

تحلیلی بر عملکرد مبلمان شهری با تاکید بر پیاده مداری (مطالعه : شهر بروجرد ؛ خیابان صفا)

محمدپور پرور^{۱*}، علیرضا شیخ الاسلامی^{۲*}

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری دانشگاه آزاد بروجرد (iparvar@yahoo.com)

۲- استادیار عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد بروجرد (guplan@gmail.com)

چکیده

با شروع انقلاب صنعتی، اختراع اتومبیل و گسترش شهرها، به تدریج اولویت دادن به نقش عابر پیاده و فضاهای پیاده محور در شهرها و فضاهای شهری کم رنگ شده و از کیفیت فضایی عرصه های عمومی شهر، فضاهای باز شهری و پیاده راه را هها کاسته شده است. خیابان صفا جز یکی از خیابان و شریانهای اصلی شهر بروجرد و مرکز خرید محسوبی می شود، یکی از مشکلاتی که در محدوده محله صفا بسیار آزاردهنده است، وجود ترافیک سنگین خودروها و حجم وسیع دستفروشان است که پیاده روها را به اشغال خود درآورده و آنها را غرق کرده اند. هدف کلی این پژوهش بررسی و ارزیابی کیفیت مبلمان شهرد در پیاده مداری شهروندان در خیابان صفا روش تحقیق باتوجه به نوع هدف، توسعه ای- کاربردی و از نظر ماهیت و روش، از نوع تحقیقات توصیفی- تحلیلی و میدانی است. جامعه آماری این شامل دو بخش کالبدی و انسانی می شود که بخش کالبدی آن محدوده خیابان صفا واقع در بخش مرکزی و ناحیه ۴ بافت فرسوده شهر بروجرد و بخش انسانی آن شهروندان و کارشناسان تشکیل می دهند. ۳۷۰ نفر از شهروندان به عنوان نمونه جامعه آماری انتخاب شده و مورد مصاحبه قرار گرفته اند. تجزیه و تحلیل داده ها از نرم افزار SPSS براساس (آزمون تی تک نمونه، آزمون همبستگی پیرسون) و نرم افزارهای نقشه کشی autocad، انجام گرفته است. نتایج حاصل از این پژوهش نشان می دهد که مبلمان شهری می تواند تاثیر بسزایی در رغبت و انگیزه بیشتر شهروندان در استفاده از پیاده روها و مسیرهای پیاده شود و جذابیت استفاده از پیاده روها و مسیرهای پیاده در سطح خیابان صفا که جز خیابان های اصلی و درجه یک، را دو چندان سازد.

واژگان کلیدی : مبلمان شهری، مبلمان شهری و نیاز شهروندان، پیاده راه / پیاده مداری

۱- مقدمه

وجود شهر و فضای شهری، معلول خواسته های انسان است، بنابراین شهر باید پاسخگوی نیازهای جسمی، روحی و روانی انسان باشد؛ اما گاهی تصورات غلط برنامه ریزان و طراحان، منجر به اشتباه گرفتن جای علت و معلول می شود و انسان را در محیط ساخته شده خویشت، اسیر و زندانی دیدگاه های نابجای خود می کند. از این روی یکی از نقایص عمده شهرسازی معاصر جهان، سرسپردگی بیش از حد آن به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده و حرکت پیاده است. مسیرهای پیاده به عنوان معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی که در آن ها تسلط کامل با عابر پیاده بوده، ابزاری برای فعالیت جمعی محسوب می شوند که کیفیت محیطی را بالا برده و سلامت اجتماعی را تقویت می کنند. فرآیند تحقیق علمی به مجموعه مراحل منظم و پیوسته ای گفته می شود که امر تحقیق علمی را از آغاز تا پایان را امکان پذیر می نماید. فرآیند تحقیق علمی شامل مراحل کلی است که هر مرحله خود نیز دارای خرده فرآیندی ریزتر است که عملیات و اقدامات متناسب با آن انجام می گیرد. اصل اساسی در روش تحقیق، رعایت ترتیب و نظم فرآیند کلی و خرده فرآیندهای هر مرحله است تا تحقیق علمی را در کوتاهترین زمان ممکن و با کمترین آسیبها در زمینه کشف مجهول و راه حل مسأله علمی سازد (حافظ-

نیا، ۱۳۸۲). از دیدگاه طراحان، انتخاب و طراحی مناسب مبلمان شهری، حفظ هویت مکان و نمود بیشتر آن را ممکن می‌سازد. (لاهیجی، ۱۳۸۴) در فرهنگ لغت رابرت کوان ۱ آمده است: پیاده راه سازی عبارت است از ایجاد خیابان‌ها یا فضاهایی که بخش عمده آنها از ترافیک وسایل نقلیه آزاد است (Robert Cowan, 2008) مبلمان شهری از نمادهای بسیار مهم در منظر شهر است که تنوع، نوآوری و خوش‌منظری شهر را به دنبال دارد. مبلمان شهری از نمادهای بسیار مهم در منظر شهر است که تنوع، نوآوری و خوش‌منظری شهر را به دنبال دارد. خیابان صفا جز یکی از خیابان و شریانهای اصلی شهر بروجرد و مرکز خرید محسوب می‌شود، یکی از محله‌های تاریخی شهر بروجرد است. خیابان‌های جعفری، صفا و شریعتی از خیابان‌های اصلی بخش شرقی و قدیمی تر شهر بروجرد هستند. یکی از مشکلاتی که در محدوده محله صفا بسیار آزاردهنده است، وجود ترافیک سنگین خودروها و حجم وسیع دستفروشان است که پیاده‌روها را به اشغال خود درآورده و آنها را قرق کرده‌اند. عدم رعایت بهداشت در محله، کمبود و ضعف در زمینه تاسیسات و زیر ساخت‌های شهری، فرسوده بودن بناها، وجود اماکن مذهبی در محله، عدم رعایت بهداشت در محله، تمرکز بیش از نیمی از مکان‌های فعالیتی شهر در محدوده بافت قدیمی، واز نظر مبلمان شهری چشم‌اندازی نامطلوب و ناخوشایند بوجود آورده است. در شهر بروجرد توجه به رشد کمی شده، و به کیفیت اهمیت نمی‌دهند یکی از دلایل زیبایی و چشم‌نوازی در هر شهر بحث مبلمان شهری است و انگیزه پیاده روی در فضاهای شهری که متأسفانه در شهر بروجرد مدیران شهری به این مبحث توجهی کافی نمی‌کنند و این عامل منجر به بروز مشکلاتی از جمله فقدان تجهیزات مناسب شهری و عدم استقرار و مکان‌یابی مناسب آنها شده است و عدم توجه به این معضل سبب فقدان یکپارچگی فضایی، سختی فضا با تجهیزات شهری، آسایش، راحتی در حال حاضر با توجه به تاسیس سازمان زیباسازی، در شهرداریها سعی شده است بر این مشکلات فائق آیند، اما تداخل مسئولیت‌های سازمانها و نهادها با یکدیگر خود نیز تا حدودی به این معضل دامن زده است. مسئله‌ای که در این مبحث مطرح می‌شود این است؟ آیا شایسته منطقه‌ای قدیمی آن هم با تعدد آثار تاریخی، مذهبی و گردشگری که در شلوغی سرسام آور خودروها و دستفروشان، ماهیت خود را از دست دهد چه راهکارها و استانداردهایی می‌توانند با تکیه بر ویژگی‌های تاریخی، ابعاد (مقیاس) انسانی، اقتصادی، فرهنگی در شهر بروجرد خیابان صفا پیشنهاد شود برای داشتن یک مبلمان استاندارد و مناسب؟

