

بررسی و تجزیه و تحلیل طراحی و بازطراحی مبلمان شهری در راستای زیباسازی شهری در ابعاد مختلف با تأکید بر توسعه گردشگری و پویایی اقتصادی در آستارا

فرهاد حمزه^۱

استادیار جغرافیای سیاسی، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

جواد معیتی

دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران

زینب مرتضایی

دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۶/۰۹/۱۹

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۶/۰۶/۲۰

چکیده

مبلمان شهری یکی از لوازم ضروری و مهم برای زیست شهری مطلوب محسوب می‌شود که به طور کلی بر حرکت، سکون، تفریح و اضطراب شهروندان و پویایی اقتصاد شهری تأثیر می‌گذارد. گردشگری یکی از مهم‌ترین ابعاد اقتصاد هر شهر به شمار می‌رود. هدف اصلی این مقاله تحلیل و بررسی رابطه مبلمان شهری و گردشگری است. سؤال اصلی مقاله این است که طراحی و بازطراحی مبلمان شهری چه تأثیری بر گردشگری شهری و به طور کلی اقتصاد شهری و به ویژه در شهر آستارا دارد؟ یافته‌های این مقاله نشان می‌دهد که طراحی مبلمان شهری مطلوب از طریق زیباسازی ریخت شهری و نیز کاهش حوادث غیر منتظره و ناخوشایند و تأمین رفاه گردشگران باعث ایجاد جذابیت و آفرینش تصویر ذهنی مطلوب برای گردشگران شده و با کمک به جذب گردشگر اقتصاد شهری را نیز ارتقا می‌دهد. با توجه به این مقدمه در این مقاله تلاش خواهد شد با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و مقالات علمی و پژوهشی به تحلیل و تبیین بررسی و تجزیه و تحلیل طراحی و بازطراحی مبلمان شهری در راستای زیباسازی شهری در ابعاد مختلف با تأکید بر توسعه گردشگری و پویایی اقتصادی در آستارا پرداخته شود.

واژگان کلیدی: مبلمان شهری، زیباسازی شهری، گردشگری، آستارا.

مقدمه

امروزه در جهان مدرن و صنعتی و در کشورهای توسعه یافته خیابان و محل تردد خودروها از عوامل ساختاری مهم در شهرها محسوب شده و نقش مهم و عملکردی در زندگی روزمره افراد دارد. طراحی علمی خیابان‌ها و فضای شهری در کشورهای توسعه یافته موجب رشد اقتصادی، فرهنگی و محیطی شده است و پیاده‌روها با هدف فضای شهری و استفاده مفید شهرنشینان ساخته شده‌اند. جاده‌ها و خیابان‌ها از مؤلفه‌های اصلی منظره شهری محسوب می‌شوند و درک صحیح از توسعه مناظر شهری موجب افزایش حس تعلق و هویت شهری با ایجاد ارزش‌های شهری خواهد شد (شمس و مرادی، ۱۳۹۳: ۱۰۲).

کشورهای توسعه یافته‌ای که به طراحی مبلمان شهری اهمیت بیشتری داده‌اند در زمینه تجارت نیز موفق‌تر بوده و سرمایه‌داران و تاجران نیز بهره زیادی از طراحی شهری و جذب گردشگر داشته‌اند. البته این کشورها دانش طراحی شهری و استفاده از آن را نیز به هم‌وطنان آموزش داده‌اند.

تغییرات طراحی شهری در بسیاری از کشورهای در حال توسعه آسان نیست و باید سه عملکرد مهم فضای اجتماعی، فضای بازار و فضای ارتباطی را در نظر داشت. فضای اجتماعی موجب تبادل اطلاعات شده و فضای بازار نیز موجب تسهیل مبادله کالاها و خدمات می‌شود، از طرفی فضاهای ارتباطی نیز موجب ارتباطات عملکردی در کل شهر خواهد شد (همان، ۱۳۹۳: ۱۰۲). در کشورهای در حال توسعه رشد سریع جمعیت، کمیابی منابع، مهاجرت شهری و عدم تساوی اجتماعی و اقتصادی مهم‌ترین مشکل در شهرسازی و مبلمان شهری است. در نتیجه شهرسازی در این کشورها غیر قابل پیش‌بینی بوده و عواقب آن مشکلات محیطی و اجتماعی در شهرها و طراحی مبلمان شهری است.

در این کشورها به دلیل کمبود برنامه‌ریزی تحقیقاتی در شهرسازی و مبلمان شهری و نداشتن دانش کافی، تحصیلات قدیمی، محدودیت‌های مالی و مهارت ضعیف، طرح‌های ارائه شده در این زمینه مناسب نیستند و بسیاری از آن‌ها قادر به تغییر در محیط شهری نخواهند بود. در برخی کشورها نیز به دلیل هماهنگ نبودن طرح‌های ارائه شده توسط طراحان و یا مواد مورد استفاده در این سازه‌ها امکان تغییر در مبلمان شهری وجود ندارد و طرح‌های ارائه شده نافرجام می‌مانند. هرچند در کشورهای در حال توسعه در دوران تحصیل دانشجویان روش‌هایی برای تغییر مبلمان شهری آموزش می‌بینند، اما این آموزش‌ها کاربردی و قابل پیاده کردن در جامعه نیستند (غفاری گیلاننده و دیگران، ۱۳۹۴: ۳۴).

بر اساس آمارهای ارائه شده در سال ۲۰۵۰ میلادی بیش از دو سوم جمعیت جهان در شهرها زندگی خواهند کرد، پس باید روش‌های جدیدی برای طراحی مبلمان شهری در نظر داشت تا بتوان مشکلات ناشی از آن را برطرف کرد. مهم‌ترین نکته در این مورد خلاقیت و متفاوت بودن طراحان است چون تغییرات شهری مستلزم مهارت‌ها و روش‌های حرفه‌ای در کشورهای در حال توسعه است. پرهیز از به کارگیری طرح‌های قدیمی و منسوخ و نوآوری در طرح‌های جدید با کمترین تأثیر منفی بر محیط‌زیست و پویایی از موارد اساسی در این برنامه‌ریزی است (زنگی آبادی و رحیمی، ۱۳۹۲: ۱۴۳).

تمامی افراد نیازمند نیمکت برای نشستن، سطل زباله برای اشغال، زمین بازی برای کودکان و ایستگاه اتوبوس و مترو برای سهولت حمل و نقل، تجهیزات و تسهیلات شهری برای ارتقا جسم و روح خود هستند، بنابراین شهرداری موظف به نصب و راه اندازی این امکانات در فضاهای مختلف است. برای ایجاد این موارد نیازمند افراد حرفه‌ای و با مهارت بوده تا نیاز شهروندان برطرف شود.

در برخی کشورها همچون چین، بریتانیا، ژاپن، برزیل، گرجستان، فرانسه و نیویورک^۱ سرعت توسعه شهری و طراحی‌های مبلمان شهری بسیار سریع رخ داده است. به طور مثال بعد از سال‌های ۱۹۹۰ میلادی که دستاوردهای عظیم اقتصادی در بیشتر شهرهای چین حاصل شد و بر تعداد خودروها افزوده شد مشکلات زیادی مثل تصادفات و ترافیک افزایش یافت، به همین دلیل مهندسان تصادفات از ابزارآلات و روش‌های کشورهای غربی برای غلبه بر این مشکلات در خیابان‌های شهری چین مدرن استفاده کردند. این الگوبرداری‌ها موجب تغییرات اساسی در شکل خیابان‌ها و مبلمان شهری در این کشور شد و تأثیرات منفی اقتصادی، اجتماعی و سلامت شهروندان را کاهش داد البته در این تغییرات هویت فرهنگی، سیاسی و عوامل تکنیکی نادیده گرفته نشد (میرزا علی و دیگران، ۱۳۹۶: ۱۱۵). نمونه دیگر کشور فرانسه است که دارای طراحی شهری هوشمند است. در شهرهای فرانسه تعداد عابران پیاده بیش از تعداد خودروهاست. ویژگی‌های مبلمان شهری شهرهای فرانسه پیاده‌روهای عریض، آب‌نماهای مختلف، فروشگاه‌ها، نانوائی‌ها، بانک‌ها و دیگر موارد است که در دسترس عابران پیاده قرار دارد.

در توکیو برای کاهش آلودگی هوا، شهرسازی مدرن و مبلمان شهری ارتباط بین طبیعت و شهرها برقرار شده است. بعد از زلزله ۱۹۲۳ و بمباران ۱۹۴۴ تا ۱۹۴۵ میلادی کشور ژاپن بر مشکلات ناشی از این حوادث غلبه شده و برنامه‌ریزی در کلان شهرهای آن نمونه‌ای برجسته برای دیگر کشورهاست. توکیو دارای خیابان‌های ایمن با باغچه‌های کوچک برای شهروندان سالخورده، باغ‌های عمودی زیبا و رنگارنگ است که موجب دلپذیری محیط شده و حتی درختان میوه همچون خرمالو، انگور و سایر مرکبات در آن وجود دارد. سیستم حمل و نقل عمومی در توکیو بسیار کم‌هزینه است تا افراد تشویق به استفاده از حمل و نقل عمومی شوند (همان، ۱۳۹۶: ۱۱۵).

شکل اولیه بعضی از عناصر و مبلمان شهری مانند انواع آب‌نماها در زمان هخامنشی، نمایانگر قدمت طولانی مبلمان شهری در ایران است. با این که تمدن ایرانی قدمتی دیرینه دارد و در زمینه شهرسازی و عناصر شهری پیشرو بوده، اما متأسفانه در تاریخ ایران توصیف مبلمان شهری و سیر تکوین آن موجود نیست و سوابق تاریخی مبلمان شهری ایران به صورت پراکنده در میان منابع تاریخی متعدد و پراکنده همچون سفرنامه‌ها وجود دارد. البته ناگفته نماند که شکل اولیه بعضی از عناصر و مبلمان شهری مانند انواع آب‌نماها در زمان هخامنشی، لوح‌های سنگی، تندیس‌های سنگی پادشاهان و غیره، نمایانگر قدمت طولانی مبلمان شهری در ایران است.

در دوران بعد از اسلام نیز هر زمان که حکومت مقتدری بر سر کار بوده، تجلی اقتدار آن در شکوه شهرها به نمایش در آمده است. به طور مثال حکومت صفویه با تکیه بر مفاهیم عرفانی و تکیه بر تعابیر و تفاسیر شریعت از نظر

^۱. Britain, Japan, Brazil, Georgia, France and New York.

مذهب شیعه توانست پایگاه اجتماعی گسترده‌ای را در پهنه‌ای وسیع ایجاد و متمرکزترین دولت ایرانی دوره اسلامی را بعد از دولت ساسانی تشکیل دهد (حکمت نیا و دیگران، ۱۳۹۳: ۵۰۱).

دولت صفوی بنا به سنت‌های کهن، سازماندهی، راه‌اندازی و ایجاد تأسیسات و تجهیزات زیرساختی را بر عهده گرفت. نمونه‌هایی از مبلمان شهری در آن زمان سکوی بیرون از خانه در کوچه و خیابان بوده که عابران پیاده از آن استفاده می‌کردند. روشنایی و فرش کردن خیابان‌ها را نیز می‌توان در چارچوب زیباسازی خیابان‌ها قرار داد که در شهرهای اسلامی اهمیت زیادی برای آن‌ها قائل می‌شدند. در این مورد شهرهای اسلامی توانستند گوی سبقت را از شهرهای اروپایی برابند (مسدد و هاشمی، ۱۳۸۹: ۷۲).

در ایران امروز نیز با افزایش آگاهی شهروندان و افزایش متخصصان توجه جدی‌تر به این موضوع شده، اما بیشتر عناصر مبلمان شهری کشور تقلیدی از کشورهای غربی است و در طراحی و برنامه‌ریزی آن کمتر به شرایط بومی، اقلیمی و فرهنگی توجه شده است. با اینکه متخصصان رشته‌های طراحی شهری، برنامه‌ریزی شهری، معماری، شهرسازی، طراحی صنعتی، جامعه‌شناسی، هنر، عمران و غیره به صورت تجربی دست به طراحی مبلمان شهری زده‌اند ولی از آنجا که در اغلب موارد از اصول خاصی پیروی نمی‌کنند در فضاهای شهری سلاقی متفاوتی از عناصر مبلمان شهری می‌بینیم (آزادخانی و طهماسبی کیا، ۱۳۹۵: ۹۳).

