



ارزیابی میزان رضایتمندی شهروندان از مبلمان شهری (مطالعه موردی: شهر مریوان)

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

امید مبارکی

استادیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه مراغه (مسئول مکاتبات) omidmobaraki@gmail.com

سمیه پیرخضریانیان

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه مراغه pirkhizrani@gmail.com

چکیده

مقدمه و هدف پژوهش: نقش اصلی مبلمان شهری در سطح خیابان‌ها و فضاهای شهری ایجاد مکان‌هایی است که زبان ناطق هویت انسان و منظر شهری مطلوب، باشد. طراحی مناسب و به‌کارگیری مبلمان شهری متناسب با محیط در بخش‌های باز شهر که به آن‌ها فضاهای شهری می‌گوییم، امری ضروری در برنامه‌ریزی شهری محسوب می‌شود. فضاهایی همچون میدان‌ها و پارک‌ها، پیاده‌روها و... تأثیر زیادی در کیفیت زندگی شهری بر جای می‌گذارد. هدف از این پژوهش بررسی میزان وضعیت رضایت شهروندان از مبلمان شهری در شهر مریوان به‌عنوان یکی از شهرهای توریستی ایران می‌باشد.

روش پژوهش: نوع پژوهش کاربردی و روش آن توصیفی-تحلیلی است. شیوه گردآوری اطلاعات نیز بر اساس روش کتابخانه‌ای و بررسی‌های میدانی (مشاهده، مصاحبه و پرسشنامه)، می‌باشد

یافته‌ها: تحلیل آماری آن با استفاده از نرم‌افزار SPSS انجام‌گرفته است. در این پژوهش میانگین رضایت از مبلمان شهری در یک طیف ۵ وجهی ۲/۶۸ که از نمره متوسط پایین‌تر است

نتیجه گیری: نتایج حاصل از پژوهش نشان می‌دهد که وضعیت مبلمان در این شهر از وضعیت مطلوبی برخوردار نبوده است. عامل دسترسی، توجه به شرایط اقلیمی، توجه به استانداردهای رایج، مدنظر قرار نگرفته و به‌صورت نامرتب و درهم‌ریخته بدون توجه به معیار و ضوابط خاصی احداث‌شده است و طراحی و احداث مبلمان شهری در مقایسه با استانداردهای رایج دارای سطح پایینی است

واژگان کلیدی: ارزیابی، رضایتمندی شهروندان، مبلمان شهری، مریوان

مقدمه

مجموعه اثاثیه و دکوراسیون یک محل است (امیری و همکاران، ۱۳۹۵:۵۰). مبلمان مناسب و کارآمد می‌تواند موجب ارتقا کیفیت محیط شهری شده و تاثیر مطلوبی بر ذهن شهروندان بگذارد و کیفیت زیبایی آن نقش اساسی در دستیابی به شهری زیبا دارد (شاه‌حسینی و عاشورمراد، ۱۳۹۵:۱۳) در واقع مبلمان شهری یکی از مصادیق بارز خدمت رسانی، حفظ هویت، زیبایی بصری و رضایتمندی شهروندان می‌باشد (زیاری و همکاران، ۱۳۹۲:۷). مبلمان شهری از جمله عوامل سازنده فضاهای شهری محسوب می‌شوند که کمیت، کیفیت، زیبایی، راحتی دوام، و محل استقرار آن‌ها نقش اساسی در دستیابی به شهر زیبا و سالم دارد شهری که در آن شهروندان احساس آسایش کنند و حضور در آن را به نشستن در خانه ترجیح دهند (ازاد خاهی و طهماسبی کیا، ۱۳۹۵:۹۴) فضاهای شهری باید تصویری رابه ناظر ارائه کند که ناظر در آن احساس امنیت و لذت نماید و باعث به وجود آمدن رابطه‌ی موزون بین شخص و جهان خارج شود حتی اگر شهر دارای تصاویری پیچیده باشد باید لذت بخش باشد (لینچ، ۱۳۵۵:۶۰). هدف از این پژوهش بررسی میزان وضعیت رضایت شهروندان از مبلمان شهری می‌باشد نگارنده قصد دارد در شهر مریوان که یکی از شهرهای توریستی (به سبب دریاچه زریبار) است وضعیت مبلمان را بررسی کند شهرستان مریوان همانند دیگر شهرهای ایران از مبلمان شهری نامناسب رنج می‌برد از مشکلات مبلمان شهری شهر مریوان:

۱) پراکندگی نامناسب مبلمان شهری

۲) مکان‌یابی نادرست تابلوها و ایستگاه‌ها

۳) عدم مطابقت با فرهنگ عمومی

۴) طراحی نامناسب

۵) استفاده از مصالح نامناسب

۶) عدم رعایت استانداردهای لازمه

اشاره کرد. جذابیت و خلاقیت در نحوه چیدمان مبلمان شهری باعث افزایش میزان رضایتمندی افراد ساکن در شهر می‌شود بنابراین هرچه شهر زیبا و ارسته‌تر باشد به همان اندازه شهر شاداب خواهد بود.

پیشینه پژوهش

مرتضایی (۱۳۸۱)، در کتاب خود با عنوان "رهیافت‌هایی در مبلمان شهری" ابتدا به بحث تاریخچه مبلمان شهری پرداخته سپس به بررسی ویژگی‌ها و ملاحظات فنی هریک از عناصر و مبلمان شهری پرداخته است وی ضمناً وندالیسم را مورد بحث قرار داده است.

در دوره معاصر مشکلات کلان‌شهرها فقط در ازدیاد جمعیت، ترافیک، گرانی، اقتصاد و نابسامانی‌های زیست‌محیطی و... خلاصه نمی‌شود بلکه انواع ناهنجاری‌های رفتاری، مشکلات اجتماعی و فشارهای روحی و روانی ناشی از سیمای ناخوشایند بصری نیز خود دلایل کافی برای افزایش مسائل زندگی مدرن شهری و تنگ‌تر شدن عرصه بر جامعه امروزی است به یقین آرامشی که از نمای مناسب شهر در پی استفاده صحیح از مبلمان شهری حاصل می‌شود بی‌تأثیر در زندگی شهروندان امروزی نخواهد بود به‌گونه‌ای که گاهی این احساس خستگی را از انسان خسته از کار و تلاش و هیاهوی روزانه گرفته و با آرامشی پایدار او را تا در منزل بدرقه می‌کند، طراحی و ایجاد مبلمان شهری از عواملی است که در ایجاد هویت، زیبایی و خوانایی شهر بسیار اهمیت دارد (امیری و همکاران، ۱۳۹۵:۴۸). گویی تصویر بسیاری از شهرهای معاصر ما فاقد حیات است و از خطوط و رنگ‌های خشن و مبتذل و بی‌روح تشکیل شده است (زنگی ابادی و همکاران، ۱۳۹۲:۱۴۴). مبلمان یا اثاثیه اشیا می‌باشند که به منظور آسایش و راحتی، ارائه اطلاعات، کنترل حرکت، حفاظت و بهره‌گیری توسط استفاده‌کنندگان در فضاهای شهری مستقر شده‌اند (Harris, 1998:2). مجموعه اجزایی که در فضاهای شهری چیده می‌شود و با استفاده عموم جهت رفع نیازهای زیست‌محیطی می‌رسند و منظر و هویت شهری را تحت شعاع قرار می‌دهد مبلمان شهری گویند نقش اصلی مبلمان شهری در سطح خیابان‌ها فضاهای شهری ایجاد مکان‌هایی است که زبان ناطق هویت انسان و منظر شهری مطلوب باشد مبلمان شهری مثل هر عنصر دیگری در سیمای شهر تأثیرگذار است و باید در این حوزه با طراحی و برنامه‌ریزی دقیق متناسب با فرهنگ و آداب و رسوم مردم حرکت کرد در فضای خشن میان ساختمان‌ها و بناها وسایل و ضوابط مکملی نیاز دارد تا زندگی شهری را سامان بخشید تجهیزاتی که مانند یک‌خانه امکان زندگی در فضای محصور میان سنگ و بتن و شیشه فراهم آورد این عناصر جریان حرکت، سکون، تفریح، بهداشت و... را در شهر تنظیم می‌کنند و به آن روح می‌بخشد اثاثیه و دکوراسیون، شهر افزار یا مبلمان شهری خیابانی یا فضای باز از اصطلاح 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 مبلمان فرانسوی به

راهکارها و استانداردهای نسبتاً قابل قبولی را نسبت به شرایط طبیعی-انسانی و غیره ارائه نماید.