۲- پیشینه و سوابق تحقیق

یکی دیگر از نخستین اقدامات برای تفکیک حرکت سواره از پیاده، در سال ۱۸۵۸ میلادی توسط اولمستد^۲ (شه‌ساز و معمار آمریکایی) در طراحی پارک مرکزی شهر نیویورک صورت گرفت. او برای عبور افراد پیاده، پلی از سنگ روی جاده وسایل نقلیه بنا نهاد. توجه جدی و عملی به ساماندهی حرکت پیاده و پیاده راه‌ها به اواخر دهه ۱۹۴۰ بر می‌گردد. در شهرهای اروپایی، این انگاره با هدف خارج ساختن محدوده بافت‌های کهن و احیای اجتماعی مراکز شهری، مطرح و اجرایی شد در کشورهای غربی از دهه ۵۰ سده بیستم میلادی، اقدامات شایان توجهی در باب پیاده‌مداری مراکز شهری صورت گرفته است. لیکن پایه‌های نظری این اقدامات به قرن نوزدهم برمی‌گردد زمانی که جین جیکوبز از حضور پرتعداد عابرین پیاده در خیابانهای شهری دفاع کرده و آنها را موجب تنوع در شهر به شمار می‌آورد و با کتاب مرگ و زندگی در شهرهای بزرگ آمریکایی، دستاوردهای صنعت و مدرنیسم را که در آن کلانشهر و مردم پیاده‌اش جایگاهی ندارند، زیر سوال می‌برد. پس از او ویلیام وایت در پژوهشی با عنوان دید از جاده، به ضرورت توجه به مقیاس انسانی می‌پردازد و راهکارهایی در زمینه پویایی فضاهای شهری ارائه می‌دهد. علی‌رضایی و همکارش سال ۱۳۹۳ در (ارزیابی طراحی شهری پیاده راه بازار تهران) به این نتیجه رسید: از آنجایی که امکان آسان آمد و شد مردم در فضای عمومی، وجود فضای مناسب حرکت به خصوص پیاده راه‌ها می‌باشند که همراه با لذت، امنیت، راحتی، جذابیت محیطی، دسترسی، ایمنی آسان و ... باشد که متأسفانه عدم تحقق یا دسترسی به آن به دلیل موانع بیشمار سر راه عابر پیاده، شهرنشینی عصر حاضر را دچار چالش نموده است. این پژوهش به ارزیابی طراحی پیاده راه بازار تهران به نام محور پانزده خرداد به منظور ارتقاء سطح مطلوبیت فضای شهری و رفع مشکلات احتمالی از دیدگاه عابرین و شاغلین این فضا می‌پردازد. شاهینی فرسال ۱۳۹۳ در مقاله‌ای (با عنوان ویژگی‌های مبلمان شهری با تأکید بر پیاده راه‌ها نمونه موردی: خیابان مدرس کرمانشاه) به این نتیجه رسید که: مبلمان شهری نقش مهمی در شکل‌بخشیدن به چشم‌اندازها و ساماندهی

¹ Robert Cowan

² Olmsted

فضاهای عمومی شهرسازی می کند و یکی از عناصر اصلی و اولیه تشکیل دهنده هویت شهری محسوب می شود و در نهایت می توانند به انسجام و یکپارچگی شهر منجر شوند وضعیت فعلی مبلمان شهری به ویژه در بخش پیاده راه ها در شهر کرمانشاه در حد پایینی می باشد و با استانداردهای رایج متفاوت است همچنین در طراحی مبلمان شهری عوامل مهمی از قبیل همخوانی پاسخ به نیازهای محیط و عوامل زیست محیطی و عوامل جرایبی و عملکردی در نظر گرفته شده است. برلیانی حسین سال ۱۳۹۲ در پایان نامه کارشناسی ارشد با عنوان (بررسی عوامل موثر بر ارتقاسیما و منظر شهری با تأکید بر پیاده روها نمونه موردی : شهر مشهد) به این نتیجه رسید که : نتایج این مطالعه ضمن بازگو کردن نقش شهرداری ها در ارتقاء سیما و منظر شهری ، چارچوب اقدامات اجرایی برای بستر سازی مناسب در بهره برداری از فضاهای کالبد شهری به ویژه پیاده روها را نشان می دهد. اهمیت به نقش و جایگاه معلولین ، جانبازان و ... و نحوه طراحی مناسب در معابر به ویژه پیاده روها از اصلی ترین ضرورت ها در بهره برداری از این گونه فضاهاست. این گونه نتایج می تواند مورد استفاده مسئولین اداری، اجرایی شامل شهرداری ها ، شرکت های خدمات شامل آب و برق و گاز و تلفن و همچنین سازمان بهزیستی و ... قرار گیرد. در این تحقیق سعی می شود تا با بررسی عوامل موثر بر ارتقاء سیما و منظر شهری به ویژه پیاده روها و بررسی وضعیت کنونی آنها، میزان و سهم تأثیرگذاری مشخص شود که به صورت ویژه با مقیاس مناطق مورد مطالعه سطح شهر مشهد و توجه به برخوردار بودن یا نبودن این مناطق سهم و تأثیرگذاری معابر را مشخص کرده و نشان داده شود که با توجه به بهره برداری در این معابر به چه شکلی باید طراحی کنیم و یا به چه موضوعاتی توجه ویژه ای داشته باشیم. از این رو با توجه به ابعاد مختلف در نوع طراحی و اجرای پروژه های پیاده روسازی در شهر مشهد می توان گفت نیازمند مطالعاتی دقیق تر برای ایجاد ساختاری یکپارچه و مناسب جهت شناسایی ، طراحی و اجرای پروژه های خود می باشد. در پژوهش حاضر سعی شده بر روی کیفیت مبلمان شهری در شهر بروجرد (خیابان صفا) با تأکید بر پیاده مداری و به کارگیری استانداردها در طراحی ، شناخت و مکان یابی مبلمان شهری در خیابان صفا صورت پذیرد.