رقابت سالانه دیگر کشورها به طراحی‌های شهری و مبلمان شهری در بهترین نوآوری، فناوری، طراحی و خلاقیت در مبلمان شهری برگزار می‌شود. این رقابت‌ها هر ساله در تاریخ ۲۸ فوریه آغاز می‌شود. کشورهایی که تاکنون بیشترین جوایز برای طراحی مبلمان شهری را دریافت کرده‌اند. یونان، هلند، هنگ‌کنگ، ترکیه، مصر، بریتانیا و اسپانیا در بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶ میلادی بوده‌اند و ایران در جایگاه هشتم قرار گرفته است (اصل فلاح و دهقان طالبی، ۱۳۹۵: ۹۱).

در کشورهای مختلف طراحی‌های متفاوتی در مبلمان شهری را با توجه به اقلیم مشاهده می‌کنیم. به عنوان مثال در کشور پرتغال ایده‌های جدیدی همچون نیمکت دیواری اسپاگتی طراحی شده است. طراحان هلندی نیز برای دانشجویان برای ایجاد خلاقیت، آرامش و فرار از دنیای مدرن نیمکت خاصی طراحی کرده‌اند. از دیگر طراحی‌ها می‌توان به نیمکتی که با آب باران خیس نمی‌شود، نیمکت پیانو و نیمکت‌های چرخشی اشاره کرد. گردشگری شهری امروزه به صورت یکی از فعالیت‌های مؤثر اقتصادی و اجتماعی درآمده که موجب کارآفرینی، درآمدزایی، فرهنگ‌سازی، اقدامات اجتماعی شده و تغییرات فضایی در شهرها را شکل می‌دهد.

در بسیاری از کشورهای موفق در صنعت گردشگری، شهر پایه و اساس توسعه گردشگری است. عوامل متعددی در تحول گردشگری شهری نقش دارند. یکی از عوامل مهم در ایجاد جاذبه‌های گردشگری شهری، فضاهای عمومی اعم از مبلمان شهری، فضاهای سبز شهری، مراکز اقامتی مدرن، فضاهای تفریحی و سرگرمی، فضاهای خرید بزرگ شهری، موزه‌ها و مراکز فرهنگی و هنری و ... است. از طرفی ساماندهی و زیباسازی این فضاها نقش مهمی در جذب گردشگر دارد و هم‌تأثیر آرامش بخشی بر روحیه آن‌ها دارد و نیز تشویق به حفظ و نگهداری شهر می‌کند. یقیناً آرامشی که از نمای مناسب در پی استفاده صحیح از مبلمان شهری حاصل می‌شود در زیباسازی فضاهای امروزی بی‌تأثیر نخواهد بود. به گونه‌ای که گاهی این احساس، خستگی را از انسان خسته از هیاهوی فضاهای

شهری برگرفته و آرامشی به استفاده‌کنندگان آن می‌دهد و همچنین سیمای آرامش بخشی به فضاهای گردشگری شهری عطا می‌کند که پشته‌های جهت هویت بخشی و جذابیت این مراکز و فضاهاست. هدف اصلی این مقاله تحلیل و بررسی رابطه مبلمان شهری و گردشگری است. سؤال اصلی مقاله این است که طراحی و بازطراحی مبلمان شهری چه تأثیری بر گردشگری شهری و به طور کلی اقتصاد شهری و به ویژه در شهر آستارا دارد؟ در این مقاله تلاش خواهد شد با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و مقالات علمی و پژوهشی به تحلیل و تبیین بررسی و تجزیه و تحلیل طراحی و بازطراحی مبلمان شهری در راستای زیباسازی شهری در ابعاد مختلف با تأکید بر توسعه گردشگری و پویایی اقتصادی در آستارا پرداخته شود.

رویکرد نظری

مبلمان شهری^۱ به مجموعه وسیعی از وسایل، اشیاء، دستگاه‌ها، نمادها، خرده بناها، فضاها و عناصری گفته می‌شود که چون در خیابان و در کل فضای باز شهر نصب شده‌اند و استفاده عمومی دارند، به این اصطلاح معروف شده‌اند. در واقع، مبلمان شهری متداول‌ترین عبارت در حوزه مفاهیم کاربردی تجهیزات شهری، در زبان فارسی است و در تعریفی دیگر، به مجموعه اجزایی که در فضاهای شهری چیده می‌شوند و به استفاده عموم جهت رفع نیازهای زیست محیطی می‌رسند و منظر و هویت شهری را، تحت شعاع قرار می‌دهد، مبلمان شهری یا اسباب و اثاثیه شهری می‌گویند (شاه حسینی و عاشورمراد، ۱۳۹۴: ۱۱).

در مجموع، مبلمان شهری اجزا و امکاناتی هستند که با ویژگی‌های مختلف خود همچون رنگ، شکل، فراوانی، نوع مکان‌گیری مناسب و غیره، در ارتقای کیفیت و کمیت محیط، ویژگی‌های بصری، خدمت‌رسانی به مردم و رفع نیازهای مختلف آن‌ها نقشی قابل توجه برعهده دارند. زمانی این اجزا و امکانات مبلمان شهری تلقی می‌شوند که اولاً، در فضاهای باز شهری مکان‌یابی شده و کارکرد عمومی داشته باشند و دوم اینکه، وجود آن‌ها در فضای شهری نیازی از نیازهای عمومی شهروندان را تأمین کنند. در واقع حذف مبلمان شهری از فضاهای شهری یا نامناسب بودن آن‌ها، موجب ناکارایی و اختلال در عملکرد نظام شهری می‌شود و نیازهای متعدد شهروندان بی‌پاسخ می‌مانند. بی‌شک بخش عمده‌ای از عناصر تشکیل‌دهنده سیمای هر شهر، مبلمان آن شهر است؛ اجزایی که گذشته از کاربردهای خاص خود به زیبایی و انتظام شهر نیز سامان می‌بخشند. طبعاً شکل‌گیری عناصر بصری که تصویر هر شهر را به وجود می‌آورند، خاطره‌ای را برای هر بیننده در ذهن باقی می‌گذارند (قنبری و دیگران، ۱۳۹۵: ۵۶۹).

کوین لینچ^۲ در کتاب سیمای شهر^۳ در همین اثر و خاطره و یاد که از سیمای یک شهر در ذهن بیننده به‌جای می‌ماند (تصویر ذهنی)، مفصل صحبت کرده است. هنر طراح آن است که در کنار چیدمان این ابزار و اجزا، نیاز شهروندان را برطرف کرده و سیمای زیبا به شهر بدهد؛ به‌طوری‌که شهروند احساس آرامش و راحتی را در برخورد با آن‌ها داشته باشد. نیمکت، تیرهای چراغ برق، صندوق پست و اتافک تلفن، تابلوها، فضاهای سبز، آب‌نماها و بسیاری از اجزای دیگر تشکیل‌دهنده این نظم هستند (سهرابی، ۱۳۹۶: ۱۲).

^۱. Street furniture

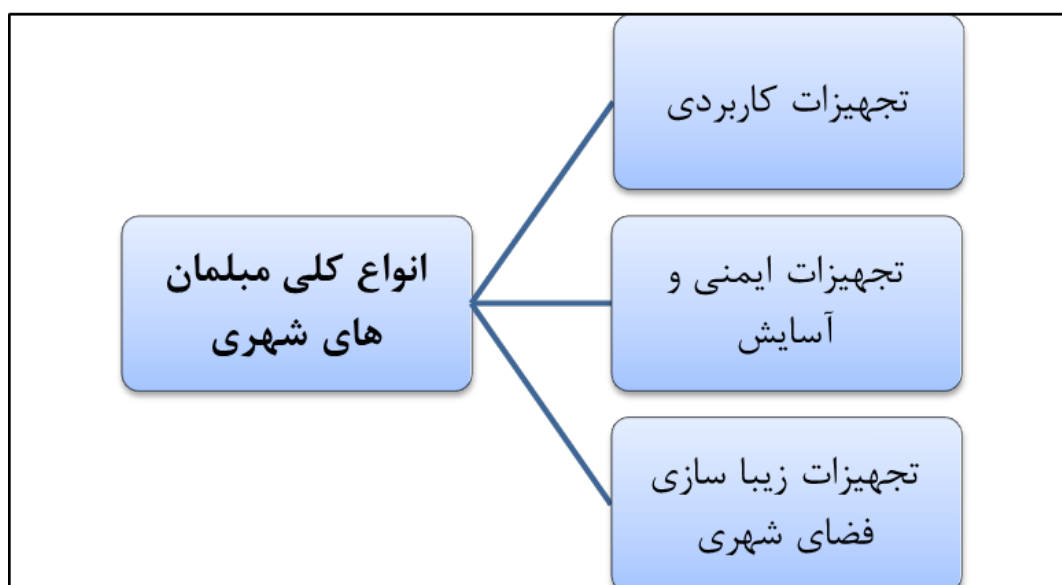
^۲. Kevin Andrew Lynch was an American urban planner and author.

^۳. The Image of the City

در بسیاری از شهرها فقط تابلوهای نصب نشده (نه علائم رانندگی) خود به تنهایی می‌توانند به دلیل بی‌نظمی و اغتشاش و شلوغی سیما باعث به وجود آمدن تصویری نه چندان زیبا و آرامش بخش در شهر شوند. 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 شهری اهمیت می‌دهند و گاهی همان‌قدر 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 (حناچی و مژگانی، ۱۳۸۹: ۸۳).

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 (زنگی آبادی و نوری، ۱۳۹۴: ۸۵).

در واقع امروزه در بسیاری از مراکز عمده‌ی خرید، محلی برای استراحت و یا نشستن افراد به ویژه سالمندان در نظر گرفته شده است و همچنین 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 وجود آمدن سیمای نامناسب شهر خواهد بود (بکری زاده و دیگران، ۱۳۸۹: ۳۷).



نمودار شماره ۱- انواع کلی مبلمان های شهری

منبع: (نگارندگان)

تجهیزات کاربردی مبلمان شهری دارای زیر مجموعه‌های می‌باشند که عبارت‌اند از:

- ۱- تعیین جهت و ارائه اطلاعات (مانند تابلوهای راهنما - نام‌گذاری‌ها و ...)
 - ۲- ارائه مقررات (مانند تابلوهای راهنمایی و رانندگی - تابلوهای اخطار و ...)
 - ۳- ارائه کالا و محصولات (مانند کیوسک‌های روزنامه - صندوق پست و ...)
 - ۴- مبلمان ثابتی (مانند پارکومترها - تقویم‌ها و ...) (گراوند و دیگران، ۱۳۹۶: ۸۱).
- تجهیزات ایمنی و آسایش مبلمان شهری دارای زیر مجموعه‌های می‌باشند که عبارت‌اند از:
- ۱- استراحتگاه و پناهگاه (مانند نیمکت‌ها - آلاچیق‌ها و ...)
 - ۲- حفاظتی (مانند نرده‌ها - حصارها - جداکننده‌ها و ...)
 - ۳- تفریحی (مانند وسایل بازی کودکان - وسایل ورزشی و ...)
 - ۴- روشنایی

تجهیزات زیباسازی فضای شهری نیز عبارت‌اند از:

- ۱- وسایل فرهنگی (مانند مجسمه‌ها - المان‌ها و ...)
- ۲- فضای سبز (مانند باغچه‌ها - گلدان‌ها - پارک‌ها و ...) (همان، ۱۳۹۶: ۸۱).

تجهیزات شهری به عنوان مجموعه‌ای از وسایل متحرک و نیمه متحرک و کاربردی یا تزئینی که با اجازه یا اطلاع مقامات دولتی به طور دائم یا فصلی در فضای عمومی شهر در اختیار ساکنان قرار گرفته‌اند جزء لاینفک محیط زیست یک شهر جهت نمایش و شناخت کامل هویت یک شهر می‌باشد. در واقع می‌توان با نگاه به مبلمان شهری به عمق توجه مسئولین و برنامه ریزان شهری و همچنین خصوصیات فرهنگی و رفتاری شهروندان یک شهر پی برد (قنبری و پورمحمدی، ۱۳۸۳: ۱۳۱).