امیری وهمکاران (۱۳۹۵)، در مقاله‌ای تحت عنوان "رضایتمندی شهروندان از کیفیت مبلمان پارک‌های محلات شهری در کلانشهر تهران" دران پژوهش از روش توصیفی-تحلیلی و پیمایش میدانی استفاده شده است جامعه مورد مطالعه در این پژوهش تمام کسانی هستند که در طول سه روز به این پارک مراجعه نموده که با استفاده از روش کوکران ۱۷۲ نفر از آنها انتخاب شده و پرسشنامه به صورت تصادفی بین آنها توزیع شده است از آزمون نا پارامتریک کای اسکور جهت بررسی میزان رضایتمندی از مبلمان شهری در محدوده پارک محله لاله تهران استفاده شده است نتایج به دست آمده از آزمون کای اسکور نشان دهنده رضایتمندی نسبتاً بالای شهروندان محله پارک لاله از مبلمان شهری در پارک لاله تهران در سطح ۱٪ می باشد همچنین نتایج حاصل از همبستگی اسپیرمن نشان دهنده رابطه بین سن شهروندان و رضایتمندی از مبلمان شهری می باشد به گونه‌ای که ضریب همبستگی ۱٪ حاصل شده است

ضرورت پژوهش

در شهرهای امروزی و معاصر فضاهای عمومی جز اساسی کالبد شهر به حساب می آیند؛ که به سبب مدرنیته و مدرنیزاسیون دستخوش تغییر و به فضاهای بی روحی و بدون هیچ گونه هویتی تبدیل شده اند یکی از بخش‌های مهم کالبد شهر مبلمان شهری است که در زندگی شهری امروزی به ندرت می توان کسی را یافت که با مبلمان شهری سروکار نداشته باشد در واقع مبلمان شهری بخش زیادی از فعالیت‌های شهری را سامان می دهد بروز مشکلات در فقدان مبلمان شهری مناسب یکی از ویژگی‌های کیفی شهرها به شمار می آید. شهر میروان از فقدان مبلمان شهری مناسب رنج می برد و نبود مبلمان شهری مناسب شهرها را به قوطی بی روح تبدیل کرده است که این خود باعث می شود ساکنان شهر نتوانند با محیطی که در آن زندگی می کنند ارتباط برقرار کنند با در نظر گرفتن این مسائل و بررسی مشکلات مبلمان شهری از دیدگاه شهروندان لازم و ضروری است.

روش پژوهش

نوع تحقیق کاربردی و روش آن توصیفی-تحلیلی است. ابتدا برای تحلیل و تبیین ساختار فکری حاکم و

قنبری هفت چشمه (۱۳۸۲)، در پژوهشی تحت عنوان "بررسی مشکلات و نارسایی مبلمان شهری با تأکید بر مسیر عابر پیاده (مطالعه موردی شهر تبریز، چهارراه آبرسان تا تقاطع شهید بهشتی)" به بررسی مبلمان شهری پرداخته اند. این پژوهش کوشیده است تا با شناخت معرفی و تبیین استانداردهای عناصر مبلمان شهری در عرصه جهانی، راهکارها و استانداردهای نسبتاً قابل قبولی را نسبت به شرایط طبیعی-انسانی و غیره ارائه نماید نتایج به دست آمده از این بررسی نشان می دهد که وضعیت مبلمان شهری موجود در محدوده مورد مطالعه با استانداردهای رایج تفاوت فاحشی را چه از نظر ساخت، طراحی، مکان یابی و چه از لحاظ سنجیت با محیط دیده می شود و تقریباً هیچ نظارتی از طرف سازمان‌های مسئول در این زمینه صورت نگرفته است.

زنگی آبادی و تبریزی (۱۳۸۶)، در پژوهشی تحت عنوان "تحلیل فضایی مبلمان شهری محدوده گردشگری بخش مرکز شهر اصفهان" به بررسی مبلمان شهری پرداخته است. در این پژوهش با استفاده از روش‌های تحلیلی و جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات از طریق مطالعات و پیمایش میدانی پرسشنامه (۴۰۰ مورد) مصاحبه با متخصصان (در سازمان‌های مرتبط نظیر سازمان زیباشناسی شهرداری) و داده‌های دست دوم اوضاع و شرایط موجود مبلمان شهری در محدوده‌های گردشگری بخش مرکزی شهر اصفهان بررسی شده است سپس با توجه به نتایج به دست آمده در زمینه نقاط قوت و ضعف این عناصر راهکارهایی جهت ایجاد شرایط مناسب محیطی برای شهروندان کمک به حفظ آسایش و رفاه آنها ارتقا کیفیت فضاهای عمومی شهر و دستیابی به شرایط مناسب و بهینه در زمینه مبلمان شهری ارائه شده است.

حمداللهی (۱۳۹۴)، در پایان نامه تحت عنوان "بررسی مشکلات و نارسایی مبلمان شهری با تأکید بر مسیر عابر پیاده (مطالعه موردی شهر مراغه، خیابان اوحدی تا میدان مصلی)" به بررسی مبلمان شهری پرداخته است. در این پژوهش سعی شده است که هریک از عناصر ذکر شده با توجه استانداردهای رایج با وضع موجود مورد نقد و ارزیابی گیرد بدین منظور پس از بررسی اجمالی استانداردهای هریک از عناصر شهری به تطبیق آنها با وضع موجود در سطح شهر مراغه (خیابان اوحدی تا میدان مصلی) پرداخته شده است بنابراین این رساله کوشیده شده است تا با شناخت، معرفی تبیین استانداردهای عناصر مبلمان شهری در عرصه جهانی،

حد مطلوبی پاسخ می‌دهد (فرامرز و عزیزی لرد، ۱۳۹۱:۱۶).

خوانایی عناصر شهری

خوانایی میلمان شهری از مباحث‌های مهمی است که می‌بایست به آن توجه ویژه‌ای نمود خصوصاً در استفاده از تابلوهای رانندگی شهری هرچقدر خواناتر و ساده‌تر باشد بیشتر مورد استفاده و رضایت هستند و قابل تشخیص بودن میلمان‌های بزرگ مقیاس نظیر آلاچیق، سایبان‌های و باجه‌های پست از اهمیت زیادی برخوردار هستند (فرامرز، عزیزی لرد ۱۳۹۱:۱۶). خوانایی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین اهداف سیمای شهری کیفیت و معیاری است که می‌تواند بر چگونگی و سهولت درک مردم از فرصت‌ها و موقعیت‌هایی که محیط به آنان عرضه می‌دارد تأثیر بگذارد (مینویی و همکاران، ۱۳۹۳: ۹). "خوانایی" مفهومی است که از سوی طراحان شهری مانند کوین لینچ صاحب‌نظر آمریکایی مطرح شده است بر پایه این مفهوم اگر تمهیدات کالبدی و طراحی یک شهر با برنامه‌ریزی اصولی صورت گیرد شهروندان قادر خواهند بود نقشه ذهنی (سیما یا تصویر ذهنی) واقعی‌تری از شهر ترسیم کنند در شهر خوانا حتی شهروندان ناآشنا به فضاهای شهری می‌توانند بدون سرگشتگی شهر را شناسایی کرده و با استفاده از نشانه‌های ساده مسیریابی کنند. برای درک سازوکارهای شناخت ما از محیطمان و شیوه‌های به یادآوردن موارد آن، تحقیقات گسترده‌ای انجام شده است. شیوه اصلی کار برای نیل به این هدف ترسیم نقشه ذهنی است، یعنی پدیدار ساختن تصویر ذهنی محیط که افراد به آن شکل می‌دهند و از آن به‌عنوان رفتارشان در شهر، استفاده می‌کنند (مدنی پور، ۱۳۷۸:۹۸). لینچ از نظریه پردازان حوزه شهری سه حوزه برای فضاهای شهری مشخص می‌کند (۱) عوامل متحرک شهر (۲) عوامل ثابت شهر (۳) ناظر (ادمیان) از نظر او عوامل متحرک هر شهر خاصه مردم و فعالیت‌های آنان همانقدر در ایجاد تصویر هر شهر در ذهن ناظر موثرند که عوامل ثابت شهر مهم‌ترین مفهوم در فضای شهر از نظر او مفهوم خوانایی است یعنی بتوان به آسانی اجزای شهر را شناخت وان‌ها در ذهن در قالبی به هم پیوسته با یکدیگر ارتباط داد. در واقع لینچ شکل شهر را مانند متنی فرض می‌کند که بتوان آن را خواند یا خوانایی را به آن بر گرداند این خوانایی باید به شهرنشینان کمک کند تا خود را در فضا باز یافته و دران

