

سنجش مطلوبیت مبلمان خیابانی شهر ارومیه با رویکرد جنسیتی

علیرضا سلیمانی^{۱*}، ائلناز ضرغامی سلطان احمدی^۲، پروانه دیوبند^۳

^۱استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه پیام نور

^۲مدرس گروه شهرسازی دانشگاه پیام نور مرکز ارومیه و کارشناسی ارشد طراحی شهری دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)

^۳مهندسی شهرسازی دانشگاه پیام نور ارومیه

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۹/۳؛ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۴/۵

چکیده

بررسی کیفیت طراحی عناصر شهری در دوره‌های مختلف تاریخی و همچنین تأثیرات آن‌ها بر گروه‌های مختلف سنی و جنسی به منظور طراحی هوشمند مبلمان های شهری از اهمیت خاصی برخوردار است، هدف از این پژوهش سنجش کیفیت مبلمان خیابانی در ارومیه بر اساس قدمت خیابان و همچنین نگرش جنسیتی است. در این راستا سه خیابان امام و کاشانی و ۸ شهریور که متولد دوره‌های زمانی پهلوی اول، دوم و بعد از پیروزی انقلاب اسلامی است با استفاده از روش توصیفی تحلیلی و به کمک آمار استنباطی مورد بررسی قرار گرفتند. جامعه آماری در این پژوهش شهروندانی هستند که تجربه حضور در هر سه خیابان را داشته و حجم نمونه ۴۵۰ نفر بوده است. جهت تحلیل و رتبه‌بندی شاخص‌ها با توجه به نوع داده‌ها از آزمون ناپارامتریک فریدمن استفاده شده و جهت سنجش تفاوت در ادراک محیط و انتخاب مبلمان بین زنان و مردان از آزمون من ویتنی استفاده گردیده است. در تحلیل میزان اهمیت شاخص‌ها در کیفیت مبلمان خیابان چنین استنتاج شده است که شاخص گوناگونی در طراحی مبلمان شهری بیشترین تأثیر داشته و بررسی ارتباط بین قدمت خیابان‌ها و کیفیت مبلمان آن‌ها نشان داد که با نزدیکی و مجاورت به مرکز شهر و خیابان‌های پهلوی اول میزان مطلوبیت کیفیت بصری در شاخص‌های گوناگونی، خوانایی، رنگ تعلق و تناسب بصری در خیابان شهری افزایش یافته است؛ همچنین نتایج تحقیق نشان داد که زنان و مردان در ادراک محیط و انتخاب مبلمان خیابانی تفاوت معنی‌داری دارند، لذا در تحقیقات آینده طراحی متناسب با تفاوت‌های جنسی در فضاهای شهری الزامی است.

واژه‌های کلیدی: تفاوت‌های جنسیتی، طراحی شهری، مبلمان خیابانی، ارومیه

مقدمه

می‌کنند و به یک فضا مفهوم زیبایی‌شناختی و مشخصی می‌دهند، به همین دلیل مبلمان‌های شهری از اهمیت بسیاری برخوردارند که فقط برای اهداف به-خصوصی استفاده نمی‌شوند بلکه می‌توانند به‌عنوان عنصر کلیدی در بهنگام کردن چشم‌انداز فضاهای شهری استفاده شوند (Bulut & Atabeyoglu, 2007: 1-2).

مبلمان خیابانی نیز به تجهیزاتی نظیر علائم جاده، روشنایی خیابان و غیره اطلاق می‌گردد که در دو طرف جاده یا خیابان مکان‌یابی شده‌اند، در کل تسهیلات و تجهیزات رفاهی درون فضاهای شهری را

شهر یک اثر هنری بزرگ است که آفرینندگانی به وسعت خود و به تعداد جمعیتش دارد و هدف غایی یک شهر ایجاد محیطی دل‌نشین و راحت برای مردم بوده و فضای شهری محلی است که مردم بیشترین وقت خود را در آن سپری می‌کنند و آرایش فضا و ایجاد امکانات و تسهیلات در آن فضا از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است (یوسف زاده و همکاران، ۱۳۹۳: ۳۱). بر اساس نظر بایراک، مبلمان و عناصر تجهیزاتی شاخص‌هایی هستند که ارتباط بین مردم را برقرار

مبلمان شهری شدند و در سال ۲۰۱۴ نیز کرمونا^۴ با اثر «خیابان های قابل زندگی» تحولی در مبلمان شهری ایجاد نمود (اثنی عشری و همکاران، ۱۳۹۲: ۶۲۷).

مقوله مطالعات مبلمان شهری در کشور ایران جدید است و اولین اقدام در این راستا از سال ۱۳۷۵ آغاز گردید و تمرکز بر ارائه تجهیزات و زیباسازی پارک ها بوده است (سرافرازی، ۱۳۹۰: ۲) ولی به رغم مطالعات و اقدامات انجام شده مبلمان شهری نابسامان یکی از علل اساسی اغتشاش بصری در شهرهای ایران بوده و ساماندهی مبلمان های شهری گام مهمی در راستای ارتقای کیفیت سیما و منظر شهری خواهد بود (عظیمی، ۱۳۹۰: ۱۲). به کارگیری مناسب و اصولی مبلمان موجب کارآمدی فضاها می شود ولی کپی برداری محض علاوه بر صرف هزینه های گزاف موجب بروز مشکلات عدیده دیگری از جمله صدمه زدن به فضاهای شهری شده است (شریفی، ۱۳۹۰: ۵) که با استفاده از یک طرح منسجم سیما و منظر شهری می توان از استقرار اتفاقی عناصر و ناکارآمدی آنها ممانعت نموده و ضمن جلوگیری از فرسودگی فضاهای شهری مطلوبیت لازم را در مکان های عمومی شهر ایجاد نمود (تیموریان و زیویار، ۱۳۹۲: ۲۹۰).

ساختار فضاهای شهری برای زنان و مردان در شهرهای مختلف از نظر طراحی و برنامه ریزی باید متفاوت باشد تا پاسخگوی نیازهای اجتماعی زنان همچون امنیت و... باشد (بزی، خدا رحم و همکاران، ۱۳۹۱: ۳۳) شهر ارومیه نیز به عنوان مرکز استان آذربایجان غربی از یک سو دارای تنوع اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، تاریخی و قومی و نژادی بوده و از سوی دیگر با توجه به افزایش جمعیت و رشد پدیده شهرنشینی با مسائل و مشکلاتی مانند توسعه بی رویه شهرها، افزایش جمعیت، آلودگی های بصری و ... روبرو شده است. عواملی نظیر، افزایش حجم تبلیغات محیطی و بی توجهی به شیوه هماهنگ آذین بندی، مبلمان و زیباسازی شهر همراه با مشکلات ترافیکی طی سال های گذشته بافت کالبدی معابر ارومیه را به چشم اندازی آشفته و نامطلوب تبدیل کرده و سبب