۳- مبانی نظری

۳-۱- مبلمان شهری / کیفیت مبلمان شهری

مجموعه اجزایی که در فضاهای شهری چیده می شوند و به استفاده عموم جهت رفع نیازهای زیست محیطی می رسند و منظر و هویت شهری را، تحت شعاع قرار می دهد. مبلمان شهری گویند. نقش اصلی مبلمان شهری در سطح خیابان ها و فضاهای شهری ایجاد مکان هایی است که زبان ناطق هویت انسان منظر شهری مطلوب، باشد. دکتر «سید امیر منصوری» استاد دانشگاه تهران، صاحب نظر در حوزه شهرسازی و مسئول بخش معماری منظر دانشگاه تهران در این باره میگوید: در مبلمان شهری مثل هر عنصر دیگری در سیمای شهر تأثیر گذار است و باید در این حوزه با طراحی و برنامه ریزی های دقیق، متناسب با فرهنگ و آداب و رسوم مردم حرکت کرد در فضای میان ساختمان ها و بناها، وسایل و ضمایم مکملی نیاز است تا زندگی شهری را سامان بخشد. تجهیزاتی که همچون اثاث یک خانه، امکان زندگی را در فضای محصور میان سنگ و بتن و شیشه فراهم می آورد. این اجزاء جریان حرکت، سکون، تفریح و اضطراب را در شهر تنظیم می کنند و به آن روح می بخشند. 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 آمریکا به «مبلمان همگانی یا مبلمان فضای باز» معروف هستند. (مرتضایی، ۱۳۸۱)

مبلمان شهری خود انواع مختلفی دارد که هر کدام، از حیطه طراحی شهری، در راستای هویت شهر و سیمای آن گام بر می دارد و آینه ای از فرهنگ شهر است، که از انواع این مبلمان می توان به صندلی ها و نیمکت ها، ایستگاه های اتوبوس ، سطل های زباله، بلبوردها و تابلوهای آگهی ، المان ها و نمادهای شهری و ... اشاره کرد، که خصوصیات منحصر به فرد هر کدام از این مبلمان ها نیز از اهمیت خاصی برخوردار است؛ چرا که با طراحی درست و مناسب هر کدام از آنها با توجه به خصوصیات و نحوه مکان یابی مناسب آنها، می توانند در جهت تأمین نیاز شهروندان و لقاء هویت آنها نقش مؤثری را ایفا کنند (M . P, 1980) از خصوصیات مهم اجزای مبلمان شهری وابسته بودن آنها به فرهنگ است. اینکه هر کدام از مبلمان شهری را در کجا قرار بدهیم و این چیدمان چقدر با استانداردهای تکنیکی که در فضای عمومی بکار می بریم، مطابقت دارد خود نگرش که باید مورد تأمل قرار گیرد. در طراحی شهری، چگونه مبله کردن فضای شهری از اهمیت ویژه ای برخوردار است ؛ برای مثال ، چطور خیابان ها را از روشنایی مطلوب برخوردار کنیم و آیا نشانه های شهری و تابلوهای راهنما خوانا هستند و یا در مورد

ایستگاه‌های اتوبوس، که یکی از مهمترین اجزای مبلمان شهری محسوب می‌شود و نقش مهمی در فرهنگ شهرنشینی دارد، باید طوری طراحی شوند که جذابیت آنها، شهروند را به استفاده از آن راغب کند و میدان دید مناسبی را داشته باشد بدین معنا که برای شهروندان حتی با کمی مسافت قابل شناسایی باشند، البته شایان ذکر است، ایستگاه‌های اتوبوس بهترین مکان برای تبلیغات مورد نیاز شهروندان می‌باشند، که این تبلیغات باید قابل فهم بوده و محدود به ضرورت‌ها شوند. در کل، اجزای مبلمان شهری باید طوری در فضا مکان‌یابی شوند که فضاهای شهری به عنوان فضای تنفسی و تعامل حوادث اجتماعی برای شهروندان باشد. (پاکزاد، ۱۳۷۹).

۲-۳- مبلمان شهری و نیاز شهروندان

کوپن لینچ در کتاب «سیمای شهر» در همین اثر و خاطره و یادی که از سیمای یک شهر در ذهن بیننده به جای می‌ماند (تصویر ذهنی)، مفصل صحبت کرده است. هنر طراح آن است که در کنار چیدمان این ابزار و اجزاء، نیاز شهروندان را برطرف کرده و سیمای زیبا به شهر بدهد؛ به طوری که شهروند احساس آرامش و راحتی را در برخورد با آنها داشته باشد. نیمکت، تیرهای چراغ برق، صندوق پست و اتاقک تلفنی، تابلوها، فضاهای سبز، آب نماها و بسیاری از اجزای دیگر تشکیل دهنده ی این نظم هستند (زندیه، ۱۳۸۴).

امروزه در شهرهای بزرگ و پیشرفته، از جمله در شهرهای اروپا و آمریکا کارشناسان بسیاری بر روی این موضوع کار کرده و به جزئیات سیما و نمای شهر اهمیت می‌دهند و گاهی همان قدر که طرح‌های جامع و تفصیلی شهری اهمیت دارند، برای مبلمان و سیمای شهر نیز بهای ویژه‌ای پرداخت می‌کنند، مثلاً، حتی الامکان بسیاری از تابلوهای ایستاده‌ی راهنمایی و رانندگی را حذف و به جای آن از خطوط و علائم رنگی در سطح خیابان استفاده می‌کنند. نخستین کمکی که این حرکت می‌کند، جلوگیری از آشفتگی، اغتشاش و ازدحام در دید بیننده و شلوغی محیط است. اهمیتی که این طراحان به نقش مردم و نیاز شهروندان می‌دهند، آن قدر 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 رفت و آمد مردم ندارد، بلکه درست جایی که مورد نیازشان هست نیز به کار گرفته شده است. شاید تا به حال مشاهده کرده باشید در بسیاری از مراکز عمده خرید، محلی برای استراحت و یا نشستن افراد به ویژه سالمندان در نظر گرفته شده است و یا شاید گاهی دیده باشید در بسیاری از شهرهای پیشرفته برای خرید از چرخ‌های دستی در داخل غرفه‌ها استفاده می‌شود، بدون این که با هیچ مشکلی از بابت رفت و آمد مواجه شوند. بنابراین، نیاز شهروندان و سیمای شهر و به وجود آمدن هویت شهری حلقه‌های به هم چسبیده و جدا نشدنی هستند که هر یک دیگری را پشتیبانی و تکمیل می‌کند و بی‌توجهی و بی‌دقتی به هر کدام آسیب جدی و خللی فاحش در به جود آمدن سیمای نامناسب شهر خواهد بود (طیبیان، ۱۳۷۷).

