



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

شماره مجوز مجله: ۸۰۴۰۰

زمان پذیرش نهایی: ۱۳۹۷/۱۲/۲۷

## راهکارهای موثر در ساماندهی پایانه مسافربری برون شهری و میدان هفتادو دوتن قمدر جهت ارتقا کیفیت محیطی

احمد بیطرفان ، انسیه ولی ۲

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد معماری، دانشگاه آزاد، واحد محلات

۲- دکترای معماری، هیئت علمی دانشگاه آزاد، واحد محلات

ahmadabita@gmail.com

### چکیده

پایانه به شکل امروزی مکانی است که در شهرها که عملیات حمل و انتقال مسافر را از یک شهر به شهر دیگر ممکن می سازد که در طی گذشت زمانهای طولانی و نیازهای روز جامعه شکل گرفته است و به عنوان مفصل ارتباطی جاده های برون شهری و درون شهری، مانع تردد اتوبوس ها به داخل شهرها می شده و از این رو در بهبود وضعیت ترافیک، کاهش آلودگی های زیست محیطی شهرها و ایجاد امنیت، آرامش، هدایت و مدیریت سفرها نقشی سازنده ایفا می کنند. هدف پژوهش فوق شناخت و آگاهی از نواقص و کمبودهای طراحی پایانه مسافربری برون شهری و ساماندهی میدان هفتادو دوتن قم باهدف ارتقاء در جهت بهبود کیفیت محیط معماری در بافت شهری قم می باشد. این پژوهش با روش توصیفی تحلیلی بوده ودر آن با استفاده از نرم افزار SPSS حجم نمونه ها را بر اساس جدول مورگان، ۲۵۰ نفر برآورد کرده که از این میان ، ۵۳/۲ درصد را مردان و ۴۶/۸ درصد را زنان شهر قم راتشکیل داده اند ، یافته ها نشان از آن دارد که لزوم ساماندهی پایانه مسافربری و میدان ۷۲تن قم در جهت بهبود کیفیت محیط باعث تعلق خاطر و حس مشارکت ساکنان و تعامل بیشتر میان آنان تاثیر گذار است ،همچنین تغییرات کالبدی محیطی فضا که شامل (زیبایی شناسی فرم) ، رتبه اول؛ مطلوبیت محیطی موجب ارتقا کیفیت زندگی شهری (روانشناختی محیط)، رتبه دوم؛ تاثیر متغیرهای محیطی(افزایش کیفیت فضای پایانه) ، رتبه سوم قرار گرفتند. که نشان از آن دارد که مهمترین موضوع از دید شهروندان در طراحی مکان هایی چون پایانه باید مدنظر قرار گیرد. کیفیت هایی از محیط است که در ترجیح مکانی آنان تأثیرگذارند یا به عبارتی آنان را برای استفاده از آن فضا تشویق میکنند. کیفیت های مکانی تأثیرگذار در ترجیح مکانی شهروندان می تواند پلی راه گشا در جهت ارتقا کیفیت زندگی شهری گردد.

واژگان کلیدی: پایانه مسافربری ، کیفیت محیط، میداین شهری.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

## مقدمه

از دیرباز مبحث جابجایی و مسافرت مورد توجه تمامی ساکنین شهرها بوده و هست و یکی از نیازهای اولیه شهرها برای ارتباط با یکدیگر و رونق و کسب کار آن شهر به شمار می‌آید و با توجه به اینکه ترمینال‌های مسافرتی با عملکرد به روز کمتر ساخته شده است و نیازهای مردم را با پیشرفت رو به جلو نمی‌تواند برآورده کند، لذا طراحی مبتنی بر عملکرد مناسب بطوریکه رفتار استفاده کنندگان از فضا در آن منطبق بر شاخصه‌ها و اصول استاندارد آن فضا باشد، می‌تواند راه‌گشای مسایل و مشکلات موجود در این فضاها باشد، مساله مهم در این تحقیق برقراری ارتباط منطقی بین مولفه‌های عملکردی و مولفه‌های زیبایی شناختی است بطوریکه در ارتقا هر یک از آن دو بر تقویت کیفی دیگری تاثیر مستقیم بگذارد. ترمینال‌ها علاوه بر نقش اساسی خود در این مهم یکی از شاخصه‌های اصلی شهرها نیز می‌باشند که هم از لحاظ کاربردی موجب سازماندهی وضعیت جابجایی مسافر در یک شهر و نیز برنامه‌ریزی و هدایت و شکل دهی به ترافیک شهر شده و نیز از لحاظ نمای شهری یکی از عناصر اصلی در شکل شهر محسوب می‌شوند. علاوه بر این موارد ترمینال‌های مسافری از لحاظ ایجاد بستر مناسب برای نقل و انتقال مسافر و به تبع آن، زمینه‌سازی برای رونق اقتصادی منطقه مخصوصاً هنگامی که پتانسیل‌هایی در منطقه وجود داشته باشد حایز اهمیت فراوانی می‌باشند. (قلی نژاد، ۱۳۸۲) با توجه به موارد ذکر شده و ایجاد ارتباط بین فضای معماری پایانه مسافری بین شهری و چگونگی بهبود کیفیت محیط می‌توان در نهایت به طرح ساماندهی میدان ۷۲ تن قم دست یافت. رسیدن به کیفیت محیط مطلوب در نتیجه کارهای انسانی و طبیعی در مقیاس فضایی مختلف عمل می‌کند (wong, nichol, ۲۰۰۵، ۴۹). همچنین کیفیت محیط از برآیند کیفیت اجزای تشکیل شده یک ناحیه معین حاصل می‌شود. اما با وجود این بیشتر از جمع اجزای سازنده، بر ادراک کلی یک مکان دلالت دارد (vankamp, ۲۰۰۳، ۱۵). با در نظر داشتن مکان پروژه و وجود زمین بایر وسیع در مجاورت این میدان بستری برای تجمع مسافران و وسایل نقلیه عمومی از مرکز ایران به شهرهای مرکزی و جنوبی ایران فراهم کرده است. عدم وجود مکانی سازمان یافته که موجب ترافیک و ازدحام جمعیت و سرگردانی مسافران و بروز معضلاتی این چینی در محدوده این میدان شده است و پیامدهایی نیز به همراه داشته است که در بالا به آن اشاره شد.

## بیان مساله

مسئله اساسی در این پژوهش عدم شناخت و آگاهی از نواقص و کمبودهای طراحی پایانه مسافری برون شهری و ساماندهی میدان هفتاد و دو تن قم باهدف ارتقاء در جهت بهبود کیفیت محیط معماری در بافت شهری قم می‌باشد. از دیرباز سفر کردن از منطقه ای به منطقه دیگر، جزئی از فعالیت های انسان ها بوده و با به تمدن رسیدن او و استفاده از اتومبیل، جاده نقش اساسی در این زمینه داشته است. بطوری که اکنون نیز بیشتر مردم هنوز از طریق جاده به مسافرت می‌روند. برای سامان بخشیدن به این امر و همچنین کنترل آن بحث پایانه‌ها به میان می‌آید (رضایی و شقاقی، ۱۳۹۳، ۵). پایانه، یکی از انواع تسهیلات حمل و نقل می‌باشد که در آن نوع وسیله نقلیه تغییر میکند. پایانه مسافری بین شهری- (جاده ای)، پایانه ای است که مسافری با مراجعه به این مرکز از خدمات آن مرکز استفاده نموده و توسط وسایل نقلیه از شهری به شهر دیگر مسافرت میکنند. میدان ۷۲ تن یکی از میادین اصلی شهر قم است که به لحاظ دارا بودن پتانسیل دسترسی آسان برای تمام نقاط شهر و متصل شدن به محور اصلی تردد بین شهری به محلی برای مسافران به کل کشور تبدیل شده است. عبور وسایل نقلیه عمومی از این محور باعث شده بازار این عرضه و تقاضا همواره گرم باشد. که همین امر به خودی خود باعث بروز بی نظمی های کالبدی، اغتشاشات بصری، آلودگی صوتی و ترافیک در این میدان شده است. به منظور رفع این مشکل و طبعات آن، طراحی پایانه بین شهری در مجاورت میدان ۷۲ تن قم در نظر گرفته شده که در آن توجه به بهبود کیفیت