مبلمان شهری می خوانند (گلستانی و همکاران، ۱۳۹۴: ۲۵۲). واژه مبلمان خیابان نیز به طور متداول برای ارجاع دادن به نیمکت ها، استانداردهای روشنایی، ظروف آشغال و غیره استعمال می شود که این مبلمان ها می تواند ضمن ارتقای کیفیت منظر محیط سبب سلامت روحی و جسمی افراد از طریق کنترل آلودگی های صوتی و زیست محیطی گردد (D'Alessandro and Baldinelli, 2018: 2). در این میان تنظیم محل نصب مبلمان (مکان یابی مبلمان) و انتخاب نوع مبلمان نسبت به گروه های مختلف سنی و جنسی در خیابان های مرکزی شهر از اهمیت خاصی برخوردار است (Roger and Director: 2018: 2-4) چراکه طراحی مبلمان شهری و مکان یابی آنها نه تنها بر محیط فیزیکی و زیبایی شهر بلکه بر ادراک روانی افراد نیز تأثیر گذاشته و سبب تغییرات روحی و روانی در افراد می گردد (Fusaro, D'Alessandro and Baldinelli, 2018: 1-2). مبلمان شهری یکی از مهم ترین عناصر تشکیل دهنده ساختار شهری بوده که سبب جذب توریسم و رونق اقتصادی شهر می گردد (لحمیان و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۰۲). همچنین مبلمان شهری مناسب سبب افزایش حضور افراد پیاده در فضاهای شهری، تعاملات اجتماعی، سرزندگی، آرامش و سلامتی جسمی و روحی شهروندان می گردند (رخشانی نسب و رشیدیان، ۱۳۹۶: ۱۱۱). از طرفی طراحی و مکان یابی مناسب مبلمان های شهری نسبت به ویژگی های طبیعی، کالبدی و انسانی شهر گام مهمی در راستای توسعه پایدار شهری در ابعاد محیط زیست، اقتصادی و اجتماعی خواهد بود (Esther, Kwan and Edwin, 2018: 1-23). تا نیمه دوم قرن ۱۸ م، به فضا و مبلمان شهری توجه خاصی نمی شد ولی از سال ۱۹۷۰ به بعد ایده ها و نظریه های اندیشمندانی نظیر مامفورد^۱، راب کریر^۲ و مانوئل کستلز^۳، در نحوه استفاده از فضاهای شهری سبب توجهات روزافزون به این چیدمان فضایی عناصر

1. Mumford
2. Krier
3. Casells

4. Carmona

رضایت یا عدم رضایت شهروندان از محیط شهری هست (آزاد خانی و همکاران، ۱۳۹۵: ۹۸). سیمای شهر نیز تمام عوامل و عناصر از شهر است که به دیده می‌آید و چشم قادر به تماشای آن است، منظر شهر نیز بخشی از شکل شهر است که ناظر آن را دریافت می‌کند (حبیب، ۱۳۸۹: ۵۳). خیابان‌ها فضاهای سه‌بعدی هستند که به وسیله‌رَدیفی از ساختمان‌هایی که رو به سوی خیابان قرار دارند شکل می‌گیرند (رابرتز و گرید، ۱۳۹۰: ۲۳۰). خیابان‌ها افزون بر جنبه‌های کارکردی و حمل‌ونقل با طیف گسترده‌ای از تعاملات و رویدادهای اجتماعی از گفت‌وگوهای کوتاه و روزمره گرفته تا اجرای هنرمندان خیابانی همراه بوده و دارای مؤلفه‌های عینی (طبیعی و کالبدی) و ذهنی (خاطرات و روابط انسانی) است (فیضی و اسد پور، ۱۳۹۲). معیارهای مطلوبیت طراحی فضاهای شهری از دیدگاه اندیشمندان رشته شهرسازی متنوع بوده که در شکل ۱ به برخی از آن‌ها اشاره می‌گردد:

رید اوینگ و سوزان هندی	متیو کارمونا و عمیکاران	آلن جیکوبز و دونالد ایلیارد	ای. بن بنتلی و عمیکاران	جین جیکوبز	گوردون کلان
<ul style="list-style-type: none"> • خوانایی • محصوریت • مقیاس انسانی • وضوح • مقیاس انسانی 	<ul style="list-style-type: none"> • دسترسی • امنیت • اختلاط کاربری • عمه شمول بودن 	<ul style="list-style-type: none"> • سرزندگی • هویت • اصالت و معنا • محیطی برای عمه 	<ul style="list-style-type: none"> • نفوذپذیری • گوناگونی • خوانایی • انعطاف پذیری • تناسبیات بصری • غنای حسی • رنگ تعلق 	<ul style="list-style-type: none"> • جذابیت بصری • سرزندگی 	<ul style="list-style-type: none"> • حسی اکتشاف • جذبه و رازآمیزی • هماهنگی • عوامل انسانی

شکل ۱: معیارهای فضای شهری مطلوب در منابع مختلف

مأخذ: برگرفته از (Cullen, 1961: 19), (Jacobs, 1961: 90-136), (Jacobs & Appleyard, 2000: 495-497), (Carmona et al., 2003: 1-312), (Ewing & Handy, 2009: 65-84).

زیبایی‌شناسی و جرم‌مورد مطالعه قرار گرفته و طراحی‌های مناسبی برای کنترل میزان جرم، آلودگی صوتی و زیست‌محیطی از طریق مبلمان‌های خاص ارائه گردید (Telford and Quay, 2017: 62).

در پژوهشی با عنوان «پایداری مبلمان خیابانی در مالزی» نقش مبلمان خیابانی به‌عنوان مهم‌ترین عنصر هویتی شهر در راستای پایداری و کیفیت زندگی در مناطق شهری مورد بررسی قرار داده و استانداردهایی

کاهش کیفیت مبلمان معابر شده است. لذا در راستای آسیب‌شناسی مبلمان شهری در خیابان‌های شهر ارومیه، این پژوهش به دنبال پاسخ‌گویی به پرسش‌های زیر است:

آیا بافاصله گرفتن از هسته اولیه شهر کیفیت مبلمان در خیابان‌های شهر ارومیه کاهش می‌یابد؟

خیابان‌های قدیمی در هسته اولیه شهر از نظر کیفیت مبلمان نسبت به خیابان‌های جدید و دور از هسته اولیه شهر مطلوب‌تر هستند؟

بافاصله از هسته اولیه شهر چه تفاوت‌هایی در رضایت‌مندی از شاخص‌های کیفیت مبلمان خیابان‌های شهر ارومیه ایجاد شده است؟

چه تفاوت‌هایی بین مردان و زنان از نظر مطلوبیت در شاخص‌های مبلمان خیابان وجود دارد؟

مبانی نظری

کیفیت محیط شهری یک مفهوم چندبعدی است که نشان‌دهنده کیفیت زندگی، کیفیت مکان و میزان

در ارتباط با کیفیت فضاهای شهری و مبلمان شهری تاکنون در کشورهای مختلف مطالعات متعددی صورت گرفته که به برخی از مهم‌ترین آن‌ها در سال‌های اخیر اشاره می‌گردد:

در سال ۲۰۱۷ میلادی کتابچه راهنمای طراحی خیابان در ارتباط با مبلمان شهری تدوین گردید و در این مجموعه مبلمان خیابانی، پارکینگ، زیرساخت‌ها و عناصر و مبلمان خیابان در ارتباط با عامل

شهروندان (به‌ویژه بانوان) از عناصر مبلمان شهری در فضاهای باز شهری می‌باشند (یوسف زاده و همکاران، ۱۳۹۳: ۴۲).

مشیری و همکارانش در پژوهشی با عنوان مقایسه تطبیقی منظر بافت‌های شهر مبلمان‌های شهر به‌شهر را مورد مطالعه قرار داده و پیشنهادهایی را جهت بهینه‌سازی وضع موجود عناصر مبلمان از نظر عملکردی، زیباشناسی، هویت بخشی، خوانایی، تنوع، وضوح و رنگ با تأکید بر شرایط اقلیمی و فرهنگ بومی ارائه داده است (مشیری و همکاران، ۱۳۹۳: ۹۵). آزاد خانی و طهماسب کیا در مقاله‌ای با عنوان بررسی نقش و عملکرد مبلمان شهری در ارتقا کیفیت محیط شهری و رضایتمندی شهروندان در منطقه ۴ شهرداری کرمانشاه به این نتیجه رسیدند که شناخت متغیرها، آشنایی با عملکردها و نقش و امکان مطرح کردن و بروز آن‌ها در بهبود کیفیت محیط شهری از دیدگاه شهروندان تأثیر می‌گذارد (آزاد خانی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۰۸). رخشانی‌نسب و رشیدیان در پژوهشی با عنوان تحلیلی بر جایگاه مبلمان ورزشی در افزایش سرزندگی فضاهای شهری در شهر نورآباد ممسنی به این نتیجه رسیدند که افزایش سلامت روحی - جسمی در بین افراد، ایجاد تعامل اجتماعی و حس تعلق به مکان در بین افراد و افزایش ورزش به‌ویژه در میان سالمندان و بانوان بیشترین تأثیر را در بین شاخص‌های سرزندگی شهری بر اساس ایجاد مبلمان ورزشی در شهر نورآباد ممسنی دارد (رخشانی‌نسب و رشیدیان، ۱۳۹۶: ۱۱۴).