لزوم توجه به مبلمان شهری

بستر کلان شهرهای امروز پاسخگوی نیاز ساکنان خود نمی‌باشد و شدت فعالیت‌های شهری (به خصوص در شهرهای جهان سوم) شرایط بسیار سخت و مخربی برای شهروندان به وجود آورده است. اجزای کالبد شهرهای امروزی از جمله اصفهان با سرعت حرکت انسان‌ها و فشار سنگین زندگی شهرنشینی؛ سازگاری ندارد و فضاها و کاربری‌های عمومی آن از ظرفیت و قابلیت لازم جهت پاسخگویی به نیازهای زندگی پر شتاب شهری برخوردار نیست در این میان کیفیت فیزیکی شهرها زیبایی شهر و رضایت شهروندان بدون برنامه‌ریزی صحیح، مکان‌یابی مناسب، لحاظ شرایط بومی و فرهنگی و ایجاد تناسب کارکردی ابعادی در شهر، سطوح ارتباطی و به ویژه مبلمان آن ایجاد نخواهد شد. در حال حاضر اکثر سازمان‌ها و مراکز دست‌اندرکار کشور برنامه‌ریزی و مکان‌یابی صحیح مبلمان شهری را به عنوان یک راهبرد قطعی برای ایجاد محیطی پایدار، مناسب و منطبق بر شرایط بومی تلقی نمی‌کنند و با عدم برنامه‌ریزی یا برنامه‌ریزی ناقص و غیراستاندارد در این زمینه به هرج و مرج بصری و عدم کارایی این عناصر در محیط‌های شهری دامن می‌زند و از طرف دیگر مبلمان موجود نیز به دلیل مشکلات فرهنگی (تخریب گرایي) و عدم رسیدگی دائمی و مدیریت نامناسب کاربران را با مشکلات عدیده‌ای روبرو ساخته‌اند شهر اصفهان نیز به عنوان یک کلان شهر از این مقوله نیستند (اجزا شکوهی و دیگران، ۱۳۹۲: ۴۷).

تداخل فرهنگ اصیل ایرانی و فرهنگ وارد شده از سایر کشورها به دلیل گسترش ارتباطات و ترکیب فرهنگی نواحی مختلف کشور به دلیل گسترش مقوله شهرنشینی و مهاجرت و اصطکاک میان فرهنگ‌ها در شهرها بیانگر این امر است که با توجه به هرج و مرج موجود هرچه بیشتر جای خالی یکپارچه‌سازی و نظم دهی فضاهای شهری احساس می‌شود (ادیبی سعدی نژاد و عظیمی، ۱۳۹۰: ۱۰۶).

بسیاری از عناصر به کار رفته در یک خیابان سابقه‌ای به قدمت تمدن بشری دارند از جمله‌ی این عناصر می‌توان به انواع سرپناه و نشست گاه‌ها اشاره کرد. برخی دیگر از این عناصر به طور مشخص معلول ابداع یا اختراعی تاریخی هستند به طور مثال نیاز به تلفن همگانی در مکان‌های عمومی پس از ظهور تلفن و فراگیری آن در اروپا و سایر نقاط شکل گرفت. در بررسی سیر تحول شهر و خیابان نقطه‌ی عطف بسیار مهمی وجود دارد و آن انقلاب صنعتی است و این پدیده نه تنها بر سیمای ظاهری شهر تأثیر گذاشت بلکه تا اعماق وجودی جزئی‌ترین مسائل شهری ریشه دواند. وابستگی‌هایی را از بین برد و نیازهایی را ایجاد کرد با ظهور طراحان قرن بیستمی از گوشه و کنار دنیا این شاخه از گرایش‌های طراحی هم بسیار گسترده و هم متنوع شد؛ نوآوری؛ فرایندهای تولید و فناوری؛ طرح‌های کامل‌تر و جامع‌تری را سبب گشت. مفاهیمی هم چون یکپارچگی، هماهنگی، هویت و دوام در سرلوحه‌ی کار طراحی برای مجموعه اجزای مبلمان شهر قرار گرفت (همان، ۱۳۹۰: ۱۰۶).

مبحث مبلمان شهری در کنار رفع نیازهای مادی گروه‌های مختلف استفاده کننده از فضاهای شهری به جنبه زیبا شناسانه آن نیز باید پردازد و این زیبایی بیش از هر چیز حاصل هماهنگی، وحدت و تنوع، تکرار شونده‌ی و انعطاف‌پذیری عناصر شهری است. در غیر این صورت نا به سامانی و بی‌هدفی که امروز به دلیل پراکنده‌کاری و خودمحوری به بهانه‌هایی مانند صرفه‌ی اقتصادی و نبود الگو و ضوابط مناسب و استاندارد برای این عناصر بروز کرده و چهره شهر را مخدوش نموده همچنان حل نشده باقی می‌ماند (یویار پرده‌ای و دیگران، ۱۳۹۴: ۸۱).

اهداف طراحی مبلمان شهری

هدف اصلی برنامه ریزان شهری و طراحان از طراحی ساخت و ارائه مبلمان شهری در چند دسته کلی تقسیم‌بندی می‌شود که در ذیل اشاره‌ای به اختصار به این مسئله می‌شود. در کل اجزای مبلمان شهری، دو ویژگی اساسی دارند: کاربردی بودن و زیبایی، که در صورت داشتن هر دو ویژگی، می‌توانند نیاز عملکردی و بصری شهروندان را همزمان برآورده سازند. البته این امر، مستلزم در نظر گرفتن مقوله‌های متعددی در طراحی اجزای مبلمان شهری است که نه تنها رنگ، هماهنگی با محیط پیرامون، دوام، ایمنی و اقتصادی بودن آن‌ها مورد نظر است، بلکه باید از نظر عملکردی، جانمایی مناسبی در سطح شهر داشته باشند تا بتوانند پاسخگوی نیاز شهروندان باشند. در طراحی فضاهای شهری عناصر متعددی در شهر جای گرفته‌اند که جزئی از مکان هستند و چنانچه با یکدیگر هماهنگی و انسجام داشته باشند، مضامین و مفاهیم مشترکی را بیان می‌کنند. در کل می‌توان اهداف کلی زیر را از طراحی و ارائه مبلمان شهری به شهروندان انتظار داشت (صبوری و حجتی، ۱۳۹۶: ۱۱۹).

۱- ارتقاء کیفیت خدمات عمومی شهری و ایجاد سرزندگی در شهروندان: با نوسازی و به سازی مبلمان شهری و طراحی اصولی آن به گونه‌ای که همگام با نیازهای مادی و روانی شهروندان باشد می‌توان به نحو چشمگیری شاهد پیشرفت و تکاپو در فعالیت‌های اجتماعی بود. در صورت ارائه درست خدمات شهری از جانب ارگان‌ها می‌توان

روند استفاده از این خدمات را سرعت بخشید و به طبع آن شاهد سرعت گرفتن فعالیت‌های جانبی از طرف شهروندان و تلاش مضاعف ایشان در جهت زندگی شهروندی بود (ملکیان، ۱۳۹۲: ۵۵).

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

۳- هویت بخشی به فضاهای مختلف شهری: در صورت رعایت این اصل شهروندان می‌توانند با مشاهده یک مکان خاص از آن به عنوان مکانی متمایز از سایر مکان‌ها یاد کنند در صورتی که مبلمان شهری ارائه شده در هر محله و شهر گویای هویت تاریخی و فرهنگی آن محله یا شهر باشد می‌توان به نوعی شخصیت دهی فرهنگی در سطح کلان دامن بزند. از دیدگاه طراحان، انتخاب و طراحی مناسب مبلمان شهری، حفظ هویت مکان و نمود بیشتر آن را ممکن می‌سازد. این برخورد در احیای مناطق تاریخی و سنتی بسیار مؤثر است. اگر دخالت در شهر به تزیینات سطحی محدود نشود، باید میان بافت اجتماعی و فضای شهر توازنی ایجاد کرد. آنگاه که بافت اجتماعی مکانی تثبیت شده و در میان ساکنانش مفهوم شهرنشینی، ریشه‌ای عمیق دواند، می‌توان به ساختارهایی مکمل در سیما و منظر آن پرداخت و شرایط را برای حفظ محیط و رفاه اهالی مهیا کرد (همان، ۱۳۹۲: ۵۵).

۴- رعایت اصل پیاده گستری: به معنای گسترش فضای پیاده در سطح شهرها به جهت ارتقاء سطح کیفی زندگی شهری و ایجاد میل به پیاده روی در شهروندان با گسترش این مقوله در سطح شهرها می‌توانیم شاهد برقراری رابطه‌ی عمیق‌تری بین شهروندان و محیط شهری باشیم.

۵- ایجاد یکپارچگی در سطح شهر در عین تنوع فرم: با طراحی و نصب مبلمان‌های شهری یک پارچه با چندین کارکرد مختلف می‌توان ضمن ایجاد یکپارچگی در اجزای شهر موجبات کاهش مصرف مواد و کاهش هزینه‌های ساخت و کاهش ابعاد را فراهم آورد. از طرفی با یکپارچه سازی مبلمان شهری می‌توان از تکثیر جزئیات اضافی بسیاری در خیابان‌ها کاست. نکته ظریف در این میان وجه تمایز سیستم‌های یکپارچه با سیستم‌های چند منظوره است؛ در یک سیستم چند منظوره، محصول از ابتدا به این قصد طراحی می‌شود و احتمال دگرگونی در سیما و پیکره آن زیاد است، اما در مبلمان یکپارچه لزوماً چنین هدفی دنبال نمی‌شود. بلکه اجزاء و عناصر مورد نظر در صورت تطابق و حفظ پیوستگی ظاهری با عنصر ثابتی یکپارچه می‌شوند (یوسفی و دیگران، ۱۳۹۳: ۸۱).

روند طراحی در مبلمان شهری

فرآیند طراحی فضاهای شهری مراحل پیچیده‌ای دارد که یکی از آنها برنامه‌ریزی مستقل برای هر یک از عناصر عملکردی در هر فضای شهری است. خیابان فضایی است زاینده‌ی زندگی اجتماعی پرتحرک و فعال شهروندان که به خوبی منعکس فرهنگ استفاده‌کنندگان در آن قابل مشاهده است لذا تنوع عناصر در طراحی یک خیابان از ویژگی‌های اصلی است و طبعاً با شناخت اولیه نسبت به تک تک آن‌ها می‌توان به یک کل یکپارچه رسید (یوسفی و دیگران، ۱۳۹۳: ۸۱).

کلیه‌ی فضاهای مورد بررسی در داخل بافت قدیمی یا نسبتاً قدیمی شهر اصفهان قرار گرفته و با یک ارتباط تنگاتنگ در بافت تنیده شده‌اند. این فضاها در درجه‌ی اول برای استفاده‌ی پیاده‌ها ساخته شده و قبل از هر چیز دارای عملکرد و شخصیت پیاده می‌باشند تا سواره. انجام اصلاحات کلی در این فضاها بدون ایجاد تغییرات کلی در بافت اطراف امکان‌پذیر نیست و باید سعی در حفظ هویت مکانی و اولویت کاربری در طرح‌ها نمود. از آنجایی که در این مبحث تمرکز طراحی بر طراحی کانکس‌ها و ایستگاه‌های اتوبوس شهری می‌باشد اولویت‌های ارائه شده بر حول محور موضوع طراحی می‌باشد اما تلاش بر آن شده تا با سایر اولویت‌های طراحی مبلمان شهری تناقضی نداشته باشد. این اولویت‌ها را می‌توان به چند دسته کلی تقسیم‌بندی کرد:

- ۱- وسعت بخشیدن به فضای پیاده.
- ۲- در نظر گرفتن فضاهای مخصوص عابر پیاده در مکان‌های مناسب بر اساس تجزیه و تحلیل الگوهای رفتاری استفاده‌کنندگان
- ۳- قرار دادن وسایل شهری در جاهای تعیین شده که حداقل برخورد را با عابر پیاده داشته باشد.
- ۴- در نظر گرفتن محل مناسب برای نشستن به طوری که با فعالیت‌های کاربری‌های اطراف تعارض پیدا نکرده و خللی نیز برای عبور سایر پیاده‌ها ایجاد ننماید.
- ۵- در نظر گرفتن فضای مخصوص انتظار پیاده‌ها در جهت مسیر وسایل نقلیه.
- ۶- پرهیز از تراکم زیاد یا کم در جانمایی انواع مبلمان.
- ۷- مکان‌یابی انواع مبلمان در نقاط با دسترسی آسان.
- ۸- رعایت فواصل مناسب در استقرار انواع مبلمان با توجه به شرایط محیط و میزان استفاده‌ی کاربران (پرمایه و دیگران، ۱۳۹۴: ۱۳۴).