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

محیط به دلیل ضرورت ساماندهی این میدان و اهمیت این گذرگاه از اصول طرح در نظر گرفته شد. در این راستا، باطراحی مناسب به عنوان محیط های اجتماعی که امکان حضور (یزدانفروهمکاران، ۱۳۹۲، ۷) وشاهدروابط متقابل اجتماعی، تعامل با دیگران بود،ودربه وجود آوردن زمینه های اجتماعی شدن و اجتماع پذیری به رشد فردی انسان کمک کردودر عین حال ، نگرش افراد با پیشینه های ذهنی و ویژگی های متفاوت آنان را به یکدیگر نزدیک نمود(الکساندر، ۱۳۸۷) پژوهش حاضر بر آن است که با بررسی و شناخت عوامل موثر در طراحی پایانه مسافربری برون شهری و ساماندهی میدان هفتادو دوتن قم باهدف ارتقاء در جهت بهبود کیفیت محیط که سبب افزایش رضایت شهروندان از فضای معماری بادر نظر گرفتن اصول معماری همساز با اقلیم گردد.همچنین در این تحقیق کوشش خواهد شد به سوالات زیر پاسخ داده شود.

۱. طراحی پایانه مسافربری در مجاورت میدان ۷۲ تن قم با هدف بهبود کیفیت محیط تا چه میزان در شهر قم ضروری است؟
۲. آیا کیفیت محیطی و تطبیق آن با معیارهای فنی طراحی پایانه مسافربری بین شهری ، بر افزایش رضایتمندی شهروندان تاثیرگذار است؟
- ۳.چه مولفه هایی سبب ساماندهی بهتر کالبد محیطی و هماهنگی طرح با سیمای شهری موجود و انطباق با زیر ساخت های شهری می گردد؟
۴. آیا مشکلات ناشی از تجمع مسافران بین راهی در میدان ۷۲ تن قم فقط به واسطه راهکارهای معماری در جهت ساماندهی این محور ارتباطی قابل حل خواهد بود؟

## پیشینه

جدول ۱- خلاصه ای از مطالعات انجام شده در زمینه (راهکارهای موثر در ساماندهی پایانه مسافربری برون شهری ومیدان هفتادو دوتن قم در جهت ارتقا کیفیت محیطی )

محقق	موضوع	نتایج
۱ رضوانی و همکارانش (۱۳۸۹)	«ارزیابی کیفیت زندگی در نواحی روستایی»	شاخص ها و مدل های کیفیت محیط و ارایه مدلی برای سنجش کیفیت محیط پرداختند. در این مقاله سطح زندگی ساکنین براساس نیازهای انسانی بین دو رویکرد متفاوت در زمینه کیفیت زندگی رویکرد عینی و رویکرد ذهنی در نظر گرفته شده است. همچنین علاوه بر شناخت وضعیت موجود کیفیت زندگی، رابطه بین کیفیت زندگی و متغیرهای اجتماعی و اقتصادی مورد سنجش قرار گرفته است.
۲ گروسی و همکارانش (۱۳۸۷)	«سرمایه اجتماعی و کیفیت زندگی در شهر کرمان»	شناسایی سطح سرمایه اجتماعی و کیفیت زندگی و ارتباط این دو متغیر در محلات مختلف شهر کرمان پرداختند. کیفیت زندگی یکی از مفاهیم محوری توسعه پایدار است. میزان سرمایه اجتماعی و ابعاد مختلف آن، یکی از متغیرهای مهم تأثیرگذار بر موفقیت برنامه های توسعه، رفاه و بهزیستی جامعه است.
۳ بهرامی (۱۳۸۲)	«عوامل مؤثر بر ارزیابی کیفیت محیط شهری در بافت های میان شهری»	شهر را یک ارگانیک زنده و پویا دانسته، که برای حصول سلامتی ساکنین و حفظ بقاء خود احتیاج به کیفیت محیط شهری مناسب دارند. کیفیت محیط شهری بسته به عوامل زیادی تحت تأثیر قرار می گیرد. که این عوامل را بطور عمده می توان عوامل اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، کالبدی و فضایی نام برد.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

۴	رضوانی و متکان (۱۳۸۸)	بررسی توسعه و سنجش شاخص‌های کیفیت زندگی در شهر نور آباد لرستان	کیفیت زندگی شهری را یکی از مهمترین حوزه‌های مطالعات شهری در کشورهای مختلف است. کیفیت زندگی شهری معمولاً از طریق شاخص‌های ذهنی حاصل از پیمایش و ارزیابی ادراکات و رضایت شهروندان از زندگی شهری و یا با استفاده از شاخص‌های عینی حاصل از داده‌های ثانویه و به ندرت با استفاده از هر دو نوع شاخصه‌ها اندازه‌گیری می‌شود.
۵	معینی و اسلامی (۱۳۸۹)	" رویکردی تحلیلی به کیفیت محیط مسکونی معاصر "	برای کیفیت بخشی به محیط مسکونی براساس بازشناسی مفهوم کیفیت در محیط انسان ساخت و تحلیل آن با رویکردی جامع، نظریه‌های کیفیت_محور را در قالب سامانه‌ای چند لایه از نظام سلسله مراتبی تدوین نموده و رابطه درونی دو مؤلفه "مشخصه‌های اساسی کالبد محیط مسکونی" و "نیازها و توقعات برگرفته از ارزش‌های فرهنگی و اجتماعی ساکنان" را در قالب سازمانی نظام مند برای برنامه ریزی و طراحی این محیط‌ها تبیین می‌کند.
۶	رضویان و همکاران (۱۳۸۹)	" کیفیت محیط کالبدی و حس مکان مورد شناسی: دانشجویان دانشگاه شهید بهشتی تهران "	توجه به کیفیت محیط کالبدی، ماهیت محیط فضایی و شناخت عوامل درونزا و برونزای محیط می‌تواند در تقویت خوانایی، سرزندگی، معنای محیط و افزایش حس مکان تأثیر گذار باشد. همچنین با شناخت و تقویت عواملی که موجب متمایز شدن محیط و افزایش هویت و سرزندگی آن می‌شود، می‌توان به افزایش حس مکان نیز یاری رساند.