بر اساس مطالعات پیشین تاکنون پژوهش‌های جامع در زمینه مقایسه تطبیقی کیفیت مبلمان خیابان‌های ارومیه با رویکرد جنسیتی انجام نگرفته و این پژوهش درصدد بررسی مبلمان خیابانی شهر ارومیه از طریق معیارهای گوناگونی، خوانایی، تناسب بصری و رنگ تعلق بوده است (شکل ۲).

را جهت طراحی و مکان‌یابی پایدار مبلمان شهری در مالزی ارائه نموده است (Utaberta, Zavari, and 2016: 120). در تحقیقی با عنوان «طراحی مبلمان هوشمند خیابانی» در سال ۲۰۱۷ میلادی چگونگی طراحی مبلمان‌های هوشمند و ویژگی‌های آن را به صورت نمونه‌موردی در قاهره مورد بررسی و ارزیابی قرار داده و مبلمان‌های شهر هوشمند را عاملی مهم در ارتباط سرمایه فیزیکی با سرمایه‌های اجتماعی عنوان نموده است (Hala, 2017: 2). در تحقیقی با عنوان «روش‌های طراحی مبلمان شهری با تأکید بر استفاده از مبلمان سبز و چشم‌انداز پایدار شهری» در سال ۲۰۱۵ میلادی، جهت مقابله با آسیب‌های رشد سریع شهرنشینی، ترافیک و آلودگی در فضاهای شهری طراحی مبلمان با عناصر فضای سبز را پیشنهاد نموده و نتایج این تحقیق نشان داده که عناصر و مبلمان‌های سبز انطباق بیشتری با نیازهای عاطفی شهروندان داشته و ارزان و ایمن خواهد هستند (Badeiy, Nakhaei, Babaoghly and 2015: 3790). در کشور ایران نیز در سال‌های اخیر مطالعات مختلفی در ارتباط با مبلمان شهری صورت گرفته که به برخی از مهم‌ترین آن‌ها اشاره می‌گردد:

تیموریان و زیویار در مقاله‌ای تحت عنوان بررسی و مطالعه رضایتمندی از استانداردهای مبلمان شهری در ناحیه ۲ منطقه ۲ شهر تهران به این نتایج رسیدند که برای دستیابی به مبلمان بهینه و استاندارد توجه به اصول طراحی انسان محورانه از اهمیت بالایی برخوردار است و در طراحی مبلمان شهری اصول زیبایی، هویت، حس مکان، تناسب و رنگ باید لحاظ گردد (تیموریان و زیویار، ۱۳۹۲: ۳۰۲-۳۰۱). یوسف-زاده و همکاران در پژوهشی با عنوان بررسی و مطالعه رضایتمندی شهروندان از کیفیت مبلمان شهری در نواحی سه و هفت منطقه یک تهران به این نتیجه رسیدند که عواملی نظیر فرهنگ، عرف جامعه و مذهب در حد زیادی در استفاده یا عدم استفاده

گوناگونی	خوانایی	رنگ تعلق	تناسبات بصری
<input type="checkbox"/> تنوع مبلمان	<input type="checkbox"/> روشنائی	<input type="checkbox"/> مشارکت شهروندان	<input type="checkbox"/> اختشاش بصری نابلوها
<input type="checkbox"/> رنگ مبلمان	<input type="checkbox"/> امنیت و آرامش روحی	<input type="checkbox"/> قابلیت استفاده تمامی اقشار	<input type="checkbox"/> شکل و اندازه مبلمان
<input type="checkbox"/> میزان استفاده مردم و شلوغی مکان	<input type="checkbox"/> وضوح نابلوها	<input type="checkbox"/> ایمنی مبلمان و مصالح آن	<input type="checkbox"/> کف پوش پیاده روها
<input type="checkbox"/> تنوع در مواد و مصالح	<input type="checkbox"/> جهت یابی مسیر	<input type="checkbox"/> ایمنی پیاده و سواره	<input type="checkbox"/> محل قرار گیری مبلمان
<input type="checkbox"/> استفاده از الگوهای متنوع در استقرار مبلمان	<input type="checkbox"/> نشانه های شهری	<input type="checkbox"/> تناسبات دیداری و انطباق با فرهنگ محلی	<input type="checkbox"/> جذابیت بصری مبلمان
<input type="checkbox"/> تنوع کارکردی	<input type="checkbox"/> تشخیص مکان	<input type="checkbox"/> هویت	<input type="checkbox"/> تداوم حرکت

شکل ۲: نمودار شاخص‌ها و زیر شاخص‌های سنجش کیفیت مبلمان شهری

مأخذ: برگرفته از (مشیری و همکاران، ۱۳۹۳: ۹۵)، (رخشانی نسب و رشیدیان، ۱۳۹۶: ۱۱۴)

روش تحقیق

تحقیق حاضر از نظر هدف از نوع کاربردی بوده و برای تحلیلی داده‌ها از روش توصیفی - تحلیلی استفاده شده است. برای سنجش و بررسی موضوع نیز مبلمان شهری از نظر شاخص‌های کیفیت محیط بنتلی (شاخص‌های گوناگونی، خوانایی، رنگ تعلق و تناسبات بصری) مورد بررسی قرار گرفته است. از آنجایی که در این تحقیق داده‌های مورد نظر از طریق میدانی گردآوری و مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد، این تحقیق توصیفی از نوع پیمایشی می‌باشد که با استفاده از روش‌های گردآوری اطلاعات به صورت مطالعه اسنادی، مقالات، سایت‌های اینترنتی و کتابخانه‌ای، دیدگاه‌ها و نظریات مربوط به موضوع پژوهش بررسی شد و همچنین با استفاده از روش میدانی یعنی پرسش‌نامه داده‌های مورد نیاز جمع‌آوری شده و در نرم‌افزار SPSS پیاده گردید. همچنین به منظور رتبه‌بندی هر یک از خیابان‌ها و شاخص‌ها از آزمون فریدمن و برای مقایسه گروه‌ها از آزمون من ویتنی استفاده شده است. نمونه‌موردی مورد نظر خیابان‌های امام خمینی (ره)، کاشانی و ۸ شهریور شهر ارومیه است که از نظر تاریخی در سه دوره زمانی متفاوت نظیر پهلوی اول، پهلوی دوم و بعد از پیروزی انقلاب اسلامی شکل گرفته است. جامعه آماری این پژوهش شامل کلیه کسانی است که تجربه حضور در هر سه خیابان را داشته باشند که به عنوان نمونه ۴۵۰ نفر با استفاده از جدول مورگان به طور تصادفی مورد پرسش قرار گرفتند. جهت سنجش پایایی پرسش‌نامه از روش آلفای کرونباخ و نرم‌افزار

SPSS استفاده شده است. مقدار آلفای کرونباخ به دست آمده ۰,۸۸ است که در سطح بسیار مطلوبی قرار دارد؛ بنابراین پایایی پرسش‌نامه مورد قبول می‌باشد و از این رو می‌توان به نتایج حاصل از داده‌های گردآوری شده از طریق پرسش‌نامه اعتماد نمود. در این پژوهش، آزمون فرضیه‌ها در سطح اطمینان ۹۵ درصد و با احتمال خطای (α) ۵ درصد انجام می‌گیرد، به این معنی که در صورت رد شدن فرضیه صفر و تأیید فرضیه پژوهشی ۵ درصد احتمال خطا و ۹۵ درصد احتمال صحت وجود دارد.