مبلمان شهری و ساماندهی فضای شهری

فضای شهری بر طبق یک سری قواعد و معیارها به وجود می‌آید. اصول و قواعدی که محصول قرن‌ها تجربه بوده و در طراحی رعایت می‌شده است. به طور کلی مهم‌ترین اصول روند طراحی در راستای ساماندهی فضای شهری عبارت‌اند از:

- ۱- اصول زیباشناختی فرم‌ها از لحاظ فرم‌های محوری و فرم‌های متباین

الف - اصل محصور کردن فضا

اگر فضا به شکل مطلوبی محصور نشود نمی‌توان به یک فضای شهری مطلوب دست یافت. نسبت ارتفاع به بدنه‌ی فضای محصور اگر یک به دو باشد در این حالت لبه‌ی بالایی بدنه تقریباً بر محدوده‌ی بالایی میدان دید منطبق است و آستانه‌ی محصور شدن در فضاست. اصل مقیاس و تناسب (مقیاس انسانی): اگر اندازه‌ی یک فضا با پیکر انسان ارتباط مطلوب داشته باشد گفته می‌شود که فضا مقیاس انسانی دارد (مراتی، ۱۳۹۵: ۶۱).

ب - اصل فضاهای متباین

فضاهایی هستند که از نظر خصوصیات عرض و طول و ارتفاع از طرفی و عناصر و اجزاء محصور کننده از طرف دیگر با یکدیگر تفاوت دارند. ارزش فضاهای متباین این است که از یکنواختی فضاهای ارتباط دهنده می‌کاهد.

۲- طراحی بدنه‌های (نماهای) فضای شهری

دیواره‌ها و جداره‌های محصورکننده‌ی یک فضا باید دارای خصوصیتی باشد تا بتوان به یک فضای مطلوب دست پیدا کرد (کریمی و دیگران، ۱۳۹۵: ۴۴).

دارای نظم باشد؛ بین نماها و اجزاء یک نما از لحاظ کمیت؛ سازگاری و توافق وجود داشته باشد. دارای وحدت و ترکیب باشد؛ ترکیب بر پیوند و ترتیب اجزاء و عناصر استوار است و وحدت نما حاصل یگانگی و تقویت محور مرکزی است.

ترکیب و ارتباط روزنه‌ها؛ برای دستیابی به آرامش بصری در نما؛ روزنه‌ها باید به صورتی باشد که چشم به راحتی و آسانی از یک عنصر در نما به عنصر دیگر حرکت کند.

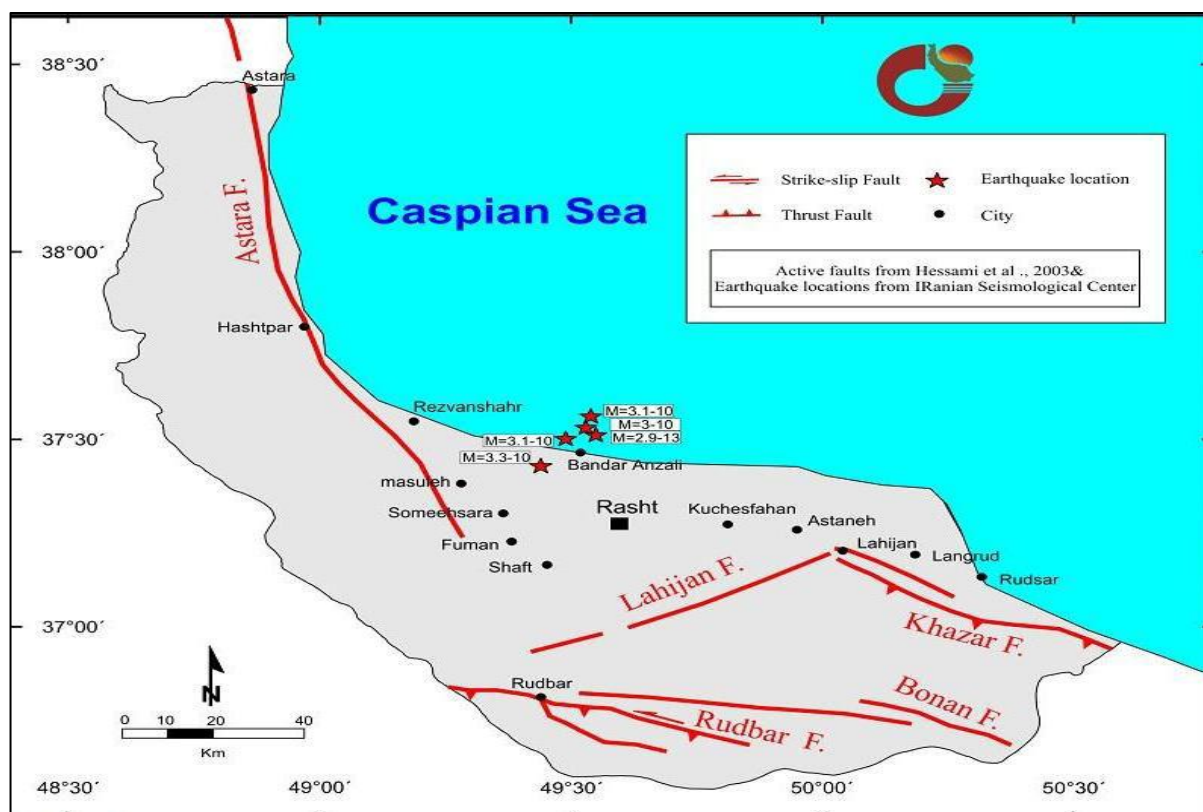
۳- نحوه نورپردازی

از دیگر مواردی که در مبلمان شهری می‌توان مورد بحث و بررسی قرار داد، نحوه نورپردازی و روشنایی شهرها، مراکز و خیابان‌های شهری است. طبق اصول مبلمان شهری، در مراکزی که افراد به میزان امنیت بیشتری نسبت به دیگر مراکز احتیاج دارند، مانند ایستگاه‌های اتوبوس و پارک‌ها، مراکز خرید و دیگر مراکز عمومی باید از تعداد بیشتری از چراغ‌های روشنایی در خیابان و مکان‌های فوق استفاده شود. طراحی این چراغ‌ها در سطح شهر به فن‌آوری طراحی این نوع چراغ‌ها، وسعت خیابان و حتی به مراکزی که این چراغ‌ها در آن نصب می‌شوند بستگی دارد. اگرچه این تمهیدات در شب بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرند اما از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. زیبایی چراغ‌های روشنایی در سطح شهر می‌تواند در طول روز جلوه زیبایی به شهر بدهد. اهمیت وجود روشنایی در سطح شهر به دلیل افزایش ایمنی در سطح خیابان‌ها به ویژه در مراکز پر رفت و آمد، راهنمایی جهت‌ها در سر تقاطع‌ها، چهارراه‌ها، پل‌ها، ساختمان‌ها، تشخیص هویت و موقعیت محل است (همان، ۱۳۹۵: ۴۴).

معرفی آستارا^۱

آستارا یا منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا شهری بندری، مرزی و یکی از قطب‌های اقتصادی، توریست داخلی و بین‌المللی در ساحل غربی دریای خزر در شمال ایران است. این شهر مرکز شهرستانی به همین نام در شمالی‌ترین نقطه استان گیلان و در مرز ایران با جمهوری آذربایجان بوده و از نظر جغرافیایی در مرکز منطقه تالش قرار گرفته است. آستارا در مرکز منطقه تالش، بین رشته‌کوه‌های تالش و دریای خزر و در شمال استان گیلان واقع شده است. این شهر تا پیش از تصویب نخستین قانون تقسیمات کشوری ایران در سال ۱۳۱۶ خورشیدی، یکی از شهرهای شمالی گیلان محسوب می‌شد که در این سال و با تصویب قانون جدید، به یکی از بخش‌های شهرستان اردبیل در شرق استان آذربایجان شرقی تبدیل شد. این بخش در سال ۱۳۳۶ خورشیدی صاحب فرمانداری شده و در مهر ۱۳۳۷ خورشیدی به طور رسمی به عنوان یکی از شهرستان‌های مستقل استان آذربایجان شرقی شناخته شد. شهرستان آستارا نهایتاً در خرداد ۱۳۳۹ خورشیدی به استان گیلان ملحق گردید (حسنی مهر، ۱۳۸۹: ۱۱۶).

^۱. Astara



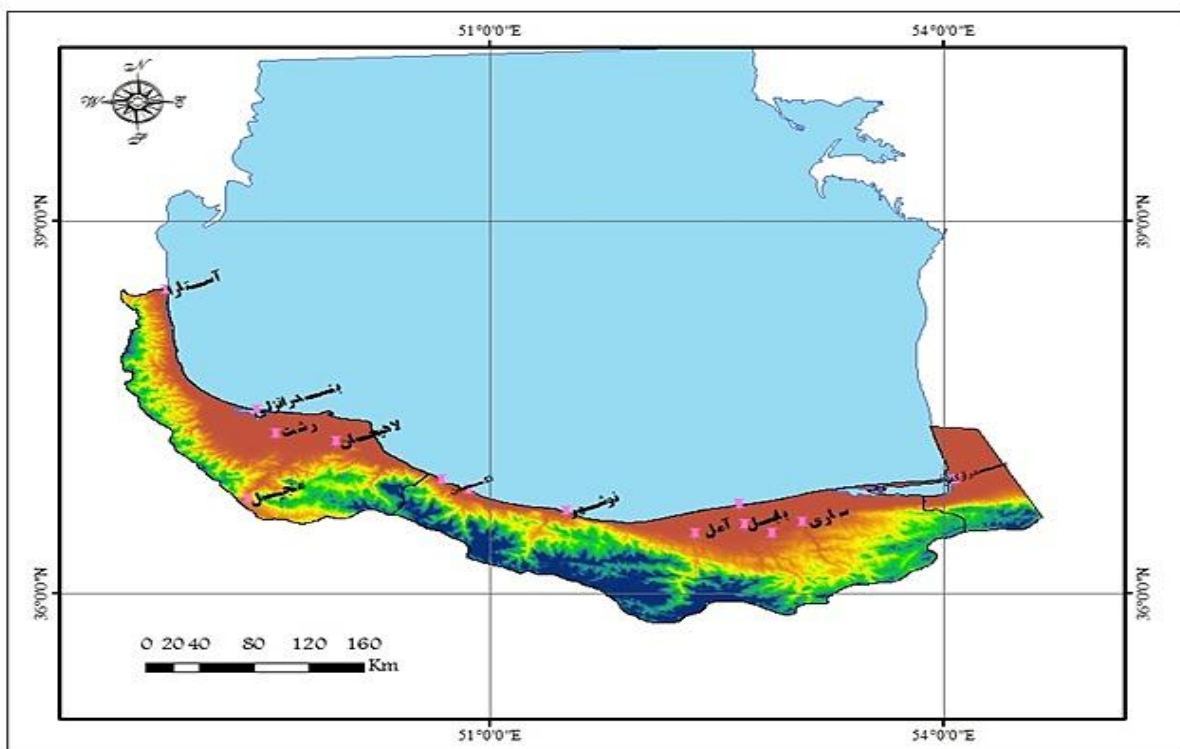
نقشه شماره ۱- موقعیت شهرستان آستارا منبع: (<http://www.gsi.ir>)

آستارا از شرق به دریای خزر، از شمال به آستارای جمهوری آذربایجان، از غرب به استان اردبیل و از جنوب به شهرستان طالش در استان گیلان محدود شده است. آستاراچای^۱، آستارای ایران را از آستارای جمهوری آذربایجان جدا می‌سازد. بخش اصلی راه شوسه آستارا اردبیل تقریباً به موازات همین رود و خط مرزی کشیده شده است. این شهر از نظر ارتباطی بر سر یک سه راهی مهم قرار گرفته است؛ راه جنوبی آن به بندر انزلی و رشت، راه شمالی آن به آستارای جمهوری آذربایجان و باکو و راه غربی آن نیز که از گردنه حیران می‌گذرد، به اردبیل و تبریز منتهی می‌شود (حسینی مهر، ۱۳۹۲: ۵۵).