(منبع: نگارنده ۱۳۹۷)

## مبانی نظری

### حمل و نقل بین شهری

امروزه با توجه به تغییر شکل حمل و نقل بین شهری، مفهوم ورودی شهر و نوع ادراک مسافر از ورودی نسبت به گذشته‌ها تغییر یافته، دروازه‌های ورود به شهر امروزه جای خود را به فرودگاهها، ایستگاههای راه آهن و پایانه‌های اتوبوس بین شهری، به عنوان آخرین سکانس ورود به شهر داده‌اند. نقشی که این مبادی در معرفی شهر به مسافر ایفا می‌کنند غیر قابل انکار است، به طوری که کیفیت آنها می‌تواند بر انگاره‌های مسافری نسبت به شهر تأثیر مستقیم داشته باشد. (سوزنچی ، ۱۳۹۱)

### جایگزینی پایانه در شهر

هدف از احداث پایانه اتوبوس‌های بین‌شهری بطور کلی بالا بردن کیفیت ارائه خدمات ضروری به مسافری و به حداقل رسانیدن میزان مشکلات ترافیکی و عوارض محیط زیست و بالاخره متمرکز نمودن کلیه شرکت‌های مسافربری بین‌شهری در یک محل معین به منظور کنترل و اجرای مقررات لازم در زمینه‌های مختلف می‌باشد. (افندی زاده، ۱۳۷۹)



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

## کالبد محیطی پایانه

### مولفه های عملکردی در پایانه

- ۱- **کاربری:** طراحی در جهت ادغام عملکردهای مختلف و متعددی که در پایانه صورت می گیرد تدوین می شود. این اقدامات که ممکن است در وهله اول ناسازگار با یکدیگر به نظر آیند، به نحوی در کنار هم قرار گیرند که در نهایت امر به یکپارچگی طرح و تکمیل خطوط طراحی منجر شود.
- ۲- **فعالیت:** فضاهای داخلی پایانه و یا محوطه آن به ویژه هسته اصلی (مرکزی)، کانون فعالیت ها و رفتارهای متفاوت استفاده کنندگان از فضا است و این امر به وجود آمدن تدریجی الگوها و قرارگاه های رفتاری در محیط می گردد. در طراحی پایانه، راهکارهایی برای ایجاد مطلوبیت فضایی برای قرارگاه های رفتاری مناسب و یا تمهیداتی در جهت حذف رفتارهای ناهنجار محیطی ضروری است.
- ۳- **دسترسی:** با توجه به انواع مختلف خودروهای طرح، نیز حرکت پیاده مسافران (احیاناً تجهیزات حمل بار)، ماشین های شخصی، موتور سیکلت و... در بخش های مختلف پایانه، مسیرهای رفت و آمد و دسترسی ها، اهمیت ویژه ای می یابند. در طراحی پایانه، ارائه راهکارهایی در جهت ایجاد کریدورهای حرکتی مطلوب و مناسب، در داخل کالبد (حرکت مسافر و بار) و فضاهای باز پایانه، ضروری است.
- ۴- **امنیت:** در طراحی و ترکیب فضاهای پایانه، ایجاد آرامش و احساس امنیت در جهت تقلیل اضطراب یا هیجان پیش از سفر و کاهش جرو و بزه در محیط، جایگاه ویژه ای دارد. (افندی زاده، ۱۳۷۹)

### مولفه های تجربی-زیبایی شناختی در پایانه

- ۱- **خصوصیات کالبدی:** مشخصات مربوط به فرم و بدنه اصلی بنا، همچنین چگونگی نگرش طراح در ترکیب یا انفصال بخش ها، تراکم ساخت، ضوابط فرادست شهری، ارزش های کالبدی و بصری حاکم بر محدوده طراحی، نیازهای بستر، مسائل مربوط به سازه، مصالح مورد استفاده در ساخت، نمای اصلی، تاثیر طرح از ویژگی های بستر طبیعی و چگونگی ترکیب آن با بافت پیرامون در طراحی اهمیت ویژه ای خواهد داشت.
- ۲- **گونه شناسی ابنیه:** شکل شهر و مسیر تحول ابنیه آن می تواند تاثیر بسزایی در طراحی فرم و فضای مجموعه داشته باشد. طرح جدید می باید به گونه ای ارائه شود که بیشترین هماهنگی را با این بستر و تغییرات آن داشته باشد.
- ۳- **استقرار ابنیه و کالبد بافت:** ضروری است نحوه ترکیب و چگونگی ارتباط فضاها با یکدیگر در جهت شکل گیری کالبد بنا با نحوه استقرار ابنیه و کالبد بافت، همخوانی داشته باشد.
- ۴- **سازمان فضایی:** پایانه مسافری مجموعه ای گسترده از فضاهای باز، نیمه باز و بسته ای است که با یکدیگر تلفیق شده، ضروری است سازماندهی فضایی اجزا در جهت عملکرد بهتر مجموعه صورت بگیرد.
- ۵- **منظر ذهنی:** بنای یک پایانه می تواند جزئی از نقاط کانونی برای قرارگیری نشانه های شهری در نظر گرفته شود. (همان)

### نقش میدان دربستر شهری

فضاییت که مخاطبین آن طیف وسیعی از اقشار اجتماعی، گروه های سنی مختلف و مانند آنها می باشند. این فضا هم باید پذیرای این مقدار تنوع باشد و هم بتواند تجمع و کنش میان شهروندان رابارور سازد، یعنی به نوعی شهروندان میدان را بسازند و میدان



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

شهروندان را. کرانه های میدانگاه های شهری باید مشخص و معلوم و برای شهروندان درون آن قابل ادراک باشد ، به نحوی که احساس حضور در فضا را برای آنها القا کند. این کرانه ها تعیین فضایی میدانگاه های شهری را مشخص می کنند ، با توجه به تصویر ذهنی شهروندان از میدانگاه های شهری که فضایی پر جنب و جوش است و برای اینکه به این توقعات را پاسخ گوید باید دارای زندگی ، شور ، هیجان فضایی ، سرزنده و با نشاط باشد. ( ابراهیمی ، ۱۳۸۸)

## سازماندهی میدان ۷۲ تن قم

در سازماندهی این میدان یا مکان عمومی شهری به طور محسوسی باید با توجه به میدان شهری و دیگر مکان های عمومی اطراف و در ارتباط با آنها شود. ایجاد یک فضای بزرگ که فقط ساختمانی را پیش از حد نمایان سازد یا اینکه حضور آن صرفاً به خاطر اضافه کردن سطوح شهری باشد ، فایده ای ندارد. بلکه هر محیطی که برای عموم ایجاد می شود باید به ظرفیت مردمی که از آن استفاده می کنند بستگی داشته باشد و مکان هایی برای ایجاد این فضاها انتخاب شوند که مردم بتوانند از آن استفاده کنند. فضای ایجاد شده متناسب با ظرفیت استفاده کنندگان باشد.

## کیفیت محیطی

کیفیت محیط را میتوان یکی از مهمترین دل مشغولیهای دانش طراحی شهری دانست. این امر به گونه ای است که بسیاری از نظریه پردازان «ارتقای کیفیت محیط» را مهمترین وظیفه فعالیت طراحی شهری میدانند (پا کزاد، ۱۳۸۵: ۷۷). در متون نظری برنامه ریزی و طراحی شهری، تعریفهای متعددی از مفهوم کیفیت محیط وجود دارد. این برداشتهای گوناگون، بر اساس زمینه فکری صاحب نظران یا نحوه انتخاب شاخصها از سوی آنها شکل گرفته اند. بنابراین فقدان تعریفی جامع، دقیق و مورد توافق صاحب نظران از مفهوم کیفیت محیط، یا نحوه انتخاب متفاوت شاخصها از سوی آنها در مبانی نظری طراحی شهری خودنمایی میکند. این امر میتواند در نتیجه ارتباط یا همپوشانی این مفهوم با مفاهیم مبهم و پیچیده دیگر همچون کیفیت زندگی، قابلیت زندگی و پایداری باشد. (همان)