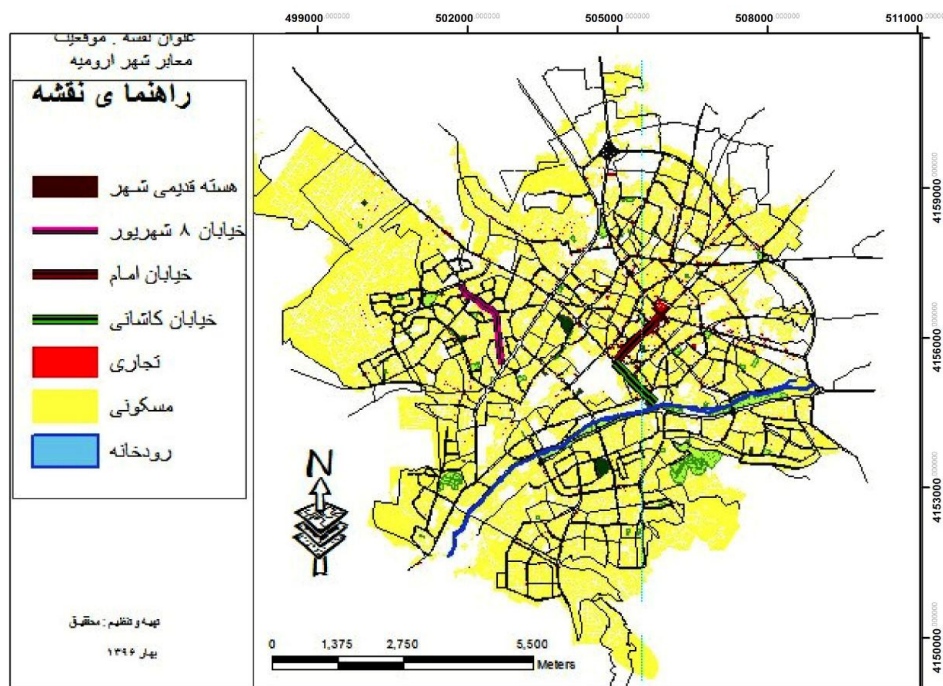
محدوده و قلمرو پژوهش

در این بخش برای تبیین موضوع و سنجش کیفیت مبلمان شهری سه نمونه از خیابان‌های ارومیه (خیابان امام، کاشانی و هشت شهریور) که به لحاظ زمانی متعلق به سه دوره پهلوی اول، پهلوی دوم و بعد از پیروزی انقلاب اسلامی است، می‌پردازیم. خیابان امام خمینی (ره) در شهرستان ارومیه، یکی از خیابان‌های مهم و قدیمی شهر است که در دهه نخست ۱۳۰۰ شمسی، خیابان پهلوی سابق (امام امروزی) از جلوی در ورودی پادگان، در امتداد بزرگ‌ترین طول محدوده بافت قدیم، به سوی مرکز شهر کشیده شد. خیابان امام در حال حاضر میان میدان مرکز (ولایت فقیه) و خیابان برق (سربازان گمنام) محصور است. خیابان امام خمینی (ره) ارومیه به واسطه وجود تک بناها، مدارس تاریخی و سایت تاریخی پادگان لشکر با ۳۰ هکتار فضای خدماتی و

خیابان ۸ شهریور در حدفاصل بین خیابان ایثار و بزرگراه باهنر قرار گرفته است. این خیابان در منطقه ۳ از مناطق چهارگانه شهرداری ارومیه واقع شده است. عمده کاربری‌های موجود در این خیابان کاربری آموزشی عالی و تجاری و فضای سبز می‌باشد. همچنین دارای کاربری اداری نیز می‌باشد. این خیابان برخلاف خیابان‌های امام و کاشانی جزء بافت تاریخی نیست و ساخت و تکمیل آن به دهه ۶۰ به بعد مربوط می‌شود و دارای عرض‌های متنوع بوده ولی در عریض‌ترین قسمت حدوداً ۳۲,۲۰ متر است و حدود ۲,۱۴۵ کیلومتر طول دارد (شکل ۳).

باز، به‌عنوان یکی از خیابان‌های مهم ارومیه محسوب می‌شود.

خیابان آیت‌الله کاشانی در حدفاصل بین تقاطع غیر هم‌سطح نبوت و میدان انقلاب قرار گرفته است. این خیابان در منطقه ۴ شهر ارومیه قرار دارد و کاربری عمده در آن، اداری و درمانی و تجاری است که از جمله خیابان‌های پرتردد و مهم ارومیه می‌باشد. این خیابان دارای کاربری‌های خدماتی نیز می‌باشد و از جمله خیابان‌های قدیمی شهر ارومیه بوده که در زمان پهلوی دوم شکل گرفته است. همچنین عرض این خیابان ۲۴,۹۰ متر و طول آن حدوداً ۱,۲۸۹ کیلومتر بوده است و در انتها به خیابان امام متصل می‌شود.



شکل ۳: نقشه موقعیت خیابان امام، کاشانی و ۸ شهریور در شهر ارومیه

تحصیلات ۳ درصد دارای تحصیلات زیر دیپلم، ۲۷ درصد دیپلم، ۱۴ درصد فوق‌دیپلم، ۳۴ درصد لیسانس و ۲۲ درصد فوق‌لیسانس می‌باشند و همچنین ۷ درصد نمونه آماری کمتر از ۲۰ سال، ۴۲ درصد ۲۱ تا ۳۰ سال، ۲۶ درصد ۳۱ تا ۴۰ سال، ۱۴ درصد ۴۱ تا ۵۰ و ۱۱ درصد ۵۱ تا ۶۰ سال سن دارند.

تحلیل و یافته‌های پژوهش

به‌منظور بررسی و تحلیل کیفیت مبلمان خیابانی شهر ارومیه از پرسشنامه استفاده شده که تعداد حجم نمونه معادل ۴۵۰ نفر بوده بر اساس اطلاعات پرسشنامه؛ ۵۰ درصد از پرسش‌شوندگان زن و ۵۰ درصد نیز مرد می‌باشند. ۶۳ درصد از نمونه آماری متأهل و ۳۷ درصد مجرد می‌باشند و از لحاظ میزان

بررسی میزان اهمیت شاخص‌ها و زیر شاخص‌های کیفیت مبلمان شهری در خیابان‌های

شهر ارومیه

الف: بررسی میزان اهمیت شاخص‌های اصلی مؤثر بر کیفیت مبلمان شهری در خیابان‌های شهر ارومیه: بر اساس محاسبات آماری صورت گرفته در شکل ۶ و رتبه‌بندی درونی شاخص‌ها در خیابان‌های شهر می‌توان گفت که در بافت مرکزی شهر ارومیه (خیابان امام) کیفیت گوناگونی خیابان با رتبه ۳,۳۳ بیشترین رتبه را داشته و رنگ تعلق با رتبه ۱,۵۰ کمترین اهمیت و رتبه را در بین شاخص‌های کیفیت بصری مبلمان به خود اختصاص داده است؛ در خیابان کاشانی بیشترین اهمیت مربوط به شاخص گوناگونی و کمترین اهمیت مربوط به رنگ تعلق می‌باشد؛ بنابراین شاخص گوناگونی بیشترین تأثیر را در افزایش کیفیت بصری خیابان کاشانی داشته است؛ در خیابان ۸ شهریور نیز بیشترین اهمیت مربوط به شاخص خوانایی و کمترین اهمیت هم مربوط به شاخص رنگ تعلق بوده است؛ بنابراین شاخص خوانایی بیشترین تأثیر را در افزایش کیفیت بصری خیابان ۸ شهریور داشته است؛ در نهایت در هر سه خیابان شاخص گوناگونی با امتیاز رتبه‌ای ۹,۵ بیشترین تأثیر و شاخص رنگ تعلق با ۴,۸۴ کمترین تأثیر را در کیفیت بصری مبلمان دارند.