۳-۳- پیاده راه / پیاده مداری

در سال‌های اخیر پیاده مداری و افزایش قابلیت پیاده‌ها با توجه به مفهوم شهرپایدار، شهر فشرده، رشد هوشمند و... از طرف بسیاری از برنامه‌ریزان شهری به عنوان یک فرم پایدار از شهر مورد پذیرش قرار گرفته است (King, 2013). مجموعه‌ای از خیابان‌ها را که تبدیل به پیاده راه شده و ناحیه‌ای با محوریت افراد پیاده ایجاد کرده است، منطقه پیاده مدار می‌گویند. 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 وحدت بخش اجتماعی را نابود کرده است. اتومبیل مقیاس خود را بر طراحی شهری تحمیل می‌کند و برای رفت و آمد و توقف، فضای زیادی می‌طلبد. اتومبیل، انسان پیاده را در فضای پیاده روی محدود و باریک «که به طور دائم باریکتر می‌شود» منزوی می‌سازد و فرصت‌های ارتباط متقابل اجتماعی و برخورداری از لذت‌های بصری را از انسان می‌گیرد (Fruin, 1971). خیابان‌ها نقش مهمی در ایجاد شبکه هم پیوند فضاهای باز و عمومی شهری و در نتیجه شکل‌گیری هویت کلان شهر ایفا می‌کنند. چنانچه «جان لنگ» اشاره می‌کند «کیفیتی که از شهر برداشت می‌شود، بیشتر از هر چیزی بستگی به کیفیت خیابان‌های آن دارد» (لنگ، ۱۳۸۶). همچنین در فرهنگ لغت تخصصی شهرسازی، خیابان، فضایی زنده، مهیج و پرتحرک یا به تعبیری مهمترین فضای عمومی یک شهر است (Cowan,)

2005). خیابان، فضا یا مکانی است که برای دسترسی و رفت و آمد عمومی استفاده می شود (Marshall, 2005). به نظر جین جیکوبز «خیابان و پیاده راههای آن بخش مهم و اصلی مکان های عمومی شهر بوده و مهمترین جز حیاتی آن هستند. اگر خیابان های اصلی شهر جذاب باشند، شهر جذاب و جالب خواهد بود» (Jacobs, 1961). در پیاده راهها آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران زیاد است. به گفته بیو کانن «آزادی حرکت عابرین پیاده در شهرها و فضاهای شهری نشانه خوبی از تمدن آن شهر است». به طوری که یکی از راههای تجدید حیات مدنی مراکز شهری پیاده راهها هستند که نقش مؤثری در کشف و ادراک محیط کالبدی و اجتماعی شهر دارند و مظهر تمدن، هویت و مدنیت شهر هستند (اسداللهی، ۱۳۸۳). از دیدگاه جیکوبز، برای جذب عابران و ایجاد عامل ایمنی ذاتی، خیابان شهری دارای سه کیفیت مهم است؛ اول، باید تمایز صریح بین فضای عمومی و خصوصی ایجاد کند؛ دوم، بناهای حاشیه خیابان باید دارای نما باشند و نه پشت به خیابان؛ سوم، پیاده روی باید بدون هیچ گونه توقف یا مکث صورت گیرد. به نظر وی این جذابیت در صورت فعال بودن فروشگاهها و مکان های عمومی در هنگام شب به وجود می- آید و خیابان به عنوان فضای شهری با عملکرد خوب در ایجاد تجربه نوعی احساس ناخودآگاهانه از همبستگی در بین عابران پیاده است (شوای، ۱۳۷۵) آموس راپاپورت، خاستگاه تصورات مردم را نقشه های ذهنی آن ها می داند و حرکت در محیط را نقطه شروع مهمترین عامل شناخت محیط و ساخت نقشه ذهنی می شناسد. به ویژه برای حرکت پیاده که امکان برداشت تصاویری کامل تر از محیط را دارد. به اعتقاد وی، حرکت در محیط اگر با جهت یابی صحیح عابر همراه نباشد، موجبات سردرگمی و عدم رضایت او را فراهم می آورد. وی هم چنین فعالیت ها را مهم ترین حلقه های ارتباطی انسان و محیط معنا می کند به طوری که درون هر محیط فیزیکی، محیطی عملکردی است متشکل از فضاهای عملکردی گوناگون که جایگاه حرکت و فعالیت انسان هاست و دستیابی به سازگاری این دو محیط را از طریق سازماندهی فضایی میسر می یابد (Rappaport, 1980).

۴- اهداف تحقیق

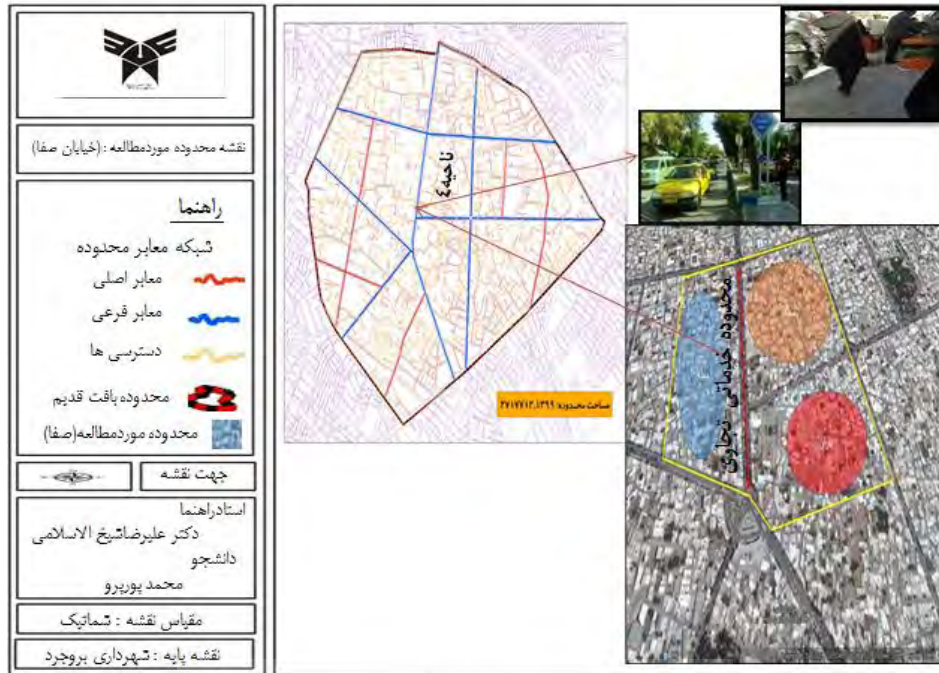
بررسی و ارزیابی کیفیت مبلمان شهرد در پیاده مداری شهروندان در خیابان صفا
بررسی کمی و کیفی مبلمان شهری پیاده رو های خیابان صفا

۵- فرضیات تحقیق

- بنظر می رسد وضعیت کمی و کیفی مبلمان پیاده در محدوده خیابان صفا مطلوب می باشد.
ارتقای مبلمان شهری تا چه حد می تواند منجر به افزایش پیاده مداری در محدوده خیابان صفا گردد.