## روش تحقیق

این پژوهش بنا به ماهیت، موضوع و اهدافی که برای آن پیش بینی شده است از نوع توصیفی تحلیلی است. از آنجائیکه در این پژوهش از ابزار پرسشنامه برای گردآوری اطلاعات مورد نیاز استفاده میگردد، بنابراین از زاویه دیگر میتوان این پژوهش را یک تحقیق پیمایشی (میدانی) نیز قلمداد کرد. اطلاعات مورد نیاز برای انجام این تحقیق بسته به نوع هدف به دو صورت اسنادی کتابخانه ای و میدانی جمع آوری می گردد. محدوده مورد مطالعه در این تحقیق، تمامی شهروندان شهر قم میباشد.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

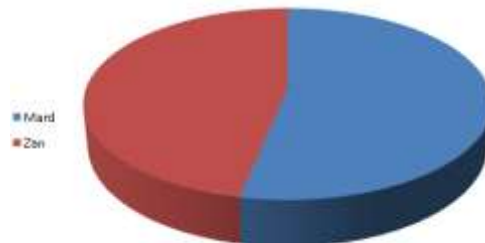
شرح و بحث

تجزیه و تحلیل توصیفی داده ها

جدول ۲: توزیع فراوانی و درصد فراوانی نمونه ها به تفکیک جنسیت

جمع کل	زن	مرد	جنسیت شاخص آماری
۲۵۰	۱۱۷	۱۳۳	فراوانی
۱۰۰	۴۶/۸	۵۳/۲	درصد فراوانی

(منبع: نگارنده ۱۳۹۷)



نمودار ۱: نمایش درصد فراوانی نمونه ها به تفکیک جنسیت (منبع: نگارنده ۱۳۹۷)

یافته های جدول و نمودار (۵-۱)، نشان می دهد که از مجموع ۲۵۰ نفر نمونه آماری، ۵۳/۲ درصد را مردان و ۴۶/۸ درصد را زنان تشکیل می دهند.

## توصیف سوال های تحقیق

۱- طراحی پایانه مسافری در مجاورت میدان ۷۲ تن قم با هدف بهبود کیفیت محیط تا چه میزان در شهر قم ضروری است؟

جدول ۳: توزیع فراوانی سوال شماره ۱

متغیر	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	مجموع
فراوانی	۷	۱۰	۶۴	۴۸	۱۲۱	۲۵۰
درصد فراوانی	۲/۸	۴	۲۵/۶			



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



۱۰۰	۴۸/۴	۱۹/۲					
۲۵۰	۱۲۵	۱۰۰	۲۱	۰	۴	فراوازی	۲) مناسب بودن دسترسی از نظر کالبدی (در دسترس بودن جداره های پررفت و آمد) و بصری (خوانایی...) در پایانه
۱۰۰	۵۰	۴۰	۸/۴	۰	۱/۶	درصد فراوانی	
۲۵۰	۱۴۵	۱۲۲	۲۴	۰	۴	فراوازی	۳) جداسازی مسیرهای حرکتی پیاده و سواره بر تردد و نزدیکی و چیدمان فضاها بر اساس میزان نیاز دسترسی به فضا در پایانه
۱۰۰	۴۰	۴۸/۸	۹/۶	۰	۱/۶	درصد فراوانی	
۲۵۰	۸۳	۱۰۲	۳۷	۲۵	۳	فراوازی	۴) پیگیری رفتارنا مناسب کارکنان و عدم پاسخ گویی نسبت به افراد
۱۰۰	۳۳/۲	۴۰/۸	۱۴/۸	۱۰	۱/۲	درصد فراوانی	
۲۵۰	۹۰	۸۵	۶۲	۱۲	۱	فراوازی	۵) حفاظت از فضاهای نشستن و استراحت در مقابل عوامل جوی (طراحی فضاها به صورت نیمه باز به جهت استفاده در تمام فصول)
۱۰۰	۳۶	۳۴	۲۴/۸	۴/۸	۰/۴	درصد فراوانی	
۲۵۰	۸۵	۹۹	۳۹	۱۸	۹	فراوازی	۶) ایجاد امنیت عملکردی افراد و اموالشان از طریق استاندار سازی مکانهای پر رفت و آمد
۱۰۰	۳۴	۳۹/۶	۱۵/۶	۷/۲	۳/۶	درصد فراوانی	

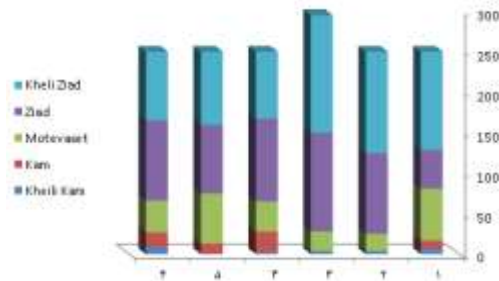




# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



(منبع: نگارنده ۱۳۹۷)



نمودار ۲- توزیع فراوانی سوال اول (منبع: نگارنده ۱۳۹۷)

۲- آیا کیفیت محیطی و تطبیق آن با معیارهای فنی طراحی پایانه مسافربری بین شهری ، بر افزایش رضایتمندی شهروندان تاثیرگذار است؟

جدول ۴- توزیع فراوانی سوال شماره ۲

مجموع	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم	متغیر
۲۵۰	۷۲	۱۰۸	۴۱	۲۵	۴	فراوانی
۱۰۰	۲۸/۸	۴۳/۲	۱۶/۴	۱۰	۱/۶	درصد فراوانی
۲۵۰	۱۱۷	۷۶	۳۵	۲۲	۰	فراوانی
۱۰۰	۴۶/۸	۳۰/۴	۱۴	۸/۸	۰	درصد فراوانی
۲۵۰	۷۰	۱۳۴	۲۶	۱۶	۴	فراوانی
۱۰۰	۲۸	۵۳/۶	۱۰/۴	۶/۴	۱/۶	درصد فراوانی

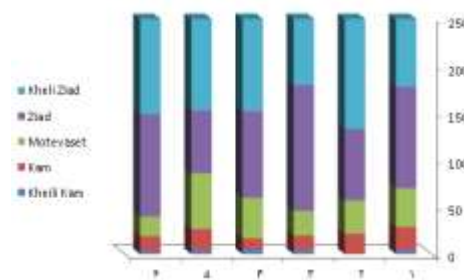


# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



۲۵۰	۹۸	۹۲	۴۳	۱۲	۵	فرا وانی	۱۰) توجه به ویژگی های فردی و گروهی کاربران در طراحی مکان هایی کاربردی برای آنان(ایجاد فضاهای گروهی استراحت و گذران اوقات فراغت برای مسافران و رانندگان)در پایانه
۱۰۰	۳۹/۲	۳۶/۸	۱۷/۲	۴/۸	۲	در صد فراوانی	
۲۵۰	۹۷	۶۷	۵۹	۲۳	۴	فرا وانی	۱۱) مطلوبیت وجود فضای واسط بین درون و بیرون
۱۰۰	۳۸/۸	۲۶/۸	۲۳/۶	۹/۲	۱/۶	در صد فراوانی	
۲۵۰	۱۰۱	۱۰۹	۲۱	۱۶	۳	فرا وانی	۱۲) انعطاف پذیر بودن فضاها به لحاظ فرمی، جهت انجام فعالیت های مختلف در یک فضای مشترک در پایانه
۱۰۰	۴۰/۴	۴۳/۶		۶/۴	۱/۲	در صد فراوانی	