فرایندهای 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 کتاب‌ها استفاده شده است. از طرف دیگر عموماً از روش استقرائی برای بررسی وضعیت میلمان شهری در شهر مریوان استفاده شده است. در این روش از طریق گردآوری اطلاعات محلی بر اساس بررسی‌های میدانی (مشاهده، مصاحبه و پرسشنامه)، انجام گرفته است. و داده در نرم‌افزار spss با استفاده از آزمون تی تک نمونه‌ای و تحلیل عاملی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

مبانی نظری پژوهش

رضایتمندی

رضایتمندی از معیارهای کلیدی سنجش میزان کیفیت محیطی مطرح شده است و بدین ترتیب کیفیت محیط را این‌گونه تعریف می‌کنند "یک محیط با کیفیت بالا، احساس رفاه و رضایتمندی به جمعیتش را با ویژگی‌هایی که ممکن است فیزیکی، اجتماعی و یا سمبلیک باشد منتقل می‌کند (از ادخانی و طهماسبی کیا، ۱۳۹۵:۹۹).

کیفیت محیط شهری

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، کیفیت محیط یک مفهوم چندبعدی است که با مفاهیم همچون کیفیت زندگی، کیفیت مکان، ادراک و رضایت شهروندی و قابلیت زندگی اشتراکی دارد به‌طوری‌که در بسیاری موارد به‌عنوان معانی مشابه در نظر گرفته می‌شود (از ادخانی و طهماسبی کیا، ۱۳۹۵:۹۸).

میلان شهری پاسخ‌دهنده

از آنجایی که میلان‌های شهری معمولاً در امکان عمومی قرار دارند استفاده‌کنندگان آن را کلیه افراد جامعه تشکیل می‌دهند. زن و مرد پیر جوان، خرد و کلان همه بنا بر نیاز خود انتظارات جسمی و روحی متفاوت از این محصول دارند. رعایت استانداردها یکی دیگر از عواملی است که میلان را برای تمامی قشرها و گروه‌های سنی قابل استفاده می‌کند و به نیازهای مردم تا

چشمگیری داشته است این تغییرات جمعیتی مشتمل بر مهاجرت‌های ساکنین روستاهای مرزی و شهر مریوان به سایر نقاط شهرستان و استان در زمان جنگ تحمیلی و برگشت آنان و نیز مهاجرت عده‌ای بسیاری از شهرها و استان‌های هم‌جوار به شهر مریوان، روستای کانی دینار و روستاها حاشیه دریاچه زریبار به دلیل مبادلات مرزی مجاز و غیرمجاز و پتانسیل گردشگری می‌باشد تجارت مرزی در مریوان موجب شده است ارزش‌ها، هنجارها و در کل شیوه زندگی مردم منطقه به گونه‌ای متفاوت و گاه متضاد با گذشته، درک، تجربه و تفسیر شود در وضعیت جدید شیوه‌های طبقه‌بندی ارزش‌ها و هنجارهای افراد در جریان زندگی و کنش‌های اجتماعی تغییر کرده است و شیوه‌های اقتصاد معیشت بومی و به نسبت اسلامی سابق در منطقه به سمت اقتصاد سرمایه‌دارانه و سودمحور سوق یافته است تجارت مرزی نظام ذهنی افراد درباره پول و شیوه‌های مصرف آن را تغییر داده است و مردم پول را شی در نظر می‌گیرند که با آن می‌توان هر چیزی را محک زد. موقعیت مرزی بودن منطقه و دسترسی آسان به ماهواره و افزایش ارتباطات مختلف میان فرهنگی در شهرستان سبب تغییر در اخلاقیات مذهبی و اجتماعی، شرم و حیا، تعهدهای خانوادگی، مدرگرایی، قانون‌گریزی، از جا کندگی فرهنگی، ناهنجاری‌های اجتماعی از جمله اعتیاد، قاچاق و بی‌سوادی از مشخصات بارز این منطقه به شمار می‌آید (حیدری، ۱۳۹۴: ۸۳).

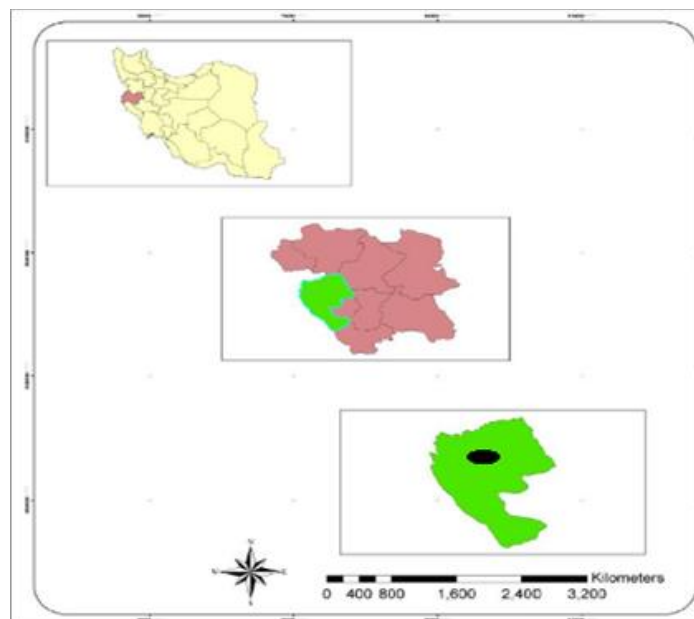
احساس ایمنی کرده و بتوانند کالبد خود را دران هدایت کنند (رحمانی فیروز جاه و سهرابی، ۱۳۹۴: ۱۸۰).

نقش مبلمان شهری در نظام شهری

در معماری اسلامی از دوران صفویه همواره خانه‌های ایرانی در کوچه و خیابان الگوی سکوی خصوصی داشتند بدین ترتیب که هر خانه سکوی اختصاصی برای نشستن داشت و صاحبخانه در آنجا به فضای عمومی خیابان نظر می‌کرد بدون آنکه حریم خصوصی خانه مخدوش گردد هر خانه چنین سکویی داشت و عابران پیاده از آن استفاده می‌نمودند که این امر به نحوه‌ی سبب زنده شدن معابر شده است (محمدی و تقی پور، ۱۳۹۴: ۶۱).

