



Assessment of Urban Furniture Status and Citizens Satisfaction Measure (Case Study: Vali-e-asr Area in Tabriz)

Omid Mobaraki^{1,*}, Reza Allahverdizadeh² and Amirsalar Mohseni³

¹ Assistant Professor, Department of Geography and Urban Planning, University of Maragheh, Maragheh, Iran

² Assistant Professor, Department of Geography, University of Maragheh, Maragheh, Iran

³ M.A. Department of Geography and Urban Planning, University of Maragheh, Maragheh, Iran

* Corresponding author, Email: omidmobaraki@gmail.com

Receive Date: 05 July 2020

Accept Date: 06 May 2021

ABSTRACT

Introduction: Today, urbanization has become an important and complex issue of societies. Urban rapid growth made planners pay more attention to the economic, social, and cultural issues. Therefore, improvement of urban environment quality is one of the goals of urban planning. Standard urban furniture is not only essential to urban life, but also it will play a major role in citizens' satisfaction with the urban environment.

Objectives: This study aims for assessment of urban furniture status and measure the citizens' satisfaction.

Methodology: This study is descriptive-analytical. Data collection method was literature review, field study and questionnaires and interviews with citizens. SPSS software was used for data analysis. Spearman correlation coefficient, one-sample t-test and factor analysis model were the method of data analysis.

Geographical Context: The location of study was the intersection of Vali e Asr in Tabriz.

Result and Discussion: The results of this study showed that the urban furniture status of the area in terms of construction, design and location is lower than the common standards. Also, the satisfaction with the furniture in the study area is lower than average. The results of Spearman's correlation coefficient indicated that there is more satisfaction with the quality of lighting than other factors and the least of it is about security and quality of transportation.

Conclusion: Existence of appropriate and standard urban furniture improves the quality of urban environment, vitality and freshness in urban spaces and ultimately leads to citizens' satisfaction with urban spaces.

KEYWORDS: Assessment, Urban furniture, Citizens Satisfaction, Vali-e-Asr in Tabriz

ارزیابی وضعیت مبلمان شهری و سنجش رضایت‌مندی شهروندان (مطالعه موردی: محدوده سه راهی ولیعصر تبریز)

امید مبارکی^{۱*}، رضا الهویردیزاده^۲ و امیر سالار محسنی^۳

۱. استادیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران

۲. استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران

۳. دانش آموخته جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران

* نویسنده مسئول، Email: yazdani.m51@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۶ تیر ۱۳۹۹

تاریخ پذیرش: ۱۶ اردیبهشت ۱۴۰۰

چکیده

مقدمه: امروزه شهرنشینی به صورت یک مسأله مهم و پیچیده جوامع مختلف درآمده، افزایش سریع آن در دهه‌های مختلف برنامه‌ریزان را برآن داشته است که به مسائل اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و ... جامعه توجه بیشتری معطوف دارند لذا بهبود و ارتقای کیفیت محیط شهری از جمله اهداف برنامه‌ریزی شهری است. وجود عناصر مبلمان شهری استاندارد نه تنها از ضروریات زندگی شهری به شمار می‌رود، بلکه نقش زیادی در رضایت شهروندان از محیط شهری خواهد داشت.

هدف: هدف اصلی این پژوهش ارزیابی وضعیت مبلمان محدوده سه راهی ولیعصر تبریز با استانداردها و ضوابط و میزان رضایت شهروندان از مبلمان این محدوده از شهر تبریز است.

روش‌شناسی: نوع تحقیق کاربردی و روش آن توصیفی-تحلیلی است. روش جمع‌آوری داده‌ها از طریق بررسی متون و مقالات مرتبط، بررسی‌های میدانی و مقایسه‌ای، پرسشنامه و مصاحبه با شهروندان، و تجزیه تحلیل داده‌ها در نرم‌افزار SPSS و استفاده از آزمون‌های آماری ضریب همبستگی اسپیرمن، آزمون تی تک نمونه‌ای و مدل تحلیل عاملی انجام شده است.

قلمرو جغرافیایی: محدوده سه راهی ولیعصر در شهر تبریز است.

یافته‌ها: نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که در ارزیابی مقایسه‌ای (ارزیابی مبلمان با استانداردها) وضعیت مبلمان شهری موجود در محدوده سه راهی ولیعصر تبریز با استاندارد‌های رایج از نظر ساخت، طراحی، مکانیابی متفاوت بوده و در بسیاری از موارد استانداردها مراعات نشده است همچنین در بخش نظرخواهی از شهروندان در مورد میزان رضایت از مبلمان محدوده مورد مطالعه، میزان رضایت‌مندی پایین‌تر از میانگین می‌باشد. نتایج ضریب همبستگی اسپیرمن نشان‌دهنده آن است که؛ رضایت بیشتری از کیفیت روشنایی نسبت به سایر عوامل وجود دارد و کمترین آن مربوط به امنیت و کیفیت حمل و نقل می‌باشد.

نتیجه‌گیری: وجود مبلمان شهری مناسب و استاندارد موجب ارتقاء کیفیت محیط شهری، سرزندگی، نشاط و شادابی در فضاهای شهری و درنهایت موجب رضایت شهروندان از فضاهای شهری می‌گردد.

کلیدواژه‌ها: ارزیابی، مبلمان شهری، رضایت‌مندی شهروندان، محدوده سه راهی ولیعصر تبریز

مقدمه

شهر یک اثر هنری بزرگ است که آفرینندگانی به وسعت خود و به تعداد جمعیتش دارد. هدف غایی یک شهر 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 تنها یک وسیله برای در اختیار گذاردن تمام این‌ها در دست دارد (بحرینی، ۱۳۷۷: ۳۱۳). یک فضای شهری به‌واسطه تمیز فضایی باید قابل‌درک باشد و همچنین باید دارای عینیت عملکردی و دسترسی برای رهگذران باشد. نمایانی فضای شهری از میان مسیرهای پیاده مجاور ضروری است و فضاهای شهری به‌مثابه ساختاری کالبدی برای تعاملات اجتماعی است که دسترسی به آن برای اعضای جامعه شهری امکان‌پذیر است (مسعودی، ۱۳۸۰). درواقع فضاهای عمومی شهری محلی هستند که مردم بیشترین وقت خود را در آن می‌گذرانند و حداکثر ارتباط را با یکدیگر و با محیط پیرامون پیرامون خود می‌گذرانند. به همین دلیل آرایش فضا و ایجاد امکانات و تسهیلات لازم که امروز به عنوان مبلمان شهری شناخته می‌شود اهمیت ویژه‌ای دارد (زنگی آبادی و تبریزی، ۱۳۸۶). با توجه به رشد شتابان شهرنشینی و فقدان نظام‌های کارآمد، برنامه ریزی و طراحی در بیشتر کشورهای در حال توسعه، فضاهای عمومی با مسائل گوناگونی از جمله فقدان مبلمان مناسب برای استفاده شهروندان مواجه‌اند و این مسأله برآمده از بی‌توجهی به خواسته‌ها و نیازهای شهروندان است (Bonenberg, 2015: 172). مبلمان استفاده شده در فضاهای عمومی در بسیاری موارد، متناسب با نیاز و خواست اقلیت مختلف شهروندان برنامه‌ریزی و طراحی نشده‌اند (Poldma et al, 2014: 208). در طراحی و برنامه ریزی فضاهای عمومی، به نیازهای اجتماعی و روحی- روانی شهروندان توجه نشده است و اغلب استانداردها، معطوف به ویژگی‌های کالبدی و فیزیولوژیک بوده‌اند (Yung et al, 2016: 115).

مبلمان شهری یکی از اجزای اصلی فضاهای شهری است که با حضور آنها در هر فضایی می‌توان کیفیت و کارایی فضا را افزایش داد و راحتی و آسایش را برای فضا به خوبی فراهم آورد و همچنین بخش زیادی از فعالیت‌ها را در شهر سامان می‌دهد و باعث بالارفتن کیفیت برخورداری شهروندان از محیط پیرامون و افزایش رفاه و لذت آن‌ها در خیابان، پارک و عرصه‌های دیگر شهری می‌شود؛ و همچنین سازماندهی مبلمان شهری به عنوان یکی از مهم‌ترین عناصر محیط شهری، سهم بسزایی در مطلوبیت و مطبوعیت فضا از نظر شهروندان دارد و عدم برنامه ریزی و یا برنامه ریزی ناقص در زمینه مبلمان شهری، به عدم کارایی این عناصر دامن می‌زند و موجب نارضایتی شهروندان از فضاهای عمومی و مبلمان شهری خواهد شد. در حال حاضر اکثر سازمان‌ها و مراکز دست‌اندرکار کشور، برنامه ریزی و مکان‌یابی صحیح مبلمان شهری را به عنوان یک راهبرد قطعی برای ایجاد محیطی پایدار، مناسب و منطبق با شرایط بومی تلقی نمی‌کنند و با عدم برنامه‌ریزی یا برنامه ریزی ناقص و غیر استاندارد در این زمینه، به هرج و مرج بصری و عدم کارایی این عناصر در محیط‌های شهری دامن می‌زنند. از طرف دیگر مبلمان موجود نیز به دلیل مشکلات فرهنگی (تخریب‌گرایی) و عدم رسیدگی دائمی و مدیریت نامناسب، کاربران را با مشکلات عدیده‌ای روبرو ساخته است. شهر تبریز هم به عنوان یکی از کلانشهرهای کشور از این مقوله مستثنی نیست به ویژه در محدوده مورد مطالعه شهر تبریز مبلمان این شهر دچار مشکلاتی نظیر؛ پراکندگی نامناسب (و مسائلی چون فواصل نامناسب بین عناصر مبلمان از جمله ایستگاه‌های اتوبوس، سطل‌های زباله و ...)، طراحی نامناسب (نیمکت‌ها، کفپوش‌ها و تابلوها و علائم و ...)، عدم هماهنگی محیطی، استفاده از مصالح نامرغوب و در نهایت عدم رعایت استانداردهای لازم (از جمله سطوح ناصاف و نامناسب پیاده‌روها) و غیره در بسیاری از موارد دچار ضعف و کاستی است. ضمناً محدوده مورد مطالعه از لحاظ مکان‌یابی و استقرار مبلمان شهری دارای تنوع کمتری بوده و از لحاظ پراکندگی عناصر و تجهیزات شهری به صورت پراکنده جانمایی شده‌اند. بر همین اساس هدف اصلی این پژوهش ارزیابی وضعیت مبلمان شهری و سنجش رضایت مندی شهروندان از محدوده سه راهی ولیعصر تبریز است که قصد دارد به دو پرسش پاسخ دهد؛ ۱- آیا اصول و ضوابط در طراحی و ساخت مبلمان شهری در مسیرهای عابر پیاده محدوده سه راهی ولیعصر تبریز رعایت شده است؟ ۲- میزان رضایت شهروندان از مبلمان محدوده مورد مطالعه چگونه است؟

نوع تحقیق کاربردی و روش آن توصیفی-تحلیلی است. برای تحلیل و تبیین ساختار فکری حاکم و فرآیند های آن، از روش قیاسی با تطبیق تئوری ها با واقعیت موجود بهره گرفته شده است. در این زمینه از اسناد و مطالعات مدون علمی، مقالات و کتب استفاده شده است. از طرف دیگر عموماً از روش استقرائی برای بررسی وضعیت مبلمان شهری در محدوده سه راهی ولیعصر تبریز استفاده شده است. در واقع پس از استخراج استانداردها و ضوابط مبلمان شهری از منابع معتبر کتب و مقالات، مبلمان محدوده مورد مطالعه با این استانداردها و ضوابط مقایسه و تطبیق داده شدند. همچنین برای سنجش میزان رضایت شهروندان از پرسشنامه و بررسی‌های میدانی (مشاهده، مصاحبه و پرسشنامه)، استفاده شده است؛ و داده‌ها در نرم افزار SPSS با استفاده از تی تک نمونه‌ای، ضریب همبستگی پیرسون تحلیل عاملی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. برای سنجش پایایی داده‌ها از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد که مقدار این ضریب ۰/۷۹۲ به دست آمد که پایایی ابزار اندازه گیری را نشان می‌دهد.