(منبع: نگارنده ۱۳۹۷)



نمودار ۳- توزیع فراوانی سوال دوم (منبع: نگارنده ۱۳۹۷)

۳) چه مولفه هایی سبب بهتر کالبد محیطی (زیبایی شناسی فرم) و هماهنگی طرح با سیمای شهری موجود و انطباق با زیر ساخت های شهری می گردد؟



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



جدول ۵: توزیع فراوانی سوال شماره ۳

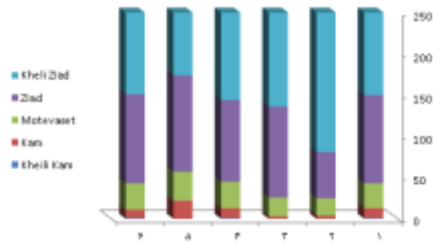
مجموعه	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم	متغیر
۲۵۰	۸۳	۱۳۶	۲۰	۱۰	۱	فراوانی (۱۹) استفاده از فرمهای بدیع و نو جهت ایجاد جذابیت در مجموعه (وجود عناصر زیبایی شناختی در نما و حجم ساختمان) بدون نگاه به فرمهای اسلامی
۱۰۰	۳۳/۲	۱/۴ ۵۴	۸	۴	۰/۴	در صد فراوانی
۲۵۰	۱۸۱	۳۲	۲۱	۱۳	۳	فراوانی (۲۰) درگیر نمودن بیش از یک حس (حواس پنجگانه) در درک کالبد کلی بنا در شبانه و روز (بخش موسیقی و نورپردازی و...)
۱۰۰	۱/۱۳ ۴۷	۱/۸ ۱۲	۸/۴	۳۸ ۳/۱	۰/۷۸	در صد فراوانی
۲۵۰	۸۰	۱۴۸	۱۷	۰	۵	فراوانی (۲۱) ضرورت وجود المانهای خاص متناسب بافضا
۱۰۰	۳۲	۱/۲ ۵۹	۶/۸	۰	۲	در صد فراوانی
۲۵۰	۱۱۵	۱۰۱	۲۵	۹	۰	فراوانی (۲۲) بازنده سازی پایانه موجوداز طریق مطلوبیت بخشی به فضا های بسته و باز (سایت مجموعه)
۱۰۰	۴۶	۱/۴ ۴۰	۱۰	۱/۶ ۳	۰	در صد فراوانی
۲۵۰	۹۷	۱۱۹	۲۱	۱۲	۱	فراوانی (۲۳) ایجاد طرح مدرن موثر از هویت بافت و عناصر خاطره انگیز در طراحی فرم



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

کلی مجموعه پایانه						در صد فراوانی
۱۰۰	۱۸ ۳۸	۱۶ ۴۷	۸/۴	۱۸ ۴	۰/۴	
۲۵۰	۱۳۴	۸۰	۱۶	۱۶	۴	فراوانی
۲۴) هم خوانی کامل فرم مجموعه بابافت قم(تحت تاثیر قرار دادن طراحی مجموعه با توجه به بناهای همجوار بومی) وعدم ایجاد تضاد						
۱۰۰	۵۳/۶	۳۲	۶/۴	۱/۴ ۶	۱/۶	در صد فراوانی

(منبع: نگارنده ۱۳۹۷)



نمودار ۴- توزیع فراوانی سوال سوم (منبع: نگارنده ۱۳۹۷)

۴) آیا مشکلات ناشی از تجمع مسافران بین راهی در میدان ۷۲ تن قم فقط به واسطه راهکارهای معماری در جهت ساماندهی این محور ارتباطی قابل حل خواهد بود؟

جدول ۶- توزیع فراوانی سوال شماره ۴

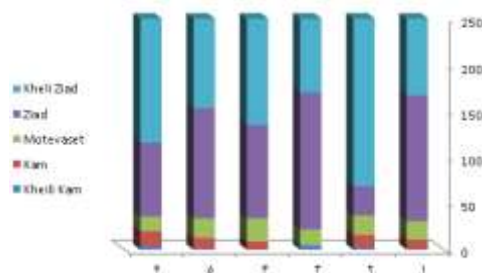
مجموعه	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم	متغیر
۲۵۰	۱۰۰	۱۰۷	۳۰	۱۲	۱	فراوانی
۱۰۰	۴۰	۱۸ ۴۲	۱۲	۱۸ ۴	۰/۴	در صد فراوانی
۲۵۰	۱۶۹	۵۶	۲۱	۴	۰	فراوانی
۱۰۰	۶۷/۶	۱/۴ ۲۲	۸/۴	۱/۶ ۱	۰	در صد فراوانی



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

۲۵۰	۱۱۴	۱۱۰	۲۳	۳	۰	فراوانی	۱۵) ایجاد مکانهای باکیفیت و مطلوب جمعی (تریاهواکافه ها...) در داخل و خارج از ساختمان (فضای سبز و بازی کودکان. آلاچیقهای خانوادگی) برای معاشرت بیشتر و استراحت
۱۰۰	۴۵/۶	۴۴	۸/۲۲	۱/۲	۰	درصد فراوانی	
۲۵۰	۱۰۶	۹۹	۳۲	۱۲	۱	فراوانی	۱۶) طراحی فضاهایی متناسب برای استفاده شبانه روزی برای مسافران
۱۰۰	۴۲/۴	۱/۶ ۳۹	۱۲/۸	۱/۸ ۴	۰/۴	درصد فراوانی	
۲۵۰	۷۶	۱۱۷	۳۵	۲	۰	فراوانی	۱۷) مکان یابی نامناسب پایانه در کنار میدان ۷۲ تن
۱۰۰	۳۰/۴	۱/۸ ۴۶	۱۴	۱/۸ ۸	۰	درصد فراوانی	
۲۵۰	۹۹	۱۰۸	۳۲	۱۰	۱	فراوانی	۱۸) تقسیم تنوع فعالیتی (اجباری و اختیاری) بین کارمندان و استفاده کنندگان فضا و طراحی فضاهایی برای تحقق این اهداف
۱۰۰	۳۹/۶	۱/۲ ۴۳	۱۲/۸	۴	۰/۴	درصد فراوانی	

(منبع: نگارنده ۱۳۹۷)



نمودار ۵- توزیع فراوانی سوال چهارم (منبع: نگارنده ۱۳۹۷)

## توضیحات:

با توجه به اینکه پاسخ های سوالات پرسشنامه از طیف ۵ گزینه ای لیکرت می باشند و دارای مقیاس رتبه ای هستند، بنابراین با در نظر گرفتن طریقه نمره گذاری پاسخ ها که در جدول زیر ملاحظه می گردد، میانگین نظری پاسخ ها برابر با ۳ می شود که در تجزیه و تحلیل فرضیه های تحقیق مدنظر قرار می گیرد.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

میانگین نظری	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم	گزینه
۳	۵	۴	۳	۲	۱	رتبه پاسخ ها

(منبع: نگارنده ۱۳۹۷)

طبق قانون حد مرکزی، زمانی که تعداد نمونه ها از ۳۰ نفر بیشتر باشد و به سمت بی نهایت میل کند، توزیع آماری نمونه ها نرمال در نظر گرفته می شود و به همین دلیل در تجزیه و تحلیل فرضیه های تحقیق از آزمون های پارامتریک استفاده می گردد.

