکه شمار بسیاری مراکز تجاری و آموزشی وجود دارد که معروف‌ترین و بزرگ‌ترین آن‌ها مجتمع تجاری گلدیس است. در هر دو فلکه صادقیه تعداد زیادی شعب بانکی نیز وجود دارد. صادقیه از شمال به باغ فیض (پونک)، از جنوب به میدان آزادی، از شرق به برق آلتستوم و از غرب به پل علامه جعفری (میدان نور پیشین) و شهر زیبا منتهی می‌شود. باغ‌های طرشت نیز

از این‌رو هدف از طرح این پژوهش بررسی تئوری‌های تحقیق و ادبیات مبلمان شهری و پیاده‌رو می‌باشد تا بدین‌وسیله در ابتدا، اطلاعات کلی در رابطه با روش مطالعه و انواع مبلمان شهری ارائه شود و پس از شناخت و توصیف مبلمان شهری و پیاده‌رو با دیدی باز به تحلیل و بررسی در این مورد بپردازیم.

۷- عرصه مکانی پژوهش



شکل ۱. محدوده مورد مطالعه (منبع نگارندگان، ۱۳۹۶)

تکنیکی است که کاهش تعداد زیادی از متغیرهای وابسته به هم را به صورت تعداد کوچک‌تری از ابعاد (عامل) پنهان یا مکنون، امکان‌پذیر می‌سازد. به طوری که در آن کمترین میزان کم شدن اطلاعات وجود داشته باشد و هدف اصلی آن خلاصه کردن داده‌ها به گونه‌ای است که داده‌هایی که باهم قرابت و نزدیکی دارند، بر عامل یکسانی قرار گیرند. این روش به بررسی همبستگی درونی تعداد زیادی از متغیرها می‌پردازد و در نهایت آن‌ها را در قالب عامل‌های محدودی دسته‌بندی و تبیین می‌کنند؛ بنابراین ارزش تحلیل عاملی این است که طرح سازمانی مفیدی به دست می‌دهد که می‌توان آن را برای تفسیر رفتار با بیشترین صرفه‌جویی در سازه‌های تبیین‌کننده بکار برد. برای شناسایی متغیرهای مربوط به هر عامل و نیز برای تفسیرپذیر تر نمودن عامل‌ها، چرخش عاملی انجام می‌شود. به منظور جداسازی شفاف‌تر و واضح‌تر عامل‌ها از چرخش عاملی به شیوه وریماکس ۷ استفاده می‌شود. در ماتریس به دست آمده هر متغیری که بار بیشتری بر یک عامل داشته باشد به آن عامل تعلق می‌گیرد و متغیرهایی که بار عاملی بیشتر از ۰/۵ داشته‌اند سطح معنی‌داری بسیار قابل قبولی با عامل مربوطه دارند (منصور فر، ۱۳۸۰: ۲). از ۳۱ سؤالی که در مرحله اول شناسایی شدند، در تحلیل عاملی همه سؤالات (۳۱ سؤال) بار عاملی بر روی ۴ عامل (اجتماعی-اقتصادی، کالبدی-فضایی، دسترسی ترافیکی، طراحی شهری) داشتند که در جدول زیر نشان داده شده است.

از اراضی صادقیه به شمار می‌آیند. خیابان ستارخان یکی از خیابان‌های اصلی آریاشهر است. محله صادقیه بستر شکل‌گیری و رشد آبادی‌ها و روستاهای بسیاری بوده است. بافت‌های فرحزاد، پونک، کن و دارای پیشینه طولانی و در برخی موارد دارای ارزش‌های تاریخی می‌باشند. تپه پونک و دره کن به صورت مکان بی‌یلاق‌نشین اشراف سیاستمداران سفرای خارجی و افراد جهت تفریح و تفریح قرار می‌گرفت که باعث رشد و توسعه فضاهای عمده باغ‌ها نیز گردیده است (شهرداری تهران، ۱۳۹۶).