ب: بررسی میزان اهمیت زیر شاخص‌های مؤثر بر کیفیت مبلمان شهری در خیابان‌های شهر ارومیه: برای این منظور در این پژوهش زیر شاخص‌های چهار شاخص "گوناگونی، خوانایی، رنگ تعلق و تناسبات بصری خیابان" در شهر ارومیه مورد بررسی قرار گرفته است. شاخص گوناگونی دارای ۶ زیر شاخص "تنوع مبلمان، میزان استفاده مردم و شلوغی مکان، رنگ مبلمان، تنوع در مواد و مصالح، استفاده از الگوهای متنوع در استقرار مبلمان و تنوع کارکرد برای گروه‌های سنی و جنسی" است که در این میان میزان استفاده مردم و شلوغی خیابان‌ها در خیابان امام با امتیاز وزنی ۷۹۵,۱۹، در خیابان کاشانی با امتیاز وزنی ۶۶۶,۱۱ و در خیابان ۸ شهریور با امتیاز وزنی

۳۲۱,۶۷ در بین زنان و مردان بیشترین رتبه را دارا داشته است.

شاخص خوانایی دارای ۶ زیر شاخص "وضوح و قابلیت مشاهده تابلوها، نورپردازی و روشنایی، جهت‌یابی مسیر، آرامش روحی و امنیت در شب، نشانه شهری و تشخیص مکان" می‌باشد. بیشترین رتبه در زیر شاخص‌های خوانایی برای خیابان امام با امتیاز وزنی ۵۶۳,۵ مربوط به زیر شاخص نورپردازی و روشنایی؛ برای خیابان کاشانی با امتیاز وزنی ۲۰۴,۱۳ مربوط به زیر شاخص آرامش و امنیت در شب و برای خیابان ۸ شهریور نیز با امتیاز وزنی ۴۰۶,۸۴ بیشترین امتیاز وزنی مربوط به زیر شاخص وضوح و قابلیت مشاهده تابلوها است؛ همچنین در کل معیار از نظر زنان وضوح تابلوها و از نظر مردان نورپردازی و روشنایی بیشترین اهمیت را در خوانایی خیابان داشته است. شاخص رنگ تعلق دارای ۶ زیر شاخص "مشارکت شهروندان، قابلیت استفاده تمامی اقشار، ایمنی مبلمان و مصالح، ایمنی پیاده و سواره، نقاشی دیواری و انطباق با فرهنگ محلی و هویت" می‌باشد. بیشترین رتبه در شاخص رنگ تعلق برای خیابان امام با امتیاز وزنی ۱۶۸,۷۵ مربوط به زیر شاخص ایمنی مبلمان و مصالح، برای خیابان کاشانی نیز با امتیاز وزنی ۳۲۰,۳ مربوط به زیر شاخص ایمنی مبلمان و مصالح و برای خیابان ۸ شهریور با امتیاز وزنی ۲۵۵,۹۶ مربوط به زیر شاخص قابلیت استفاده تمامی اقشار بوده است، همچنین از نظر زنان مهم‌ترین شاخص رنگ تعلق این هست که همه اقشار حق استفاده از مبلمان‌ها را داشته باشند (مالکیت عمومی) و برای مردان نیز ایمنی مبلمان و مصالح مهم‌ترین شاخص رنگ تعلق بوده است.

شاخص تناسبات بصری دارای ۶ زیر شاخص "اغتشاش بصری تابلوها، شکل و اندازه مبلمان، کفپوش پیاده‌رو، محل قرارگیری مبلمان، جذابیت بصری مبلمان و تداوم حرکت" می‌باشد. در خیابان امام در شاخص تناسبات بصری بیشترین اهمیت با امتیاز رتبه‌ای ۱۹۰ مربوط به اغتشاشات بصری، در خیابان کاشانی بیشترین اهمیت با امتیاز رتبه‌ای

تناسبات بصری شاخص قرارگیری مبلمان و از نظر زنان طرح طراحی کف و سنگفرش پیاده‌رو است (جدول ۱).

۳۸۱,۳۹ مربوط به کیفیت کفپوش پیاده‌رو بوده و در خیابان ۸ شهریور بیشترین اهمیت با امتیاز وزنی ۱۴۳,۵۰ مربوط به شاخص قرارگیری مبلمان بوده است؛ در نهایت از نظر مردان مهم‌ترین عامل مؤثر در

جدول ۱: امتیاز رتبه‌ای شاخص‌های کیفیت مبلمان شهر در خیابان‌های شهر ارومیه

شاخص	شاخص	خیابان امام	خیابان کاشانی	خیابان ۸ شهریور	مجموع خیابان‌ها
رتبه	گوناگونی	۳,۳۳	۳,۵۰	۱,۸۳	۸,۶۶
	خوانایی	۳,۰۰	۳,۰۰	۳,۵۰	۹,۵
	رنگ تعلق	۱,۵۰	۱,۱۷	۲,۱۷	۴,۸۴
	تناسبات بصری	۲,۱۷	۲,۳۳	۲,۵۰	۷
سطح اعتماد	کای اسکوار	۰,۵۹	۱,۷۶	۱,۸۰۸	۱,۸۰۸
	سطح معنی‌داری	۰,۰۳۸	۰,۰۴۹	۰,۰۳۸	۰,۰۳۸

مأخذ: یافته‌های پژوهش - بر اساس مدل فریدمن

(حیدری، مطلبی و نگین حاجی، ۱۳۹۳: ۷۶-۷۵) و (جوان فروزنده، مطلبی، ۱۳۹۰: ۳۳). خیابان ۸ شهریور به دلیل قدمت کم و مالکیت خصوصی سازه‌ها و مبلمان‌ها احساس رنگ تعلق کمتری نسبت به خیابان‌های کاشانی و امام در مردم ایجاد کرده است؛ خیابان کاشانی نیز علی‌رغم داشتن سازه‌هایی اداری و مهم از دوره پهلوی دوم به سبک مدرن (ساختمان دادگستری و بانک ملی) موفقیت لازم را در ایجاد حس رنگ تعلق نداشته و مردم به سازه‌های مدرن و تافته‌های جدا بافته از فرهنگ و هویت خود حس تعلق خاطر کمتری در مقایسه با سازه‌ها و مبلمان‌های سبک بومی و سنتی داشته‌اند ولی خیابان امام به دلیل وجود سازه‌های خاص و ارزشمند با مالکیت عمومی و دولتی به سبک سنتی و مواد و مصالح بوم آورد (بازار قدیم ارومیه، ساختمان موزه، شهرداری، لشکر، مدرسه ۲۹ بهمن و...) موفقیت بیشتری در هویت‌بخشی به مکان و افزایش حس رنگ تعلق داشته است. در ارتباط با شاخص خوانایی بر اساس نتایج آزمون فریدمن می‌توان گفت که با سطح معنی‌داری ۰,۰۴۵، بالاترین میزان مطلوبیت مربوط به خیابان‌های کاشانی و امام (رتبه ۲,۳۳) و پایین‌ترین مطلوبیت هم (با رتبه ۱,۳۳) متعلق به خیابان ۸ شهریور بوده و کیفیت بصری خیابان‌ها بافاصله از مرکز شهر کاهش یافته ولی این کاهش در مقایسه با شاخص گوناگونی کمتر بوده

تحلیل تفاوت در شاخص‌های کیفیت مبلمان خیابان‌های شهر ارومیه بافاصله از هسته اولیه شهر: در بررسی مطلوبیت مبلمان شهری در خیابان‌ها به نظر می‌رسد که تفاوت معناداری در شاخص‌های کیفیت مبلمان شهری در خیابان‌های شهر ارومیه بافاصله از مرکز شهر مشاهده می‌گردد؛ که جهت سنجش این تفاوت کیفیت مبلمان خیابان‌ها در چهار شاخص گوناگونی، خوانایی، رنگ تعلق و تناسبات بصری از طریق آزمون فریدمن رتبه‌بندی و مقایسه شده‌اند (جدول ۲).