زنگی آبادی و تبریزی (۱۳۸۶)، در پژوهشی با عنوان تحلیل فضایی مبلمان شهری محدوده گردشگری بخش مرکزی شهر اصفهان، با استفاده از مطالعات میدانی و تکمیل پرسشنامه و مصاحبه با متخصصان و همچنین استفاده از داده های دست دوم به این نتیجه رسیدند که به جانمایی صحیح مبلمان توجهی نشده و همچنین در طراحی این عناصر توجهی به رعایت فواصل و تعادل بین آنها نشده است.

بهنام مرشدی (۱۳۹۰)، در پژوهشی با عنوان نقش طراحی و مکان‌یابی مناسب مبلمان شهری در یکپارچگی فضاهای شهری ابتدا تعریفی از مبلمان شهری ارائه داده و همچنین این عناصر را در سیمای شهری تأثیرگذار دانسته و اهداف سه‌گانه زیباسازی، هویت بخشی و خواناسازی محیط را از کارهای مهم این عناصر می‌داند و معتقد است که به کارگیری مبلمان شهری مناسب و استاندارد یکی از عوامل مؤثر بر ارتقای کیفیت محیط شهری است و یک تقسیم‌بندی از مبلمان شهری را در چهار گروه اصلی مبلمان خیابانی، مبلمان پارکی، مبلمان ترافیکی و سازه های اطلاع رسانی و تبلیغاتی عنوان کرده است.

فرج‌اللهی و رضایی (۱۳۹۳)، در مقاله ای با عنوان عملکرد مؤثر مبلمان شهری در هویت بخشی و ارتقاء کیفیت فضاهای شهری سعی بر آن داشتند تا به بررسی مبلمان شهری از حیثه منظر شهری و هویت شهری با استفاده از شیوه‌های مشاهده‌ای و کتابخانه‌ای بپردازند. در طراحی مبلمان شهری، تطابق بین فرم و عملکرد که مکمل هم می‌باشند، حائز اهمیت است و این‌که این طراحی چگونه و در چه مکان‌هایی، با توجه به هویت شهر و جامعه طراحی شوند، خود نگرشی مهم برای آیت‌هایی است که ما در طراحی مبلمان شهری انتخاب می‌کنیم. در این راستا می‌توان به المانهای درون شهر و پارک‌ها اشاره کرد که نقش مؤثری در القاء هویت شهری و تقویت حس مکان شهروندان داشته و باید طوری طراحی شوند که خوانایی آنها از سوی شهروندان و هماهنگی طرح آنها با وقایع و اتفاقات آن مکان سازگاری داشته باشند و این مستلزم آن است که به نقاطی از قبیل ایست‌ها و مکث‌ها، گذرها، آمد و شدهای جمعیتی توجه داشته باشیم تا تطابق بین فرم و عملکرد را در طراحی رعایت کرده باشیم.

آزادخانی و طهماسبی (۱۳۹۵)، در پژوهشی با عنوان بررسی نقش و عملکرد مبلمان شهری در ارتقاء کیفیت محیط شهری و رضایت‌مندی شهروندان (مطالعه موردی: منطقه ۴ شهرداری کرمانشاه) با استفاده از دو روش کتابخانه‌ای و پرسشنامه‌ای به این نتیجه رسیده اند که؛ از نظر ساکنان این منطقه مبلمان شهری در بهبود کیفیت محیط و رضایت‌مندی شهروندان تأثیر دارد. مبلمان شهری منطقه ۴ کرمانشاه از زیبایی و تناسب مطلوبی و جانمایی صحیحی برخوردار نیستند. همچنین، بین عدم رعایت اصول استانداردهای مبلمان شهری و به وجود آمدن ساختار ناموزون شهری و کاهش کیفیت محیط شهری همبستگی بالایی مشاهده نمی‌گردد.

محمدی و پیشگر (۱۳۹۵)، در مقاله ی تحت عنوان تحلیل وضعیت مبلمان شهری و سنجش رضایت‌مندی شهروندان (مطالعه موردی: حاشیه رودخانه بالیخلی چای، شهر اردبیل)؛ در تحقیق حاضر با هدف بررسی و تحلیل مبلمان بالیخلی-چای از دریچه رضایت شهروندی و عملکرد مدیریت شهری، به مطالعه این مهم (مبلمان شهری) در شهر اردبیل پرداخته

است. تحقیق حاضر از نوع کاربردی بوده و روش استفاده از آن نیز، توصیفی - تحلیلی و پیمایشی هست. بررسی‌های میدانی نشان می‌دهند که از نظر وضعیت کمی، تعداد اثانه شهری در محدوده مورد مطالعه قابل توجه و تا حدی مطلوب است. این امر منجر به افزایش میزان رضایتمندی از وضعیت کمی در اغلب مبلمان شهری در محدوده مورد بررسی شده است؛ لیکن از نظر برخی از تأسیسات از جمله تأسیسات بهداشتی، سطل‌های زباله و نشیمنگاه‌های مناسب، کمبودهایی قابل توجه و از نظر وضعیت کیفی، نواقص و کاستی‌هایی در محدوده مورد بررسی وجود دارد که در مجموع شاخص‌ها منجر به پایین آمدن میزان رضایتمندی شهروندان از کیفیت مبلمان شهری، شده است.

لیپس چوتز (۱۹۷۹)، در مقاله‌ای تحت عنوان مبلمان شهری جدید برای لندن «سعی دارد با استفاده از عناصر مبلمان شهری به شهر زینت بخشد. عناصری که سبب ایجاد فضای شهری دلپذیر برای شهروندان شده و نباید به سبب مبلمان شهری بدشکل جلوه کند.

بوداک (۲۰۱۲)، در تحقیقی با عنوان تحلیلی بر استفاده از مبلمان شهری در تبلیغات شهری در شرایط آموزش زیبایی‌شناسی و بصری به این نتیجه رسید که؛ مبلمان شهری به طراحی و پیوستن به دیگر عوامل پایدار و محیط زیست نیاز دارد همچنین طراحی گرافیک و محصولات کاربردی در مبلمان شهری، قابلیت تشخیص مکان‌ها را افزایش می‌دهد.

فضای عمومی شهر

فضای عمومی به طور معمول به عنوان مکان‌هایی تعریف می‌شود که همه شهروندان به صورت آزاد و قانونی بدان دسترسی دارند. مکان‌های عمومی شهر نه تنها خیابان‌ها، میدان‌ها و چهارراه‌ها بلکه فضاهای درونی ساختمان‌های عمومی چون کتابخانه‌ها و سالن‌های اجتماعات شهرداری‌ها را دربر می‌گیرد (رفعیان و خدایی، ۱۳۸۹: ۸۹). نوعی فضای عمومی است که کانون و بستر حیات مدنی و شهرگرایی می‌باشد (پارسی، ۱۳۸۱). این فضا متعالی‌تر از فضای معمولی است و صرفاً در ابعاد هندسی و زوایای گوناگون ساختمانی تعریف نمی‌شود (Kreyer, 1996). این فضا در عین دارا بودن ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی جامعه، ظرف فعالیت‌های شهری و ضرورت‌های مترتب بر آن نیز محسوب می‌شود. فضای شهری شکلی از اشکال فضایی است که به طور اتفاقی سازمان نیافته و دارای ساخت است و ماهیت آن را باید به عنوان اشکال فرهنگی تلقی کرد؛ در نتیجه این اشکال نوعی بیان ایدئولوژی است (Castells, 1977:198).

کیفیت محیط شهری

بسیاری از دانشمندان علوم شهری، کیفیت محیط شهری را یکی از مولفه‌های کیفیت زندگی می‌دانند؛ بنابراین می‌توان گفت کیفیت محیط یک قسمت از کیفیت زندگی است و شامل تمام فاکتورهایی می‌شود که بخشی از رضایتمندی انسان‌ها را تشکیل می‌دهند. کیفیت محیط شهری عبارت است از شرایط اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی-فضایی محیط شهری که نشان‌دهنده میزان رضایت یا عدم رضایت شهروندان از محیط شهری است (شماعی و احمدپور، ۱۳۸۴: ۲۷۴). کیفیت محیط یک مفهوم چندبعدی است که با مفاهیمی مثل کیفیت مکان، ادراک و رضایت شهروندی و قابلیت زندگی اشتراکاتی دارد؛ به طوری که در بسیاری از موارد به عنوان معنایی مشابه در نظر گرفته می‌شود (Kamp et al, 2003:6). در نهایت کیفیت محیط شهری بستگی به کیفیت زیرساخت‌های شهر و مدیریت مناسب آنها دارد و شامل محیط کالبدی (فیزیکی) مانند (مدیریت آب باران، کیفیت هوا، فضای سبز، سروصدا، ترافیک و...) تسهیلات مربوط به مسکن (تامین آب، برق، گاز، تلفن، بهداشت، دفع فاضلاب و...) و محیط اجتماعی (جامعه، استقلال، کنش‌های اجتماعی، احساس رضایت و امنیت اجتماعی می‌شود) (Kamruzzaman et al, 2007: 1)

مبلمان شهری

تجهیزات شهری به مجموعه‌ای از وسایل متحرک و نیمه متحرک و کاربردی یا تزئینی اطلاق می‌شود که با اجازه یا اطلاع مقامات دولتی به طور دائم یا فصلی در فضای عمومی شهر در اختیار ساکنان آن قرار گرفته است. تجهیزات شهری جزء لاینفک محیط زیست یک شهر بوده و هویت و شناخت کامل شهر را امکان پذیر می‌سازد (موره و دیگران، ۱۳۷۳: ۲). به عبارت بهتر در فضای میان ساختمانها و بناها، وسایل و ضمایم مکملی نیاز است تا زندگی شهری را سامان بخشد، تجهیزاتی که همچنین اثاث یک خانه امکان زندگی را در فضای محصور میان سنگ و بتن و شیشه فراهم می‌آورد. این اجزاء جریان حرکت سکون، تفریح و اضطراب را در شهر تنظیم می‌کند و به آن روح می‌بخشد اثاثه تجهیزات یا مبلمان شهری، خیابانی یا فضای باز اصطلاحات رایج این تسهیلات و امکانات هستند. این تسهیلات در انگلستان بیشتر به «مبلمان خیابانی» و در امریکا به «مبلمان همگانی» یا «مبلمان فضای باز» معروف هستند (فضلی خانی و حسنی، ۱۳۸۸: ۷۰). عناصر مبلمان شهری به گروه زیر قابل تفکیک است. (آگشته، ۱۳۷۹).

الف) عناصر زیبایی شناختی مثل گلدان‌ها، مجسمه‌ها، درختان و گیاهان تزئینی، آبنما، پرچم و جزو آن؛
ب) عناصر کارکردی مثل چراغ روشنایی، چراغ راهنمایی و رانندگی، سطل زباله، نیمکت، سایبان ایستگاه اتوبوس، باجه‌ی تلفن عمومی، باجه‌ی مطبوعات، صندوق پست، جدول و جزو آن.