۸- یافته‌های پژوهش

در این مطالعه از تحلیل عاملی جهت شناسایی عوامل مطلوب در طراحی و مناسب‌سازی مبلمان شهری در مسیر پیاده‌راه‌ها استفاده شده است. بدین منظور تعداد ۳۱ سؤال با توجه به مطالعات پیشین استخراج و در قالب مقیاس لیکرت (خیلی کم، کم، متوسط، زیاد، خیلی زیاد) در اختیار پاسخگویان قرار داده شد تا دیدگاه خود را نسبت به این متغیرها و میزان تأثیر آن‌ها بیان کنند. تحلیل عاملی کمک می‌کند تا این متغیرها در چندین عامل کلی دسته‌بندی شده و بتوان مهم‌ترین عوامل را شناسایی نموده و میزان تأثیر هر یک را نیز بیان نمود. تحلیل عاملی از جمله روش‌های چند متغیره است که در آن متغیرهای مستقل و وابسته مطرح نیست؛ زیرا این روش جزء تکنیک‌های هم وابسته محسوب می‌گردد و کلیه متغیرها نسبت به هم وابسته‌اند. تحلیل عاملی

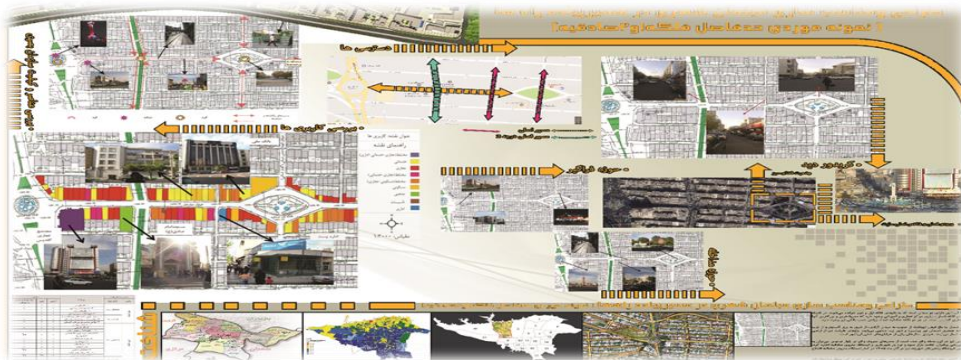
جدول ۲: ماتریس عاملی عوامل استخراج شده با استفاده از چرخش واریماکس

گروه‌ها	عوامل						
	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷
عامل اول	سؤال ۲	۰/۹۰۱					
	سؤال ۱۲	۰/۹۲۳					
	سؤال ۱۴	۰/۸۴۹					
	سؤال ۱۶	۰/۶۶۴					
	سؤال ۲۱	۰/۵۹۹					
	سؤال ۲۶	۰/۵۶۹					
	سؤال ۲۹	۰/۵۶۱					
سؤال ۳۰	۰/۹۲۰						
عامل دوم	سؤال ۱		۰/۷۰۷				
	سؤال ۴		۰/۶۵۵				
	سؤال ۷		۰/۷۰۳				
	سؤال ۱۱		۰/۶۸۳				
	سؤال ۱۳		۰/۷۸۶				
سؤال ۱۵		۰/۷۷۴					
عامل سوم	سؤال ۶			۰/۹۰۶			
	سؤال ۹			۰/۸۴۶			
	سؤال ۲۳			۰/۹۵۲			

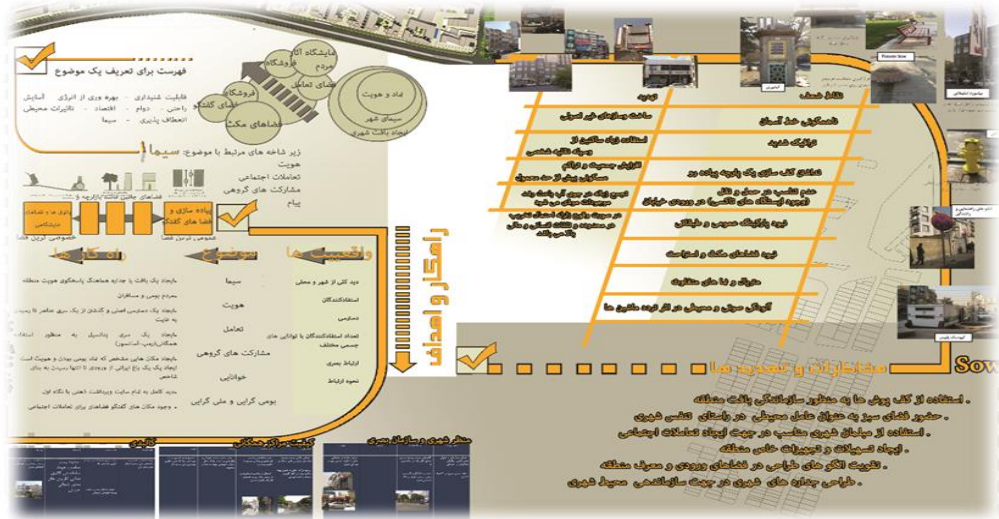
گویه‌ها	عوامل						
	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷
سؤال ۳۱			۰/۹۵۲				
سؤال ۵				۰/۶۳۴			
سؤال ۱۷				۰/۸۴۱			
سؤال ۱۸				۰/۶۳۲			
سؤال ۲۲				۰/۸۰۴			
سؤال ۲۸				۰/۸۰۷			