معرفی محدوده مورد مطالعه

شهر مریوان از جمله شهرهای کوهپایه‌ای در دل ارتفاعات مرزی ایران و عراق متری اورامانان در جنوب و ۲۶۵۳ متری باشد که کوه‌های چهل چشمه در شمال شرق و ارتفاعات متری نوار مرزی ایران و عراق از جمله ارتفاعات مهم منطقه هستند. بنابراین از ۲۴۳۳ ارتفاعات لحاظ مورفولوژیکی منطقه مریوان را می‌توان به سه واحد کوهپایه یا کوهستانی و دشتی تقسیم کرد که شهر مریوان در واحد کوهپایه‌ای استقرار یافته است. شهرستان مریوان از جمله شهرستان‌هایی است که از دهه ۶۰ به دلیل جنگ تحمیلی و حوادث ناشی از آن و در دهه ۷۰ به دلیل دست‌یابی و خرید و فروش کالاهای خارجی و داخلی و دایر شدن بازارچه مرزی تغییرات جمعیت



شکل شماره ۱: نقشه موقعیت جغرافیایی محدوده مورد مطالعه

یافته‌های تحقیق

آمار توصیفی

با توجه به جامعه آماری که ۲۰۰ نفر را شامل می‌شود اطلاعات مربوط به سن افراد کمتر از ۲۰ سال ۶۳٪ نفر و بازده سنی ۳۰-۲۰ را ۷۳٪ نفر و ۴۰-۳۰ را ۳۹٪ نفر ۴۰-۵۰ را ۱۲٪ نفر و همچنین بازده سنی ۵۰ به بالا ۱۳٪ نفر تشکیل می‌دهد نتایج حاصل نشان می‌دهد بیشترین فراوانی مربوط به رده سنی ۲۰-۳۰ می‌باشد و کمترین فراوانی به ۴۰-۵۰ مربوط می‌شود با توجه به میزان تحصیلات جامعه آماری ۲۷ نفر را افراد بی‌سواد و ۹۴ نفر افراد پایین‌تر از دیپلم ۲۷ نفر دیپلم و ۲۵ نفر را فوق‌دیپلم و ۲۲ نفر لیسانس و در نهایت ۵ نفر لیسانس به بالا هستند اطلاعات حاصله نشان‌دهنده آن است که بیشترین فراوانی مربوط افراد پایین‌تر از دیپلم می‌باشد کمترین فراوانی مربوط به لیسانس به بالاتر است با توجه به جنسیت جامعه آماری ۹۹ نفر را مردان و ۱۰۱ نفر را

زنان تشکیل می‌دهد و وضعیت تأهل ۱۱۶ نفر را افراد مجرد و ۸۴ نفر را افراد متأهل تشکیل می‌دهد اطلاعات حاصله نشان‌دهنده آن است که بیشترین فراوانی ۱۱۶ مربوط به افراد مجرد و کمترین فراوانی ۸۴ مربوط به افراد متأهل است.

بر طبق جدول که میزان رضایتمندی مردم نسبت به اجزا مبلمان شهری را نشان می‌دهد که رضایتمندی مطلوبی وجود ندارد در این میان تابلوها و علائم از وضعیت مطلوبی برخوردار بود و دارای وضعیت مناسبی بوده اما دیگر اجزا از وضعیت مناسبی برخوردار نیستند. در بررسی شاخص‌های مبلمان شهری می‌توان گفت که از قرارگیری تابلو و علائم با میانگین ۳ افراد رضایتمندی مطلوبی داشتند و وضعیت تکدی و دست‌فروشان با میانگین ۲/۰۴ دارای کمترین میزان رضایتمندی است.

جدول ۱: فراوانی رضایتمندی شهروندان از مبلمان شهری بر اساس طیف لیکرت

شاخص‌ها	میزان رضایت (درصد)			
	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد
علائم راهنمایی	۱۳	۱۶	۲۸/۵	۴۲
تنوع کاربری	۱۹/۵	۲۲/۵	۳۴	۲۲
وضعیت روشنایی خیابان	۱۵/۵	۱۴	۳۵	۳۰/۵
- امکانات مشوق پیاده‌روی	۱۳/۵	۲۶	۳۲/۵	۲۱/۵
تسهیلات و تجهیزات دسترسی به انواع کاربری‌ها	۱۴	۲۸	۳۹/۵	۱۶
استقرار تابلو و علائم	۱۳	۱۶	۲۸/۵	۴۲
نصب سطل اشغال	۱۳/۵	۲۴/۵	۳۴/۵	۲۵/۵
قرارگیری کیوسک روزنامه‌فروشی	۲۷	۲۶	۲۴	۱۹
قرارگیری تیر چراغ‌برق و میزان نور	۱۷	۲۰	۲۶	۳۱
سرعت‌گیر، پل هوایی، خط‌کشی عابر پیاده	۱۵	۲۴	۴۴/۵	۱۳/۵
ایمنی امنیت خیابان در روز	۱۴/۵	۲۲	۳۳/۵	۲۷
امنیت خیابان در شب	۱۴/۵	۳۲	۳۵/۵	۱۵/۵
امنیت زنان و کودکان	۲۰	۲۰	۳۳	۲۲/۵
وجود فضای سبز در خیابان	۲۰	۲۰	۳۳	۲۲/۵
وجود فاصله میان انواع مبلمان	۲۰/۵	۲۳	۳۶	۱۸/۵
طراحی مطلوب و زیبایی نیمکت‌ها	۱۲/۵	۱۸	۳۹	۳۱/۵
رنگ‌آمیزی جداول و خیابان‌ها	۱۵	۳۰/۵	۲۸/۵	۲۳/۵
شبکه راه‌ها و بحران رفت و آمد	۲۰	۲۸/۵	۳۰	۱۷/۵
کیفیت فیزیکی - محیطی کف سازی پیاده‌روها، خیابان‌ها، میادین	۲۴	۱۹/۵	۳۴	۱۷/۵
المان‌های بومی	۱۶/۵	۲۲/۵	۳۷/۵	۲۰
وضعیت تکدی گری و دست‌فروشان	۴۶	۲۲	۱۶/۵	۱۳/۵
دسترسی به ایستگاه‌های حمل‌ونقل	۱۳/۵	۲۳/۵	۴۳	۱۸/۵
سرپناه ایستگاه تاکسی	۱۶/۵	۲۹	۴۶/۵	۷

منبع: محاسبات نگارندگان (۱۳۹۶)

جدول ۲: میانگین رضایتمندی از عناصر مبلمان شهری در مریوان

شاخصها	میانگین	انحراف استاندارد
تنوع کاربری	۲/۶۵	۱/۰۸۹
امکانات مشوق پیادهروی	۲/۸۲	۱/۱۱۷
دسترسی به انواع کاربریها	۲/۶۵	۰/۹۹۱
استقرار تابلو و علائم	۳	۱/۰۶۱
نصب سطل اشغال	۲/۷۸	۱/۰۳۸
قرارگیری کیوسک روزنامهفروشی	۲/۴۷	۱/۱۹۰
قرارگیری تیر چراغبرق و میزان نور	۲/۸۸	۱/۱۷۷
سرعتگیر، پل هوایی، خطکشی عابر پیاده	۲/۶۶	۰/۹۹۹
امنیت خیابان در روز	۲/۸۲	۱/۰۷۹
امنیت زنان و کودکان	۲/۷۲	۱/۱۵۳
وجود فضای سبز در خیابان	۲/۸۹	۱/۱۱۵
وجود فاصله میان انواع مبلمان	۲/۵۹	۱/۰۷۲
رنگآمیزی جداول و خیابانها	۲/۶۸	۱/۰۶۹
شبکه راهها و بحران رفت و آمد	۲/۵۷	۱/۱۱۴
کف سازی پیادهروها، خیابانها، میادین	۲/۶۰	۱/۱۷۳
المانهای بومی	۲/۷۲	۱/۰۷۲
وضعیت تکدی گری و دستفروشان	۲/۰۴	۱/۱۶۲
دسترسی به ایستگاههای حملونقل	۲/۷۱	۰/۹۷۰
سرپناه ایستگاه تاکسی	۲/۴۷	۰/۸۸۵

منبع: محاسبات نگارندگان (۱۳۹۶)

آمار استنباطی

تحلیل عاملی

ماتریس همبستگی استفاده می‌شود. جدول (۳) متغیرهای پژوهش و چگونگی همبستگی متغیرها با یکدیگر به ترتیب اشتراک اولیه (Initial) و اشتراک استخراجی (Extraction) را نشان می‌دهد.