بر اساس محاسبات و رتبه‌بندی صورت گرفته برای شاخص رنگ تعلق می‌توان گفت که بافاصله گرفتن از هسته قدیمی شهر از میزان کیفیت رنگ تعلق معابر شهر ارومیه کاسته شده و با نزدیکی به هسته اولیه شهر کیفیت رنگ تعلق افزایش می‌یابد؛ چنان‌که بالاترین میزان مطلوبیت با رتبه ۲,۶۷ مربوط به خیابان امام بوده و پایین‌ترین آن با رتبه ۱,۰۰ مربوط به خیابان ۸ شهریور و سطح معناداری آزمون نیز ۰,۰۱۵ بوده است. به استناد پژوهش‌های پیشین رنگ تعلق مکان ارتباط نزدیکی با قدمت مکان، هویت مکانی ناشی از بوم ساخت بودن سازه‌ها و نوع مالکیت (مکان‌هایی با مالکیت عمومی و دولتی احساس تعلق بیشتری در شهروندان ایجاد می‌کند) داشته است (رضوانی، بهزاد فر و حبیبی، ۱۳۹۶: ۲۵-۲۴)،

کفپوش پیاده‌رو، محل قرارگیری مبلمان، جذابیت بصری مبلمان و تداوم حرکت ارتباط نزدیکی دارد که خیابان‌های مرکز شهر (امام و کاشانی) به دلیل نزدیکی به مرکز شهر و در معرض دید بودن، از طرف شهرداری مورد توجه و سرمایه‌گذاری زیادی قرار گرفته، طرح‌های بازسازی و نوسازی برای آن‌ها طراحی و اجرا شده (طرح بازسازی مجموعه میدان امام، شبیه‌سازی ساختمان‌های جدید با ساختمان‌های قدیمی و...) و متعاقب آن مطلوبیت قابل توجهی در تناسبات بصری این خیابان‌ها ایجاد شده است ولی معابر دور از مرکز شهر (خیابان ۸ شهرپور) به جهت فاصله از مرکز شهر کمتر مورد توجه بوده و نظارت دقیقی بر نحوه طراحی مبلمان و نماهای ساختمان‌ها صورت نگرفته و تناسبات بصری کمتری داشته‌اند. بر اساس محاسبات صورت گرفته از طریق مدل فریدمن در شاخص گوناگونی می‌توان گفت که با فاصله گرفتن از هسته اولیه شهر از میزان کیفیت گوناگونی کاسته شده و با نزدیکی به هسته اولیه شهر کیفیت گوناگونی افزایش می‌یابد چراکه میزان مطلوبیت خیابان امام در شاخص گوناگونی با رتبه (۲,۸۳) بیشترین امتیاز و جایگاه را داشته، خیابان کاشانی با امتیاز ۲,۱۷ رتبه دوم و خیابان ۸ شهرپور (با امتیاز ۱) رتبه سوم را داشته‌اند (جدول ۲)؛ در تحلیل علل برتری معابر مرکز شهر در شاخص گوناگونی می‌توان گفت که کیفیت گوناگونی یک معبر با تعدد و تنوع عناصر و مبلمان یک آن ارتباط مستقیمی دارد و معابر نزدیک مرکز شهر به دلیل کاربرهای متنوع اداری، تجاری، مذهبی، خدماتی و... با الگوی ساخت و مواد و مصالح متفاوت، کیفیت گوناگونی بالاتری را داشته‌اند.

است؛ بر اساس مطالعات پیشین فاکتور خوانایی یک مکان نیز با میزان شناخت مردم از محیط، عناصر شاخص و برجسته، میزان نفوذپذیری بصری، طرح معابر، کیفیت و مکان استقرار مبلمانها ارتباط مستقیمی دارد (بی‌نیاز و حنایی، ۱۳۹۶: ۱۹-۱۸)؛ در تحلیل علل کاهش خوانایی معابر شهر ارومیه با فاصله از مرکز شهر می‌توان گفت که خیابان ۸ شهرپور در فاصله‌ای دور از مرکز شهر با الگوگیری از طرح‌های تفصیلی کلیشه‌ای معاصر (عدم اجرای طرح‌های سیما و منظر شهری، عدم رعایت سلسله‌مراتب معابر، کاربری‌های مسکونی و تجاری یکنواخت با تشابه ارتفاعی) و همچنین عدم وجود ساختمان‌های عمومی و دولتی شاخص، کیفیت خوانایی مطلوبی نداشته و همچنین با توجه به قرارگیری در فاصله‌ای دور از مرکز شهر مردم تجربه حضور و شناخت کمتری از این خیابان داشته‌اند ولی خیابان امام به دلیل داشتن سازه‌های قدیمی و برجسته حکومتی، تجاری و مذهبی با مواد و مصالح متفاوت و همچنین الگوی شطرنجی معابر که برگرفته از نظام طراحی معابر پهلوی اول هست (مهر پهلوی به صورت معابر عمود برهم در مرکز شهر) از خوانایی بیشتری برخوردار بوده است؛

شاخص کیفیت تناسبات بصری در خیابان‌های شهر ارومیه نیز با نزدیکی به مرکز شهر و بافت قدیمی افزایش یافته و با فاصله از مرکز شهر کاهش یافته است چنانکه در شاخص تناسبات بصری با سطح معنی‌داری ۰,۰۲۲ و رتبه ۲,۵۰ مطلوب‌ترین خیابان‌ها امام و کاشانی و نامطلوب‌ترین خیابان (با رتبه ۱) ۸ شهرپور بوده است؛ در تحلیل علل کاهش تناسبات بصری با فاصله از مرکز شهر می‌توان گفت که تناسبات بصری هر خیابان با عناصر تابلوها، شکل و اندازه مبلمان،

جدول ۲: جدول رتبه‌بندی خیابان‌های شهر ارومیه بر اساس شاخص‌های کیفیت مبلمان شهری

شاخص	خیابان	گوناگونی	خوانایی	رنگ تعلق	تناسبات بصری
رتبه	امام	۲,۸۳	۲,۳۳	۲,۶۷	۲,۵۰
	کاشانی	۲,۱۷	۲,۳۳	۲,۳۳	۲,۵۰
	۸ شهرپور	۱,۰۰	۱,۳۳	۱,۰۰	۱,۰۰
سطح اعتماد	کای اسکوار	۴,۶۵۳	۲,۷۸۱	۸,۴۳۵	۷,۶۰۸
	سطح معنی‌داری	۰,۰۴۶	۰,۰۴۵	۰,۰۱۵	۰,۰۲۲

مأخذ: یافته‌های پژوهش - بر اساس مدل فریدمن



شکل ۴: تصویر مقایسه تصویری شاخص‌های مبلمان شهری در خیابان‌های شهر ارومیه (محققین: زمستان ۱۳۹۶).

محیط خیابان متأثر شده‌اند و دقت و نوع نگرش زنان به محیط کالبدی متفاوت از مردان بوده است (سلیمانی و همکاران، ۱۳۹۶: ۳۱۴-۳۱۲). در این پژوهش تفاوت بین ترجیحات زنان و مردان از نظر کیفیت مبلمان خیابان با استفاده از آزمون‌های آماری من ویتنی و ویلکاکسون مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج پردازش آماری بر اساس آزمون من ویتنی نشان می‌دهد که با سطح معناداری (sig) کمتر از ۰,۰۵ تفاوت معناداری در نگرش زنان و مردان به کیفیت و نوع مبلمان خیابان‌ها وجود دارد؛ همچنین بر اساس تحلیل آماری ویلکاکسون نیز (با سطح معناداری ۰,۰۰۱ و $z = -۳,۴۵$) تفاوت معناداری بین نگرش زنان و مردان در کیفیت بصری مبلمان خیابان‌ها مشاهده شده و زنان نسبت به مردان ادراک و برداشت متفاوتی از مبلمان‌ها و کیفیت بصری خیابان داشته‌اند

بنابراین به‌طور کلی در تحلیل میزان مطلوبیت هر یک از خیابان‌های امام، کاشانی و ۸ شهریور در شاخص‌های مختلف به این نتیجه می‌رسیم که فرض افزایش کیفیت بصری مبلمان با نزدیکی و مجاورت به هسته اولیه شهر و بافت تاریخی مورد تأیید است.