نتایج تحلیل عاملی شناسایی عوامل مطلوب در طراحی و مناسب‌سازی مبلمان شهری در مسیر پیاده راه‌ها نشان داد که عامل طراحی شهری شامل: زیبایی‌شناختی، کیفیت مبلمان شهری، حس مکان در مسیر پیاده راه‌ها، اثربخشی طبیعت در فضای شهری، سامان‌دهی دست‌فروشان در کارایی بهتر پیاده راه‌ها و حضور یکپارچگی مبلمان شهری با ۷۱/۸۷ درصد واریانس را به خود اختصاص داده‌اند. عامل طراحی شهری با مقدار ویژه ۵/۱۳۱ عامل اول تحلیل بوده که ۱۶/۵۵ درصد واریانس را به خود اختصاص داده است. بر این اساس می‌توان گفت که تأثیر رنگ‌ها در محیط شهری، وجود فضاهای مکث برای استراحت و توقف در محیط، مدرن بودن و جدید بودن مبلمان، زیباسازی محیط با استفاده از نور مناسب طبیعی و مصنوعی، زیباسازی پیاده راه با استفاده از رنگ‌های متنوع و آرامش‌بخش و وجود پیاده راه‌های بزرگ به‌عنوان مهم‌ترین، عوامل مطلوب در طراحی و مناسب‌سازی مبلمان شهری در مسیر پیاده راه‌ها شناسایی گردیده است. همچنین نتایج تحلیل عاملی، نشان داد که کالبدی- فضایی ۱۲/۴۳ درصد واریانس را به خود اختصاص داده و با مقدار ویژه ۳/۸۵۴ به‌عنوان عامل دوم تحلیل عاملی شناسایی شد. نتایج تحلیل عاملی حاکی از آن است که عامل دسترسی ترافیکی در مسیر پیاده راه‌ها ۱۲/۳۵۲ درصد واریانس را به خود

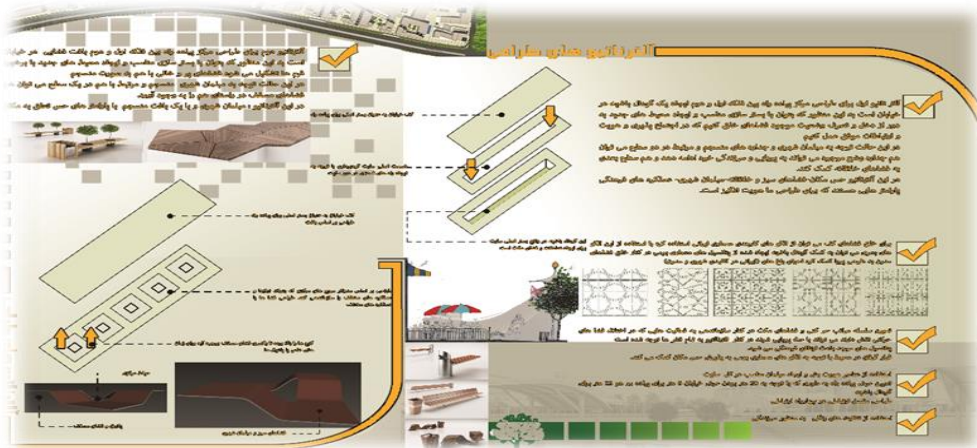
اختصاص داده و با مقدار ویژه ۳/۸۲۹ به‌عنوان سومین عامل، شناسایی عوامل مطلوب در طراحی و مناسب‌سازی مبلمان شهری در مسیر پیاده راه‌ها شناسایی شده است. بر این اساس برنامه‌ریزی پیاده در پیوند با سایر شیوه‌های حمل‌ونقل، پیوستگی شبکه پیاده، عدم ایجاد اختلال ترافیکی، دسترسی سواره خدماتی و اضطراری به‌عنوان مهم‌ترین، عوامل مطلوب دسترسی ترافیکی در مسیر پیاده راه‌ها شناسایی گردیده است. همچنین نتایج تحلیل عاملی، نشان داد که عامل اجتماعی-اقتصادی ۱۰/۱۸ درصد واریانس را به خود اختصاص داده و با مقدار ویژه ۳/۱۵۶ چهارمین عوامل مطلوب در طراحی و مناسب‌سازی مبلمان شهری در مسیر پیاده راه‌ها نشان داده شده است. به این اساس می‌توان گفت که برگزاری نمایشگاه، فستیوال، ارائه آثار هنری، تاثیر خیابانی و ... امکان عبور از خیابان با امنیت و کمترین ریسک، توجه به نقاط جاذب فرهنگی و تاریخی، مشارکت ساکنین و کسبه محدوده پیاده - و...مهم‌ترین، عوامل مطلوب در طراحی و مناسب‌سازی مبلمان شهری در مسیر پیاده راه‌ها شناسایی گردیده است. در زیر نمونه ساختار کالبدی طرح، سیمای شهری بستر پژوهش و آلترناتیو طراحی‌ها برای بهبود وضع موجود و رسیدن به وضع مطلوب به تصویر کشیده شده است.