اهمیت توزیع فضایی و طراحی مناسب مبلمان شهری

اهمیت طراحی مناسب عناصر شهری از جمله مبلمان، امری است که دوباره کشف شده است. در زندگی شهری امروز به ندرت می‌توان کسی را یافت که به طریقی با مبلمان شهری سر و کار نداشته باشد. مبلمان شهری بخش زیادی از فعالیت‌های شهر را سامان می‌دهد و باعث بالا رفتن کیفیت استفاده شهروندان از خیابان‌ها، میدان‌ها، پارک و عرصه‌های دیگر شهری می‌شود. عمده‌ترین ویژگی مبلمان شهری کاربرد عام آن است. این گروه از محصولات بیش از هر چیز دیگر با توده‌ی مردم ارتباط مستقیم دارد و بدین لحاظ موضوع طراحی و برنامه‌ریزی آنها به مطالعات عمیق و دقیقی نیاز دارد. با وجود این موضوع، کمتر شاهد طراحی و برنامه‌ریزی کارآمد مبلمان شهری در شهرهای کشور هستیم؛ و متخصصان و برنامه‌ریزان کمتر می‌توانند محیطی منسجم به وجود آورند، زیرا به نیازهای واقعی، نیروها، خواسته‌ها و مشکلات مردمی که با محیط سروکار دارند، به خوبی آگاه نیستند و به جای این‌که محیط را یکدست‌تر کنند آن را آشفته‌تر می‌سازند (زنگی آبادی و تبریزی، ۱۳۸۶). در شهرهای امروزی فضاها از جهت ساخت فیزیکی، هماهنگی، زمان توسعه، وضع جغرافیایی، چشم انداز محیطی، رفتارهای اجتماعی افراد و ... یا یکدیگر متفاوت می‌باشند (شکوئی، ۱۳۶۹: ۴۵)؛ بنابراین تجهیز آن به اجزای مختلف از جمله مبلمان نیز تمهیدات متفاوتی را می‌طلبد. در واقع باید گفت که مکان‌یابی صحیح و طراحی مناسب مبلمان ارتباط بین این عناصر و فضای دربرگیرنده‌ی آن را تقویت می‌کند و می‌تواند به محیط شخصیت بخشیده، جنبه‌های مثبت دربرگیرنده‌ی آن را ارتقا دهد؛ بنابراین پیش از تصمیم‌گیری در مورد مکان‌یابی مبلمان، باید فهرستی از جزئیات موجود و خصوصیات ویژه‌ی فضای مورد نظر را تهیه کرد. اساسی‌ترین فواید توزیع فضایی مناسب و طراحی مناسب مبلمان شهری را می‌توان شامل موارد زیر دانست: بالا بردن کارایی مبلمان شهری، افزایش تعداد کاربران این عناصر، افزایش میزان رضایت عمومی، کاهش آثار ناخوشایند محیط طبیعی، پایداری و دوام بیشتر مبلمان و در نهایت افزایش و ارتقای سطح فرهنگ بهره‌وری از مبلمان شهری.

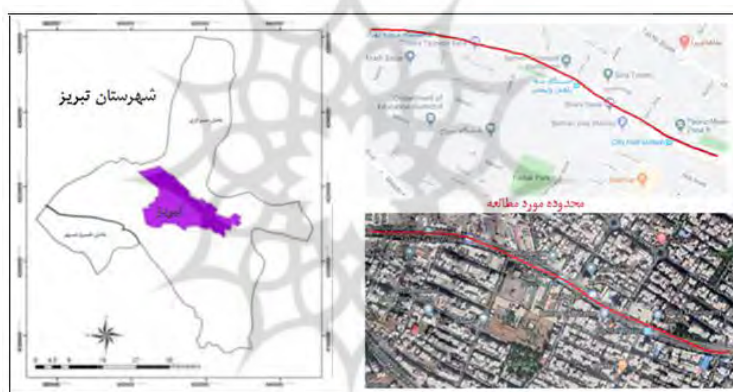
روش شناسی

نوع تحقیق کاربردی و روش آن توصیفی-تحلیلی است. برای تحلیل و تبیین ساختار فکری حاکم و فرآیندهای آن، از روش قیاسی با تطبیق تئوری‌ها با واقعیت موجود بهره گرفته شده است. در این زمینه از اسناد و مطالعات مدون علمی، مقالات و کتب استفاده شده است. از طرف دیگر عموماً از روش استقرائی برای بررسی وضعیت مبلمان شهری در محدوده

سه راهی ولیعصر تبریز استفاده شده است. در واقع پس از استخراج استاندارد ها و ضوابط مبلمان شهری از منابع معتبر کتب و مقالات، مبلمان محدوده مورد مطالعه با این استانداردها و ضوابط مقایسه و تطبیق داده شدند. همچنین برای سنجش میزان رضایت شهروندان از پرسشنامه و بررسی‌های میدانی (مشاهده، مصاحبه و پرسشنامه)، استفاده شده است؛ و داده‌ها در نرم افزار SPSS با استفاده از تی تک نمونه‌ای، ضریب همبستگی پیرسون تحلیل عاملی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. برای سنجش پایایی داده‌ها از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد که مقدار این ضریب $0/792$ به دست آمد که پایایی ابزار اندازه گیری را نشان می‌دهد.

قلمرو جغرافیایی پژوهش

محدوده سه راهی ولیعصر تبریز تقریباً بالاتر از خیابان راهنمایی و از پل کابلی شروع شده و تا نزدیکی هتل مرمر ادامه دارد. جهت محدوده مورد مطالعه شرقی- غربی می باشد که بخشی از خیابان بلوار ۲۹ بهمن و زیر نظر شهرداری منطقه ۱ و ۲ می باشد. این محدوده یک خیابان اصلی و هشت مسیر شریانی درجه یک و دو را شامل می‌شود که از قسمت شمالی در نهایت به جاده اهر و از قسمت جنوبی فلکه دانشگاه تبریز ختم می‌شود. از قسمت غربی به ولیعصر و کوی استاندارد و قسمت شرقی آن به کوی آتش نشانی و ولیعصر جنوبی ادامه دارد. طول محدوده ۱۸۳۰ متر، عرض شبکه به طور کلی حدود ۳۱ متر و عرض پیاده رو به طور متوسط ۴٫۵ متر است.



شکل ۱. نقشه محدوده مورد مطالعه

یافته ها و بحث

ارزیابی عناصر مبلمان محدوده سه راهی ولیعصر تبریز با استانداردها

ملاحظات فنی نیمکت و صندلی

مهم‌ترین خصوصیت یک نیمکت، دوام است. برای دستیابی به بیشترین دوام، پارامترهای فنی متعددی موثرند، بدین معنی که عمر مفید مواد و قطعات تشکیل دهنده نیمکت به نحوی باشد که در نقطه زمانی قابل پیش بینی به انتها برسد. استفاده از مواد مختلف تأثیرات گوناگونی به دنبال دارد. چوب دارای طبیعتی گرم است. فلز و سنگ با وجود راحتی و کاربرد زیاد آن به طور ذاتی سطوحی سرد هستند. تیرک ها و الوارهای چوبی برای نیمکت، هم بافتی مدرن دارند و هم سنتی و کلاسیک به حساب می‌آیند. در نهایت باید گفت بهترین مصالح برای نشستگاه‌های عمومی آنهایی هستند که در برابر سرما، گرما، رطوبت، خشکی کیفیت خود را از دست نمی‌دهند (مرتضایی، ۱۳۷۹: ۴۸). به لحاظ ارگونومی هم ابعاد معین زیر از اهمیت خاصی برخوردارند: ارتفاع صندلی: مردها ۴۴۰ میلی‌متر زن ها ۴۴۰ میلی‌متر عمق صندلی: مردها ۴۲۰ میلی‌متر زن ها ۴۸۰ میلی‌متر حد متوسط ارتفاع قسمت تکیه گاه نیمکت: ۷۲۰ میلی‌متر بنابراین نیمکت‌های راحتی

بین ۶۰۰ تا ۶۵۰ میلیمتر ارتفاع دارند. پهنا در قسمت نشستگاه مردها: ۳۷۰ میلیمتر زن‌ها: ۴۰۰ میلیمتر. مکان یابی نیمکت‌ها از دو جهت قابل بررسی است: اول وضعیت استقرار نیمکت از نظر فاصله با سایز اجزاء محیطی و اقلیمی و مسیرهای عبور و مرور و دسترسی به محصول، دوم تطابق با محیط. تاحد ممکن وسایل نشستن باید درجایی نصب شوند که از برخی عوامل جوی به ویژه باد در امن باشند. استقرار آنها باید براساس چیدمان منطقی انجام شود تا از معلق ماندنشان در سطح خیابان و فضای مورد استفاده جلوگیری شود. چیدمان نادرست به سادگی باعث ایجاد حس شلوغی و مزاحمت در مکان استفاده می‌گردد.

وضع موجود نیمکت و صندلی

در این محدوده اکثر نیمکت‌ها در قسمت فضای سبز و تقریباً پارک مانند خلاصه شده و در بقیه مناطق به شدت نیاز است. به لحاظ استاندارد نیز جنس نیمکت‌ها عمدتاً فلزی و بتنی است و در فصول سرد کارآیی خاصی ندارند فقط در دو جا از محدوده از صندلی‌های چوبی استفاده شده آن‌ها نیز از کیفیت مطلوبی برخوردار نیستند. صندلی‌های موجود در محدوده فاقد رنگ‌کاری مناسب می‌باشد که اکثراً به رنگ آبی و زنگ زده می‌باشند. اندازه ارتفاع و عرض نیمکت بر اساس استاندارد طراحی نشده و از پراکنش و جانمایی مطلوبی برخوردار نیستند. برخی از آنها مستحکم به زمین نصب نشده‌اند و پایه‌های نیمکت به درستی پی‌ریزی نشده است.



شکل ۲. تصویر وضعیت موجود نیمکت در محدوده مورد مطالعه

ملاحظات فنی زباله دان‌ها

مواد بکار رفته در سطل‌های زباله عبارتند از: (۱) پلی استر تقویت شده‌ی شفاف؛ ساخته شده از رزین‌های نسوز و دارای سطحی صاف و صیقلی است. (۲) ورقه‌های فلزی: ورقه‌های فلزی گالوانیزه که در داخل کانتینر قابل جابجایی هستند بکار می‌روند؛ (۳) چوب: طراحی متنوعی از چوب درختان افرا و کاج در روی فلزاتی مانند استیل و گالوانیزه به کار می‌رود؛ (۴) بتن: تعدادی از زباله دان‌های در دسترس بوسیله ی بتن طراحی و ساخته شده اند. سطح بیرونی آن توسط سنگدانه محافظت می‌شود و سطح داخلی آن به دلایل بهداشتی صاف است. ابعاد زباله‌دان‌ها بایستی به اندازه‌ای باشد که استفاده-کنندگان بتوانند به راحتی به زباله‌دان دسترسی داشته باشند. گنجایش ظروف زباله‌دان‌ها در معابر کم رفت‌وآمد پنجاه لیتر و نقاط پر تردد حداکثر صد لیتر است. ارتفاع مناسب بین ۸۵ تا ۱۰۰ سانتی‌متر و برای پارک‌های کودکان بین پنجاه تا شصت سانتی‌متر می‌باشد (سازه کیش، ۱۳۷۹: ۲۰). مکان‌یابی و جانمایی سطل‌های زباله تحت تأثیر دو عامل است: اول قابلیت دسترسی و دید مناسب، دوم مقدار استفاده مورد انتظار. سطل‌های زباله باید به راحتی در معرض دید و دسترسی باشد، بدون اینکه مزاحمت کند. علاوه بر این سطح و مقدار فضای تحت اشغال آن نیز باید در حداقل باشد. مقدار استفاده مورد انتظار از سطل زباله تحت تأثیر نوع کاربری و عملکرد فضای شهری مورد نظر است و براساس آن تعداد مناسب سطل‌های تعیین می‌شود (حسینیون، ۱۳۷۹). استقرار زباله‌دان نباید به صورت اتفاقی انجام پذیرد بلکه باید برای

نرخ تردد و ازدحام مردم در یک محدوده یا نقطه خاصی انجام گیرد (مرتضایی، ۱۳۷۹: ۶۷). زباله‌دان‌ها می‌بایست در مکان مناسبی قرار گرفته و قابل دید باشند.