تحلیل و بررسی تفاوت در ادراک میان زنان و مردان و انتخاب مبلمان خیابان با استفاده از آزمون من ویتنی: به نظر می‌رسد بین زنان و مردان در ارجحیت مکان و نوع مبلمان شهری تفاوت وجود دارد. برای تحلیل این فرضیه از آزمون پارامتری من ویتنی و ویلکاکسون استفاده شده و داده‌های مورد نیاز به صورت جداگانه برای هر خیابان در نرم‌افزار SPSS بررسی و رتبه‌بندی شده‌اند. بر اساس مطالعات پیشین که بر روی مبلمان و طرح کالبدی خیابان صورت گرفته زنان بیشتر از مردان از شرایط کالبدی - بصری

وجود داشته و مبلمان خیابان‌های شهر نیازمند طراحی متناسب با نیازهای جنسیتی هستند (جدول ۳).

و نتایج هر دو آزمون در این ارتباط همسو بوده است؛ بنابراین فرضیه فوق در خیابان‌های امام و کاشانی و ۸ شهریور تأیید شده و تفاوت معناداری میان ترجیحات زنان و مردان در خیابان‌های امام، کاشانی و ۸ شهریور

جدول ۳: جدول مقایسه رتبه‌ای و آزمون من ویتنی گروه زنان و مردان

خیابان	گروه	تعداد	ویلکاکسون			من ویتنی	
			میانگین رتبه‌ها	مجموع رتبه‌ها	ویلکاکسون	آماره Z	سطح معناداری
امام	مرد	۷۵	۲۲,۰۰	۵۲۸,۰۰	۴۱۵,۰۰۰	۰,۰۲۷۱	رتبه من ویتنی ۱۷۹,۵۰۰
	زن	۷۵	۲۷,۰۰	۶۴۸,۰۰			
کاشانی	مرد	۷۵	۲۱,۵۰	۵۱۶,۰۰	۴۰۶,۰۰۰	۰,۰۱۹	رتبه من ویتنی ۱۷۰,۵۰۰
	زن	۷۵	۲۷,۵۰	۶۶۰,۰۰			
۸ شهریور	مرد	۷۵	۱۸,۴۲	۴۴۲,۰۰	۳۵۷,۰۰۰	۰,۰۵۲	رتبه من ویتنی ۱۲۱,۵۰۰
	زن	۷۵	۳۰,۵۸	۷۳۴,۰۰			

مأخذ: یافته‌های پژوهش

نتیجه‌گیری

این پژوهش به صورت کلی در دو مرحله انجام گرفته است: در بخش نخست با توجه به اهداف پژوهش و مرور ادبیات صورت گرفته شاخص‌های سنجش کیفیت مبلمان شهری نظیر گوناگونی، خوانایی، رنگ تعلق و تناسب بصری استخراج گردید و در بخش دوم به منظور تبیین موضوع و پاسخ به سؤالات پژوهشی، شاخص‌های کیفیت مبلمان شهری در خیابان‌های امام، کاشانی و ۸ شهریور ارومیه که در دوره زمانی با قدمت ساخت متفاوت (پهلوی اول، پهلوی دوم و بعد از پیروزی انقلاب اسلامی) مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفت و نتایج پژوهش به‌قرار زیر است: بر اساس محاسبات آماری صورت گرفته و مقایسه شاخص‌های ۴ گانه (گوناگونی، خوانایی، رنگ تعلق و کیفیت بصری) در خیابان‌های شهر ارومیه می‌توان گفت که شاخص گوناگونی با امتیاز رتبه‌ای ۹,۵ بیشترین تأثیر را داشته و مهم‌ترین شاخص بوده و شاخص رنگ تعلق با امتیاز رتبه‌ای ۴,۸۴ کمترین تأثیر را در افزایش و کاهش کیفیت بصری مبلمان خیابان داشته و کم‌اهمیت‌ترین شاخص بوده است. در مقایسه میزان اهمیت زیر شاخص‌های ۴ گانه کیفیت بصری مبلمان خیابان می‌توان گفت که

در شاخص گوناگونی میزان استفاده مردم از خیابان و شلوغی خیابان‌ها از نظر مردان و زنان مهم‌ترین زیر شاخص این گروه بوده و در شاخص خوانایی از نظر زنان وضوح تابلوها و از نظر مردان نورپردازی و روشنایی بیشترین اهمیت را داشته و مهم‌ترین زیر شاخص بوده‌اند، در شاخص رنگ تعلق از نظر زنان حق استفاده از مبلمان‌ها برای کلیه اقشار (مالکیت عمومی) و از نظر مردان ایمنی مبلمان و مصالح بیشترین اهمیت را داشته‌اند؛ در شاخص کیفیت بصری نیز از نظر مردان مهم‌ترین زیر شاخص قرارگیری مبلمان و از نظر زنان طرح طراحی کف و سنگفرش پیاده‌رو بوده است. در تحلیل افزایش یا کاهش کیفیت مبلمان خیابان بافاصله از مرکز شهر می‌توان گفت که کیفیت بصری مبلمان خیابان‌های جدید و دور از مرکز شهر به دلیل غالب بودن مالکیت خصوصی سازه‌ها و مبلمان‌ها، الگوگیری از طرح‌های تفصیلی کلیشه‌ای معاصر؛ کم بودن اهمیت نسبی خیابان‌های حاشیه شهر و.. کم بوده و کیفیت بصری مبلمان در خیابان‌های قدیمی مرکز شهر به دلیل داشتن سازه‌های قدیمی و برجسته حکومتی، تجاری و مذهبی، تنوع کاربری‌ها، بوم و آورد بودن مصالح،

با علائق و نیازهای بانوان) ارائه کرد که البته این الگو به مفهوم تفکیک جنسیتی فضا نخواهد بود.

نکته حائز اهمیت در طراحی عناصر و مبلمان های فضاهای شهری، درک تمامی شرایط حسی و روانی افراد در گروه های مختلف سنی و جنسی است که در این میان خیابان ها به عنوان مهم ترین فضای شهری از اهمیت بیشتری برخوردار بوده و طراحی آن ها باید منطبق بر ویژگی های جنسیتی افراد و هویت فرهنگی شهر باشد.

اهمیت تاریخی ابنیه و تأثیر آن در هویت شهر و.. بالاتر بوده است.

یکی از مهم ترین نتایج حاصله این است که تفاوت معناداری در ترجیحات مردان و زنان در ادراک محیط و انتخاب مبلمان مناسب خیابانی در شهر ارومیه وجود دارد؛ در واقع چنین استنتاج می شود که با آمارگیری و مطالعات دقیق از میزان حضور و بازه های زمانی حضور بانوان در هریک از خیابان های شهری می توان مبلمان ها و کیفیت های متفاوتی از طراحی خیابان را بر اساس الگوهای نرم فضا (فضاهای منطبق