شکل ۲: ساختار کالبدی طرح



شکل ۳. سیمای شهری بستر پژوهش



شکل ۴. آلترناتیو طراحی



شکل ۵. آلترناتیو طراحی

۹-تحلیل یافته‌های پژوهش

آنچه از سوالات پرسش‌نامه برداشت شد تأثیرمبلمان محیط، فضاهای شاد و خلاقانه، کیفیت مبلمان شهری، ایجاد مسیر پیاده راه در میزان مناسب‌سازی محیط و

مسیر پیاده راه روی افراد مؤثر است در مکان‌یابی و طراحی پیاده راهها و مبلمان شهری در مسیر پیاده - ضروری است بیش از هر چیز به این نکته توجه گردد که این امر ابعاد مختلفی را دربر می‌گیرد. در این روند، علاوه

استفاده‌کنندگان موجب شکل‌دهی منطقی محیط و زیبایی فضای شهر خواهد شد. برای تحریک مخاطبان و باورپذیر بودن محیط پیاده برای مخاطبان، استفاده از مبلمان‌های شهری مناسب در محیط‌های خاص با توجه به نیاز مخاطبان است که از نوعی زیبایی‌شناسی برخوردار بوده، صدای آب و لانه پرندگان وجود فضاهای خلاقانه برای نشستن هم زیبایی‌شناسی حسی، هم زیبایی‌شناسی فرمی و هم زیبایی‌شناسی نمادین دارد و بر روان انسان تأثیر مستقیم می‌گذارد همین‌طور فضاهای نشستن با توجه به مبلمان‌های مناسب نظیر سایبان‌ها فضاهای نشیمن و تابلوها و علائم شهری می‌باشد. مکان‌های نشستن از عناصر مهم مبلمان به حساب می‌آیند و برنامه ریزان و طراحان با مجهز کردن فضاهایی از شهر با این عناصر، محیطی جهت توقف و آرامش و فراهم کردن امکان رفاه عابرین به وجود می‌آورند. همچنین زیبایی خاصی به مناظر خیابانی می‌توان بخشید. تا حد ممکن وسایل نشستن باید درجایی نصب شوند که از برخی عوامل جوی به‌ویژه باد در امان باشند. استقرار آن‌ها باید بر اساس چیدمانی منطقی صورت بگیرد تا از معلق ماندنشان در سطح خیابان و فضای مورد استفاده جلوگیری شود. چیدمان نادرست به‌سادگی باعث ایجاد حس شلوغی و مزاحمت در مکان استفاده می‌گردد. تعدادی از نیمکت‌ها و صندلی‌های خیابانی را در سایه و تعدادی دیگر را در آفتاب قرار می‌دهند آن‌هایی که در گذرگاه قرار می‌گیرند نباید مزاحمتی در رفت و آمد مردم ایجاد کنند. نیمکت باید طوری موقعیت دهی شده باشد که فرد به‌جای نگاه کردن به مردم و ترددشان طبیعت و مناظر اطراف را مشاهده کند. نیمکت‌ها باید حداقل منظر دوسویه داشته باشند و به افراد گزینه‌های متنوعی برای انتخاب ارائه دهد مانند: آفتاب؛ سایه؛ آرامش، فعالیت و ... مصالح استفاده‌شده در ساخت پیاده‌روها باید استوار، محکم، باثبات و مقاوم در برابر لغزش باشند. به‌منظور تضمین اینکه پیاده‌رو به‌خوبی کار می‌کند، طراحان باید از چگونگی ساخت آن و کیفیت اجرای آن آگاه باشند.