وضع موجود زباله دان‌ها

زباله‌دان‌های این منطقه از ورقه‌های فلزی می‌باشد. در این منطقه زباله‌دان‌ها به دو صورت زباله‌دان رو باز که بهم متصل شده‌اند ارتفاع آنها از سطح زمین ۸۰ سانتی‌متر می‌باشد و دیگری بصورت تکی رو به خیابان با ارتفاع ۱۲۰ سانتی‌متری می‌باشد و دارای گنجایش بیشتری می‌باشد و روی جوی‌ها مکانیابی شده‌اند. زباله‌دان‌های این منطقه به رنگ زرد و سبز با پایه‌های سیاه می‌باشد و چندین مورد آهن زنگ زده نیز دیده شد. در این منطقه یکسری از زباله‌دان‌ها با فاصله ۳۰-۵۰ سانتی‌متر از جوی و در باغچه نصب شده‌اند فاصله ی بین دو زباله‌دان ۳۰-۱۵ متر می‌باشد و یکسری از آنها عمده‌تاً روی جوی آب ساخته شده‌اند. براین اساس می‌توان گفت که زباله‌دان‌های محدوده مورد مطالعه از استانداردهای لازم برخوردار نیستند.



شکل ۳. تصویر وضعیت سطل زباله در محدوده مورد مطالعه

ملاحظات فنی تابلو علائم

انواع موادی که در ساخت تابلوها کاربرد دارند عبارتند از: چوب، آهن، چدن، آلومینیوم، استیل، برنز، فایبرگلاس، آکرلیک، شیشه‌ی نشکن، بتن. مبحث ارگونومی در ارتباط با تابلوها از دو جهت قابل بررسی است: الف) ارتباط با عابرین؛ تابلوی اطلاعات باید در ارتفاع ۱۶۰ تا ۱۴۰ سانتی‌متری نصب شود. ب) ارتباط با وسایل نقلیه: محل نصب تابلوها باید به گونه‌ای انتخاب شود که در مخروط دید واضح رانندگان (حدود ده الی دوازده درجه انحراف نسبت به خط دید در امتداد مسیر) واقع شده و باز تابش نور چراغ وسایل نقلیه از تابلو، موجب خیره شدن چشم رانندگان نشود حداقل ارتفاع نصب تابلوها از لبه ی پایین آن تا سطح روسازی پیاده رو یا خیابان ۲/۱ متر است. ضوابط مهمی که باید در مکانیابی و نصب تابلوها بایستی در نظر گرفت عبارتند از: الف) حریم تابلوهای عبور سواره و راهنمایی و رانندگی شهری در خیابان‌ها تا عمق نود سانتی‌متر از لبه ی سواره رو به طرف پیاده رو مجاز می‌باشد. عدم تداخل انواع دیگر تابلوها در این حریم ضروری است و باعث افزایش امنی عبور و مرور و تمرکز حواس رانندگان و عابران می‌شود؛ ب) حریم تابلوهای فعالیت (عملکردها)، یک سوم عرض پیاده رو‌ها از حد املاک مجاور خیابان به اندازه ی حداکثر یک و نیم متر عرض، به شرط باقی ماندن نود سانتی‌متر تا لبه ی سواره رو و به طوری که از حریم تابلوهای راهنمایی و رانندگی مجزا باشند. ج) در برخی خیابان‌ها، فضاهای شهری که به عنوان کانال تبلیغاتی شناخته می‌شوند، اجازه‌ی نصب تابلوی تبلیغاتی جدای از تابلوی معرف عملکرد داده می‌شود. در زمینه رنگ محدودیت‌های قانونی وجود ندارد، اما توصیه‌های کلی در اجتناب از رنگ‌های پرزرق و برق وجود دارد، از جمله رنگ‌های زرد و قرمز، عدم تنوع رنگها و محدودیت استفاده از رنگهای

فلورسنت و منعکس کننده، از دیگر موارد است. سطوح شفاف کرومی و آینه ای نیز به شدت مورد انتقاد هستند (مرتضایی، ۱۳۸۱: ۸۹).

وضع موجود تابلو علائم

در این محدوده تابلوها بیشتر مربوط به علائم راهنمایی و رانندگی می‌باشد. بیشتر این علائم فلزی است و متأسفانه دچار زنگ‌زدگی شده و در برخی موارد نیز علائم آنها از بین رفته است. اغلب به رنگ سفید و آبی هستند؛ و در برخی از جاها نیز در فضاهای نامناسب اعم از پشت درختان و در کنار جوی‌های آب جایگذاری شده‌اند. ارتفاع برخی از تابلوها کمتر از دو متر است که پایین‌تر از حد استاندارد و همچنین زاویه نصب آنها در کنار حاشیه خیابان‌ها مناسب نیست. نور موجود به هنگام شب در این محدوده کافی نبوده و به دلیل تردد بودن مشکلاتی عمده از قبیل تصادف، عدم دید مناسب راننده نسبت به هشدارهای سرعت‌گیر و علائم عابرین پیاده و ... از این دسته، رانندگان وسائل نقلیه را با مشکل مواجه می‌سازد

ملاحظات فنی کفپوش

یک لایه ی خاکی زیر کفپوش وجود دارد که بار طرح را تحمل می‌کند، آب نفوذی را دریافت کرده و در معرض ریزش آب، زمین به واسطه‌ی تغییرات فصلی یا حرکت مویبندی صعودی قرار دارد. در برخی شرایط، زیرسازی به موازات زمین به علت دفع فاضلاب شیب‌دار می‌شود. ظرفیت تحمل زیر، همواری و نفوذپذیری، فاکتورهای کلیدی در تعیین تنوع ضخامت لایه‌ی کفپوش می‌باشد (Harris & Dines 1998: 440). زمین زیرسازی نیز باید ثابت و محکم باشد. در غیر این صورت، ایجاد زیرسازی مخصوص سنگفرش بتنی ضروری است. برای تسهیل در تخلیه‌ی آبهای باران، زیرسازی باید یک شیب حداقل یک سانتی متری داشته باشد. ضخامت زیرسازی شنی حداقل پنج سانتی متری است. کف‌سازی فضاها نیز مستلزم توجه و دقت خاص است؛ زیرا رنگ، شکل و سایر خصوصیات مربوط به کف‌سازی این فضاها می‌تواند نقش عمده‌ای در عملکرد مؤثر آن داشته باشد. با توجه به اینکه این فضاها در اختیار عابر پیاده قرار دارند، بنابراین کف‌سازی آنها باید متمایز از سایر فضاها و متناسب با خصوصیات استفاده‌کنندگان خاص آن باشد. در این خصوص باید دقت ویژه‌ای به معلولین و نیازهای آنها به این فضاها نمود، به طوری که استفاده راحت‌تر و امن از این فضاها برای آنها میسر باشد. نوع کف‌سازی باید کیفیت فضا را ارتقاء بخشیده و جذابیت آن را افزایش دهد (بحرینی، ۱۳۷۷: ۲۵۲). توجه به شرایط اقلیمی منطقه مورد نظر برای طراحی و درک رنگ‌های غالب، در گزینش رنگ بسیار مؤثر است.

وضع موجود کفپوش

کفپوش‌ها از جنس آسفالت و سنگ‌فرش می‌باشد. این منطقه بیشترین عابرین پیاده را به دلیل وجود مراکز تجاری و خدماتی به خود اختصاص داده است؛ بنابراین باید دارای زیرسازی و عرض استاندارد باشد عرض پیاده رو در این محدوده به طور متوسط ۳ متر می‌باشد و با چشم پوشی از برخی مناطق محدوده می‌توان گفت تقریباً نامطلوب می‌باشد. زیرسازی در منطقه به صورت مناسبی صورت نگرفته است و در بعضی جاها نشست پیدا کرده‌اند کفپوش‌ها در اکثر نقاط کنده شده‌اند و از نظر شیب نیز دارای پستی بلندی‌های بسیاری است که در برخی از قسمت‌ها دیده می‌شود. منافذ کفپوش ها ۱/۵ میلی متر می‌باشد که نزولات جوی در زمین نفوذ نمی‌کنند؛ و سبب رنگ پریدگی کفپوش ها و اختلال در عبور عابرین پیاده را به وجود می‌آورد. به دلیل عدم توجه به کفپوش این محدوده رنگ بندی کفپوش‌ها اغلب به صورت تیره، تیره و مات می‌باشد و حاکی از عدم توجه به رنگ بندی کفپوش‌ها است.



شکل ۴. تصویر وضعیت کفیوش‌ها در در محدوده مورد مطالعه

ملاحظات فنی ایستگاه اتوبوس و سرپناه آن

برای قرار دادن ایستگاه اتوبوس، باید پیاده رو حداقل شش متر عرض داشته باشد (۲/۵ متر برای توقف اتوبوس، ۱/۵ متر برای سرپناه ایستگاه و ۱/۶ متر برای عبور از پشت ایستگاه). برای انتظار مسافران در ایستگاه باید سرپناهی به عرض ۱/۲۰ تا ۱/۵ متر و طول دو تا پنج متر ایجاد شود. سرپناه در فاصله‌ی نیم متری لبه ی پیاده رو استقرار می‌یابد. در پایانه‌های اتوبوسرانی شهری، مراکز شهری و نزدیک به ساختمان‌های عمومی پرتردد احداث محل انتظار ایستگاه اتوبوس به عرض حداقل ۱۴۰ سانتی‌متر و همسطح با کف اتوبوس الزامی است (سید صدر، ۱۳۷۸: ۱۹۲). از آنجا که سرپناه‌های ایستگاه اتوبوس دارای اجزاء مختلف می‌باشند، به تبع آن نیز هر یک از اجزاء آن دارای مواد مختلف به شرح زیر می‌باشند (الف) سقف: گالوانیزه، آلومینیوم؛ (ب) دیواره‌ها: گالوانیزه، آلومینیوم و آکرلیک (پلاستیک)؛ (ج) کف مصالح ساختمانی رایج نظیر سیمان، موزیک و سنگفرش‌های موزاییکی (3: Solar Century, 2003).

اندازه‌های حداقل یک ایستگاه مسقف باید به‌نحوی باشد که از تابش عمودی آفتاب و ریزش باران و برف به روی مسافر جلوگیری نماید؛ بنابراین حداقل عرض سایبان، یک متر و چهل خواهد بود. عرض شانه‌ی استاندارد یک مرد ایستاده شصت سانتی‌متر و با یک فاصله‌ی ده سانتی‌متری و در یک ردیف شش نفره، طول یک ایستگاه حداقل ۴/۳۰ خواهد بود؛ بنابراین حداقل ابعاد کف یک ایستگاه ۱۰۰×۴۰۰ و سقف آن ۱۴۰×۴۰۰ سانتی‌متر است. حداقل عرض ایستگاه در صورت وجود نیمکت یا صندلی، ۱۳۰ سانتی‌متر خواهد بود که با اضافه شدن ۲۰ سانتی‌متر از هر طرف، عرض سقف نیز ۱۷۰ سانتی‌متر است. در مکان‌یابی ایستگاه‌های اتوبوس عوامل زیر تعیین‌کننده می‌باشند؛ (الف) مجاورت با کاربری‌های مهم شهری (ب) تقاطع‌های مهم؛ (ج) امکانات فنی موجود از قبیل عرض معبر و سنگینی ترافیک در خیابان؛ (د) عدم اختلال و مزاحمت در عبور عادی عابرین پیاده.