## ۵-۶- آزمون کلموگروف-اسمیرنوف

به منظور اینکه نظرات آزمودنی ها از سطح نرمال برخوردار می باشند یا خیر؟ و اینکه جهت تجزیه و تحلیل داده ها از چه نوع قواعد و آزمون پارامتریک یا غیر پارامتریک بهره گیری شود. براساس آزمون کولموگراف اسمیرنوف استفاده شده که نتایج آن در ذیل مشخص شده است.

داده ها از توزیع نرمال برخوردار می باشند:  $H_0$

داده ها از توزیع نرمال برخوردار نمی باشند:  $H_1$

## جدول ۷: نتایج آزمون کولموگروف-اسمیرنوف

نتیجه (نرمال / غیر نرمال بودن توزیع)	سطح معنی داری	مقدار آماره $k - s$	متغیر
نرمال	۰/۶۲	۰/۴۸	فرضیه اول پژوهش
نرمال	۰/۵۱	۰/۶۵	فرضیه دوم پژوهش
نرمال	۰/۶۳	۱/۴۴	فرضیه سوم پژوهش
نرمال	۰/۷۰	۱/۵۲	فرضیه چهارم پژوهش

(منبع: نگارنده ۱۳۹۷)

نتایج آزمون نشان می دهد که چون سطح معناداری متغیرها بزرگتر از ۰/۰۵ می باشد ( $Sig > 0.05$ ) در نتیجه تمامی متغیرها دارای توزیع نرمال می باشند و می توان برای بررسی سوالات پژوهش از آزمون های پارامتریک استفاده کرد.

## ۴-۶- تجزیه و تحلیل استنباطی داده ها

**فرضیه اول:** به نظر می رسد به دلیل افزایش روز افزون جمعیت در بافت شهر قم طراحی پایانه مسافری در مجاورت میدان ۷۲ تن قم با هدف بهبود کیفیت محیط تاثیر گذار است.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

جدول ۸: نتایج حاصل از آزمون فرضیه اول

شاخص آماری	تعداد پاسخ دهندگان	ضریب تاثیر $\beta$	T-Value	سطح معناداری	نتیجه آزمون
ایجاد پایانه مسافربری در مجاورت میدان ۷۲ تن قم با هدف بهبود کیفیت محیط	۲۵۰	۰/۴۷	۵/۳۳	۰/۰۰۰	رد $H_0$

(منبع: نگارنده ۱۳۹۷)

با توجه به ضریب اطمینان ۰/۹۵ و سطح معناداری آزمون (۰/۰۰۰) که از مقدار پیش فرض (۰/۰۵) کمتر است و میزان **T-Value** محاسبه شده (۵/۳۳) که بیشتر از ۱/۶۴ می باشد. فرض صفر (عدم لزوم ایجاد پایانه به دلیل افزایش روز افزون جمعیت در بافت شهر قم طراحی پایانه مسافربری در مجاورت میدان ۷۲ تن قم با هدف بهبود کیفیت محیط) رد و فرض مقابل (لزوم وجود پایانه به دلیل افزایش روز افزون جمعیت در بافت شهر قم طراحی پایانه مسافربری در مجاورت میدان ۷۲ تن قم با هدف بهبود کیفیت محیط) پذیرفته می شود. به عبارت دیگر، می توان چنین نتیجه گرفت: طراحی پایانه مسافربری در مجاورت میدان ۷۲ تن قم با هدف بهبود کیفیت محیط بر افزایش شهروندان قم تاثیر مثبت و معناداری دارد. همچنین مقدار ضریب تاثیر بیانگر این است که طراحی پایانه مسافربری در مجاورت میدان ۷۲ تن قم موجب بهبود کیفیت محیط گشته و بر افزایش جذب شهروندان ۰/۴۷ درصد تاثیر دارد.

**فرضیه دوم:** به نظر می رسد افزایش کیفیت محیطی و تطبیق آن با معیارهای فنی طراحی پایانه مسافربری متناسب با نیاز شهروندان، بر افزایش رضایتمندی آنها تاثیر گذار است.

جدول ۹- نتایج حاصل از آزمون فرضیه دوم

شاخص آماری	تعداد پاسخ دهندگان	ضریب تاثیر $\beta$	T-Value	سطح معناداری	نتیجه آزمون
متغیرهای محیطی (افزایش کیفیت فضای پایانه) بر رضایتمندی شهروندان	۲۵۰	۰/۳۱	۳/۳۵	۰/۰۰۰	رد $H_0$

(منبع: نگارنده ۱۳۹۷)

با توجه به ضریب اطمینان ۰/۹۵ و سطح معناداری آزمون (۰/۰۰۰) که از مقدار پیش فرض (۰/۰۵) کمتر است و میزان **T-Value** محاسبه شده (۳/۳۵) که بیشتر از ۱/۶۴ می باشد. فرض صفر (عدم وجود افزایش کیفیت محیطی و تطبیق آن با معیارهای فنی طراحی پایانه مسافربری متناسب با نیاز شهروندان، بر افزایش رضایتمندی) رد و فرض مقابل (وجود افزایش کیفیت محیطی و تطبیق آن با معیارهای فنی طراحی پایانه مسافربری متناسب با نیاز شهروندان، بر افزایش رضایتمندی) پذیرفته می شود. به عبارت دیگر، می توان چنین نتیجه گرفت: متغیرهای محیطی (افزایش کیفیت فضای) بر رضایتمندی شهروندان بر پایانه تاثیر مثبت و معناداری



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

دارد. همچنین مقدار ضریب تأثیر بیانگر این است که متغیرهای محیطی (افزایش کیفیت فضای پایانه) بر رضایتمندی افراد ۰/۳۱ درصد تأثیر دارد.

**فرضیه سوم:** به نظر می رسد کالبدی محیطی (زیبایی شناسی فرم) و هماهنگی طرح با سیمای شهری موجود و انطباق با زیر ساخت های شهری ، برای افزایش استقبال مخاطبین از پروژه تأثیرگذار است.

جدول ۱۰- نتایج حاصل از آزمون فرضیه سوم

شاخص آماری متغیر	تعداد پاسخ دهندگان	ضریب تاثیر $\beta$	T- Value	سطح معناداری	نتیجه آزمون
کالبدی محیطی (زیبایی شناسی فرم) برای افزایش استقبال مخاطبین	۲۵۰	۰/۴۹	۵/۶۱	۰/۰۰۰	رد $H_0$

	۲۵۰	۰/۷۲	۱۰/۴۷	۰/۰۰۰	رد $H_0$
--	-----	------	-------	-------	----------

(منبع: نگارنده ۱۳۹۷)

با توجه به ضریب اطمینان ۰/۹۵ و سطح معناداری آزمون (۰/۰۰۰) که از مقدار پیش فرض (۰/۰۵) کمتر است و میزان **T-Value** محاسبه شده که بیشتر از ۱/۶۴ می باشد. فرض صفر (عدم وجود کالبدی محیطی (زیبایی شناسی فرم) و هماهنگی طرح با سیمای شهری موجود و انطباق با زیر ساخت های شهری ، برای افزایش استقبال مخاطبین) رد و فرض مقابل (وجود تأثیر شرایط نمادی و فیزیکی کالبدی محیطی (زیبایی شناسی فرم) و هماهنگی طرح با سیمای شهری موجود و انطباق با زیر ساخت های شهری ، برای افزایش استقبال مخاطبین) پذیرفته می شود. به عبارت دیگر، می توان چنین نتیجه گرفت : شرایط نمادی و فیزیکی معماری پایانه بر افزایش جذب شهروندان و فرآیند ادارکی آنان تأثیر مثبت و معناداری دارد.