آستارا از لحاظ اقتصادی در سطح استان و کشور نقش تعیین‌کننده‌ای را داراست. این شهر از لحاظ اقامت مسافر در سطح استان گیلان دارای رتبه نخست بوده و بین ۲۰ تا ۳۰ شهر گردش‌پذیر ایران با جذب سالانه شش میلیون مسافر داخلی و ۸۰۰ هزار مسافر خارجی به شمار می‌رود. علاوه بر این، بندر آستارا نخستین بندر خصوصی کشور و پنجمین بندر فعال ترانزیتی شمال کشور است. بزرگ‌ترین پرچم کشور در استان گیلان در پایانه مرزی این شهر و بزرگ‌ترین پرچم کشور در فلکه لا برافراشته شده است. آستارا مهم‌ترین پل ارتباطی راهبردی میان ایران و جمهوری آذربایجان، دروازه ورود به منطقه قفقاز، دروازه طلایی ورود به اروپا، دارای بزرگ‌ترین صادرات کشور در زمینه تجارت چمدانی، سومین مرز فعال کشور در زمینه صادرات و واردات، یکی از قدیمی‌ترین گمرکات کشور با بیش از ۲۰۰ سال سابقه، رتبه نخست صادرات و بزرگ‌ترین گمرک زمینی شمال کشور، از امن‌ترین و پرترددترین

^۱. Astarachay

مرزهای زمینی کشور، دومین منبع درآمد گمرکی استان گیلان و دارای بیشترین سهم ارزشی صادرات چمدانی در کشور است (صلاح کار و زیننده کپته، ۱۳۹۴: ۶۲).



نقشه شماره ۲- موقعیت شهر آستارا در استان گیلان منبع: (irancoasts.pmo.ir)

در گذشته تولید سفال سقف در آستارا بسیار رایج بود و شهر آستارا به شهر بام های سفالین مشهور شده بود. سفال در تابستان عایق خوبی در برابر گرما بود و هنگام وزش باد شدید به صورت بادشکن عمل می کرد و در زمستان هم برف ریزی آن آسان تر بود. حتی در ساختمان برخی از امامزاده های تاریخی منطقه با قدمت بیش از ۴۰۰ سال نیز از سفال استفاده شده است. با وجود این که تا چند سال پیش، کارگاه های تولید سفال سقف در آستارا به عنوان مهم ترین منبع درآمد مردم مطرح بود، امروزه دیگر از آن کارگاه ها خبری نیست (هادی زاده و دیگران، ۱۳۹۴: ۶۹).

آستارا به ۳ بخش تله سیفی و آستارای میانی (هردو در ایران) و آستارای بالایی (در جمهوری آذربایجان) تقسیم می شده است:

۱- تله سیفی

در گذشته، پل مرداب (کورپی) تنها گذرگاه عبوری از روی رودخانه آستاراچای بوده است. در آن زمان ها از ابتدای خیابان ورودی آستارا تا این پل را تله سیفی (تله سفی) می نامیدند که این منطقه شامل محلات الک چی ها، عصب لی ها، تالش ها (شغل: دامداری، زنبورداری، کشاورزی و ماهیگیری)، چروون ها (مهاجرین قفقاز- شغل: ارباب رانی، حمل بار و خرید و فروش)، اردبیلی ها، مغانی ها، نمینی ها و ویلکیچی ها (دکان داری، کارگری و کشاورزی) بوده است. سقف منازل تله سیفی از گالی بود و ساکنان این منطقه از طبقه فقیر بودند (موحد، ۱۳۸۱: ۱۵).

الکچی‌ها در سمت چپ و غربی خیابان ورودی آستارا سکونت داشتند. آن‌ها به زبان ترکی آذربایجانی صحبت می‌کردند و کلمات را به گونه‌ای سریع ادا می‌کردند. شغل ابتدایی آن‌ها الک‌بافی بود و گویا این طایفه از بازماندگان کولی‌ها بوده‌اند.

عصب‌لی‌ها (اسبیلی‌ها) در سمت چپ و شرقی خیابان ورودی آستارا زندگی می‌کردند. آن‌ها نیز به زبان ترکی آذربایجانی تکلم می‌کردند؛ ولی در گویش آن‌ها ریتمی فریاد گونه احساس می‌شد. شغل عصب‌لی‌ها دریانوردی، صیادی و کارگری شیلات بود.

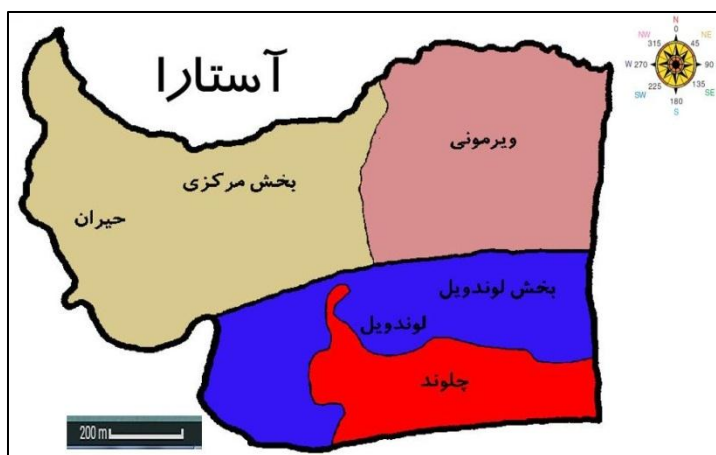
روستای ویرمونی در کوهپایه غربی آستارا قرار گرفته و گویا پیش از عقب‌روی آب دریای خزر و پدیدار شدن پشته‌های جدید برای ایجاد شهر، این روستا خاستگاه آستارای امروزی بوده و کاروانیان برای رسیدن به مناطق بیلاقی آذربایجان به این روستا متکی بوده‌اند (ملک زاده و پوررستم، ۱۳۸۵: ۱۲۴).

۲- آستارای میانی

آستارای میانی از پل مرداب شروع شده و تا زنجیر (انتهای شهر) ادامه داشت و وسیع‌ترین قسمت شهر محسوب می‌شد. ساکنان زنجیر گیلک بودند و شغلشان شالی‌کاری بود. این محله توسط مهاجران قفقاز ایجاد شده بود و محل سکونت تاجران، تحصیل‌کرده‌ها، خرده‌مالکان، فرهنگیان و کارمندان (طبقه متوسط و مرفه) بود. تمام کارگاه‌ها، مدارس و مؤسسات شهر در این منطقه قرار داشتند و سقف منازل آن از سفال‌های قرمز و مقاوم بود.

۳- آستارای بالایی

آستارای بالایی که امروزه در خاک جمهوری آذربایجان قرار دارد، در گذشته با آستارای میانی و تله‌سیفی یکپارچه بود؛ اما پس از امضای عهدنامه گلستان، این منطقه از شهر به امپراتوری روسیه واگذار گردید (ثقفی، ۱۳۹۲: ۳۶۵).



نقشه شماره ۳- تقسیمات داخلی آستارا منبع: (Maphill)

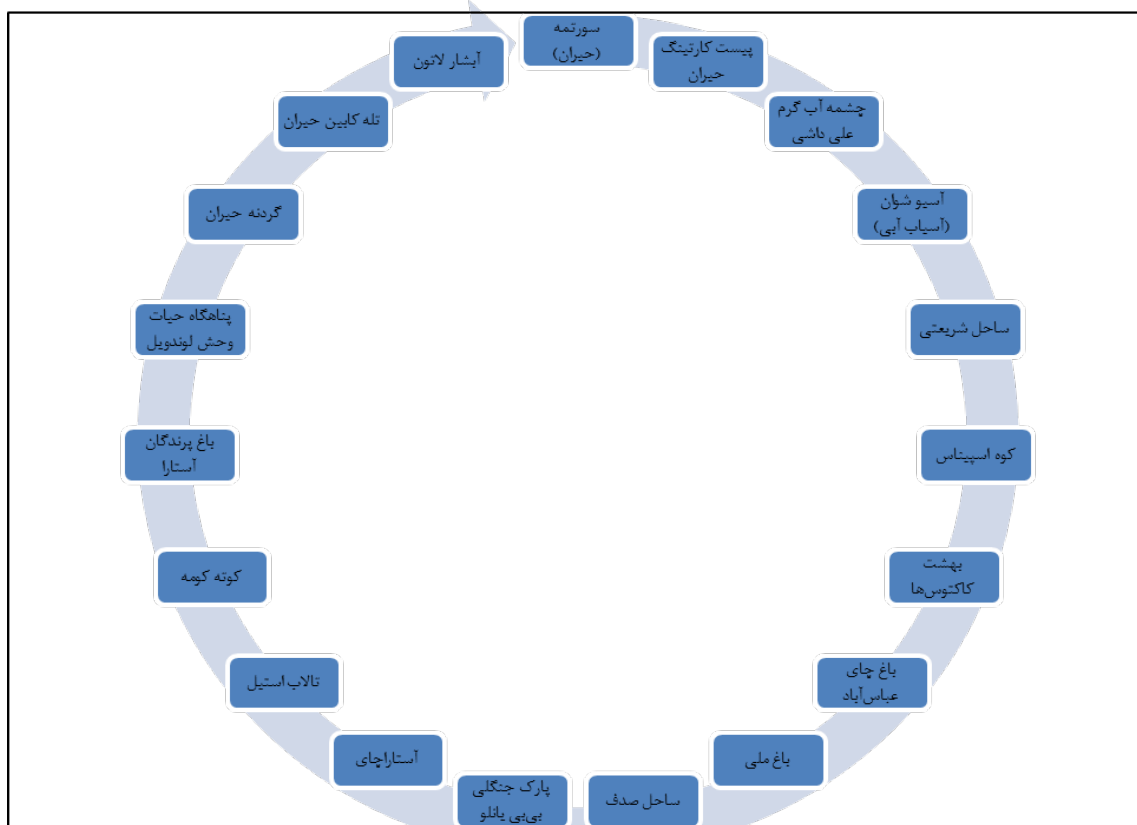
با توجه به موقعیت جغرافیایی آستارا و ارتفاع آن از سطح دریا، نزدیکی این شهر به دره حیران و دارا بودن اقلیم کوهستانی و آب و هوای مرطوب و معتدل، این شهر اندکی خنک‌تر از دیگر مناطق پست جلگه‌ای استان است. میانگین دمای آستارا ۱۵/۴ درجه سانتی‌گراد بوده، کمینه دمای ثبت شده در این شهر، ۷/۸- درجه سانتی‌گراد و مربوط به ژانویه ۲۰۰۸ میلادی و بیشینه دمای ثبت شده در آن، ۳۶/۶ درجه سانتی‌گراد و مربوط به اوت ۲۰۰۶ میلادی بوده است (بصری، ۱۳۹۱: ۹۴).

میانگین مجموع بارندگی ماهانه در آستارا ۱۳۴۵ میلی متر در ماه، تعداد روزهای همراه با بارش در این شهر، ۱۴۸/۱ روز در سال و تعداد روزهای همراه با بارش برف در آن، ۸۰۵ روز در سال است. همچنین بیشینه بارندگی روزانه در این شهر، ۱۹۰ میلی متر در روز بوده و مربوط به سپتامبر ۲۰۰۰ میلادی است. به این ترتیب، آستارا از نقاط پر بارش کشور محسوب می شود. میانگین تعداد روزهای یخبندان در آستارا ۰/۳ روز در سال بوده و مجموع تعداد روزهای یخبندان در این شهر در یک دوره ۲۵ ساله، ۸ روز بوده است (شهماری اردجانی، ۱۳۹۳: ۲۵).

جمعیت شهرستان آستارا بر اساس سرشماری سال ۱۳۵۵ خورشیدی، ۳۵۹۴۵ نفر بوده و طبق برآورد سال ۱۳۶۳ خورشیدی، به ۴۳/۸۶۴ نفر رسیده و بر اساس سرشماری ۱۳۸۵ جمعیت شهرستان ۸۱/۲۳۴ نفر بوده است. طبق آخرین آمار بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۵ شهرستان آستارا دارای جمعیت ۹۱۲۵۷ نفر و ۲۸۷۴۲ خانوار است (حسینی مهر، ۱۳۸۹: ۶۴).

جاذبه‌های گردشگری آستارا

آستارا با داشتن جاذبه‌های گردشگری متعدد در تمامی فصول سال میزبان تعداد زیادی از مسافران ایرانی و گردشگران خارجی به خصوص از حوزه قفقاز می باشد. منطقه نمونه گردشگری حیران، ساحل صدف، طرح شناگاه سفیر امید و نیز بازارچه ساحلی، چشمه آبگرم کوتاه کومه و علی داشی در گیلده، تالاب استیل، پناهگاه حیات وحش لوندویل و... که باعث شده است سالانه در حدود شش میلیون نفر از ایرانیان و بالغ بر ششصد هزار نفر از کشورهای خارجی از این شهر دیدن کنند (زیبنده و دیگران، ۱۳۹۲: ۶۸).