۱۰- بحث و نتیجه‌گیری

در این تحقیق با توجه به ارزیابی پرسشنامه و استانداردهای رایج مبلمان شهری با وضع موجود در محدوده مورد مطالعه نتایج زیر حاصل شده است. در طراحی مبلمان شهری محدوده مورد مطالعه به فاکتورهای ظاهری نظیر رنگ، فرم، زیبایی، اندازه، بافت

بر شهر سازان و طراحان محیط، همواره جامعه شناسان و متفکران اجتماعی نیز نقش مؤثری دارند. برنامه‌ریزی و طراحی پیاده، صرفاً محدود به جنبه کالبدی یا ترافیکی نمی‌شود بلکه با اهداف وسیع اجتماعی و فرهنگی همراه است. درواقع مبلمان شهری واژه‌ای است ترکیبی و جامع شامل وسایل و امکاناتی که با عملکردها و کارکردهای مختلف در خیابان و فضای شهری نصب می‌شود. این وسایل، ابزار و تسهیلاتی هستند که شامل پل عابر پیاده، انواع نشیمن، راه‌بند، صندوق پست، باجه تلفن، چراغ‌های خیابانی، ایستگاه‌های تاکسی و اتوبوس، تجهیزات ترافیکی، سطل‌های زباله، سرویس‌های بهداشتی، آب‌نما، نمادها و نشانه‌ها، تابلوهای راهنما، پیکره‌های تبلیغاتی و اطلاع‌رسانی، تجهیزات بازی کودکان و غیره می‌شود. هدف این پژوهش درواقع نقش مبلمان شهری در ایجاد محیطی خلاق و پرورنده 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 امکانات مناسب شهری تنها وسیله برای در اختیار گذاردن تمام این‌ها است. مبلمان و تجهیزات شهری، شامل کلیه ملزومات و اثاثیه شهری که در محیط شهر قرار می‌گیرند و بیش از یک‌صد عنوان تقسیم‌بندی می‌شود. البته می‌توان تقسیم‌بندی عناصر مبلمان شهری را در چهار گروه اصلی معرفی شود. مبلمان خیابانی، مبلمان پارکی و تجهیزات زمین‌بازی کودکان، مبلمان ترافیکی شامل تابلوهای خیابانی و تجهیزات راهنمای ترافیک شهری و سازه‌های اطلاع‌رسانی و تبلیغاتی عنوان این چهار گروه است. استفاده از تجهیزات و مبلمان مناسب تا حد زیادی اثر مثبتی بر روی شهروندان و استفاده‌کنندگان از محیط‌های شهری دارد و به مردم این امکان را می‌دهد که در فرصت‌های لازم از نشستن و دیدن فضای شهری لذت برده و حتی ارتباط اجتماعی و کلامی با یکدیگر برقرار کند. مبلمان به بخش مهمی از هویت شهری و گفتمان ملی فرهنگ شهرهای مختلف تبدیل شده است، زیرا مبنای تفکر طراحی و ساخت‌وساز آن‌ها بر اساس هنر، معماری و فرهنگ هر ملت شکل می‌گیرد. این تجهیزات، جریان حرکت، سکون، تفریح و اضطراب را در شهر تنظیم می‌کنند و به آن روح می‌بخشند؛ بنابراین ساماندهی و توسعه مبلمان شهری توسط مدیران مسئول، افراد حرفه‌ای و طراحان متخصص، علاوه بر پاسخگویی به نیازهای انسانی و افزایش رضایت

مبلمان شهری، حفظ هویت مکان و نمود بیشتر آن را ممکن می‌سازد.