در مرحله بعدی در تحلیل عاملی، تعیین مقادیر است که در جدول (۲) آمده است: - مقادیر ویژه: الف) مقادیر ویژه عوامل استخراجی بدون چرخش^۳ و ب) مقادیر عوامل استخراجی با چرخش^۴.

در ابتدا متغیرهای پژوهش از طریق استخراج اطلاعات آماری مربوط پرسشنامه توزیع شده به دست آمد. قبل از اجرای تحلیل عاملی، مناسب بودن مجموعه داده‌ها برای تحلیل از طریق آزمون^۱ KMO و BTS مورد ارزیابی قرار گرفت. مقدار KOM به دست آمده برابر ۰/۸۶۱ است که رضایت‌بخش بودن شاخص‌های انتخابی جهت استفاده از تکنیک تحلیل عاملی را نشان می‌دهد (جدول ۲). برای داشتن ارتباط درونی بین شاخص‌ها از

جدول ۳: آزمون KMO و بارتلت از متغیرها

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	۰/۸۶۱	
Approx. Chi-Square	۱۶۹۴/۰۳۶	
Bartlett's Test of Sphericity	Df	۳۰۰
	Sig.	/۰۰۰

منبع: محاسبات نگارندگان (۱۳۹۶)

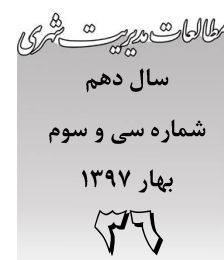
جدول ۴: عامل‌های استخراج‌شده، مقادیر ویژه و درصد تبیین واریانس آن‌ها از مجموعه شاخص‌ها

ردیف	مقادیر ویژه			مقادیر ویژه عوامل استخراجی بدون چرخش			مقادیر ویژه عوامل استخراجی با چرخش		
	مجموع	واریانس (درصد)	تجمعی (درصد)	مجموع	واریانس (درصد)	تجمعی (درصد)	مجموع	واریانس (درصد)	تجمعی (درصد)
۱	۷۳۵۰	۲۹/۴۰۰	۲۹/۴۰۰	۷۳۵۰	۲۹/۴۰۰	۲۹/۴۰۰	۷۳۵۰	۲۹/۴۰۰	۲۹/۴۰۰
۲	۱۷۱۵	۶/۸۶۱	۳۶/۲۶۰	۱۷۱۵	۶/۸۶۱	۳۶/۲۶۰	۲۲/۳۹۸	۱۰/۹۴۶	۳۶/۲۶۰
۳	۱۵۵۵	۶/۲۲۰	۴۲/۴۸۱	۱۵۵۵	۶/۲۲۰	۴۲/۴۸۱	۳۲/۰۶۳	۹/۶۶۵	۴۲/۴۸۱
۴	۱۵۲۹	۶/۱۱۸	۴۸/۵۹۸	۱۵۲۹	۶/۱۱۸	۴۸/۵۹۸	۴۱/۵۵۶	۹/۴۹۲	۴۸/۵۹۸
۵	۱۱۲۶	۴/۵۰۵	۵۳/۱۰۳	۱۱۲۶	۴/۵۰۵	۵۳/۱۰۳	۵۰/۰۹۵	۸/۵۳۹	۵۳/۱۰۳
۶	۱۰۴۰	۴/۱۶۱	۵۷/۲۶۴	۱۰۴۰	۴/۱۶۱	۵۷/۲۶۴	۵۷/۲۶۴	۷/۱۷۰	۵۷/۲۶۴
۷	۹۹۴	۳/۹۷۵	۶۱/۲۳۹						
۸	۹۲۲	۳/۶۹۰	۶۴/۹۲۹						
۹	۸۷۶	۳/۵۰۵	۶۸/۴۳۳						
۱۰	۷۹۳	۳/۱۷۳	۷۱/۶۰۶						
۱۱	۷۴۲	۲/۹۶۶	۷۴/۵۷۲						
۱۲	۷۰۰	۲/۸۰۲	۷۷/۳۷۴						
۱۳	۶۲۶	۲/۵۰۵	۷۹/۸۷۹						
۱۴	۶۰۲	۲/۴۱۰	۸۲/۲۸۹						
۱۵	۵۵۹	۲/۲۳۶	۸۴/۵۲۵						
۱۶	۵۲۶	۲/۱۰۴	۸۶/۶۲۹						
۱۷	۵۰۸	۲/۰۳۱	۸۸/۶۶۰						
۱۸	۵۰۵	۲/۰۲۰	۹۰/۶۸۰						
۱۹	۴۳۳	۱/۷۳۱	۹۲/۴۱۱						
۲۰	۳۸۰	۱/۵۲۰	۹۳/۹۳۲						
۲۱	۳۶۱	۱/۴۴۳	۹۵/۷۳۵						
۲۲	۳۲۸	۱/۳۱۴	۹۶/۶۸۹						
۲۳	۳۱۴	۱/۲۵۶	۹۷/۹۴۵						
۲۴	۲۷۱	۱/۰۸۴	۹۹/۰۲۹						
۲۵	۲۴۳	۱/۹۷۱	۱۰۰						

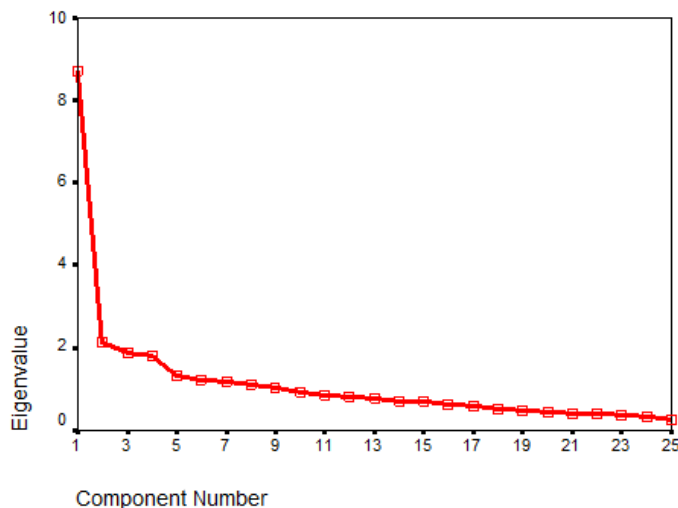
منبع: محاسبات نگارندگان (۱۳۹۶)

مقدار ویژه این شش عامل اصلی و دیگر عامل‌های باقی‌مانده را در شکل ۱ به‌وضوح می‌توان مشاهده کرد. بنابراین ملاحظه می‌شود که منطق زیربنایی تحلیل عاملی برای استخراج عامل‌هاست. عامل‌ها در تحلیل عاملی از روی یک مجموعه متغیر به‌دست‌آمده‌اند و هدف از استخراج آن‌ها نیز بیشینه کردن مقدار واریانس است که از مجموعه اولیه تبیین می‌کند. لازم به ذکر است که در حداکثر ساختن روابط بین متغیرها و برخی عامل‌ها، عامل‌ها را حول محور خود دوران داده‌ایم و ضمن انجام یک چرخش (Rotation) در محور ماتریس، از مناسب‌ترین روش چرخش، یعنی وریمکس (Varimax) نیز بهره‌جسته‌ایم که یک روش حرکت وضعی است، به‌نحوی که استقلال در میان عامل‌های ریاضی را حفظ می‌نماید. همچنین، این روش جمع واریانس عناصر در