وضعیت موجود ایستگاه‌های اتوبوس

سرپناه ایستگاه‌ها از آلومینیوم و دیواره آن‌ها را فلز و شیشه تشکیل داده و کف ایستگاه‌ها به‌صورت سنگفرش می‌باشد. استفاده از شیشه برای دیواره ایستگاه مناسب نیست و خطراتی را به هنگام برخورد اشیاء سنگین به دیوار ایستگاه‌ها رقم می‌زند و از سوی دیگر دیواره‌های شیشه‌ای به‌طور کامل در فصول سرد مانع از وزش باد و سوز سرما را پوشش نمی‌دهد. به لحاظ ارگونومی طول ایستگاه‌ها ۴ متر و عرض آنها ۱/۵۰ سانتی‌متر می‌باشد و با فواصل مناسبی از هم قرار دارند؛ و تقریباً استاندارد می‌باشد ولی سقف ایستگاه‌ها نسبت به کف ایستگاه‌ها عریض نمی‌باشد و نور خورشید را کامل مهار نمی‌کند و همچنین به دلیل ازدحام استفاده از اتوبوس شهری عرض کم ایستگاه‌ها نمی‌تواند جوابگوی حومه رفت و آمد مسافری باشد. ایستگاه‌ها در وسط خیابان، در مسیر مجزا اتوبوس و با جداول فلزی از سایر وسائل نقلیه جدا شده‌اند که از لحاظ مکان‌یابی مناسب و سهولت دسترسی را برای مسافران فراهم می‌کند.



شکل ۵. تصویر وضعیت ایستگاه اتوبوس در محدوده مورد مطالعه

ملاحظات فنی باجه تلفن

از نظر ظاهری، کیوسک تلفن باید دارای مشخصات زیر باشد: فرم مجموعه، از نظر اصول زیباشناختی، یکدست و تناسبات لازم در آن رعایت شده باشد. چنانچه محیط اطراف آن از سبک و معماری قابل قبولی برخوردار باشد، طرح کیوسک نیز با هماهنگی لازم را از این نظر داشته باشد. رنگ کیوسک و محفظه باید طوری انتخاب شود که بتوان در کلیه نقاط شهر و از فاصله دور آن را تشخیص داد. مجموعه کیوسک یا محفظه تلفن باید از خود، یکپارچگی و استحکام را به بیننده منتقل کند؛ و در نهایت مجموعه فرم و رنگ محفظه یا کیوسک نباید افزایش اغتشاش بصری در محیط شود (سازه کیش، ۱۳۷۹: ۲۱). در تعیین مکان کیوسک‌های تلفن عمومی باید نکات زیر توجه کرد: چنانچه کیوسک در پیاده‌رو قرار گیرد، بایستی توجه کرد که حضور آن باعث ایجاد مانع و اختلال در حرکت عادی عابرین نشود. محل استقرار کیوسک تلفن نباید مانع مشاهده سایر اجزاء مبلمان شهری و یا سایر علائم مهم شهری شود. استقرار کیوسک یا محفظه تلفن عمومی باید به نحوی تعیین شود که دسترسی استفاده‌کنندگان به آن به سهولت امکان پذیر باشد. بایستی خط عابر پیاده نیز عبور ایمن استفاده‌کنندگان از طرف دیگر خیابان را میسر سازد. حتی الامکان تلاش شود کیوسک تلفن خصوصاً انواعی که دارای سیستم روشنایی در شب می‌باشد. در مکان‌هایی نصب شوند که نور عمومی محیط و فعالیت شبانه‌روزی در آن، مانع فرصت برای افراد غیرمسئول برای تخریب و صدمه زدن به آن نشود به لحاظ ارگونومی فاکتورها به شرح زیر می‌باشند: قد: با توجه به استفاده‌ی گروه‌های مختلف مردم، ارتفاع شماره‌گیر از کف باجه بایستی حدود ۱۳۰ سانتی‌متر باشد تا دید مناسب میانگین برای استفاده‌کنندگان مختلف به وجود آید؛ پهنا: بدن: حداکثر پهنا: بدن برای کیوسک و حداقل فضای لازم جهت حرکت دستی ۹۵ سانتی‌متر است. حرکت پا: استفاده‌کننده، باید به راحتی قدم به درون کیوسک گذاشته، بایستد، بچرخد و بیرون برود. برای ایجاد چنین حرکاتی، حداقل مساحت ۹۵*۹۵ سانتی‌متر کف لازم است.

وضع موجود باجه تلفن در محدوده

حجم ترافیک در این منطقه به واسطه‌ی کاربری‌های مهم و عمده تجاری و خدماتی، بالا است. در قسمت شرقی این منطقه دو باجه باجه تلفن و قسمت جنوبی یک باجه تلفن می‌باشد که تقریباً فاقد استانداردهای لازم می‌باشند: سقف باجه‌های تلفن در این منطقه آهن، بدنه و ستون‌ها نیز از پروفیل فولادی می‌باشد. ارتفاع شماره‌گیر از کف ۱۳۰-۱۴۰ در نوسان است که می‌توان گفت تقریباً مناسب است ولی پهنا: باجه‌ها ۶۰ سانتی‌متر می‌باشد که استفاده از آن برای یک فرد عادی دشوار است. داخل کیوسک ۸۰*۶۰ سانتی‌متر می‌باشد و باجه‌ی تلفن در محدوده‌ی مورد مطالعه برای

معلولین و جانبازان در نظر گرفته نشده است. رنگ کیوسک زرد و تلفن سیاه می‌باشد. هر سه باجه تلفن موجود از مکان‌یابی مناسبی برخوردار نیستند به صورتی که دو مورد از آنها در کنار جوی آب و یکی از آنها نیز در منتهی علیه سمت چپ خیابان فرعی که ازدحام جمعیت و سرو صدا زیاد را به همراه دارد، نصب شده است؛ و همچنین در تصویر مشخص است که وجود یک درخت امکان استفاده از باجه تلفن ضلع شرقی را دشوار کرده است.



شکل ۶. تصویر وضعیت باجه تلفن در محدوده مورد مطالعه

ملاحظات فنی گلدان و گلجای‌ها

مواد و مصالح گلدان و گلجای (الف) سنگ: سنگ ماده‌ای است، سنگین و مناسب برای گلدان‌های دایمی خیابان، چون سنگ خاصیت تراوشی بسیار کمی دارد، باید مسیر خروج فاضلابش خوب و کامل عمل کند. (ب) بتن: شاد بهترین ماده برای گلدان‌های خیابانی باشد، بافتی مناسب در شکل و اندازه‌ی متناسب با طرح و اثری طبیعی. (ج) سفال بدون لعاب: ماده‌ای سنتی با اثر تراوشی بسیار زیاد برای گلدان‌ها است که می‌تواند ماده‌ی مستعد تولید امراض در منافذ خود باشد. (د) مواد مرکب: شبیه بتن، بیشتر از آنکه ماده‌ای طبیعی باشد، فرآورده‌ای ترکیبی است. سطوح نهایی این ماده صاف و صیقلی است و وقتی با سایر مواد مقایسه می‌شود، از سبکی قابل توجه برخوردار است (مرتضایی، ۱۳۸۱: ۷۴-۷۳). در انتخاب رنگ گلدان باید دو موضوع در نظر گرفت: (الف) تناسب رنگ با گیاهان کاشته شده در گلدان‌ها (ب) تناسب رنگ با رنگ بندی محیط. نکته اصلی در انتخاب رنگ، هماهنگی کامل رنگ آنها با محیط اطراف می‌باشد (سازه کیش، ۱۳۷۹: ۲۱). در زیبایی گلدان، تطبیق خصوصیات ظاهری گلدان و خصوصیات گلجای که به صورت ثابت در مکان مستقر می‌شوند با محیط اطراف چه از نظر موضوعات معماری ساختمان‌ها و فرهنگ محیط و چه از نظر هماهنگی رنگی و فرمی ضروری است. در این منطقه گلدان یا گلجای مشاهده نشد.

ملاحظات فنی کیوسک مطبوعاتی

مصالح به کار رفته در کیوسک آهن، آلومینیوم و فایبرگلاس می‌باشد. برای تشخیص موقعیت مکانی مناسب کیوسک باید به این موارد توجه کرد: (الف) پتانسیل اقتصادی محل: فاصله کیوسک با کیوسک دیگر و همچنین نزدیکی مکان‌های تجاری باید در نظر گرفته شود. قدرت خرید و معیشت و فرهنگ ساکنین محل نیز قابل بررسی است. (ب) وضعیت ترافیک و رفت و آمد: کیوسک نباید موجب سد معبر شود، برای رفت و آمد خودروها و عابرین پیاده ایجاد اشکال نماید. در عین حال کیوسک باید به شکلی مستقر گردد که در معرض مشاهده عابرین قرارگیرد. از استقرار کیوسک‌ها در تقاطع‌ها به دلیل ایجاد امکان توق ناگهانی و ازدحام خودروها باید اجتناب شود. چون در ساعات خاصی از روز ازدحام زیادی در بیرون کیوسک به وجود می‌آید. در نتیجه لازم است در طرفین کیوسک جدای از پنجاه سانتیمتری که حریم مشتری محسوب می‌شود، فضایی حدود یک متر نیز جهت ازدحام در ساعات خاص، در نظر گرفته شود ولی به هیچ وجه اجازه تجاوز به حریم پیاده رو داده نشود. (ج) وندالیسم: محل کیوسک باید به نحوی انتخاب شود که هنگام تعطیلی در ساعات شب و

بدون حضور متصدی، امکان تخریب آن به حداقل برسد. نصب کیوسک در نقاط پر رفت و آمد و استقرار آن در مکان‌های که نور عمومی آن‌ها در شب کافی است، توصیه می‌شود. (ارتباط کیوسک با سایر کاربری‌های عمومی شهر. به لحاظ ارگونومی حداقل فضای لازم برای ارتباط متصدی با مشتری پنجره ای به ابعاد $۵۰ * ۵۰$ سانتی‌متر می‌باشد و ابعاد کف پیشخوان باید حداقل $۳۰ * ۵۰$ سانتی متر باشد؛ ارتفاع مفید داخلی کیوسک حداقل دو متر و حداکثر $۲/۲۰$ متر باشد؛ عرض سایبان در خارج از کیوسک حداقل ۵۰ سانتی متر باشد؛ ارتفاع پیشخوان حداقل ۸۰ سانتی‌متر و حداکثر ۹۰ سانتی‌متر باشد؛ فضایی حداقل به مساحت دو متر مربع برای فعالیت و استراحت در نظر گرفته شود.

وضع موجود کیوسک مطبوعاتی در محدوده

در این محدوده کلاً یک نوع کیوسک مطبوعاتی موجود می‌باشد که از لحاظ مکان‌یابی: در محدوده پیاده‌رو نصب شده و با وجود جدول کاری دور آن و به حریم عابرین پیاده تجاوز کرده است که سبب اختلال در رفت‌وآمد شده، از لحاظ ارگونومی فضایی به مساحت $۱,۵۰ * ۲,۵۰$ سانتی متر اختصاص یافته و ارتفاع آن از زمین تقریباً ۱۰ سانتی متر می‌باشد. رنگ: رنگ کیوسک زرد می‌باشد.



شکل ۷. تصویر وضعیت کیوسک در محدوده مورد مطالعه

ملاحظات فنی صندوق پست

ارگونومی صندوق پستی در ارتباط با مراجعین به صندوق پست و مأمورین اداره پست می‌باشد. ضوابطی که در منطبق ساختن صندوق‌های پست با مقیاس انسانی وجود دارند عبارتند از: الف) دسترسی به تلفن عمومی یا صندوق پست به صورت همسطح و یا شیب مناسب برای معلولین صورت گیرد. ب) حداکثر ارتفاع محل شکاف سکه، صفحه شماره گیر و شکاف صندوق پست صد سانتی متر از کف باشد (سیدصدر، ۱۳۷۸:۱۹۲). برای هر هزار نفر یک صندوق پستی پیشنهاد می‌شود (شیعیه، ۱۳۷۵:۱۷۷). در مکان‌یابی صندوق‌های پستی باید به ویژگی‌های نظیر هماهنگی با محیط اطراف، وضعیت تردد عابرین پیاده و سهولت در دسترسی به آن مدنظر باشد. معمولاً در پایانه‌های اتوبوس‌رانی درون شهری- مراکز شهری و ساختمان‌های عمومی پرتردد و مخصوص معلولان، پیش‌بینی تلفن‌های عمومی و صندوق پست قابل استفاده برای معلولان الزامی است (سید صدر، ۱۳۷۸:۱۹۲). در مورد رنگ صندوق‌های پستی معمولاً از رنگ‌های سازمانی و کد رنگی که اغلب مورد استفاده قرار می‌گیرد، رنگ زرد و قرمز می‌باشد. اغلب صندوق‌های پستی معمولاً در اشکال و فرم‌های متنوعی ساخته می‌شوند که عبارتند از: استوانه شکل، هشت ضلعی، شش ضلعی و مدور. در این محدوده صندوق پست مشاهده نشد (با پیشرفت تکنولوژی و وسایل ارتباطی به طور معمول نیاز به صندوق پستی کمتر شده و در کل شهر نیز فقط در چند مکان خاص صندوق پستی وجود دارد).