**فرضیه چهارم:** به نظر می رسد رفع مشکلات ناشی از تجمع مسافران بین راهی در میدان ۷۲ تن قم به واسطه راهکار معماری در جهت ساماندهی این محور ارتباطی در ارتقا کیفیت زندگی شهری تأثیرگذار است.

جدول ۱۱- نتایج حاصل از آزمون فرضیه چهارم

شاخص آماری متغیر	تعداد پاسخ دهندگان	ضریب تاثیر $\beta$	T- Value	سطح معناداری	نتیجه آزمون
مطلوبیت محیطی راهکار معماری در جهت ساماندهی و ارتقا کیفیت زندگی شهری (روانشناختی محیط)	۲۵۰	۰/۳۰	۳/۲۵	۰/۰۰۰	رد $H_0$





# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

رد H0	۰/۰۰۰	۵/۱۰	۰/۴۵	۲۵۰	
-------	-------	------	------	-----	--

(منبع: نگارنده ۱۳۹۷)

با توجه به ضریب اطمینان ۰/۹۵ و سطح معناداری آزمون (۰/۰۰۰) که از مقدار پیش فرض (۰/۰۵) کمتر است و میزان **T-Value** محاسبه شده که بیشتر از ۱/۶۴ می باشد. فرض صفر (عدم وجود رفع مشکلات ناشی از تجمع مسافران بین راهی در میدان ۷۲ تن قم به واسطه راهکار معماری در جهت ساماندهی این محور ارتباطی در ارتقا کیفیت زندگی شهری بر شرایط (روانشناسی محیط) و رضایتمندی آنها) رد و فرض مقابل (وجود رفع مشکلات ناشی از تجمع مسافران بین راهی در میدان ۷۲ تن قم به واسطه راهکار معماری در جهت ساماندهی این محور ارتباطی در ارتقا کیفیت زندگی شهری پذیرفته می شود. به عبارت دیگر، می توان چنین نتیجه گرفت: مطلوبیت محیطی با ایجاد فضاهای جمعی و نیمه باز بر شرایط (روانشناسی محیط) بر تعامل بین شهروندان و رضایتمندی هر چه بیشتر آنان برای حضور در پایانه تاثیر مثبت و معناداری دارد.

## ۵-۸- بررسی رتبه بندی متغیرها (آزمون فریدمن)

از این آزمون جهت رتبه بندی عوامل و متغیرهای مربوط به طراحی مجموعه پایانه بهره گرفته شده است.

جدول ۱۲- نتیجه آزمون فریدمن

رتبه بندی	۱۰ %	۷۵ %	۵۰ %	۲۵ %	ص فر	رتبه بندی عوامل و متغیرهای مربوط به طراحی پایانه	
۶ ۱۶۸	۱۱	۸۸	۳۱	۱۶	۳	تعداد	ایجاد پایانه مسافری در مجاورت میدان ۷۲ تن قم با هدف بهبود کیفیت محیط
	۲					درصد	
	۱۸	۱۲	۱۴	۶/۴	۱۲		
	۴۴	۳۵	۱۲		۱		
۸ ۱۴۵	۸۲	۹۹	۴۸	۱۲	۹	تعداد	کالبدی محیطی (زیبایی شناسی فرم) برای افزایش استقبال مخاطبین
						درصد	
	۱۸	۱۶	۱۲	۴/۸	۱۶		
	۳۲	۳۹	۱۹		۳		
۹ ۱۴۷	۱۰	۹۴	۳۷	۱۱	۸	تعداد	مطلوبیت محیطی راهکار معماری در جهت ساماندهی و ارتقا کیفیت زندگی شهری (روانشناختی محیط)
						درصد	
	۴۰	۱۶	۱۸	۴/۴	۱۲		
		۳۷	۱۴		۳		
۱۳۵	۸۶	۷۹	۳۲	۴۶	۷	تعداد	متغیرهای محیطی (افزایش کیفیت فضای پایانه) بر



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

۸	۱/۴	۱/۶	۱/۸	۱/۴	۱/۸	درصد	رضایتمندی شهروندان
	۳۴	۳۱	۱۲	۱۸	۲		

(منبع: نگارنده ۱۳۹۷)

طبق نتایج آزمون فریدمن، تاثیر مطلوبیت محیطی راهکار معماری در جهت ساماندهی و ارتقا کیفیت زندگی شهری (روانشناختی محیط)، رتبه اول؛ تاثیر کالبدی محیطی (زیبایی شناسی فرم) برای افزایش استقبال مخاطبین، رتبه دوم؛ تاثیر متغیرهای محیطی (افزایش کیفیت فضای پایانه) بر رضایتمندی شهروندان، رتبه سوم در بررسی تاثیر طراحی پایانه مسافری برون شهری و ساماندهی میدان هفتاد و دو تن قم در جهت بهبود کیفیت محیط را به خود اختصاص داده است.

## ۵-۹- نتیجه گیری

نتایج با توجه به تغییر شکل مفهوم حمل و نقل بین شهری، ادراک مسافر نسبت به گذشته ها، ورودی شهرهای امروزی جای خود را به پایانه های اتوبوس بین شهری ... داده اند کیفیت فضایی این مفاصلهای شهری می تواند تاثیر مستقیم در رفاه حال شهروندان کشور داشته باشد. نتایج حاصل از پژوهش نشان داد، طراحی پایانه مسافری برون شهری و ساماندهی میدان هفتاد و دو تن قم در جهت بهبود کیفیت محیط تاثیرگذار میباشد. بطوری که مولفه تاثیر متغیرهای محیطی (افزایش کیفیت فضای) در ساماندهی و مورد استقبال قرار گرفتن رضایتمندی شهروندان، موثر شرایط نمادی و فیزیکی (زیبایی شناسی فرم) بر افزایش جذب آنان و فرآیند ادراکی آنان برای حضور در پایانه تایید شده است. همچنین تغییرات کالبدی محیطی فضا که شامل (زیبایی شناسی فرم)، رتبه اول؛ مطلوبیت محیطی موجب ارتقا کیفیت زندگی شهری (روانشناختی محیط)، رتبه دوم؛ تاثیر متغیرهای محیطی (افزایش کیفیت فضای پایانه)، رتبه سوم قرار گرفتند. با توجه به نتایج میتوان بیان کرد: یکی از موضوعات بسیار مهمی که در طراحی مکان هار عمومی چون پایانه باید مدنظر قرار گیرد. کیفیت هایی از محیط است که در ترجیح مکانی آنان تأثیرگذارند یا به عبارتی آنان را برای استفاده از آن فضا تشویق میکنند. کیفیت های مکانی تأثیرگذار در ترجیح مکانی شهروندان. توجه به عواملی چون تسهیلات و امکانات مناسب کالبدی، توجه به ابعاد زیبایی شناسی و بررسی رفتارهای انسانی در محیط پایانه های و همچنین شرایط کنونی این سایت و ساماندهی و بازنده سازی فضاهای معماری جدید می تواند پلی راه گشا در جهت ارتقا کیفیت زندگی شهری ... گردد. در پژوهش فوق برای ساماندهی مطلوبتر میدان ۷۲ تن قم میتوان ارتباط کارکردی و بصری مطلوبی میان میدان و دیگر مکان های عمومی اطراف و در ارتباط ایجاد کرد این مهم فقط با ایجاد یک فضای بزرگ که فقط ساختمانی رابیش از حد نمایان سازد یا اینکه حضور آن صرفا به خاطر اضافه کردن سطوح شهری باشد، فایده ای ندارد. بلکه هر محیطی که برای عموم ایجاد می شود باید به ظرفیت مردمی که از آن استفاده می کنند بستگی داشته باشد و فضای ایجاد شده متناسب با ظرفیت استفاده کنندگان باشد و همچنین دارای خصوصیات زیر را دارا باشد.