همان‌گونه که در جدول (۴) ملاحظه می‌شود، ۶ عامل اول دارای مقادیر بزرگ‌تر از ۱ هستند و جمعاً ۵۷/۲۶۴ درصد از واریانس مجموعه ۲۵ شاخص مذکور را تبیین می‌کنند که درصد مورد قبول و بالایی به شمار می‌آید. بنابراین، گرچه همه این عوامل مقادیر ویژه بزرگ‌تر از واحد دارند، به‌طور مثال اهمیت و نقش عامل اول بیش از چندین برابر عامل ششم است. در این تحلیل، مهم‌ترین عامل، عامل شماره ۱ می‌باشد که این عامل به‌تنهایی ۲۹/۴۰۰ درصد از واریانس را تشکیل می‌دهد. عوامل دوم، سوم، چهارم و پنجم به ترتیب مقادیر ۶/۸۶۱، ۶/۲۲۰، ۶/۱۱۸، ۴/۵۰۵ و ۴/۱۶۱ درصد از واریانس را تشکیل می‌دهند. به دلیل اینکه مقدار ویژه شاخص‌های بعدی کمتر از ۱ است معنی‌دار نبود و قابل‌استفاده در تحلیل‌های بعدی نمی‌باشند. نمایش



ماتریس بارهای عاملی را ماکزیمم می‌کند که به همین دلیل به آن نام واریماکس داده شده است (فرشادفر، ۱۳۸۴: ۱۱۳). به منظور روشن شدن ماهیت عامل‌های استخراج شده و در نتیجه امکان نام‌گذاری هر کدام از مجموعه شاخص‌های اولیه را مورد توجه و بررسی قرار می‌گیرد (جدول ۵).



شکل ۲: نمودار نمایش مقادیر ویژه عوامل

جدول ۵: بارگذاری عامل‌ها استخراجی از شاخص‌ها (ماتریس عوامل درون یافته)

ردیف	شاخص‌های اولیه	۱	۲	۳	۴	۵	۶
۱	سرپناه تاکسی	۰/۱۷۶	-۰/۳۲	۰/۴۸۳	۰/۴۲۲	۰/۰۷۵	۰/۱۸۵
۲	تابلو و علائم راهنمایی	۰/۱۸۷	۰/۳۵۲	۰/۳۰۴	۰/۱۶۲	۰/۳۱۱	-۰/۳۶۸
۳	جانمایی سطل آشغال	۰/۱۸۶	۰/۱۷۷	۰/۱۳۶	۰/۱۳۷	۰/۱۶۲	۰/۶۸۴
۴	رنگ‌آمیزی جداول	۰/۵۰۳	۰/۱۷۵	۰/۳۱۶	۰/۳۴۱	۰/۱۵۲	۰/۲۱۲
۵	فاصله میان مبلمان	۰/۱۳۶	۰/۱۹۳	۰/۲۳۴	۰/۳۸۸	۰/۱۰۴	۰/۶۱۸
۶	مبلمان	۰/۰۷۵	۰/۳۱۴	۰/۷۱۱	-۰/۰۶۲	۰/۲۰۷	۰/۱۷۶
۷	کیوسک روزنامه‌فروشی	۰/۳۱۰	-۰/۰۹۵	۰/۰۸۰	۰/۵۲۴	۰/۲۶۳	۰/۱۵۲
۸	المان بومی	۰/۱۳۰	۰/۷۹۳	۰/۱۹۴	-۰/۰۲۳	۰/۱۶۹	۰/۱۰۸
۹	قرارگیری تیر چراغبرق و میزان نور	۰/۳۴۱	-۰/۲۶۵	۰/۱۲۶	۰/۳۶۶	۰/۴۶۱	۰/۱۹۵
۱۰	بحران رفت‌وآمد	۰/۳۲۰	۰/۵۵۷	۰/۱۶۲	۰/۱۵۳	۰/۰۴۴	۰/۲۲۱
۱۱	کف سازی میداین	۰/۰۴۵	-۰/۰۶۱	۰/۱۵۴	-۰/۰۳۶	۰/۶۷۲	۰/۰۰۹
۱۲	دست‌فروشان	۰/۲۸۰	-۰/۰۱۰	۰/۵۸۹	۰/۲۴۴	۰/۰۲۸	۰/۳۹۰
۱۳	پل هوایی	۰/۰۴۳	۰/۴۱۸	۰/۰۹۴	۰/۱۳۴	۰/۵۵۴	۰/۰۹۰
۱۴	سازگاری کاربری	۰/۱۷۹	۰/۰۵۷	۰/۷۵۲	-۰/۰۱۳	۰/۰۹۹	۰/۲۲۵
۱۵	تنوع کاربری	۰/۰۶۰	۰/۴۱۰	-۰/۰۷۱	۰/۲۶۷	۰/۴۵۴	۰/۲۷۸
۱۶	تسهیلات راهنمایی	۰/۴۹۶	۰/۴۶۹	۰/۲۱۲	۰/۱۹۲	۰/۰۱۶	۰/۱۴۰
۱۷	وضعیت روشنایی خیابان در شب	۰/۲۹۰	۰/۲۳۹	-۰/۱۵۱	۰/۱۷۷	۰/۴۳۸	۰/۲۸۹
۱۸	امکانات مشوق پیاده‌روی	۰/۴۷۴	۰/۵۰۸	-۰/۰۰۷	۰/۲۱۷	۰/۰۸۴	۰/۰۴۱
۱۹	امنیت خیابان در روز	۰/۱۵۳	۰/۲۲۴	۰/۱۶۲	۰/۱۶۱	۰/۵۳۴	۰/۳۰۳
۲۰	امنیت خیابان در شب	۰/۵۶۹	۰/۲۰۸	۰/۳۶۲	۰/۲۲۸	۰/۰۲۰	۰/۰۰۹
۲۱	وجود فضای سبز	۰/۰۳۵	۰/۴۸۶	۰/۰۰۵	۰/۰۰۵	۰/۵۸۵	۰/۲۴۸
۲۲	پاکیزگی خیابان	-۰/۷۴۸	۰/۱۷۲	۰/۰۸۴	-۰/۰۵۰	۰/۰۷۳	۰/۱۹۰
۲۳	دسترسی به انواع کاربری‌ها	-۰/۱۴۲	۰/۱۴۵	۰/۳۵۴	۰/۵۷۹	۰/۳۳۵	-۰/۰۸۴
۲۴	دسترسی به ایستگاه‌های حمل‌ونقل	۰/۷۱۷	۰/۰۶۵	۰/۱۳۲	۰/۰۷۴	۰/۱۶۶	۰/۱۳۳
۲۵	مکان نشستن	۰/۱۹۸	۰/۲۷۲	-۰/۰۳۴	۰/۶۹۶	-۰/۰۶۱	۰/۱۹۳

روش استخراج: تجزیه به مؤلفه‌های اصلی با استفاده از روش چرخش و ریمکس.

جدول ۵ که موسوم است به ماتریس تجزیه به مؤلفه-های اصلی، با استفاده از روش چرخش و ریمکس که حاوی ضرایب شاخص‌های معرفی شده در عامل‌های استخراجی است، اهمیت و نقش هر یک از شاخص‌ها را در شکل‌گیری عامل‌ها نشان می‌دهد. با توجه به میزان همبستگی هر یک از شاخص‌ها می‌توان اسامی یا عناوینی مناسبی را برای هر یک از عامل‌ها انتخاب کرد که به شرح زیر به بررسی ساختار و عامل‌ها و نام‌گذاری آن‌ها خواهیم پرداخت:

عامل اول: مقدار ویژه این عامل ۷/۳۵۰ است که به‌تنهایی ۲۹/۴۰۰ درصد از واریانس جامعه را محاسبه می‌کند و بیشترین تأثیر را بین شش عامل مؤثر دارد. این عامل با متغیرهای رنگ‌آمیزی جداول، تسهیلات راهنمایی، امنیت در شب، پاکیزگی خیابان و حمل‌ونقل دارای همبستگی مثبت و بالایی است این عامل را می‌توان عامل "کیفیت معابر" دانست.