مبلمان شهری، توسعه گردشگری و پویایی اقتصادی در آستارا

استفاده کنندگان مبلمان های شهری، گروه‌های مختلف جامعه هستند که بنا بر نیاز خود، انتظارات جسمی و روحی متفاوتی از این محصولات دارند. بر پایه همین اصل، تجهیزات مستقر در پارک‌های کودکان باید با تکیه بر فرم‌ها و رنگ‌های متنوع طراحی شوند و یا برای معلولینی که از صندلی چرخ‌دار استفاده می‌کنند، ارتفاع قابل دسترس به کابین‌های تلفن در طراحی لحاظ شود. از این‌رو تحقیق و شناسایی کلیه نیازها و افزایش راحتی هر چه بیشتر استفاده‌کنندگان، از یک سو و سایر افراد مرتبط (سازندگان، مونتاژکاران، تعمیرکاران و ...) از سوی دیگر، در سر لوجه کار طراحان قرار دارد (ملکی و شوهانی، ۱۳۹۲: ۱۲۷).

در مورد آن دسته از مبلمان‌های شهری که در رابطه مستقیم با بدن انسان است (نیمکت‌ها، بانه‌های تلفن، صندوق‌های پست و ...) شناخت اصولی که بهترین شرایط، جهت استفاده انسان از محصول را فراهم آورد، بسیار حائز اهمیت است. ارگونومی و آنتروپومتری در جهت ایجاد تعادل بین انسان و محصول به گونه‌ای که بیشترین بازدهی و بالاترین ضریب ایمنی و سلامتی کسب شود، مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند. طرح این سؤال که بهترین وضعیت بدنی برای انجام یک عمل مشخص کدام است؟ می‌تواند برای رسیدن به اهداف فوق کمک نماید. مثال بارزی از کاربرد تطابقات انسانی در طراحی مبلمان شهری، تعیین ابعاد و اندازه صندلی‌های خیابانی است؛ به گونه‌ای که با ویژگی‌های فیزیولوژیکی و آناتومیکی کلیه استفاده‌کنندگان (با جنسیت و سن متفاوت) مطابقت داشته باشد (مسدد و هاشمی، ۱۳۸۹: ۷۲).

رعایت استاندارد، موضوع مهم دیگری است که در طراحی صحیح مبلمان های شهری در نظر گرفته می‌شود. استفاده از گوشه‌های گرد شده، پرهیز از به کارگیری قطعات برنده، کنترل فضای موجود بین دو قطعه متحرک به گونه‌ای که به انگشتان دست اجازه ورود ندهد، مقاومت در مقابل مواد شیمیایی (خوراکی‌ها، شوینده‌ها و غیره)، بخشی از مقرراتی است که تنها برای پارهای از المان‌های مبلمان شهری توسط مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران تدوین و منتشر شده است (شمس و مرادی، ۱۳۹۳: ۸۷).

تعیین مناسب مکان‌های نصب و استقرار باعث می‌شود تا مبلمان های شهری بهتر مورد استفاده قرار گرفته و موجبات آلودگی محیطی را به همراه نداشته باشد. در مبحث جانمایی بهینه، برای هر کدام از عناصر، موارد خاصی مطرح است که در نگاهی عمومی می‌توان نکاتی چون نرخ تردد و ازدحام مردم، مقدار دفعات استفاده، عوامل جوی، رفتار و عادات استفاده‌کنندگان، رؤیت مبلمان، ابعاد و اندازه مبلمان، محدودیت فضا، امکانات نصب تجهیزات جنبی (کانال فاضلاب، سیستم روشنایی، تهویه مطبوع و ...)، رعایت نکات بهداشتی و غیره را نام برد (قنبری و پورمحمدی، ۱۳۸۳: ۱۳۱).

عناصر مبلمان شهری، از سرمایه‌های شهروندان محسوب می‌شود؛ بنابراین انتظار می‌رود تا در طول عمر مفیدشان عملکرد قابل قبولی داشته باشند. انتخاب بهینه مواد و مصالح تشکیل دهنده عناصر مبلمان شهری ارتباط اساسی با ارائه عملکرد درست آن‌ها دارد. امروزه طراحان با طیف وسیعی از مواد طبیعی و مصنوعی مواجه‌اند (انواع چوب‌ها و الیاف گیاهی، پارچه‌ها، سنگ‌ها، بتن‌ها، سفال، فلزات مختلف، رزین دیرگداز، پلاستیک، شیشه) که بنا بر معیارهای متفاوتی (القائات روانی و فیزیکی، طول عمر، شرایط اقلیمی منطقه، بهره‌گیری از مواد بومی، میزان

تخریب‌گرایی (سرقه، آتش‌سوزی و ...)، حفظ محیط زیست (استفاده از مواد بازیافتی موجود و یا استفاده از مواد قابل بازیافت)، انعطاف‌پذیری در روش‌های ساخت و فرم‌گیری، تعمیر و نگهداری آسان، امکان پوشش‌دهی مناسب، رعایت بهداشت، سازگاری با محیط استفاده و غیره) می‌تواند آن‌ها را به کار گیرند. البته نباید از نظر دور داشت که ممکن است از ترکیب متعارف یا غیرمتعارف مواد فوق هم استفاده نمود (همان، ۱۳۸۳: ۱۳۱).

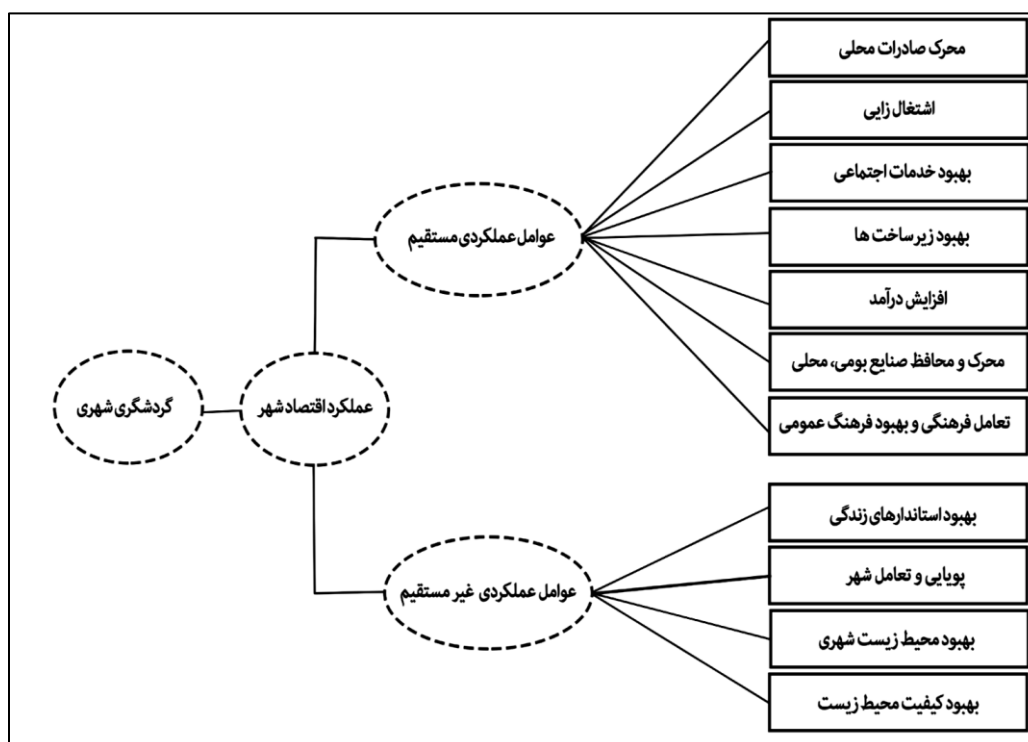
مبلمان شهری در شهرهای ایران و نیز آستارا از شکل و فرم مناسب، رنگ متناسب با محیط برخوردار نمی‌باشند زیرا عناصر مبلمان شهری از لحاظ رنگ و زیباشناسی دارای ضعف‌هایی هستند و این عناصر هیچ‌گونه هماهنگی با محیط و سایر المان‌های موجود در محیط سازگاری ندارند و ظاهری زیبا ندارند و نماها و فضاها بیرونی ساختمان‌ها و چراغ‌های راهنمایی، تابلوهای اسامی معابر از نمای مناسب و خوانایی برخوردار نیست بسیاری از ساختمان‌های شهر به ویژه در محورها و مسیرهای اصلی ناماسازی شده است اما همواره عدیده‌ای فقدان ناماسازی دیده می‌شود و از طرفی دیگر خوانایی موجبات قابل درک شدن مکان‌ها را فراهم می‌آورد و می‌تواند بر چگونگی و سهولت درک مردم از فرصت‌ها و موقعیت‌هایی که محیط به آنان عرضه می‌دارند تأثیر بگذارد و به همین علت خوانایی از اهمیت زیادی برخوردار است؛ بنابراین مبلمان شهری از زیبایی و تناسب مطلوبی برخوردار نیست و می‌توان گفت که بهبود این متغیرها در زیبایی و مطلوبیت مبلمان شهری نقش دارد.

بر اساس آمارهای موجود مبلمان شهری در اکثر شهرهای ایران از جانمایی صحیحی برخوردار ناست زیرا تعیین مناسب مکان‌های نصب و استقرار باعث می‌شود تا مبلمان‌های شهری بهتر مورد استفاده قرار گرفته و موجبات آلودگی محیطی به همراه نداشته باشد. در جانمایی برای هر کدام از عناصر باید نکاتی چون نرخ تردد و ازدحام مردم، مقدار دفعات استفاده، عوامل جوی، رفتار و عادات استفاده‌کنندگان، ابعاد و اندازه مبلمان، امکانات نصب تجهیزات، محدودیت فضا و ... رعایت شود در نتیجه جانمایی این عناصر باید به صورت مناسبی طراحی شوند. افراد معلول و ناتوان به راحتی نمی‌توانند نیازهای خود را در شهر برآورده کنند استفاده‌کنندگان مبلمان‌های شهری، گروه‌های مختلف جامعه هستند که بنا بر نیاز خود، انتظارات جسمی و روحی متفاوتی از این محصولات دارند. بر پایه همین اصل، تجهیزات مستقر برای معلولینی که از صندلی چرخ‌دار استفاده می‌کنند باید متناسب با نیاز آن‌ها در دسترس باشد. در غیر این صورت باعث می‌شود که برآورده شدن نیازها در حد کم باشد تعداد عناصر مبلمان شهری و ایستگاه‌های اتوبوس به ترتیب به خوبی توزیع و جانمایی نشده‌اند. وجود یک ایستگاه اتوبوس مناسب برای تمامی سیستم‌های حمل و نقل درون شهری امری واجب و ضروری است که بهترین مکان برای قرار دادن ایستگاه‌های اتوبوس در نزدیکی مغازه‌ها و تقاطع‌ها است که دسترسی آسان به ایستگاه‌های اتوبوس از ملزومات اساسی ایستگاه اتوبوس به شمار می‌آیند. از ارزیابی و تأیید این فرضیه می‌توان گفت، توجه به نیازها و خواسته‌های شهروندان می‌تواند در بهبود و جانمایی صحیح این عناصر تأثیرگذار باشد.

عدم رعایت اصول استانداردهای مبلمان شهری باعث به وجود آمدن ساختار ناموزون شهری و کاهش کیفیت محیط شهری می‌شود. شهروندان از راحتی و مناسب بودن کف‌پوش خیابان‌ها و پیاده‌روها، فضاها کافی برای پیاده‌روی و قدم زنی، ناراضی هستند زیرا پیاده‌روها از مهم‌ترین شبکه‌های دسترسی شهری هستند که باید از نظر سهولت در حرکت، نقاط مکث، دید و گریز بدون مانع باشند و طراحی و اجرای شبکه‌های عابر پیاده‌رو، جنس، کف و شیب

باید به گونه‌ای طراحی و ساخته شود که رضایت شهروندان را در پی داشته باشد. در حال حاضر شهروندان در محیط شهر خود، از آلودگی‌های ناشی از خانه‌های متروک و نوشته‌ها و ... احساسی راحتی نمی‌کنند زیرا نوشته‌ها و برگه‌های اعلانات و آگهی‌هایی که بی‌رویه نصب شده‌اند سبب شده چهره شهر در بسیاری نقاط زیبا جلوه نکند و خانه‌های متروکه سبب آلودگی محیطی در سطح شهر شود. مناسب نبودن سیستم دفع فاضلاب و جمع‌آوری زباله‌ها نشانه‌های استاندارد نبودن است و بهبود سیستم دفع فاضلاب و جمع‌آوری زباله اثرات مثبتی را بر منظر شهری به وجود می‌آورد و نقش مهمی بر پاکیزگی شهر و محلات دارد.