۱- دسترسی مناسب پایانه ها

۲- تامین فضای سبز مناسب

۳- تجمع پذیری

۴- امنیت و اسایش



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

۵- تسلط به چشم اندازهای اطراف

۶- نزدیکی و دسترسی آسان به کاربری های مکمل و سازگار

۷- وجود فضاهای مکث و استراحت

۸- سرزندگی

۹- ترکیب با کارکردهای اطراف (چون پایانه مورد نظر پروژه)

## ۵-۶- پیشنهادات

۱- هرگونه اقدامی برپا برنامه ریزی و طراحی پایانه ها باید در تناسب و ارتباط تنگاتنگ با فرهنگ و ترجیحات مردم صورت گیرد .

۲- شکل و کالبد ساختمان پایانه، بنابر فرهنگ های هر اجتماع می تواند گوناگون و متنوع جلوه گر شود. اما مفهوم دریافت از بنا نباید در تضاد با ارزش های حاکم بر اجتماع تلقی شود.

۳- معماری پایانه ها بتواند به صورت نمادی از اتحاد درآمده و علاوه بر اینکه خصوصیات خاص معماری و شهرسازی را تبیین کند.

۴- پایانه باید به نوعی هوشمندانه و هنرمندانه، انعکاس دهنده فلسفه فکری و فرهنگی بستر طرح باشد.

## منابع



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

- ۱- الکساندر، کریستوفر، (۱۳۸۷)، " زبان الگو: شهرها"، (رضا کربلایی نوری، مترجم)، تهران: مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری.
- ۲- ابراهیمی، محمد حسن (۱۳۸۸)، میدان فضای تعریف نشده شهرهای ایرانی، نشریه هویت شهر، سال سوم، شماره ۴.
- ۳- یزدانفر، سید عباس، حسینی، سیدباقر، زرودی، مصطفی، (۱۳۹۲)، " فضاهای عمومی و افزایش تعاملات اجتماعی؛ مطالعه موردی: مجتمع مسکونی کوثر و فاز دو مجتمع مسکونی اکباتان"، مجله مدیریت شهری، شماره ۳۲، ص ۷-۲۲.
- ۴- معینی، مهدیه، اسلامی، سیدغلامرضا، (۱۳۹۱)، " رویکردی تحلیلی به کیفیت محیط مسکونی معاصر"، نشریه هویت شهر، دوره ۶، شماره ۱۰.
- ۵- نقی زاده، محمد، ۱۳۷۹، "ویژگی های کیفی مسکن مطلوب (مبانی طراحی و روش های تحصیل آن)"، نشریه صفا، سال دهم، شماره ۳۱.
- ۶- معیارهای فنی طراحی پایانه های مسافری جاده ای، ۱۳۸۶، نشریه شماره ۳۵۲.
- ۷- نوچیان، ارش و مجتبی رفیعیان، ۱۳۸۹، ارائه الگوی مناسب مکان یابی پایانه های مسافربری برون شهری، دومین کنفرانس برنامه ریزی و مدیریت شهری، مشهد، دانشگاه فردوسی مشهد.
- ۸- افندی زاده، شهریار؛ مجیدرضا افیونیان و آرش جلالی برسری، ۱۳۸۵، مکانیابی پایانه های اتوبوس برون شهری جدید با هدف کاهش زمان دسترسی استفاده کنندگان، تهران، سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران.
- ۹- سوزنچی کیانوش، ۱۳۹۱، ارتقای هویت در طراحی منظر پایانه های مسافربری به عنوان مبادی ورودی شهرنمونه موردی: پایانه مسافربری امام رضا).
- ۱۱- افندی زاده، شهریار، ۱۳۷۹، مهندسی ترابری، اصول برنامه ریزی و مدلسازی حمل و نقل، دانشگاه علم و صنعت ایران.
- ۱۲- سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور، تغییر کاربری پایانه های مسافربری، دفتر حمل و نقل مسافر، ۱۳۸۰.
- ۱۳- پا کزاد، جهانشاه. (۱۳۸۵)، مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری، چاپ اول، انتشارات وزارت مسکن و شهرسازی.
- ۱۴- وزارت راه و ترابری کل کشور (۱۳۸۶)، معیارهای فنی پایانه های مسافری جاده ای، نشریه شماره ۳۵۲، بخشنامه دستگاه های اجرایی، مهندسان مشاور و پیمانکاران.
- ۱۵- کولکلان، رحمت الله (۱۳۹۰)، پایانه مسافربری، عامل کاهش آسیب پذیری ساختار شهری، ماهنامه اتحادیه سازمان های پایانه های مسافربری شهرداری های کشور، سال چهارم، شماره ۴۹.
- ۱۶- محمودی، امیرمهدی. متولی نمازی، امید (۱۳۹۴)، طراحی پایانه های مسافربری درون شهری با رویکرد توسعه پایدار (مطالعه موردی: پایانه های اتوبوسرانی شهید دستواره و مترو صادقیه تهران)، چهارمین کنفرانس بین المللی حمل و نقل و ترافیک. کد مقاله: TTC-۱۴-۱۶۲.
- ۱۷- رضایی، سمانه (۱۳۹۳)، طراحی پایانه مسافربری بین المللی با رویکرد تکنولوژی های نوین در شهر ماکو، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی واحد شمسیر، استاد راهنما: شهریار شقاقی.
- ۱۸- رضوانی، محمد رضا، علی رضا شکیبا و حسین منصوریان (۱۳۸۹)، ارزیابی کیفیت زندگی در نواحی روستایی، فصلنامه رفاه اجتماعی، سال هشتم، شماره ۳۰ و ۳۱.



# ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



- ۱۹-گروسی، سعیده. نقوی، علی (۱۳۸۷). سرمایه اجتماعی و کیفیت زندگی در شهر کرمان، فصلنامه رفاه اجتماعی، سال هشتم، شماره ۳۰ و ۳۱.
- ۲۰- رضوانی، محمد رضا و متکان، علی اکبر (۱۳۸۸)، توسعه و سنجش شاخص‌های کیفیت زندگی شهر (مطالعه موردی: نورآباد، لرستان)، مطالعه و پژوهش‌های شهری منطقه ایی، دوره اول، شماره ۲، ۸۷-۱۱۰.
- ۲۱- بهرامی، دهقان (۱۳۸۲)، شناخت و ارزیابی کیفیت محیط شهری در بافت میانی شهرها (مطالعه موردی بافت میانی شهر شیراز)، استاد راهنما: محمدرضا برزگر، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی واحد شیراز، دانشکده معماری و شهرسازی
- ۲۲- پاکزاد، جهان‌شاه، ۱۳۸۶، "مقالاتی در باب مفاهیم معماری و طراحی شهری"، تهران، انتشارات شهیدی.

۲۳-Carp, F., Zawadski, R., Shokron, H., (1976), Dimensions of urban environmental quality. *Environment and Behavior*, 8(2), pp239-264.

۲۴-Van Kamp, I., Leidelmeijer, K., Marsman, G., Hollander, A.D., (2003). Urban Environmental Quality and Human Well-being towards a Conceptual Framework and Demarcation of Concepts; a Literature Study, *Landscape Urban Planning*, 65, 5-18.