۶- موقعیت جغرافیایی محدوده مورد مطالعه

بروجرد با مساحت ۶۰۶ کیلومتر مربع حدود ۵۷/۲ درصد از سطح استان لرستان را شامل می شود. این شهرستان دارای دو شهر به نام بروجرد و اشترینان می باشد و همچنین دارای ۲ بخش، ۷ دهستان و ۱۷۲ آبادی دارای سکنه است. محدوده مورد مطالعه، در ضلع شمالی بافت کهن شهر بروجرد و در ناحیه ۴، قرار دارد.
تصویر شماره ۱ محدوده مطالعاتی و جایگاه آن را در بافت کهن شهر بروجرد را نشان می دهد.
این محدوده از شمال به خیابان بحرالعلوم، از جنوب به میدان قیام (رازان)، از غرب به خیابان شهدا، و از شرق به خیابان شریعتی می رسد. این محدوده از محدوده هایی با تراکم جمعیتی بالا در بافت کهن به شمار می آید که تراکم خالص مسکونی این محدوده ۳۹۶/۲۸ می باشد.



تصویر شماره ۱:

مأخذ: سازمان مسکن و شهرسازی استان لرستان ۱۳۹۰

۷- وضعیت مبلمان در پیاده رو در شهر بروجرد (خیابان صفا)

محله «صفا» که گذشتگان به آن صوفیان می‌گفتند، از محله‌های مهم و قدیمی شهر بروجرد به شمار می‌رود. یک دلیل اهمیت این محله، وجود خانه آیت الله العظمی بروجردی و خانه طباطبایی در آن است. مقبره جد اعلی طباطبایی‌ها در پارک صامتیه و مقبره شاعر شهید صامت بروجردی هم در این محله است. حمام و مسجد سید بحرالعلوم با معماری ویژه و زیبا و کیفیت بسیار بالا از دیگر بناهای موجود در محله صفاست. علاوه بر بازار اصلی شهر، بازار قدیمی دیگری در این محله وجود دارد که غنای بیشتری به آن بخشیده است، در گذشته وجود چند واحد مسکونی، یک آب انبار، یک مسجد و چند واحد کوچک تجاری هم زیرمحللاتی را در این محله تشکیل می‌داده که عناصر مسکونی تاریخی آن به دلیل ارزش و اعتبار آنها به طور ویژه مورد توجه اداره میراث فرهنگی قرار دارند، یکی از مشکلاتی که در محدوده محله صفا و خانه تاریخی آیت الله بروجردی (ره) بسیار آزاردهنده است، وجود ترافیک سنگین خودروها و حجم وسیع دستفروشان است که پیاده روها را به اشغال خود درآورده و آنها را قرق کرده اند.

شایسته منطقه‌ای قدیمی آن هم با تعدد آثار تاریخی، مذهبی و گردشگری نیست که در شلوغی سرسام آور خودروها و دستفروشان، ماهیت خود را از دست دهد. بخش زیادی از این محله، ماهیت قدیمی خود را حفظ کرده است؛ به عبارت بهتر این محله کوچه‌های باریکی دارد که امکان تردد زیاد و پارک خودرو در آنها وجود ندارند. بنابراین جای خالی پارکینگ عمومی در آن به شدت احساس می‌شود. متأسفانه آن طور که باید از ظرفیت خانه تاریخی آیت الله بروجردی (ره) و دیگر ابنیه تاریخی و مذهبی که محل زندگی برخی علمای شناخته شده بوده اند، به نحو شایسته بهره برده نشده است و نمی‌شود. از سوی دیگر و با وجود این اقدامات در برخی از خیابانهای پرتردد و مرکزی شهر، وجود ماشین‌های میوه فروش که به صورت مقطعی و در ساعاتی از روز مشغول به کار هستند، از سوی دیگر و با وجود این اقدامات در برخی از خیابانهای پرتردد و مرکزی شهر، وجود ماشین‌های میوه فروش که به صورت مقطعی و در ساعاتی از روز مشغول به کار هستند مشکلاتی را برای تردد خودروها و مردم ایجاد کرده است. این در حالی است که بخشی از معضل ترافیک، ایجاد مزاحمت و آلودگی صوتی در خیابانهای بروجرد از جمله صفا، ابتدای خیابان شهید رضایی و میدان امام حسین (ع) ناشی از فعالیت همین میوه فروش‌هاست. استفاده از مصالح بومی، موجب وحدت و هماهنگی سطوح خارجی بنا شده است زیرا تفاوت موجود بین رنگ جنس، مصالح مذکور چندان زیاد

نیست که مانع وحدت و یکپارچگی آن شود. خیابان‌های جعفری، صفا و شریعتی از خیابان‌های اصلی بخش شرقی و قدیمی تر شهر هستند. تردد در خیابان‌های هسته مرکزی شهرستان بروجرد نظیر شهدا، صفا، بحرالعلوم و آیت‌الله کاشانی در برخی ساعات روز برای شهروندان مشکلاتی را ایجاد می‌کند. یکی از مهمترین مسائل در ارتقای کیفیت فضاهای شهری، تجهیزات و مبلمان شهری می باشد که علاوه بر ایجاد فضاهای آرام و دلپذیر می تواند بر زیبایی و چشم نواز بودن محیط پیرامون نیز بیفزاید. مبلمان و تجهیزات شهری شامل کلیه ملزومات و اثاثیه شهری است که در محیط شهر قرار می گیرند (محل های نشستن نیمکت، صندلی و روشنایی ها، سطل زباله ها، ایستگاه های اتوبوس، کیوسک های مطبوعات و فروش بلیط و تابلو های راهنما، باجه های تلفن، مجسمه ها، آب نماها و ...) همگی مبلمان و تجهیزات شهری محسوب می شوند. بررسی های صورت گرفته در محدوده بافت فرسوده بروجرد (خیابان صفا) نشان از ضعف کلی مبلمان شهری -چه به لحاظ کیفی و چه به لحاظ کمی - در این محدوده دارد استقرار مبلمان شهری محدود به مناطق خاصی بوده و همین میزان اندک نیز از وضعیت مناسبی برخوردار نیست.