ملاحظات فنی آبخوری‌ها

آبخوری‌ها اغلب در فصل تابستان که اغلب پیاده روی طاقت فرسا است، کاربرد دارند. آبخوری‌ها در این موقع می‌توانند، راحتی و آسایش را به مردم عرضه کنند. مواد به‌کاررفته در آبخوری‌ها، باید با نرده‌ها، زباله‌دان‌ها و ساختارهای دیگر

هماهنگی داشته باشند. غالباً موادی که در ساخت آبخوری‌ها به کار می‌روند عبارتند از: الف (بتن ب): فلز، آهن، گالوانیزه، استیل، آلومینیوم ج (فایبرگلاس د) استیل. در طراحی آبخوری عمومی باید طیف استفاده‌کنندگان آن را به دقت بررسی نمود. وضعیت کودکان و افراد معلول و ناتوان جسمی - حرکتی باید در نظر گرفته شود نکاتی که در آرگونومی آبخوری باید مورد توجه قرار گیرد، عبارتند از: الف (ارتفاع آبخوری برای استفاده‌ی افراد معمولی و بزرگسالان بین ۸۶-۹۰ سانتی متر و جهت استفاده‌ی معلولین و کودکان ۷۶-۷۴ سانتی متر باید باشد؛ ب) طراحی زاویه‌ی ریزش آب، انتخاب نوع شیر، تعیین محل ایستادن استفاده‌کننده و دسترسی بهینه به شیر، به نحوی که امکان خیس شدن استفاده‌کننده کاملاً از بین برود، ضروری است (سازه کیش، ۱۳۷۹).

وضع موجود آبخوری‌ها

جنس آبخوری استیل می‌باشد؛ که در برخی از آنها شیر آلات دچار زنگ‌زدگی شده و لازم است تعویض شوند. ارتفاع آبخوری از کف پیاده‌رو تقریباً ۱ متر می‌باشد که به طور کلی معلولین و خردسالان با این ارتفاع نادیده گرفته شده‌اند. آبخوری اکثراً در فضاهای باز و پیاده‌روها قرار دارد و تقریباً در مکان‌های مناسبی نصب شده‌اند.

بررسی میزان رضایتمندی شهروندان

آمار توصیفی

با توجه به جامعه آماری که ۱۲۰ نفر را شامل می‌شود اطلاعات مربوط به سن افراد کمتر از ۳۰ سال ۴۲ نفر و بازده سنی ۳۰-۴۰ را ۳۳ نفر و ۴۱-۵۱ سال را ۲۹ نفر و ۵۲-۶۲ سال را ۱۵ نفر و همچنین بازده سنی ۶۳ سال به بالا را ۱ نفر تشکیل می‌دهد. نتایج حاصل نشان می‌دهد بیشترین فراوانی مربوط به رده سنی کمتر از ۳۰ سال می‌باشد و کمترین فراوانی مربوط به رده سنی بالای ۶۳ سال می‌باشد. با توجه به میزان تحصیلات جامعه آماری ۳۸ نفر زیر دیپلم و ۴۵ نفر دیپلم و ۱۳ نفر فوق دیپلم و ۲۱ نفر لیسانس و ۳ نفر ارشد و دکتری هستند. اطلاعات حاصل نشان دهنده آن است که بیشترین فراوانی مربوط به افراد پایین تر از دیپلم می‌باشد و کمترین فراوانی مربوط به ارشد به بالاتر است.

محاسبه شاخص‌های مرکزی

برای شناسایی میزان رضایتمندی کلی پاسخگویان در ارتباط با مبلمان شهری محدوده مورد مطالعه، میانگین هر کدام از شاخص‌ها (با توجه به طیف لیکرت ۵ تایی) در جدول شماره یک ارائه شده است. بر این اساس روشنایی شب و مشوق پیاده روی به ترتیب با میانگین ۲/۹۰ و ۲/۸۹ بالا ترین میزان رضایتمندی را نشان می‌دهند و در عین حال موقعیت کیوسک روزنامه فروشی و دسترسی به تلفن عمومی به ترتیب با میانگین ۲/۱۸ و ۱/۷۳ کمترین رضایتمندی را نشان می‌دهند.

نتایج حاصل از T تک نمونه‌ای

با در نظر گرفتن سطح معنی داری ۰/۰۰۵ که کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد ضمناً با توجه به اینکه مقدار آماره آزمون $T = -10.984$ کمتر از مقدار بحرانی $+1/96 = Z_{\frac{0.05}{2}}$ است فرض صفر رد می‌شود و با توجه به فاصله اطمینان (۳۲۰۴-/-۴۶۱۳) که مقادیر منفی را در بر می‌گیرد و میانگین رتبه‌ها کمتر از ۳ می‌باشد که نشان دهنده انتخاب بیشتر گزینه‌ها خیلی کم و کم در پرسشنامه توسط نمونه آماری می‌باشد؛ بنابراین بیشتر ساکنان محدوده سه راه ولیعصر تبریز از مبلمان شهری محدوده مورد مطالعه رضایت مطلوبی ندارند.

جدول ۱

میانگین رضایتمندی از عناصر مبلمان شهری در سه راهی ولیعصر تبریز

ردیف	گویه ها	میانگین	انحراف استاندارد
۱	سرپناه ایستگاه تاکسی	۲/۵۲	۰/۷۱
۲	استقرار تابلو و علائم	۲/۶۷	۱/۱۴
۳	نصب سطل آشغال	۲/۷۲	۱/۱۲
۴	رنگ آمیزی جداول	۲/۷۵	۱/۰۰
۵	فاصله میان مبلمان	۲/۳۵	۱/۰۸
۶	قرار گیری کیوسک روزنامه فروشی	۲/۱۸	۱/۰۵
۷	المان های بومی	۲/۷۴	۱/۰۶
۸	قرار گیری تیر چراغ برق و میزان نور	۲/۵۹	۱/۱۸
۹	شبکه راه ها و بحران رفت و آمد	۲/۴۹	۱/۱۴
۱۰	کفسازی پیاده رو ها	۲/۵۴	۱/۱۵
۱۱	دسترسی به تلفن عمومی	۱/۷۳	۰/۹۹
۱۲	سرعت گیر، خط کشی عابر پیاده و پل هوایی	۲/۵۳	۰/۸۶
۱۳	سازگاری کاربری	۲/۱۳	۱/۰۷
۱۴	تنوع کاربری	۲/۳۸	۱/۱۶
۱۵	تسهیلات و تجهیزات علائم راهنمایی	۲/۵۵	۱/۱۱
۱۶	روشنایی شب	۲/۹۰	۱/۰۲
۱۷	مشوق پیاده روی	۲/۸۹	۱/۱۷
۱۸	امنیت در روز	۲/۸۷	۱/۰۶
۱۹	امنیت در شب	۲/۴۲	۰/۸۸
۲۰	امنیت زنان و کودکان	۲/۷۰	۱/۱۲
۲۱	وجود فضای سبز در محدوده	۲/۸۲	۱/۲۲
۲۲	پاکیزگی خیابان	۲/۶۸	۱/۰۲
۲۳	دسترسی به انواع کاربری ها	۲/۶۵	۱/۰۰
۲۴	دسترسی به ایستگاه های حمل و نقل	۲/۸۱	۰/۹۴
۲۵	مکان نشستن	۲/۲۳	۱/۱۱

جدول ۲

آزمون تی تک نمونه ای

Test Value = 3						
t	df	میانگین	سطح معنی داری	اختلاف میانگین	فاصله اطمینان تفاضل میانگین دو گروه	
					پایین	بالا
-۱۰/۹۸۴	۱۱۹	۲/۶۰۹۲	۰/۰۰	-۳۹۰/۸۳	-۰/۴۶۱۳	-۰/۳۲۰۴

تحلیل عاملی

در ادامه عوامل اصلی در رضایتمندی از مبلمان در قالب تحلیل عاملی مشخص شد. در این راستا تعداد ۲۵ شاخص با استفاده از پرسشنامه به منظور استخراج عوامل بررسی شد. مقدار KMO به دست آمده برابر با ۰/۵۷۳ و آزمون بارتلت

دارای سطح معناداری ۰/۰۰۰ می‌باشد که این مقادیر نشان دهنده مناسب بودن داده‌ها برای تحلیل عاملی است. در مطالعات کومری ولی دامنه‌ای از ارزشها برای تفسیر شدت روابط بین متغیرها و عامل‌ها پیشنهاد کردند. آنها بیان کردند که بارهای عاملی ۰/۷۱ و بالاتر عالی، ۰/۶۳ تا ۰/۷۱ خیلی خوب، ۰/۵۵ تا ۰/۶۳ خوب، ۰/۴۵ تا ۰/۵۵ نسبتاً خوب و ۰/۳۳ تا ۰/۴۵ ضعیف است. با توجه به ۲۵ شاخص مورد بررسی، به ۶ عامل خلاصه شدند. این عوامل در مجموع نزدیک ۶۴/۰۸ درصد کل واریانس را تبیین می‌کند و نشان دهنده میزان قدرت این عوامل در تحلیل موضوع مورد نظر است.

جدول ۳

عوامل اصلی رضایت‌مندی از مبلمان شهری محدوده مورد مطالعه

عامل						متغیرها
۶	۵	۴	۳	۲	۱	
					۰/۶۶۳	روشنایی شب
					۰/۶۱۵	امنیت در شب
					۰/۵۵۶	قرارگیری تیر چراغ برق و میزان نور سرپناه ایستگاه تاکسی
						قرارگیری کیوسک روزنامه فروشی
			۰/۶۸۹			فاصله میان مبلمان
			۰/۶۵۱			سازگاری کاربری
			۰/۴۹۵			مشوق پیاده روی
			۰/۴۰۷			دسترسی به انواع کاربری‌ها
						دسترسی به تلفن عمومی
						کفسازی پیاده روها
			۰/۵۳۴			المان‌های بومی
			۰/۵۰۲			پاکیزگی خیابان
			۰/۴۸۳			وجو فضای سبز در محدوده
			۰/۴۲۳			مکان نشستن
	۰/۵۹۸					استقرار تابلو و علائم
	۰/۴۹۳					رنگ آمیزی جداول
	۰/۴۸۸					نصب سطل آشغال
	۰/۴۱۱					سرعت گیر، خط کشی عابر پیاده و پل هوایی
	۰/۴۸۴					امنیت در روز
	۰/۳۴۱					امنیت زنان و کودکان
						تنوع کاربری
						شبکه راه‌ها و بحران رفت و آمد
	۰/۳۹۷					دسترسی به ایستگاه‌های حمل و نقل
	۰/۳۳۳					تسهیلات و تجهیزات علائم راهنمایی
						درصد واریانس
						مجموع واریانس تبیین شده
					۱۳/۰۱۲	
					۱۲/۱۴	
					۱۱/۲۸	
					۱۰/۶۷	
					۹/۳۷	
					۷/۶۰۸	
					۶۴/۰۸۰	

بر این اساس می‌توان عوامل سنجش و بررسی رضایت‌مندی از کیفیت عناصر مبلمان محدوده سه راهی ولیعصر تبریز را به ترتیب موارد زیر بررسی کرد:

عامل اول: از آنجایی که این عامل، بیشترین بارها را بر روی شاخص‌های مرتبط با عوامل روشنایی را نشان می‌دهد، لذا این عامل تحت عنوان عامل کیفیت روشنایی نامیده می‌شود.