با توجه به اینکه مبلمان شهری مجموعه وسیعی از وسایل، اشیاء، دستگاه‌ها، نمادها، خرده بناها، فضاها و عناصری است که در شهر و خیابان و در کل فضای باز نصب شده و استفاده عمومی دارند، عاملی برای ارتباط گسترده بین انسان و محیط زیست او و باعث رابطه‌ای کمابیش معنوی بین آن‌ها خواهد شد و برای جذب گردشگران شایان توجه می‌باشد. لذا جذابیت فضاهای شهری منوط به محصوریت و عناصر محصور کنند؟ آن‌ها و ائانه توقف و استراحت موجود در آن است و دارای پیام‌های بصری فراوان می‌باشد و نقش ایجاد کننده ارتباطات میان مردم را به عهده دارد. بحث آسایش، استراحت و طراحی فضاهای شهری همواره در ایران مطرح بوده و امروزه تأثیر این فضا برای جذب گردشگر مورد توجه قرار گرفته است.



مودار شماره ۳- تأثیر گردشگری شهری بر عملکرد اقتصاد شهر آستارا

منبع: (irancoasts.pmo.ir)

فضاهای شهری توسط مبلمان شهری ارزشمند می‌شوند و باعث بالا رفتن کیفیت استفاده گردشگران از مراکز و فضاهای گردشگری می‌شوند. فضاهای شهری توسط مبلمان شهری ارزشمند می‌شوند و ایجاد سازگاری و هماهنگی بصری بین اجزای مبلمان شهری با سایر المان‌های شهری به بهبود کیفیت فضاهای شهری می‌انجامد که با توجه به

کارکردهای عملکردی در کنار جذابیت‌های بصری می‌تواند در آسایش و امنیت گردشگران نقش مهمی ایفا کند. در نتیجه ارتقا کیفیت فضاهای شهری توسط مبلمان شهری، موجبات پویایی و سرزندگی اماکن شهری را فراهم می‌کند که این مهم باعث ایجاد تعلق خاطر گردشگران نسبت فضاهای شهری می‌شود و می‌تواند توسعه گردشگری را با خود به همراه داشته باشد.

نتیجه‌گیری و دستاورد علمی و پژوهشی

هدف اصلی این مقاله تحلیل و بررسی رابطه مبلمان شهری و گردشگری است. مبلمان شهری تنوع زیادی دارند که هر دسته از مبلمان شهری وظایف و کارکردهای خاصی را بر عهده دارند: تعیین جهت و ارائه اطلاعات به شهروندان (تابلوه‌های راهنما، پلاک‌ها، نام خیابان‌ها، اطلاعات، ساعت، تابلو تبلیغات و...)، ارائه مقررات (تابلوه‌های توقف، ممنوعیت توقف، مقررات الزامی و...)، توزیع یا جمع‌آوری کالا و محصولات (صندوق پست، دکه روزنامه و...)، مراقبت از تجهیزات مخصوص به خدمات راهداری، حفاظت (نرده، تارمی و حصار)، استراحت یا پناهگاه (نیمکت و سرپناه)، بازی کودکان (وسایل بازی پارک)، روشنایی، نمادهای فرهنگی (تندیس، سمبل، بنای یادبود و...)، ثبت (پارکومتر، موانع متحرک برای پارک و توقف)، مصرف مواد خوراکی (کیوسک غذا، ماشین‌های خودکار تحویل مواد خوراکی و...)، ارائه خدمات بهداشتی (بهداری، واکسیناسیون و...) از جمله این وظایف و کارکردها هستند. به طور کلی دوازده کارکرد اصلی برای مبلمان شهری قابل تشخیص و تمییز است و بیش از ۸۲ مورد مبلمان شهری وجود دارد؛ در یک تقسیم‌بندی می‌توان آن‌ها را در این طبقات تعریف کرد: عناصر و تسهیلات گذاران اوقات فراغت، عناصر و تأسیسات و تجهیزات شهری، عناصر و تسهیلات ترافیکی، عناصر اطلاع‌رسانی، عناصر زیست محیطی و بهداشتی و... بر این اساس انواع مبلمان شهری که در هر طبقه می‌توان قرار داد، به این قرار است: عناصر و تسهیلات گذران اوقات فراغت شامل نیمکت و سکو، آب‌خوری، چادر، آب‌سردکن، سقاخانه، وسایل بازی کودکان، فواره‌ها، چشم‌گره‌ای، گاردریل، دیواره‌ها و حصارها، ایست‌سنج (پارکومتر)، توقفگاه دوچرخه و موتور، جدول، ریل قطار، راهبند قطار، نرده و تیرک.

عناصر تأسیسات و تجهیزات شهری شامل: باجه تلفن، چراغ (انواع بلند و کوتاه)، تیر چراغ برق، آبرو، آبریزگاه عمومی، دکل فشار قوی و متوسط، تیر برق فشار ضعیف، کابل‌ها و سیم‌های برق، پست برق زمینی، تابلو بارانی انشعاب تلفن، درپوش حوضچه‌های زیرزمینی مخابرات و آب، ترمینال‌های دیواری تلفن، صندوق پست (دیواری و زمینی)، شیرآتش نشانی، رگلاتور علمک گاز.

عناصر تسهیلات ترافیکی شامل: ایستگاه اتوبوس، سکوی ایستگاه اتوبوس، باجه فروش بلیط، پل روی جوی، پل پیاده، علائم راهنمایی، چراغ راهنمایی، خط‌کشی‌ها (عابر پیاده و...)، عناصر اطلاع‌رسانی، تابلو مغازه‌ها، تابلوهای تبلیغات و بیلبوردها، تابلوهای راهنمایی معابر و اماکن، پلاک‌ها، ساعت، تابلوهای معلق، ستون اعلانات، جعبه اعلانات، ویتترین مغازه‌ها. عناصر زیست محیطی و بهداشتی: سطل زباله و زباله‌دان، گلدان و گلجای، شبکه حصار دور درخت. سایر انواع مبلمان شهری عبارت‌اند از: کیوسک مطبوعات، باجه فروش گل، پرچم و میله آن، پله.

مبلمان شهری از جمله عناصر سازنده فضای شهری محسوب می‌شود که کمیت و کیفیت زیبایی، راحتی، دوام و محل استقرار آن نقش بسیار اساسی در دستیابی به شهری زیبا و سالم دارد شهری که در آن شهروندان احساس

آسایش بنمایند و حضور در آن را به نشستن در خانه ترجیح دهند. از آنجا که سه هدف اصلی برنامه‌ریزی شهری، سلامت، آسایش و زیبایی می‌باشد لذا دستیابی به هر سه مورد، در کنار توجه به طراحی دلپذیر فضای شهری به دقت و حوصله در طراحی و برنامه‌ریزی مبلمان شهری است. مبلمان زیبا در فضای نازیبا، جذابیتی نخواهد داشت و فضای زیبایی که در آن مبلمان نازیبا استقرار یابد، جلوه نخواهد کرد بدین منظور طراحی توأم فضای شهر و مبلمان شهری اساس دستیابی به شهر سالم امروزی است. از سوی دیگر توجه به تناسبات انسانی در ساخت مبلمان شهری و نیز توجه به شرایط اقلیمی و مصالح بومی نیز از ضروریات در طراحی مبلمان شهری است. مکان‌یابی محل استقرار مبلمان، توالی و تواتر چیدمان آن نیز در کیفیت بصری فضا تأثیر مثبتی بر جای می‌گذارد.

بی‌شک بخش عمده‌ای از عناصر تشکیل‌دهنده سیمای هر شهر، مبلمان آن شهر است؛ اجزایی که گذشته از کاربردهای خاص خود به زیبایی و انتظام شهر نیز سامان می‌بخشند. طبعاً شکل‌گیری عناصر بصری که تصویر هر شهر را به وجود می‌آورند، خاطره‌ای را برای هر بیننده در ذهن باقی می‌گذارند. کوین لینچ در کتاب سیمای شهر درباره 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 اجزا، 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 تلفن، تابلوها، فضاهای سبز، آب نماها و بسیاری از اجزای دیگر تشکیل‌دهنده این نظم هستند.

در بسیاری از شهرها فقط تابلوهای نصب نشده (نه علائم رانندگی) خود به تنهایی می‌توانند به دلیل بی‌نظمی و اغتشاش و شلوغی سیما باعث به وجود آمدن تصویری نه‌چندان زیبا و آرامش‌بخش در شهر شوند؛ 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 اعم تا 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 عمده‌ی 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 وجود آمدن سیمای نامناسب شهر خواهد بود.

گردشگری ارتباطی دو سویه بین انسان‌هایی است که در محیط‌های گوناگون و با فرهنگ‌های متفاوت می‌زیستند. تعاریف گوناگونی از صنعت گردشگری ارائه شده است. به عنوان مثال هولدن گردشگری را

فعالیتی اجتماعی می‌داند که شامل رفتار انسانی، استفاده از منابع، تعامل با دیگران، اقتصاد و محیط است. با بیان این تعاریف می‌توان اهمیت این صنعت مهم که آوازه آن در اکثر کشورهای در حال توسعه به تمام کشورهای دنیا رسیده است، پرداخته و اثرگذاری آن بر مهم‌ترین عامل تأثیرگذار توسعه هر کشور یعنی عامل اقتصادی مورد توجه قرار می‌گیرد. در حقیقت گردشگری به عنوان یک عامل اقتصادی عمده و بسیار مؤثر در سال‌های اخیر بسیار مورد توجه قرار گرفته و بدین علت سعی می‌شود که حتی امکان از عوامل مؤثر در کاهش جریان جهانگردی جلوگیری به عمل آمده و امکانات لازم جهت رشد و توسعه آن فراهم شود. چرا که در بسیاری از کشورهای اروپایی و آسیایی جنبه‌های اقتصادی و درآمدزایی این صنعت مهم عامل کلیدی برای اولویت بخشیدن این صنعت در بین رؤس برنامه‌ریزی توسعه کشورهای مذکور شده است. بررسی مقایسه‌ای گردشگران داخلی و خارجی در این صنعت نیز بیانگر اهمیت این صنعت در توسعه اقتصاد داخلی کشورها است به گونه‌ای که بر اساس آمار منتشره از سوی سازمان جهانی گردشگری، نسبت گردشگران داخلی به خارجی، نسبت ده به یک را نشان می‌دهد. در همین راستا آثار مستقیم حاصل از صنعت گردشگری، با احتساب حدود ۶ درصد از تولید ناخالص داخلی^۱ جهانی در این صنعت، نمایانگر تخصیص یک شغل از هر ۱۵ شغل به این صنعت در آینده‌ای نزدیک بوده و در صورتی که آثار و منافع غیرمستقیم نیز مدنظر قرار گیرد؛ حدود ۱۰ درصد از تولید ناخالص داخلی جهان و یک شغل از هر ۹ شغل در این صنعت ایجاد خواهد شد. همچنان که در کشور ما نیز در مقایسه با ۵۵۸۸ دیگر کشورها در حال توسعه توجه قابل ملاحظه‌ای در عمل به این صنعت مهم نشده است، ولی همواره در برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور به عنوان اسناد بالادستی، قوانین و برنامه‌هایی در این خصوص تعیین و بعضاً اجرا می‌گردد.

از جمله آثار گردشگری در راستای دستیابی به توسعه می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود: همانند هر فعالیت صادراتی، درآمد و اشتغال ایجاد می‌کند؛ زنجیره‌ای از کل فعالیت‌های اقتصادی و خدماتی به وجود می‌آورد و به عنوان یک اهرم برای تعداد زیادی از فعالیت‌های اقتصادی عمل می‌کند؛ از چشم اندازه‌ای طبیعی بدون آن که ماهیت آن‌ها را تغییر دهد و یا مواد اولیه آن‌ها را دستخوش تغییرات کند و یا آن‌ها را به مناطق دیگر حمل و نقل کند، بهره‌برداری می‌نماید؛ تقاضا را برای صنایع و هنرهای سنتی و فعالیت‌هایی که نیاز به نیروی کار بیشتری دارند، ارتقاء می‌دهد؛ به همان اندازه که گردشگرانی را از خارج از فضای اقتصاد ملی جذب می‌کند، جریان‌های برونزای هزینه‌ها را به منطقه تزریق کرده و ضریب تک اثری را افزایش می‌دهد.