تصویر شماره ۲: وضعیت پیاده رو در خیابان صفا

۸- روش تحقیق

روش تحقیق حاضر براساس هدف « کاربردی ° توسعه ای» و براساس ماهیت از نوع «توصیفی- تحلیلی» و از نظر زمانی مقطعی می باشد، براساس روش جمع آوری اطلاعات ، هم اسنادی بالادست و هم فرودست و کتابخانه ای و همچنین میدانی می باشد زیرا ماهیت عنوان مورد بررسی به گونه ای است که نمی توان فقط با اطلاعات اسنادی به نتیجه رسید بلکه باید به طور میدانی و عینی مشکلات را لمس نمود و برای مرتفع سازی آن پیشنهاداتی را ارائه داد در این پژوهش از نرم افزار SPSS استفاده شده است. که یک روش تجزیه و تحلیل آماری است و مطابق فرضیه های مورد بررسی از آزمون های مناسب فرضیه برای تایید یا رد آن استفاده می نماید. داده ها مربوط به کیفیت مبلمان شهری با تاکید بر پیاده مدارای در خیابان صفا می باشد که با استفاده از پرسشنامه و مصاحبه به تعداد ۳۰ سوال قالب در طیف پنج گزینه ای لیکرت تعیین و جمع آوری شده است.

۹- یافته های پژوهش (آزمون فرضیات)

۹-۱- جامعه آماری و برآورد حجم نمونه

محدوده خیابان صفا با توجه به دارا بودن تعداد ۲۴۵۸۵ نفر جمعیت با استفاده از آزمون کوکران تعداد ۳۷۰ نفر افراد ۱۵ سال به بالا بصورت تصادفی انتخاب شده است.

۱۰- روش طراحی سئوالات پرسش نامه براساس (شاخص ها)

شاخص های مبلمان شهری: (تنوع در طراحی، جانمایی عناصر، زیبایی بصری، تفریحی ° رفاهی، نیمکت، آبخوری، سطل زباله، رعایت تناسب بین محیط، خدماتی)

شاخص‌های پیاده‌مداری: (زیست‌محیطی، راحتی، سرزندگی، دسترسی و جانمایی، جذابیت و مطلوبیت تنوع و اختلاط کاربریها)

۱-۱۰- بررسی روایی و پایایی سوالات پرسش‌نامه

جهت بررسی روایی پرسش‌نامه، پرسشنامه طراحی شده توسط چند کارشناس مورد مطالعه قرار گرفت که با نظر کارشناسان تغییراتی در آن‌ها اعمال گردید تا به دقت و ثبات رسید و در نهایت با تأیید آن‌ها، روایی این پرسشنامه تأیید گردید.

پایایی: پایایی به این معنی که اگر در چند زمان مختلف در یک جمعیت از آن استفاده کنیم در نتایج به دست آمده اختلاف چندانی مشاهده نکنیم. ابزار اندازه‌گیری (پرسشنامه) در شرایط یکسان نتایج یکسانی به دست دهد. آلفای کرونباخ شاخصی برای تعیین میزان پایایی پرسشنامه است. دامنه ضریب اعتبار از صفر تا یک است پایایی یک وسیله اندازه‌گیری است که عمدتاً به دقت نتایج حاصل از آن اشاره می‌کند. پایایی به دقت، اعتماد پذیری، ثبات یا تکرار پذیری نتایج آزمون اشاره می‌کند (مومنی، قیومی، ۱۳۹۰). جهت بررسی پایایی پرسشنامه ساکنین بافت، از آلفای کرونباخ بهره گرفته شده است، بدین صورت که پرسشنامه تکمیل شده، وارد نرم افزار Spss شده و آلفای کرونباخ را محاسبه نموده که عدد به دست آمده ۰,۷۶ می‌باشد و با توجه به بالاتر بودن عدد آلفای کرونباخ از ۰,۷، می‌توان گفت پرسشنامه طرح شده دارای پایایی می‌باشد.

جدول شماره ۱: محاسبه آلفای کرونباخ جهت تعیین پایایی پرسشنامه

آلفای کرونباخ	تعداد سوالات مورد آزمون
۰,۷۶۶	۳۰

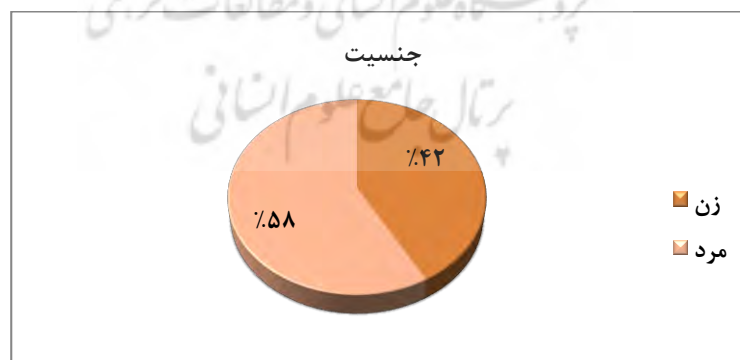
ماخذ: محاسبات نگارنده، ۱۳۹۶

۱-۲- ویژگی عمومی پاسخگویان

در این قسمت به بررسی ویژگی‌های عمومی پاسخگویان از جمله جنس، سن، تحصیلات، مدت سکونت پرداخته می‌شود. در ادامه این ویژگی‌ها بصورت آماری و نمودار ارائه می‌گردد.

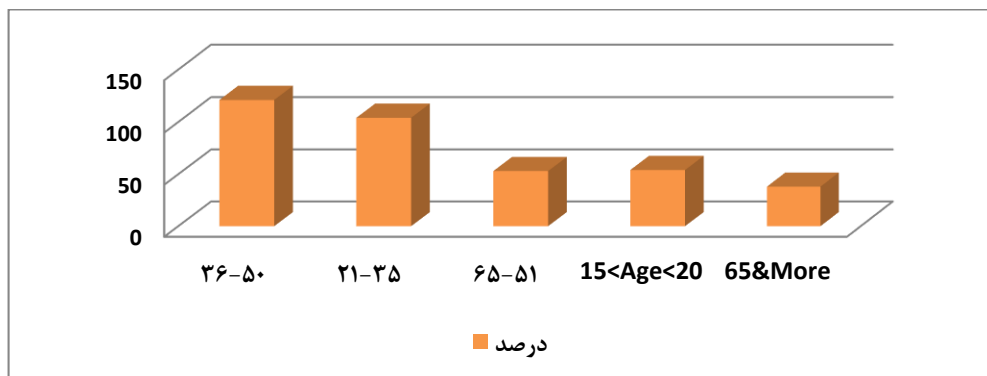
۱-۳- توزیع پاسخگویان بر اساس جنس

در نمودار ۱ توزیع پاسخگویان بر حسب جنسیت آورده شده است. ۵۸ درصد از پاسخگویان را مرد و ۴۲ درصد را زنان تشکیل می‌دهند که نشان دهنده تعداد بیشتر مردان نسبت به زنان در نمونه می‌باشد.