عامل دوم: بیشترین بارها را بر روی شاخص‌های مربوط به سازگاری و دسترسی به کاربری‌ها، مشوق پیاده‌روی و فاصله میان مبلمان را نشان می‌دهد و لذا این عامل تحت عنوان دسترسی و آسایش نامیده می‌شود.

عامل سوم: در عامل سوم بیشترین بارها بر روی شاخص‌های مرتبط با المان‌های بومی، پاکیزگی خیابان، وجود فضای سبز در محدوده و مکان نشستن است که این عامل تحت عنوان کیفیت معابر نامیده می‌شود.

عامل چهارم: از آنجایی که این عامل بیشترین بارها را بر روی شاخص‌های مرتبط با استقرار تابلو و علائم، رنگ آمیزی جداول، نصب سطل آشغال و سرعت‌گیر، خط‌کشی عابر پیاده و پل هوایی می‌باشد این عامل نیز تحت عنوان کیفیت جانمایی و کیفیت عناصر مبلمان شهری نامیده می‌شود.

عامل پنجم: در عامل پنجم بیشترین بارها بر روی شاخص‌های مرتبط با امنیت در روز و امنیت زنان و کودکان می‌باشد این عامل تحت عنوان امنیت نامیده می‌شود.

عامل ششم: بیشترین بارها را بر روی شاخص‌های مرتبط با شبکه راه‌ها و بحران رفت و آمد و دسترسی به ایستگاه‌های حمل و نقل را دارد و از این رو این عامل نیز تحت عنوان کیفیت حمل و نقل معرفی می‌شود.

ضریب همبستگی اسپیرمن

در صورتی که داده‌ها به صورت فاصله‌ای یا نسبی اندازه‌گیری شده باشند، می‌توان آنها را به رتبه تبدیل کرد و سپس ضریب همبستگی رتبه‌ای اسپیرمن را محاسبه نمود از ضریب اسپیرمن برای نشان دادن درجه همبستگی عوامل در ارتباط با رضایت‌مندی از عناصر مبلمان شهری استفاده شده است. نتایج نشان دهنده همبستگی بین عوامل استخراج شده با سطح رضایت شهروندان است که در جدول (۴) ارائه شده است.

جدول ۴

محاسبه ضریب اسپیرمن

عنوان	ضریب اسپیرمن	p-value
کیفیت روشنایی	۰/۶۲۵	۰/۰۰
دسترسی و آسایش	۰/۵۳۱	۰/۰۰
کیفیت معابر	۰/۴۴	۰/۰۰
جانمایی و کیفیت عناصر مبلمان شهری	۰/۳۹۱	۰/۰۰
امنیت	۰/۱۶۱	۰/۰۰
کیفیت حمل و نقل	۰/۱۲۸	۰/۰۰

همان‌طور که جدول فوق نشان می‌دهد، رضایت بیشتری از کیفیت روشنایی نسبت به سایر عوامل وجود دارد؛ و کمترین آن مربوط به امنیت و کیفیت حمل و نقل می‌باشد.

نتیجه‌گیری

در این تحقیق مبلمان شهری محدوده سهراهی ولیعصر تبریز با استانداردها و ضوابط طراحی و ساخت مقایسه و تطبیق داده شد، ضمناً برای دستیابی به نتایج دقیق‌تر از روش پرسشنامه‌ای و نظرخواهی از شهروندان هم استفاده شد در واقع تحقیق هم بعد عینی و هم بعد ذهنی مسأله را مورد بررسی قرار داد. از مجموع یافته‌های این پژوهش می‌توان چند نتیجه مشخص را استخراج کرد؛ بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد مواد بکار رفته در بیشتر نیمکت‌ها فلزی یا بتنی است

همچنین عدم رنگ کاری مناسب و پراکنش نامطلوب با مسیر تردد عابرین پیاده امکان استفاده را به حداقل رسانده است. وجود زباله‌دان‌های بزرگ بر روی جوی‌ها در این محدوده چهره نامطلوبی را از خود بر جای گذاشته و همچنین عدم تفکیک زباله‌های تر و خشک، منجر به بوی نامطبوعی در برخی از نقاط محدوده شده است. زباله‌دان‌های کوچک نیز اکثراً فاقد رنگ کاری منظم و بیشتر زنگ زدگی دارند. بیشتر تابلوها و علائم، مربوط به علائم راهنمایی و رانندگی می‌باشد که به لحاظ مکان‌یابی از وضعیت مناسبی برخوردار نیستند و اکثراً ما بین درختان و یا در جاهایی نصب شده‌اند که امکان دید رانندگان ضعیف می‌باشد. عدم پی‌ریزی مناسب منجر به کج شدن پایه‌های برخی از تابلوها در مسیر پیاده شده است. ایستگاه‌های اتوبوس در مسیر ویژه مکان‌یابی شده‌اند که از مزایای آن می‌توان به مجزا کردن مسیر نقلیه عمومی و شخصی را دانست و همچنین فواصل ایستگاه‌ها تقریباً سهولت دسترسی را برای مسافران فراهم ساخته است ولی معایبی هم دارد که می‌توان به کم شدن عرض مسیر نقلیه شخصی اشاره کرد که در این محدوده ترافیک سنگینی را از خود جای گذاشته است. عرض سرپناه ایستگاه‌های اتوبوس به لحاظ استاندارد، نور خورشید را به طور کامل مهار نمی‌کند و همچنین مواد به کار رفته در دیواره‌های ایستگاه نیز مطلوب نیست. با چشم پوشی از برخی مناطق محدوده می‌توان گفت جنس کفپوش‌ها در این محدوده تقریباً نامطلوب و اکثراً دچار فرو رفتگی شده‌اند که این مشکلات در نتیجه زیرسازی نامناسب کفپوش‌ها می‌باشد. روشنایی معابر پیاده رو (ضلع غربی) با فواصل مناسبی از هم نصب نشده‌اند و در برخی مناطق محدوده به هنگام شب روشنایی کافی وجود ندارد. مکانیابی نامناسب باجه‌های تلفن علی‌الخصوص کیوسک ضلع شرقی که در شلوغ‌ترین قسمت محدوده نصب شده است و همچنین از ارگونومی مطلوبی برخوردار نیست. کیوسک مطبوعاتی موجود در محدوده (ضلع غربی) به نحوی مکان‌یابی شده که تقریباً عبور و مرور عابرین مسیر پیاده را سد کرده و همچنین کاربری‌های تجاری آن قسمت را مشکل دید بصری سواره‌ها مواجه کرده است. نبودن برخی از عناصر شهری در این محدوده از جمله سایبان در قسمت فضای سبز (پارک) و پارکینگ دوچرخه که نیاز است، کاملاً به چشم می‌خورد. مواد به کار رفته در آبخوری‌ها عمدتاً از شیر آلات فلزی تشکیل شده که دچار زنگ‌زدگی شده‌اند و نیاز است به آنها رسیدگی شود. در محدوده مورد مطالعه پل‌های متعددی وجود دارد که بیشتر آنها توسط صاحبان کاربری‌ها تجاری طراحی شده و ترکیب مسیر پیاده و سواره را مختل کرده است. ضمناً نتایج حاصل از آزمون‌های آماری گویای عدم رضایتمندی شهروندان از مبلمان محدوده مورد مطالعه است و رضایتمندی از حد متوسط کمتر است. در مجموع می‌توان گفت مبلمان شهری محدوده سه راهی ولیعصر تبریز در وضعیت نامطلوبی قرار دارد. این امر نشان می‌دهد که در این محدوده از شهر تبریز به روابط و نیازهای شهروندان توجهی نشده است، مبلمان شهری می‌تواند بر کیفیت کنش‌های انسان در فضای عمومی شهرها تأثیرگذار باشد؛ زیرا کنش‌های انسانها به ذهنیت و بازنمایی ذهنی جهان بیرون آنها بسیار وابسته است و می‌تواند بستر ورود شخصی با قلب پاک و لطیف یا قلبی آشفته را به فضای عمومی فراهم کند. هر چقدر این ادارا کات و ذهنیت‌های ساکنان شهری لطیف‌تر باشد تأثیر بیشتری بر ارتقای کیفیت زندگی ذهنی آن‌ها دارد لذا مبلمان یک شهر می‌تواند نقش مهمی در این فرآیند ایفا کند.

پیشنهادات

- ❖ کفپوش‌های محدوده مورد مطالعه در قسمت ضلع شرقی و تا حدودی ضلع غربی نامرغوب می‌باشد زیرسازی و نوع آنها باید حالت ارتجاعی داشته و در مقابل سرما و گرما مقاوم باشد.
- ❖ شیب کفپوش باید به تبعیت از استانداردهای شیب عرضی و شیب طولی رعایت شود منافذ کفپوش نیز باید مطابق با استانداردهای رایج یعنی یک سانتیمتر باشد.
- ❖ در این منطقه با توجه به حجم ترافیک پیاده (خصوصاً ضلع شرقی) و عدم نشستگاه باید صندلی‌هایی مکان‌یابی و نصب شوند.

- ❖ جنس نیمکت‌های موجود (فلزی یا بتنی) مناسب فصول سرد نیست باید از جنس چوب و پایه های آن از جنس آهک باشد.
- ❖ با توجه به عدم تمایل صاحبان کاربری‌های تجاری برای نصب نیمکت‌ها در جلو مغازه، نیمکت‌ها بهتر است در مجاورت فضای سبز نزدیک به خیابان آتش نشانی، پایانه تبریز- اهر و یا لابلای درختان موجود در محدوده و همسطح با پیاده رو نصب شوند.
- ❖ عرض باجه های تلفن به لحاظ استاندارد رعایت نشده و مطلوب است حداقل عرض آنها ۹۵ سانتی‌متر باشد.
- ❖ در طراحی باجه های تلفن نیاز است به استاندارد ارگونومی معلولین و جانبازان توجه شود.
- ❖ تعداد باجه‌های تلفن در محدود کم است باید حداقل دو نمونه نیز اضافه شود.
- ❖ زباله‌دان‌های موجود در محدوده باید در مکان‌ها مختلف بر حسب نیاز و با فاصله مناسب از هم جای گذاری شوند؛ که کمبودهایی در قسمت ضلع شرقی هم به لحاظ تعداد و هم از منظر مکانیابی به چشم می‌خورد.
- ❖ چندین مورد زباله دان که از جنس آهن زنگ زده می باشد، باید جنس آنها از مواد مقاومتر باشد.
- ❖ تابلوهای علائم راهنمایی و رانندگی دچار زنگ‌زدگی شده و باید مجدداً رنگ‌کاری شوند و همچنین پایه‌های این تابلوها در برخی نقاط کج شدگی دارند که باید به درستی پی ریزی شوند.
- ❖ کیوسک مطبوعاتی بهتر است به مکان سابق خود (محدوده فضای سبز) برگردانده شود چون هم عرض پیاده‌رو مطلوب است و بهتر می‌تواند نیاز مردم محدوده را به لحاظ دسترسی فراهم کند.
- ❖ محدوده‌ی مورد مطالعه که به عنوان یکی از خیابان‌های اصلی و مهم می‌باشد، باید از آثار هنری و علائم آرایش داده و تزیین شود تا هویت، آرایش و انسجام ویژه‌ای به فضای محدوده‌ی مورد مطالعه ببخشد؛
- ❖ همچنین راه های مخصوص دوچرخه برای این منظور اختصاص داده شود. ایجاد پارکینگ می‌تواند در فضای سبز محدوده و در کنار درختان طراحی شود.
- ❖ روشنایی‌های معبر سواره و پیاده باید بر اساس اصول استاندارد تعبیه شوند و نه به حالت زیگزآگی و با فاصله‌های ناموزون از هم.
- ❖ مواد به کار رفته در آبخوری‌ها باید کاملاً بهداشتی و از انبساط و انقباض هوا در امان بماند. پیشنهاد می‌شود تعداد آبخوری افزایش یافته و از جنس استیل تعبیه شوند.
- ❖ با توجه به عبور دوچرخه، موتور سیکلت و حتی ماشین تیرک ها باید با فاصله مطلوبی از هم نصب شوند.
- ❖ نصب سایبان در محدوده فضای سبز (پارک) برای در امان ماندن از شرایط جوی الزامی می‌باشد.
- ❖ طراحی مبلمان شهری باید با فرهنگ مردم محدوده همسو و همگام باشد و هیچ تقابلی با فرهنگ و آداب و رسوم مردم نداشته باشد؛

منابع

- آگشته، سعید (۱۳۷۹). جدول؛ عنصر ممتد شهری، مجله‌ی شهرداریها، ویژه‌نامه‌ی شماره ۲، سال دوم، شماره ۱۳، ۷۹-۹۰.
- بحرینی، سید حسین (۱۳۷۷). فرآیند طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران.
- بهنام مرشدی، حسن (۱۳۹۰). نقش طراحی و مکان‌یابی مناسب مبلمان شهری در یکپارچگی فضای شهری، ماهنامه اطلاع‌رسانی، آموزشی و پژوهشی، شماره ۱۶، ۳۲-۴۸.