به معنای گسترش فضای پیاده در سطح منطقه به جهت ارتقاء سطح کیفی زندگی شهری و ایجاد میل به پیاده‌روی در شهروندان با گسترش این مقوله در سطح شهرها می‌توانیم شاهد برقراری رابطه‌ی عمیق‌تری بین شهروندان و محیط شهری باشیم. با طراحی و نصب مبلمان‌های شهری یکپارچه با چندین کارکرد مختلف می‌توان ضمن ایجاد یکپارچگی در اجزای شهر موجبات کاهش مصرف مواد و کاهش هزینه‌های ساخت و کاهش ابعاد را فراهم آورد. از طرفی با یکپارچه‌سازی مبلمان شهری می‌توان از تکثیر جزئیات اضافی بسیاری در خیابان‌ها کاست. در راستای پژوهش فوق به منظور بهبود وضع موجود پیشنهادهایی به شرح زیر ارائه می‌گردند:

- طراحی مبلمان شهری مناسب با توجه به نیاز شهروندان برای محله‌صادقیه؛
- ایجاد مبلمان شهری مناسب برای تمام گروه‌های سنی بازدیدکنندگان از محله؛
- ایجاد نمادها و نشانه‌ها در طراحی مبلمان شهری در محله؛
- تأمین آرامش ذهنی و سلامت روانی ساکنین محله؛
- ایجاد مبلمان شهری مناسب با اقلیم، مصالح، رنگ و ویژگی‌های هنری موجود در محله؛
- افزایش بازدهی عملکردی، فعالیت شهر و بازنمایی هویت فضاهای پیاده‌رو در محله؛
- تأمین امنیت شهروندان در محله‌های پیاده‌رو؛
- توجه به بازتاب هویت محله‌صادقیه در ایجاد رفاه ساکنین.

۱۱-منابع

- [۱] آگشته، سعید، ۱۳۷۹، جدول؛ عنصر ممتد شهرداری، مجله شهرداری، ۲(۱۳)، ۷۹-۸۲.
- [۲] بکری زاده، حکیم؛ عبدالحسینی، امیر؛ الماسی، امیر، ۱۳۸۹، تحلیل فضای مبلمان شهری محدوده مرکزی شهر ایلام، بین‌المللی شهرداری تهران.
- [۳] پاکزاد، جهان‌شاه، ۱۳۸۴، راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری.
- [۴] حبیبی، محسن و مقصودی، ملیحه، ۱۳۸۹، مرمت شهری، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول.

و... کمتر توجه شده است. عناصر و تجهیزات شهری در محدوده مورد مطالعه به‌صورت اتفاقی و بدون در نظر گرفتن استانداردها از جنبه‌های مختلف از جمله، ارگونومی، هماهنگی با محیط و... انتخاب گردیده‌اند. عناصر مبلمان شهری با کاربری‌های مستقر در محدوده تناسب لازم را ندارند. بیشتر عناصر مبلمان شهری جهت رفع نیازهای استفاده‌کنندگان با کمی‌دهایی مواجه هستند. در مکان‌یابی و نصب المان‌های شهری به رعایت استانداردها کمتر توجه شده است. در محدوده مورد مطالعه مواردی مشاهده می‌گردد که عناصر مبلمان شهری فاقد کارایی لازم برای شهروندان می‌باشد. نظارت بر طراحی، ساخت و مکان‌یابی عناصر شهری توسط مسئولین شهری بسیار ضعیف بوده است. مبلمان شهری طراحی‌شده در محدوده مورد مطالعه، از نظر استانداردهای رایج در حد پایینی می‌باشد. بدین منظور به ارتقاء کیفیت خدمات عمومی شهری و ایجاد سرزندگی در شهروندان باید با نوسازی و بهسازی مبلمان شهری و طراحی اصولی آن به‌گونه‌ای که همگام با نیازهای مادی و روانی شهروندان باشد می‌توان به نحو چشمگیری شاهد پیشرفت و تکاپو در فعالیت‌های اجتماعی بود. در صورت ارائه درست خدمات شهری از جانب ارگان‌ها می‌توان روند استفاده از این خدمات را سرعت بخشید و به طبع آن شاهد سرعت گرفتن فعالیت‌های جانبی از طرف شهروندان و تلاش مضاعف ایشان در جهت زندگی شهروندی بود.

نکته دیگر ایجاد میل و انگیزه در شهروندان در جهت بهسازی محیط شهری می‌باشد که با زیباسازی سطح شهر که وابستگی بسیار زیادی بر طراحی مبلمان شهری دارد می‌تواند روحیه حفظ و نگهداری از محیط شهری را در شهروندان افزایش داده و اهمیت فضای شهری را در نگاه مخاطبان‌ش بالا ببرد که این مسئله به کوششی غیرمستقیم در نگهداری و زیباسازی شهری در اذهان عمومی جامعه دامن می‌زند.