نمودار شماره ۱: توزیع پاسخگویان بر حسب جنسیت (یافته‌های پژوهش ۱۳۹۶)

در نمودار شماره ۲ توزیع پاسخگویان بر اساس طبقه سنی آورده شده است که بر اساس فراوانی ستون‌ها مرتب شده‌اند. ستون اول متعلق به طبقه سنی با بیشترین فراوانی در بین پاسخگویان و ستون آخر متعلق به طبقه سنی با کمترین فراوانی است.



نمودار شماره ۲: توزیع پاسخگویان بر اساس طبقه سنی (یافته‌های پژوهش ۱۳۹۶)

۱۱- بررسی کمی و کیفی مبلمان پیاده روی های خیابان صفا (T-test one sample)

۱۱-۱- بررسی کمی مبلمان پیاده روی های خیابان صفا (T-test one sample)

برای تعمیم نتایج نمونه به جامعه آماری از آزمون های آماری استفاده می گردد. در اینجا با توجه به سطح سنجش متغیرها و نرمال بودن داده ها از آزمون های پارامتریک استفاده شده است. آزمون مورد استفاده در این قسمت آزمون تی تک نمونه با سطح تست ۳ می باشد که سطح تست ۳ با توجه به استفاده از طیف لیکرت ۵ تایی مورد استفاده برای گویه ها انتخاب شده است. سطح اطمینان آزمون ۹۵ درصد و سطح خطای آن ۵ درصد در نظر گرفته شده است. در جدول شماره ۲ نتایج آزمون تی تک نمونه در مورد شهروندان پیرامون وضعیت کمی مبلمان پیاده روی های خیابان صفا بروجد آورده شده است.

جدول شماره ۲: نتایج آزمون تی تک نمونه ای (وضعیت کمی مبلمان پیاده روی ها)

ارزیابی	مقدار تست : ۳				متغیر
	فاصله اطمینان		اختلاف میانگین	سطح معناداری	
	حد بالا	حد پایین			
نامطلوب	-۰,۱۲۴	-۰,۲۱۲	۰,۱۶۹	۰,۰۰۰	۲,۹۱

ماخذ (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۶)

با توجه به نتایج جدول ۲ در سطح اطمینان ۹۵ درصد و با توجه به سطح معناداری موجود مشخص می گردد که وضعیت کمی مبلمان پیاده روی های خیابان صفا در حد مطلوبی نمی باشد. البته با توجه به میانگین بدست آمده می توان با کمی بهبود در وضعیت موجود این وضعیت کمی مبلمان پیاده روی های خیابان صفا را در حد متوسط آورد.

۱۱-۲- بررسی کیفی مبلمان پیاده روی های خیابان صفا (T-test one sample)

در اینجا با توجه به سطح سنجش متغیرها و نرمال بودن داده ها از آزمون های پارامتریک استفاده شده است. آزمون مورد استفاده در این قسمت آزمون تی تک نمونه با سطح تست ۳ می باشد که سطح تست ۳ با توجه به استفاده از طیف لیکرت ۵ تایی مورد استفاده برای گویه ها انتخاب شده است. سطح اطمینان آزمون ۹۵ درصد و سطح خطای آن ۵ درصد در نظر گرفته شده است. در جدول شماره ۳ نتایج آزمون تی تک نمونه در مورد بررسی کیفی مبلمان پیاده روی ها آورده شده است.

جدول شماره ۳: نتایج آزمون تی تک نمونه ای (بررسی کیفی مبلمان پیاده روه ها)

ارزیابی	مقدار تست : ۳				متغیر
	فاصله اطمینان		اختلاف میانگین	سطح معناداری	
	حد بالا	حد پایین			
نامطلوب	-۰,۱۷۱	-۰,۲۸۱	۰,۱۶۲	۰,۰۰۱	وضعیت کیفی مبلمان پیاده روه ها ۲,۹۰

ماخذ(یافته های پژوهش، ۱۳۹۶)

با توجه به نتایج جدول ۳ در سطح اطمینان ۹۵ درصد و با توجه به سطح معناداری موجود مشخص می گردد که وضعیت کیفی مبلمان پیاده روه ها مطلوب نمی باشد و با توجه به میانگین بدست آمده می توان با بهبود در کیفیت مبلمان شهری این شاخص را در حد متوسط آورد و وضعیت کنونی را بهبود بخشید.

۱۱-۳- بررسی رابطه ارتقای مبلمان شهری و پیاده مداری در خیابان صفا

با توجه به جدول زیر، برای سنجش رابطه متغیرهای ارتقای مبلمان شهری و پیاده مداری از آزمون پارامتریک پیرسون استفاده گردیده است. نتایج این آزمون در سطح اطمینان ۹۵ درصد ($Sig=0,000$) نشان می دهد که بین ارتقای مبلمان شهری و پیاده مداری رابطه معناداری وجود دارد. این رابطه مثبت و شدت آن ($R = 0,627$) بیش از در حد متوسط است.

جدول شماره ۴: رابطه ارتقای مبلمان شهری با پیاده مداری

پیاده مداری	ارتقای مبلمان شهری	منبع تغییرات	ارتقای مبلمان شهری
۰,۶۲۷	۱	ضریب همبستگی پیرسون	
۰,۰۰۰	۰,۰۰۰	سطح معناداری	
۳۷۰	۳۷۰	تعداد	

ماخذ(یافته های پژوهش، ۱۳۹۶)