- پارسی، حمید رضا (۱۳۸۱). شناخت محتوی فضای شهری، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۱۱، ۴۵-۶۰.
- حسینیون، سولماز (۱۳۷۹). سطل زباله عنصر زیست محیطی مبلمان شهری، مجله شهرداری‌ها، ویژه نامه شماره ۲، سال دوم، شماره ۱۳ خرداد، ۶۶-۶۱.
- رفیعیان، مجتبی؛ خدایی، زهرا (۱۳۸۹). فضاهای عمومی شهری، نگرش تحلیلی، تهران: انتشارات دفتر گسترش تولید علم، چاپ اول.
- زنگی آبادی، علی و تبریزی، نازنین (۱۳۸۶). تحلیل فضای مبلمان شهری محدوده گردشگری بخش مرکزی شهر اصفهان، مجله پژوهشی دانشگاه اصفهان، ۲۲، ۸۴-۷۰.
- سازه کیش (۱۳۷۹). ایستگاه اتوبوس، تهران: سازمان زیباسازی شهرداری تهران.
- سازه کیش (۱۳۷۹). باجه ی تلفن عمومی، تهران: سازمان زیباسازی شهرداری تهران.
- سازه کیش (۱۳۷۹). سطل زباله، تهران: سازمان زیباسازی شهرداری تهران.
- سازه کیش (۱۳۷۹). کیوسک مطبوعاتی، تهران: سازمان زیباسازی شهرداری تهران.
- سازه کیش (۱۳۷۹). گلدان و گلجای، تهران: سازمان زیباسازی شهرداری تهران.
- سید صدر، ابوالقاسم (۱۳۷۸). مجموعه ی کامل حقوق شهرسازی و معماری، تهران: انتشارات سکه و خیام، چاپ اول.
- شکویی حسین (۱۳۷۴). دیدگاه های نو در جغرافیای شهری، تهران، انتشارات سمت، چاپ دوم.
- شماعی، علی؛ پورا احمد، احمد (۱۳۸۴). بهسازی ونوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا، انتشارات دانشگاه تهران.
- شبعه، اسماعیل (۱۳۷۵). کارگاه برنامه ریزی شهری، تهران، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، چاپ ششم.
- فرج الهی، عاطفه و رضائی آقامیرلو، محمدرضا (۱۳۹۳). عملکرد موثر مبلمان شهری در هویت بخشی و ارتقاء کیفیت فضاهای شهری، اولین کنفرانس ملی شهرسازی، مدیریت شهری و توسعه پایدار، تهران، موسسه ایرانیان، انجمن معماری ایران.
- فضلی خانی، فروه و حسنی، نگار (۱۳۸۸). بررسی آسیب پذیری مبلمان شهری در برابر زلزله (مطالعه موردی شهرتهران، محدوده میدان هفت تیر تا انتهای بلوار کشاورز) فصلنامه علمی امداد ونجات، ۳، ۷۰-۸۲.
- کریر، راب (۱۳۷۵). مفهوم عناصر تیپولوژیکی و موفقولوژیکی فضای شهری، مترجم دکتر خسرو هاشمی نژاد، تهران، انتشارات جهاد دانشگاهی.
- لیف شوتز، الکس (۱۹۷۹). مبلمان شهری جدید برای لندن، ترجمه فرحناز نویخت، ماهنامه شهرداری ها، سال دوم، ۱۹. ۵۵-۶۴.
- محمدی، علیرضا و پیشگر، الهه (۱۳۹۵). تحلیل وضعیت مبلمان شهری و سنجش رضایتمندی شهروندان (مطالعه موردی: حاشیه رودخانه بالیخلی چای اردبیل)، آمایش جغرافیایی فضا، دوره ۸، ۲۷. ۹۷-۱۱۶.
- مرتضایی، رضا (۱۳۷۹). طراحی مبلمان برای خیابان ها، نیمکت و صندلی خیابانی، مجله شهرداری ها، سال دوم، شماره ۱۷، ۴۸-۶۰.
- مرتضایی، رضا (۱۳۸۱). رهیافت‌هایی در طراحی مبلمان شهری، تهران: انتشارات سازمان شهرداریهای کشور.
- مسعودی، کیومرث (۱۳۸۰). فضاهای عمومی شهر، جایگاه تعامل اجتماعی، مجله شهرداریها، شماره ۲۱، ۵۱-۶۴.

References

- Ageshteh, S. (2000). Table; Continuous urban element, *Journal of Municipalities*, Special letter No. 2, Second year, Number 13, 79-90. (In Persian)
- Azadkhani, P. Tahmasbikiya, Z. (2017). Investigating the role and performance of urban furniture in improving the quality of the urban environment and citizen satisfaction (case study: Kermanshah). *Journal of Research and Planning*, Year 7, Issue 27.66-80. (In Persian)
- Bahreini, H. (1998). *Urban design process*, Tehran University Press. (In Persian)

- Behnam morshedi, H. (2012). The role of proper design and location of urban furniture in Integration of urban space, Information, Educational and Research Monthly, No. 16. 32-48. (In Persian)
- Bonenberg, W. (2015). Public space in the residential areas: the method of social spatial analysis. Procardia manufacturing 3.
- Bulduk, B. (2012). An Analysis of the Use of Urban Furniture in City Advertising in Terms of Aesthetic/Visual Appreciation Training: City Design, Social and Behavioral Sciences, Vol. 46, 327-328.
- Castells, Manuel. (1977). The urban question A Marxist Approach (Translated by Alan Shandon, Cambridge, MIT Press Originally published as La Question urbaine, Francois Maspero, 1972 and 1976 Cambridge, the MIT press.
- Dalas, H., Litelwood, M. (1988). Landscaping, Samar torabi translation, Ventilation and refrigeration monthly publications, Tehran.
- Farajollahi, A., Rezaei, M. (2015). Effective performance of urban furniture in identifying and improving the quality of urban spaces, First national conference on urban development, urban management and sustainable development, Tehran. (In Persian)
- Fazlikhani, F., Hasani, N. (2010). Investigating the vulnerability of urban furniture to earthquakes (case study: Tehran), Relief and Rescue Scientific Quarterly, NO3.70-82. (In Persian)
- Harris, W., dines, T. (1995). Time sever standard for landscape architecture: design and construction data, New York: mac grew.
- Hoseinion, S. (2001). Waste bin Environmental element of urban furniture, Journal of Municipalities, Special Letter No. 2, Second Year, No. 13.61-66. (In Persian)
- Kamp, I.V., Leidelmeijer, K., Marsman, G. (2003). Urban Environmental Quality and human wellbeing towards a conceptual.
- Kamruzzaman, M.A., Hossein, E., Islam, N., Sarwar, I. (2007). Urban environmental quality mapping: a perception study on Chittagon metropolitan city, Kathamendu University, Journal of science, Engeneering of technology, 1(5). Retrieved Aprill 25, 2010, www.ku.edu.np/.
- Kreyer, R. (1996). The concept of typological and morphological elements of urban space, Tehran.
- Lipschutz, A. (1979). New urban furniture for London, Municipalities Monthly, Second year, number 19
- Masudi, K. (2002). Public spaces of the city the place of social interaction, Journal of Municipalities.51-64. (In Persian)
- Mohammadi, A., Pishegar, A. (2017). Analyzing the situation of urban furniture and measuring citizens' satisfaction, Geographical Planning of Space Quarterly, Volume 8, Number 27, 97-116 (In Persian)
- Mortazaei, R. (1998). Approaches to integrated urban furniture design, Master Thesis, Faculty Honar – ha – ye – Ziba, Tehran. (In Persian)
- Mortazaei, R. (2001). Furniture design for streets, Street benches and chairs, Journal of Municipalities, Second Year, No. 17, 48-60. (In Persian)
- Mortazaei, R. (2004). Approaches to urban furniture design, Publications of the country's municipalities organization, Tehran. (In Persian)
- Parsi, H. (2002). Understanding the content of urban space, The Journal of Honar – ha – ye – Ziba, No. 11, Tehran University Press.45-60. (In Persian)
- Poldma, T., Labbe, T., Delphine, B., Hakim, A. (2014). Understanding people's needs in a commercial public spaces: about accessibility and lived experience in social settings, European journal of disability research 8, 206-216.
- Rafieyan, M., Khodaei, Z. (2010). Urban public spaces, Publications of the Office of the Development of Science Production, first edition, Tehran. (In Persian)
- Sadr, A. (2000). Complete collection of urban and architectural rights, Kayyam publication, Tehran. (In Persian)
- Sazeh Kish. (2001). Pots and flowers, Tehran Municipality Beautification Organization, Tehran. (In Persian)
- Sazeh Kish. (2001). Press kiosk, Tehran Municipality Beautification Organization, Tehran. (In Persian)
- Sazeh Kish. (2001). Public telephone booth, Tehran Municipality Beautification Organization, Tehran. (In Persian)
- Sazeh Kish. (2001). Bus station, Tehran Municipality Beautification Organization, Tehran. (In Persian)
- Sazeh Kish. (2001). Trash bin, Tehran Municipality Beautification Organization, Tehran. (In Persian)
- Shamaei, A. Pourahmad, A. (2001). Urban improvement and reconstruction from the perspective of geography, Tehran University Press. (In Persian)
- Shakoei, H. (1992). New perspectives in urban geography, Tehran, SAMT publication.
- Shieh, E. (1996). Principles of Urban Planning, University of science and technology, Tehran. (In Persian)

- Yung, H.K., Esther, C., Edvin, H.W. (2016). Social needs of the elderly and active again in public open spaces in urban renewal. *Cities*, 52.114-122.
- Zangiabadi, A., Tabrizi, N. (2008). Analysis of urban furniture space in the tourist area of the central part of Isfahan, *Journal of Isfahan University*, NO. 22. 70-84. (In Persian)

How to Cite:

Mobaraki, O., Allahverdizadeh, R., & Mohseni, A. (2022). Assessment of Urban Furniture Status and Citizens Satisfaction Measure (Case Study: Vali-e-asr Area in Tabriz). *Geographical Engineering of Territory*, 6(1), 161-182.

ارجاع به این مقاله:

مبارکی، امید، الهویردیزاده، رضا و محسنی، امیرسالار. (۱۴۰۱). ارزیابی وضعیت مبلمان شهری و سنجش رضایت مندی شهروندان

(مطالعه موردی: محدوده سه راهی ولیعصر تبریز). *مهندسی جغرافیایی سرزمین*، ۶(۱)، ۱۶۱-۱۸۲.