عناصر دیگر توجه به هویت بخشی به فضاهای مختلف شهری می‌باشد که در صورت رعایت این اصل شهروندان می‌توانند با مشاهده یک مکان خاص از آن به‌عنوان مکانی متمایز از سایر مکان‌ها یاد کنند در صورتی که مبلمان شهری ارائه‌شده در هر محله و شهر گویای هویت تاریخی و فرهنگی آن محله یا شهر باشد می‌توان به‌نوعی شخصیت دهی فرهنگی در سطح کلان دامن بزند. از دیدگاه طراحان، انتخاب و طراحی مناسب

- [19] Pretty, G. H. Chipuer, H. M. & Bramston, P. (2003). *Sense of place amongst adolescents and adults in two rural Australian towns: The discriminating features of place attachment, sense of community and place dependence in relation to place identity*. *Journal of Environmental Psychology*, 23, 273e2.
- [20] Specter, D. (1974). *URBAN Space New York graphic society*. New York.
- [21] Littman, T. (2010). "evaluating Transportation Land Use Impacts Considering the Impacts, Benefits and Costs of Different Land Use Development Patterns", Victoria Transport Policy Institute, British Columbia, Canada.
- [5] زندیه، مهدی، ۱۳۹۵، هویت بخشی به سیما و کالبد شهر قزوین، (طرح تحقیقاتی)، شهرداری قزوین، قزوین.
- [6] زنگی آبادی، علی؛ تبریزی، نازنین، ۱۳۸۴، تحلیل فضای مبلمان شهری در میدان امام، ماهنامه پیام سبز (۱۰۷)، ۶۴-۷۳، فرهنگ ایلام، ۲۸، و ۲۹، ۳۷-۶۲.
- [7] سایت شهرداری تهران به آدرس: <http://www.tehran.ir>، تاریخ بازدید: ۱۳۹۶/۷/۶.
- [8] قریب، فریدون، ۱۳۹۱، شبکه‌ی ارتباطی در طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- [9] کاشانی جو، خشایار، ۱۳۸۹، پیاده راه‌ها از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کاربردی، انتشارات آذرخش.
- [10] لینچ، کوین، ۱۳۸۱، تئوری شکل شهر، (مترجم: سید حسین بحرینی)، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.

یادداشت‌ها

¹Traffic-free zone

²Auto-restricted zone

³Pedestrian area

⁴Pedestrian mall

⁵Walkable Street

⁶Littman

⁷Varimax

- [11] مسدود، هاشم، هاشمی، مهران، ۱۳۸۹، مروری بر معیارهای طراحی و ساخت مبلمان شهری، فصلنامه منظر (۷)، ۷۲-۷۶.
- [12] موره، ژان پیر، ۱۳۷۳، فضای شهری، طراحی، اجرا، مدیریت (مترجم: حسین رضایی)، تهران، اداره کل روابط عمومی و بین‌المللی شهرداری تهران.
- [13] موره، ژان پیر و دیگران، ۱۳۷۳، فضاهای شهری، طراحی، اجرا، مدیریت، حسین رضایی و دیگران، تهران: اداره کل روابط عمومی و بین‌المللی شهرداری تهران، چاپ اول.
- [14] معینی، سید محمد مهدی، ۱۳۸۵، افزایش قابلیت پیاده‌مداری، گامی به سوی شهری انسانی‌تر، هنرهای زیبا، شماره ۲۷، صص ۱۶-۵.
- [15] مرتضوی، صبوحا، ۱۳۹۰، بازشناسی پیاده راه به‌عنوان بستری برای گذران اوقات فراغت در شهر، ماهنامه منظر، شماره ۱۲، ص ۱۷.

[16] Bow, V, & Buys, L. (2003). *Sense of community and place attachment: The natural environment plays a vital role in developing a sense of community*. In Social change in the 21st century conference. Centre for Social Change Research, Queensland University of Technology.

[17] Lewicka, M (2011). *Place attachment: How far have we come in the last 40 years*, *Journal of Environmental Psychology*, 31, 207e230?

[18] Lynch, K. (1981). *A Theory of Good City Form* (Cambridge, MA, MIT Press).