۱۲- بحث و نتیجه گیری

در پژوهش حاضر سعی شده بر روی کیفیت مبلمان شهری در شهر بروجرد(خیابان صفا) با تاکید بر پیاده مداری و به کارگیری استانداردها در طراحی، شناخت و مکان یابی مبلمان شهری در خیابان صفا صورت پذیرد. استفاده شهروندان از مسیرهای پیاده می تواند نه تنها باعث کاهش استفاده از خودروها در سطح شهر شود بلکه می تواند باعث سلامتی شهروندان و همچنین نشاط و شادابی بیشتر شهر شود. مبلمان شهری می تواند تاثیر بسزایی در رغبت و انگیزه بیشتر شهروندان در استفاده از پیاده روها و مسیرهای پیاده شود و جذابیت استفاده از پیاده روها و مسیرهای پیاده در سطح خیابان صفا که جز خیابانهای اصلی و درجه یک، را دو چندان سازد. در این فصل ابتدا به بررسی ویژگیها و خصوصیات پاسخگویان پرداختیم و ویژگیهایی همچون سن، تحصیلات، وضعیت تاهل و ... بررسی گردید. سپس در ادامه با بررسی توزیع پاسخ شهروندان در گویه های مختلف به بررسی آنها پرداخته شد و در ادامه با استفاده از آزمون تی تک نمونه ای وضعیت کیفی و کمی مبلمان شهری بروجرد بررسی گردید. نتایج این آزمون در سطح اطمینان ۹۵ درصد و سطح خطای ۵ درصد نشان داد که خیابان صفا از نظر مبلمان شهری از وضعیت مطلوبی برخوردار نیست و از این نظر باید مدیران شهری نگاه ویژه تری را برای ارتقا سطح کیفی و کمی مبلمان شهری بروجرد داشته باشند. در ادامه به بررسی رابطه ارتقای مبلمان شهری و پیاده مداری در شهر بروجرد در سطح اطمینان ۹۵ درصد پرداخته شد که نتایج آزمون پیرسون نشان داد که ارتقای مبلمان خیابان صفا می تواند باعث افزایش پیاده مداری شهروندان این شهر شود. بنابراین یکی از راهکارهای افزایش انگیزش و رغبت در شهروندان در راستای پیاده مداری همان ارتقای کمی و کیفی مبلمان خیابان صفا می باشد.

۱۳- پیشنهادات

ایجاد کاربری های فعال در محدوده مورد مطالعه در شب مانند: داروخانه، رستوران و کافه و...
ساخت پلاک ها و ساختمان ها توأمان با نظارت کلی بر فضا؛

ایجاد تسهیلات و تأسیسات شهری مورد نیاز محدود؛
 ایجاد کف سازی ویژه برای پیاده به صورت هماهنگ با کل محدوده ؛
 تقویت ساختار فعلی محدوده با اولویت پیاده و حضور توأمان سواره؛
 احیاء خاطرات گذشته با ایجاد نشانه ها و المان های خاص؛
 ایجاد گشودگی های فضایی به عنوان فضای مکث در ورودی ها؛
 جلوگیری از ساخت بناهایی که معماری آنها اغتشاش بصری را به دنبال دارند؛
 حفظ ساختمان های با ارزش معماری، تاریخی در محدوده خیابان صفا .
 ایجاد الگوی کاربری مختلط در جهت تزریق سرزندگی و حضور پذیری و در نتیجه افزایش نظارت طبیعی بر فضاهای
 محدوده مورد نظر.

مراجع

۱. اسد اللهی، شیوا، ۱۳۸۳، ضرورت توجه به حرکت پیاده در مراکز شهری، ماهنامه شهرداری ها، سال ششم، شماره ۶۶.
۲. برلیانی، حسین، ۱۳۹۲، پایان نامه کارشناسی ارشد، بررسی عوامل موثر بر ارتقا سیما و منظر شهری با تأکید بر پیاده روها نمونه موردی: شهر مشهد، دانشگاه فردوسی.
۳. پاکزاد، جهانشاه، ۱۳۷۹، مبلمان شهری: مسایل و رویکردها، مجله شهرداری ها ویژه نامه شماره ۲، سال دوم، شماره ۱۳.
۴. حافظ نیا، محمد رضا، ۱۳۸۲، مقدمه ای بر روش تحقیق در علوم انسانی، نشر سمت.
۵. زندیه، مهدی، ۱۳۸۴، هویت بخشی به سیما و کالبد شهر قزوین، (طرح تحقیقاتی)، شهرداری قزوین.
۶. شاهینی فر، مصطفی، ۱۳۹۳، ویژگی های مبلمان شهری با تأکید بر پیاده راه ها نمونه موردی: خیابان مدرس کرمانشاه، اولین همایش علمی پژوهشی افق های نوین در علوم جغرافیا و برنامه ریزی، معماری و شهرسازی ایران، شماره ۱۰۴۴.
۷. شوی، فرانسواز، شهرسازی، ۱۳۷۵، تخیلات و واقعیات، ترجمه سید محسن حبیبی، نشر دانشگاه تهران.
۸. طبیبیان، منوچهر، ۱۳۷۷، منظر شهری، انتشارات دانشگاه تهران.
۹. علیرضایی، محمد امین، اختری، اکرم، ۱۳۹۳، ارزیابی طراحی شهری پیاده راه بازار تهران، دانشگاه بین، دانشگاه بین المللی امام رضا (ع)، دانشکده هنر و معماری، گروه شهرسازی.
۱۰. لاهیجی، رضا، ۱۳۸۴، ماهنامه دانش تبلیغات، شماره ۱۲.
۱۱. لنگ، جان، ۱۳۸۶، بررسی تعامل فرآیند آینده پژوهی و طراحی شهری در مدیریت آینده شهرها شهر ایرانی اسلامی.
۱۲. مرتضایی، رضا ۱۳۸۱، رهیافتهایی در طراحی مبلمان شهری، تهران، انتشارات سازمان شهرداریهای کشور، چاپ اول، ص ۲۰.
۱۳. مومنی، منصور، فعال قیومی، ۱۳۹۱، تحلیل های آماری با استفاده از spss، چاپ اول، شماره ۱۳۴۸۵۵.
14. *Convenience of Destinations and Walking Levels in Older Women*. American Journal of Health 1997Brambilla & Longo.
15. Cowan, (2005), *Public places, Urban spaces*, Architectural press.
16. Fruin, 1971: 3.(Promotion, 18(1), 74-82. Leslie, Eva; *Saelens, Brian*; ; Frank.
17. Jacobs, T. H (1961), *Site Planning and Design Handbook*, Second Edition, The McGraw-Hill Companies, Inc.
18. King, Wendy.C.; Brach, Jennifer.S.; Belle, Steven; Killingsworth, Richard; Fenton.
19. Mark; Kriska, Andre. (2003). *The Relationship between*
20. Marshall, W(2005), *Public Space for Marginal People*, Procedia - Social and Behavioral Sciences, Vol. 36, pp. 476 ° 484 .
21. Rappaport, M (1980), *The Design Dimension of Planning/E & FN SPON*.
22. Robert Cowan, T. H (2008), *Site Planning and Design Handbook*, Second Edition, The McGraw-Hill Companies, Inc.