عامل دوم: مقدار ویژه دومین عامل ۱/۷۱۵ است که به‌تنهایی ۶/۸۶۱ درصد از واریانس جامعه را در برمی‌گیرد. متغیرهایی که در این عامل بارگذاری شده‌اند عبارت‌اند از: تابلو و علائم، مبلمان، بحران رفت‌وآمد، مشوق پیاده‌روی، المان بومی از این‌رو این عامل را می‌توان عامل "سیستم ایمنی پیاده‌مداری و زیبایی بصری" نام‌گذاری نمود.

عامل سوم: مقدار ویژه این عامل ۱/۵۵۵ می‌باشد که ۶/۲۲۰ درصد از واریانس را در بر می‌گیرد. متغیرهای این عامل واحدهای سرپناه تاکسی، دست‌فروشان، سازگاری کاربری‌ها "تناسب عناصر" نام‌گذاری می‌شود.

عامل چهارم: مقدار این عامل ۱/۵۲۹ می‌باشد که ۶/۱۱۸ درصد از واریانس را در برمی‌گیرد. متغیرهای این عامل کیوسک روزنامه، فضای سبز، دسترسی، مکان نشستن، از این‌رو این عامل را می‌توان "دسترسی و آسایش" نام‌گذاری نمود.

عامل پنجم: مقدار ویژه پنجم عامل ۱/۱۲۶ است که به‌تنهایی ۴/۵۰۵ درصد از واریانس جامعه را در برمی‌گیرد. متغیرهایی که در این عامل بارگذاری شده‌اند عبارت‌اند از: تیر برق، کف سازی میدان، پل هوایی، تنوع کاربری‌ها، روشنایی شب و امنیت در روز، از این‌رو این عامل را می‌توان عامل "کیفیت امنیت و روشنایی" نام‌گذاری نمود.

عامل ششم: مقدار ویژه ششمین عامل ۱/۰۴۰ است که به‌تنهایی ۴/۱۶۱ درصد از واریانس جامعه را در برمی‌گیرد. متغیرهایی که در این عامل بارگذاری شده‌اند عبارت‌اند از: فاصله میانه، جانمایی سطل آشغال از این‌رو این عامل را می‌توان عامل "جانمایی صحیح عناصر" نام‌گذاری نمود.

نتایج حاصل از تحلیل عاملی بیانگر این است که مجموع درصد واریانس که شش عامل اول پوشش می‌دهند، جمعاً ۵۷/۲۶۴ است که درصد موردقبول و بسیار بالایی به شمار می‌آید. درخور توجه است که عامل اول به‌تنهایی درصد ۲۹/۴۰۰ از واریانس را تبیین می‌کند. که این امر نشانگر اهمیت و ارزش عامل نسبت به عامل‌های بعدی است. بنابراین گرچه همه عوامل مقادیر ویژه بزرگ‌تر از واحد (۱) دارند ولی نقش و اهمیت عامل اول (با درصد تبیین ۲۹/۴۰۰) بیش از چندین برابر عامل دوم (با درصد تبیین ۶/۸۶۱)، سوم (۶/۲۲۰)، چهارم (۶/۱۱۸)، پنجم (۴/۵۰۵) و ششم (۴/۱۶۱) است. به دلیل پرارزش بودن این شش عامل به تحلیل و نام‌گذاری این عامل‌ها اقدام کرده‌ایم، عامل «کیفیت معابر»، «سیستم ایمنی پیاده‌مداری و زیبایی بصری»، «تناسب عناصر»، «دسترسی و آسایش»، «کیفیت امنیت و روشنایی» و «جانمایی صحیح عناصر» به ترتیب نام‌گذار شده‌اند. که هرکدام به ترتیب نقش مهم و اساسی در توسعه و کیفیت مبلمان شهری دارند و توجه به این عوامل در برنامه‌ریزی برای رسیدن به وضعیت بهینه در این زمینه ضروری به نظر می‌رسد.

جدول ۶: آزمون تی تک نمونه ای

	Test Value = ۳				
	t	Df	سطح معنی‌داری	فاصله اطمینان تفاضل میانگین‌های دو گروه	
				پایین	بالا
میزان رضایت	-۷/۵۶۷	۱۹۹	۱۰۰۰	-۳۹۳۶-	-۲۳۰۸-

منبع: محاسبات نگارندگان (۱۳۹۶)

این زمینه ضروری به نظر می‌رسد. نتایج حاصل از تحلیل عاملی بیانگر این است که مجموع درصد واریانس که شش عامل اول پوشش می‌دهند، جمعاً ۵۷/۲۶۴ است که درصد مورد قبول و بسیار بالایی به شمار می‌آید. درخور توجه است که عامل اول به‌تنهایی درصد ۲۹/۴۰ از واریانس را تبیین می‌کند. که این امر نشانگر اهمیت و ارزش عامل نسبت به عامل‌های بعدی است. بنابراین گرچه همه عوامل مقادیر ویژه بزرگ‌تر از واحد (۱) دارند ولی نقش و اهمیت عامل اول (با درصد تبیین ۲۹/۴۰) بیش از چندین برابر عامل دوم (با درصد تبیین ۶/۸۶۱)، سوم (۶/۲۲۰)، چهارم (۶/۱۱۸)، پنجم (۴/۵۰۵) و ششم (۴/۱۶۱) است. به دلیل پرارزش بودن این شش عامل به تحلیل و نام‌گذاری این عامل‌ها اقدام کرده‌ایم. به‌طور خلاصه نتایج حاصل از پژوهش نشان می‌دهد که وضعیت مبلمان در این شهر از وضعیت مطلوبی برخوردار نیست و در مقایسه با استانداردهای رایج دارای سطح پایینی است مبلمان شهری به‌صورت اتفاقی و نامرتب و نامناسب قرار داده شده است و هیچ‌گونه اصول و مقررات دران رعایت نشده است و باتوجه شرایط طبیعی و اقلیمی طراحی نشده است و در این شهر در طراحی مبلمان شهری به‌هیچ‌عنوان عامل دسترسی در نظر گرفته نشده است.

پیشنهادهات

پیشنهادهات کلی

- ۱) مبلمان شهری باید به گونه‌ای طراحی شود که ضمن حفظ بخشی از رفتارهای سنتی به ارائه المان‌های شهری متناسب و سازگار با این رفتارها بپردازد و مبلمان شهری طراحی شده، باید هم از نظر عملکردی و هم از نظر زیبایی رضایت خاطر انسان را برآورد سازد
- ۲) تدوین ضوابط ویژه و تنظیم آیین‌نامه‌هایی در مورد استانداردهای هر یک از عناصر شهری به عمل آید
- ۳) در طراحی مکان‌یابی مبلمان شهری نقش مردم - طراحی برای مردم به‌سوی با مردم و درنهایت توسط مردم باید موردتوجه قرار گیرد
- ۴) از تجربیات و دستاوردهای دیگر کشورها بهره‌گیری کرد و نتایج مثبت آن‌ها موردنظر باشد
- ۵) در طراحی، ساخت، مکان‌یابی و نصب مبلمان شهری باید به عامل پایداری زیست‌محیطی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین فاکتورها توجه کرد

پیشنهادهات جزئی

- ۱) نصب یا ساخت پل‌های هوایی در محل موردنظر

با در نظر گرفتن سطح معنی‌داری ۰/۰۰۵ که کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد ضمناً با توجه به اینکه مقدار آماره آزمون $t = -7/567$ کمتر از مقدار بحرانی $Z_{0.05} = +1/96$ است (در ناحیه H_1 قرار می‌گیرد) فرض صفر ($H_0: \mu \geq 3$) رد می‌شود و فرضیه پژوهشی ($H_1: \mu < 3$) پذیرفته می‌شود. و با توجه به فاصله اطمینان (۰/۲۳۰۸-۳۹۳۶)، که مقادیر منفی را دربر می‌گیرد، در نتیجه $\mu < 3$ می‌باشد. بدین معنی که میانگین رتبه‌ها کمتر از ۳ می‌باشد، که نشان‌دهنده انتخاب بیشتر گزینه‌های خیلی کم و کم در پرسشنامه توسط نمونه آماری می‌باشد. بنابراین بیشتر شهروندان شهر مریوان از مبلمان شهری سطح رضایت مطلوبی ندارند.