علی‌رغم وجود توان گردشگری شهرها، ارتقای مؤلفه‌های کیفی طراحی شهری در فضاهای همگانی شهری و استفاده مطلوب از این توان‌ها برای جذب گردشگر از اهمیت قابل ملاحظه‌ای برخوردار بوده و می‌بایست با بهره‌گیری از استعدادهای بالقوه به عنوان نقاط قوت، فرهنگ غنی و پیشینه تاریخی به عنوان فرصت برای توسعه صنعت گردشگری کوشید و با حذف نقاط ضعف و مشکلات موجود از جمله ضعف امکانات

^۱. Gross National Product

زیربنایی (شبکه حمل و نقل عمومی)، ضعف مؤلفه‌های کیفی طراحی شهر و فضاهای عمومی شهری (امکانات و عناصر مصنوع فضاهای همگانی شهری، تأسیسات و مبلمان شهری)، ضعف ایمنی و امنیت فضاهای مورد بازدید گردشگران و جلوگیری از اثربخشی تهدیدها (فرسودگی عناصر سازنده مصنوعی و طبیعی فضاهای شهری) بتوان قدمی ارزشمند در نقش‌آفرینی فضاهای همگانی شهری برای توسعه گردشگری برداشت.

منابع

- اجزا شکوهی، محمد و زهره فنی و اکبر حیدری (۱۳۹۲)، ارزیابی مشارکت زنان در ایمنی فضاهای عمومی شهر سقز با مدل مشارکت شهری، فصلنامه مطالعات برنامه‌ریزی شهری، شماره ۲.
- ادیبی سعدی نژاد، فاطمه و آزاده عظیمی (۱۳۹۰)، تبیین امنیت در محیط شهری بر مبنای پارامترهای کالبدی و طراحی (مورد شهر بابلسر)، فصلنامه آمایش محیط، شماره ۱۵.
- آزادخانی، پاکزاد و زهرا طهماسبی کیا (۱۳۹۵)، بررسی نقش و عملکرد مبلمان شهری در ارتقاء کیفیت محیط شهری و رضایتمندی شهروندان (مطالعه موردی: منطقه ۴ شهرداری کرمانشاه)، فصلنامه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، شماره ۲۷.
- اصل فلاح، مهدی و راحله دهقان طالبی (۱۳۹۵)، تبیین الگوی انتخاب رنگ در طراحی عناصر مبلمان شهری بر مبنای رویکرد زمینه‌گرایی (مطالعه موردی: خیابان مسجد جامع یزد)، فصلنامه پژوهش هنر دانشگاه هنر اصفهان، شماره ۱۲.
- بصری، وحیده (۱۳۹۱)، تاریخ آستارا، فصلنامه کتاب ماه تاریخ و جغرافیا، شماره ۱۶۷.
- بکری زاده، حکیم و امیر عبدالحسینی و مسعود الماسی و همت الله بسطامی و محمد فرجی دارابخانی (۱۳۸۹)، تحلیل فضای مبلمان شهری محدوده‌ی مرکزی شهر ایلام، فصلنامه فرهنگ ایلام، شماره ۲۸ و ۲۹.
- پرمایه، رحیم و زینب کرکه آبادی و محمدرضا زند مقدم (۱۳۹۴)، جایگاه فضاهای شهری در هویت بخشی شهرهای ایرانی - اسلامی از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری (مورد مطالعه: منطقه ۱۲ شهرداری تهران)، فصلنامه پژوهش‌نامه علوم اجتماعی، سال نهم - شماره ۱.
- ثقفی، یاسمین (۱۳۹۲)، از آستارا تا استارباد، فصلنامه بخارا، شماره ۹۳.
- حسینی مهر، سیده صدیقه (۱۳۸۹)، بررسی ساختار سکونتگاه‌های روستایی در رابطه با عوامل مهم جغرافیایی در روستاهای آستارا، فصلنامه جغرافیای طبیعی، شماره ۹.
- حسینی مهر، سیده صدیقه (۱۳۸۹)، توسعه شهری بر مبنای پتانسیل‌های اقتصادی با رویکرد سیاست‌های کلی نظام مطالعه موردی: شهرستان آستارا، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال هفتم - شماره ۲۸.
- حسینی مهر، سیده صدیقه (۱۳۹۲)، بررسی سطح‌بندی خدمات روستاهای شهرستان آستارا بر اساس مدل موریس به منظور ارائه راهکارهای توسعه، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال دهم - شماره ۴۰.
- حکمت‌نیا، حسن و علی طاوسیان و عباس احمدیان مرج و حجت رضایی (۱۳۹۳)، سطح‌بندی توسعه‌یافتگی محلات شهری با تأکید بر رضایتمندی استاندارد مبلمان شهری (مطالعه موردی: محلات شهر ابرکوه)، فصلنامه پژوهش‌های نوین علوم جغرافیایی، دوره دوم - شماره ۴.
- زنگی آبادی، علی و علیرضا رحیمی (۱۳۹۲)، تحلیل تطبیقی مبلمان شهری حاشیه کارون و زاینده رود، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره ۱۱۰.
- زنگی آبادی، علی و محمد نوری (۱۳۹۴)، تحلیل و ارزیابی تطبیقی وضعیت مبلمان شهری در پارک‌های درون‌شهری کلان‌شهرها از دیدگاه شهروندان (مطالعه موردی: کلان‌شهر اصفهان)، فصلنامه جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، شماره ۵۷.
- زیننده، عدالت و مهدی عسگری و سمیه یوسفی فرد (۱۳۹۲)، ایجاد اشتغال در مناطق مرزی و تأثیر آن بر امنیت منطقه (مورد مطالعه: شهرستان مرزی آستارا)، فصلنامه علوم و فنون مرزی، شماره ۵.

- زیویار پرده‌ای، پروانه و آزیتا رجیبی و آزاده عظیمی (۱۳۹۴)، احساس امنیت زنان در شهرهای توریستی با تأکید بر طراحی شهری، فصلنامه پژوهش‌نامه زنان، شماره ۱۳.
- سهرابی، ناریس (۱۳۹۶)، هنرهای شهری؛ الزامات یک دوسالانه شهری، درباره دوسالانه هنر و مبلمان شهری در پاریس، فصلنامه تندیس، شماره ۳۴۷.
- شاه حسینی، پروانه و مریم عاشورمراد (۱۳۹۴)، تحلیلی بر وضعیت مبلمان شهری منطقه ۹۱ شهرداری تهران، شماره ۱۱.
- شمس، مجید و خدیجه مرادی (۱۳۹۳)، مبلمان شهری و تأثیر آن بر سلامت روانی (نمونه مورد مطالعه شهر ملایر)، فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، شماره ۲۵.
- شهماری اردجانی، رفعت (۱۳۹۳)، تهیه و ترسیم نقشه‌های ژئومورفولوژی غرب استان گیلان با مقیاس ۱:۲۵۰۰۰ (مطالعه موردی: محدوده آستارا - حویق)، فصلنامه جغرافیای طبیعی، شماره ۲۶.
- صبوری، امیرعلی و الهه حاجتی (۱۳۹۶)، واکاوای فضاهای شهری با رویکرد توسعه پایدار (نمونه موردی: بلوار کریم‌خان زند شیراز)، فصلنامه نخبگان علوم و مهندسی، شماره ۵.
- صلاح کار، صابر و عدالت زبینه کپته (۱۳۹۴)، تحلیل ژئوپلیتیکی آمایش مناطق مرزی با تأکید بر پدافند غیرعامل (مطالعه موردی: شهرستان مرزی آستارا)، فصلنامه علوم و فنون مرزی، شماره ۱۵.
- غفاری گیلانده، عطا و محمد حسن یزدانی و چیمین موسی زاده (۱۳۹۴)، کاربرد فنون تحلیل چند معیاری در تحلیل وضع موجود مبلمان شهری (مطالعه موردی: شهر بوکان)، فصلنامه مطالعات برنامه‌ریزی شهری، شماره ۱۲.
- قنبری، ابوالفضل و محمدرضا پورمحمدی (۱۳۸۳)، ضوابط، ملاحظات و استانداردها در طراحی، ساخت، مکان‌یابی و نصب مبلمان شهر، فصلنامه جغرافیا و برنامه‌ریزی، شماره ۱۷.
- قنبری، ابوالفضل و مهدیه طاهونی و ناصر قادری (۱۳۹۵)، بررسی عوامل تأثیرگذار بروز وندالیسم در مبلمان شهری (مطالعه موردی: شهر تبریز)، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیایی برنامه‌ریزی شهری، دوره چهارم - شماره ۴.
- کریمی، سروش و عباس فخرایی و ساناز کریمی و محمد مهدی رسولی (۱۳۹۵)، ارزیابی معیارهای مؤثر بر خاطره‌انگیزی و تصویرپذیری فضاهای شهری؛ (نمونه موردی: خیابان ولی عصر تهران)، فصلنامه مطالعات محیطی هفت حصار، شماره ۱۷.
- گراوند، سعید و عذرا گراوند و محمدرضا منصوری (۱۳۹۶)، ارزیابی رضایتمندی گردشگران از کیفیت مبلمان پارک‌های شهری (مطالعه موردی: پارک ائل‌گلی-تبریز)، فصلنامه مطالعات جغرافیا، عمران و مدیریت شهری، دوره سوم - شماره ۲.
- مراتی، سعید (۱۳۹۵)، بررسی پیاده‌مداری محلات شهری معاصر ایران با رویکرد نوشهرگرایی (نمونه موردی: محله کبابیان، همدان)، فصلنامه مطالعات محیطی هفت حصار، شماره ۱۵.
- مسدد، سید هاشم و مهران هاشمی (۱۳۸۹)، اثاثیه شهر؛ مروری بر معیارهای طراحی و ساخت مبلمان شهری، فصلنامه منظر، شماره ۷.
- ملک زاده، داود و شهرام پور رستم (۱۳۸۵)، هفت اقلیم: اینجا نوشته است: آستارا، فصلنامه کتاب ماه ادبیات و فلسفه، شماره ۱۰۹ و ۱۱۰ و ۱۱۱.
- ملکی، محمدرضا و محمد شوهانی (۱۳۹۲)، مناسب‌سازی مبلمان‌های شهری متناسب با نیازهای معلولان و جانبازان (مورد مطالعه: خیابان‌های فردوسی و آیت‌الله حیدری شهر ایلام)، فصلنامه فرهنگ ایلام، شماره ۴۰.
- ملکیان، محمود (۱۳۹۲)، تبیین نقش فضاهای همگانی در توسعه گردشگری شهری، فصلنامه مطالعات محیطی هفت حصار، شماره ۵.
- موحد، محمدعلی (۱۳۸۱)، در پیرامون نظام حقوقی دریای خزر (جدال سعدی با مدعی بر سر خط موهوم آستارا-حسنقلی)، فصلنامه کانون وکلا، شماره ۱۷۷.
- میرزا علی، محمد و سحر محمدزاده و بیتا نعمتی (۱۳۹۶)، تأثیر مبلمان شهری بر کیفیت بافت فرسوده شهری (مطالعه موردی: خیابان شهید بهشتی بجنورد)، فصلنامه پژوهش‌های نوین علوم جغرافیایی، معماری و شهرسازی، سال اول - شماره ۶.

هادی زاده، سعید و عدالت زبینه و محمود رضا پژم (۱۳۹۴)، تحلیل راهبردهای توسعه منطقه‌ی مرزی آستارا با استفاده از مدل SWOT، فصلنامه علوم و فنون مرزی، شماره ۱۲.

یوسفی، اسماعیل و امیر رحمانی و محسن قربانخانی (۱۳۹۳)، ارزیابی نقش المان‌های شهری بر ارتقای حس مکان در فضاهای شهری (نمونه موردی: شهر همدان)، فصلنامه مطالعات محیطی هفت حصار، شماره ۱۰.

<http://www.gsi.ir>
irancoasts.pmo.ir
Maphill
www.gilan.ir