منابع

- آزاد خانی، پاکزاد و زهرا طهماسبی کیا. ۱۳۹۵. بررسی نقش و عملکرد مبلمان شهری در ارتقا کیفیت محیط شهری و رضایتمندی شهروندان - مطالعه موردی: منطقه ۴ شهرداری کرمانشاه، نشریه پژوهش و برنامه ریزی شهری، شماره ۲۷، سال هفتم، مردودشت.
- اثنی عشری، محمد خلیل، زهرا شفیعی، شقایق کوهی و مرجان کیانی. ۱۳۹۲. "شاخص های کیفی در طراحی صنعتی مبلمان شهری"، همایش ملی عناصر زیباسازی شهری، شیراز.
- بی نیاز فاطمه و تکتم حنایی. ۱۳۹۶. بازشناسی عناصر مؤثر بر خوانایی در ادراک بزرگ سالان، مطالعه موردی: بلوار امامیه - مشهد، فصلنامه علمی - پژوهشی مطالعات شهری، تابستان ۱۳۹۶ شماره بیست و سوم، ساندج.
- بزی، خدارحم و بیت الله رضایی. ۱۳۹۱. بررسی ساختارهای شهری مطلوب زنان با تأکید بر امنیت در شهر زابل مجله آمایش جغرافیایی فضا، فصلنامه علمی - پژوهشی دانشگاه گلستان سال دوم / شماره مسلسل پنجم / پاییز ۱۹۳۱، گرگان.
- تیموریان، کتایون و پروانه زی وبار. ۱۳۹۲. بررسی و مطالعه رضایتمندی از استانداردهای مبلمان شهری، مطالعه موردی: ناحیه ۲ منطقه ۲ شهرداری تهران. فصلنامه علمی - پژوهشی انجمن جغرافیای ایران، شماره ۳۷، سال یازدهم، تهران.
- حبیب، فرح. ۱۳۸۹. "سیر تحولی زیباسازی منظر شهر"، ماهنامه دانش نما، سال نوزدهم، دوره سوم، شماره پیاپی ۱۸۰-۱۷۹، فروردین و اردیبهشت. تهران.
- حیدری، علی اکبر، قاسم مطلبی و فروغ نگین تاجی. ۱۳۹۳. تحلیل بعد کالبدی حس تعلق به مکان در خانه های سنتی و مجتمع های مسکونی امروزی، نشریه هنرهای زیبا - معماری و شهرسازی دوره ۱۹ شماره ۳ پاییز ۱۳۹۳، تهران.
- رضوانی، نوشین، مصطفی بهزاد فر، حبیبی، کیومرث، ۱۳۹۶، ارزیابی بافت های تاریخی بر پایه هنجار حس تعلق به مکان - نمونه مطالعاتی: محله سرچشمه گرگان، نشریه پژوهش و برنامه ریزی شهری، سال هشتم، شماره بیست و نهم تابستان ۹۶، مردودشت
- رخشانی نسب، حمیدرضا و مریم رشیدیان. ۱۳۹۶. تحلیلی بر جایگاه مبلمان ورزشی در افزایش سرزندگی فضاهای شهری - مطالعه موردی: شهر نورآباد ممسنی، مجله جغرافیا و توسعه، شماره ۴۶، زاهدان.
- رابرتز، ماریون و کلارا گرید. ۱۳۹۰. رویکردی به سوی طراحی شهری روش ها و فنون طراحی شهری، راضیه رضازاده و مصطفی عباس زادگان، تهران؛ انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
- سلیمانی، علیرضا، احمد آفتاب، علی مجنون و مریم اسدی. ۱۳۹۶. بررسی تأثیر طراحی شهری بر رفتار و اخلاق شهروندان مطالعه موردی خیابان های امام کاشانی و مدرس ارومیه، پژوهش های جغرافیای برنامه ریزی شهری، دوره ۵، شماره ۲، تابستان ۱۳۹۶، تهران.
- سرافرازی، صدیقه. ۱۳۹۰. نقش مبلمان شهری در ارتقاء گذران اوقات فراغت شهروندان منطقه ۵ تهران، استاد راهنما: ژیلا سجادی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.

24. Carmona, M. et al. 2003. Public Places-Urban Spaces: The dimension of urban design. New York: Architectural Press
25. Ewing, Reid., and Handy, Susan. 2009. Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability, *Journal of Urban Design*, 14(1): 65-84.
26. Hala, Mohamed Hassanein. 2017. Smart Technical Street Furniture Design "Case Study of New Cairo Administrative Capital", The International Conference: Cities' Identity Through Architecture and Arts May 2017, "At Cairo, Egypt. pp1-23.
27. Gioia Fusaro, Francesco D'Alessandro, Giorgio Baldinelli. 2018. Design of urban furniture to enhance the soundscape: A case study, *Bulding Acoustics*, 25(1): 1-10.
28. Jacobs, J. 1961. "The Death and Life of Great American Cities", London: Jonathan Cape.
29. Jacobs, A., and Appleyard, D. 2000. "Toward an Urban Design Manifesto", in: LeGates, Richard T., Stout, Frederic; *City Reader*, Routledge, Second edition, London.
30. ID Esther, Hiu Kwan Yung and Edwin Hon Wan Chan. 2018. Towards Sustainable Neighborhoods: Challenges and Opportunities for Neighborhood Planning in Transitional Urban China Qi Zhang * Received: Sustainability, 21 December 2017; Accepted: 31 January 2018; Published: 4 February 2018, pp: 1-23.
31. Leila Badeiy, Mahdiah Nakhaei, Fereshteh Babaoghly, and Nikoo Abhari. 2015. Some approaches in design of urban furniture with emphasis on green space use and sustainable urban landscape, *Science Journal (CSJ)*, 36(3): 783-3790.
32. Roger Waters, Service Director, Highways and Streetcare Services. 2018. Pontypridd town centre: regulation of the placement of street café furniture on the highway, rhondda cynon taf county borough council cabinet 22nd march 2018, pp1-40.
33. Sara Zavari, Nangkula Utaberta, Nangkula Utaberta. 2016. Sustainability of Street Furniture Design In Malaysia, ۱۳. شریفی تونبق، روشنک. ۱۳۹۰. برنامه‌ریزی مبلمان شهری بر اساس تغییرات اقلیمی، مطالعه موردی محور نایبی شهر اردبیل، استاد راهنما: اسماعیل علی‌اکبری، دانشگاه پیام نور مرکز تهران، ۱۴. عظیمی، آزاده. ۱۳۹۰. "مبلمان و سیمای شهر"، ماهنامه اطلاع‌رسانی، آموزشی و پژوهشی، شماره ۶۲، شهرپور. اردبیل.
۱۵. فیضی، محسن و علی اسد پور. ۱۳۹۲. فرآیند بازآفرینی منظر میدان‌ها شهر تهران باهدف ارتقای تعاملات اجتماعی شهروندان، فصلنامه مطالعات شهری، شماره هفتم، ۱۴-۳.
۱۶. گلستانی، نفیسه، محبوبه روشن و مهدی شیبانی. ۱۳۹۴. سنخیت شناسی همسویگی معنادار روش‌های ارزیابی قرارگاه‌های رفتاری و بازطراحی مبلمان و فضاهای شهری، فصلنامه مدیریت شهری، سندیج.
۱۷. لحمیان، رضا، مهدی عبوری و معصومه براری. ۱۳۹۲. نقش مبلمان شهری در توسعه گردشگری. مطالعه موردی: شهرساری، مجله آمایش جغرافیایی فضا فصلنامه علمی- پژوهشی دانشگاه گلستان سال سوم/ شماره مسلسل دهم/ زمستان ۱۳۹۲. گرگان.
۱۸. مطلبی، قاسم و علی جوان فروزنده. ۱۳۹۰. مفهوم حس تعلق به مکان و عوامل تشکیل‌دهنده آن، مجله هویت شهر، شماره هشتم، بهار و تابستان، تهران.
۱۹. مشیری سیدرحیم، بیژن رحمانی، قربان اسلامی‌راد. ۱۳۹۳. مقایسه تطبیقی منظر بافت‌های شهر بر اساس شاخص‌های مبلمان شهری مطالعه موردی: شهر بهشهر، فصلنامه جغرافیایی چشم انداز زاگرس: بهار ۱۳۹۳، دوره ۶، شماره ۱۹.
۲۰. یوسف‌زاده، زهره، جابر پارسایی، راحله افشار، ۱۳۹۳. بررسی و مطالعه رضایتمندی شهروندان از کیفیت مبلمان شهری- مورد مطالعه: نواحی سه و هفت منطقه یک تهران، پژوهش‌های دانش زمین، شماره ۱۹، سال پنجم، تهران.
21. Bulut, Y., and Ömer Atabeyoglu, O. 2007. Fountains as Urban furniture in Historical Urban Structure and usage culture: Ezrrum City Case.
22. Cullen, G. 1961. "Townscape", Architecture Press, London
23. Carmona, M. 2014. The Place-shaping Continuum: A Theory of Urban Design Process. *Journal of Urban Design*, 19(1): 2-36

34. Thomas Telford Ltd, Heron Quay. 2017.
Manual for Streets, Department for
Transport, London.

Australian Journal of Basic and Applied
Sciences, 10(119): 119-121.