نتیجه‌گیری

مبلمان شهری نقش مهم بسزایی در زیبایی شهر دارد به همین دلیل برنامه ریزان در ایجاد و طراحی آن‌ها باید تمام استانداردهای موردنظر را رعایت کنند. مبلمان شهری باید به‌گونه‌ای طراحی شود که برای کودکان، زنان و همچنین مردان مورد استفاده قرار گیرد در این پژوهش به بررسی مبلمان شهری در سطح شهر مریوان پرداخته شده است، نتایج نشان می‌دهد که رضایتمندی مطلوبی وجود ندارد در این میان تابلوها و علائم از وضعیت مطلوبی برخوردار بود و دارای وضعیت مناسبی بوده اما دیگر اجزا از وضعیت مناسبی برخوردار نیستند. در این پژوهش نتیجه آزمون T که دارای سطح معناداری ۰/۰۰۵ است نشان می‌دهد که میزان رضایت از مبلمان شهری در سطح پایینی قرار دارد و همچنین نتایج حاصل از تحلیل عاملی بیانگر این است که مجموع درصد واریانس که شش عامل اول پوشش می‌دهند، جمعاً ۵۷/۲۶۴ است که درصد موردقبول و بسیار بالایی به شمار می‌آید. در بررسی شاخص‌های مبلمان شهری می‌توان گفت که از قرارگیری تابلو و علائم با میانگین ۳ افراد رضایتمندی مطلوبی داشتند و وضعیت تکدی و دست‌فروشان با میانگین ۲/۰۴ دارای کمترین میزان رضایتمندی است. در تحلیل عاملی، عامل «کیفیت معابر»، «سیستم ایمنی پیاده‌مداری و زیبایی بصری»، «تناسب عناصر»، «دسترسی و آسایش»، «کیفیت امنیت و روشنایی» و «جانمایی صحیح عناصر» به ترتیب نام گذار شده‌اند. که هر کدام به ترتیب نقش مهم و اساسی در توسعه و کیفیت مبلمان شهری دارند و توجه به این عوامل در برنامه‌ریزی برای رسیدن به وضعیت بهین‌ه در

موردی زنجان، ششمین کنفرانس‌های برنامه‌ریزی و مدیریت شهری
 علی زنگی‌آبادی، نازنین تبریزی (۱۳۸۶): "تحلیل فضایی
 مبلمان شهری محدوده گردشگری بخش مرکز شهر
 اصفهان، مجله پژوهشی دانشگاه اصفهان، دانشگاه
 اصفهان

قنبری هفت‌چشمه، ابوالفضل (۱۳۸۲): «بررسی مشکلات
 و نارسایی‌های مبلمان شهری با تأکید بر مسیرهای عابر
 پیاده (مطالعه موردی شهر تبریز، محدوده‌ی چهارراه
 آب‌رسانی تا تقاطع شهید بهشتی)، پایان نامه ی
 کارشناسی ارشد، دانشکده‌ی علوم انسانی و اجتماعی،
 گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز.

لینچ کوین (۱۳۵۵) سیمای شهر، منوچهر مزینی، تهران،
 انتشارات دانشگاه تهران
 مدنی پور، علی (۱۳۷۹)؛ طراحی فضای شهری؛ نگرشی
 بر فرآیندی اجتماعی- مکانی، شرکت پردازش و برنامه
 ریزی شهری، تهران

مرتضایی، رضا (۱۳۷۶)؛ رهیافت‌هایی در طراحی مبلمان
 شهری یکپارچه، پایان‌نامه‌ی کارشناسی ارشد،
 دانشکده‌ی هنرهای زیبا، دانشگاه تهران

-W. Harris, Charles & Nicholas T. Dines.
 (1998) , Time Saver Standard for -
 landscape Architecture: Design and
 Constuction Data: New York: Mac Graw-
 Hill Second Edition

-W.harris,charhes&Nicholas t.dines (1998) ;
 time saver standard for landscape
 architecture :desain and construction
 data:newyork:mac graw-hill,second edition

-Bulut y,and atabyoglu,o2007 funtannis in
 historical urban strure and usage
 culture:ezrum city case

-Fukahori,kiyotaka&kobota, yoichi (2002)
 ,thr role of design elements on the cost-
 effectivenss of streetscape
 improvemenet,landscape &urban planinig,
 n63

یادداشت‌ها

¹ Bartlett Test

² Initial Eigenvalues

³ Extraction Sums of Squared Loadings

⁴ Rotation Sums of Squared Loadings

۲) ایجاد مکان‌هایی برای نشستن در سطح شهر
 الخصوص در مرکز شهر

۳) مشخص نمودن محل خط‌کشی عابر پیاده در سطح
 شهرالخصوص در مرکز شهر

۴) رعایت، ابعاد، استاندارد طولی، عرضی، ارتفاعی،
 باجه‌های تلفنی

۵) وجود سرویس‌های بهداشتی عمومی موردنیاز در
 سطح شهر

۶) نورگیری کافی پیاده‌روهای سطح شهر در شب
 ۷) استفاده از مصالح مناسب و بادوام برای جداول،
 پیاده‌روها، نیمکت‌ها.غیره

۸) توجه به سرانه‌های فضای سبز و رعایت استانداردها
 در منطقه مورد مطالعه

۹) استفاده کردن از المان‌های بومی و توجه به شرایط
 اقلیمی در طراحی شهری در منطقه مورد مطالعه

منابع وماخذ

امیری، حکمت و بیرانوندزاده، مریم و خداداد، مهدی
 (۱۳۹۵)، رضایتمندی از کیفیت مبلمان پارک های
 محلات شهری در کلانشهر تهران، فصلنامه مطالعات
 مدیریت شهری، سال هشتم، شماره بیست و هشتم،
 ازاد خانی، پاکزاد و طهماسبی کیا، زهرا (۱۳۹۵)، نشریه
 پژوهش و برنامه ریزی شهری، سال هفتم، شماره بیست
 وهفتم،

حمداللهی، لیلیا (۱۳۹۴)؛ بررسی مشکلات و نارسایی‌های
 مبلمان شهری با تأکید بر مسیرهای عابر پیاده (مطالعه
 موردی شهر مراغه، محدوده خیابان اوحدی تا میدان
 مصلی) پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد، گروه
 جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه مرند

رحمانی فیروزجاه، علی وسهرابی، سعیدیه (۱۳۹۴) بررسی
 جامعه شناسی رابطه بین مبلمان شهری و کیفیت
 زندگی، مطالعات جامعه شناسی شهری، سال پنجم،
 شماره شانزدهم،

زیاری، کرامت الله و مهدی، علی و، مهدیان، معصومه
 (۱۳۹۲) بررسی و تحلیلبر مبلمان شهری از دریچه
 رضایت شهروندی وعملکرد مدیریت شهری، فصلنامه
 جغرافیایی وبرنامه ریزی شهری چشم انداز زاگرس، سال
 پنجم، شماره ۱۸

شاه حسینی، پروانه وعاشور مراد، مریم (۱۳۹۴)، فصلنامه
 مطالعات برنامه ریزی شهری، سال سوم، شماره یازدهم،
 شهرام مینویی، رویا بازرگانی، مریم ابراهیمی (۱۳۹۴)؛
 بررسی عوامل خوانایی ورودی شهرهای ایران نمونه