بررسی ترجیحات رانندگان و ارزیابی استراحتگاه‌های بین‌راهی

**چکیده**

**با گسترش جاده‌ها و افزایش حمل‌ونقل جاده‌ای در جهان و از طرفی طولانی بودن جاده‌ها، ساخت استراحتگاه‌های بین‌راهی را به‌منظور استراحت رانندگان و کاهش خطر تصادف الزامی گردانیده است. در این راستا، این تحقیق به ارزیابی خدمات و امکانات استراحتگاه‌ها می‌پردازد. این مطالعه از طریق توزیع پرسشنامه در بین 355 نفر از رانندگان در چهار استراحتگاه بین راهی شامل استان‌های اردبیل، قزوین و فارس انجام گردید. داده‌ها از طریق نرم افزار SPSS مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. با توجه به اینکه رانندگان مهم‌ترین کاربران استراحتگاه‌ها هستند، نتایج نشان داد که اکثر رانندگان درهر توقف مدت زمان کمتری را به منظور توقف انتخاب می‌کنند. مهم‌ترین دلایل توقف به ترتیب نمازخواندن، استراحت جهت رفع خواب‌آلودگی و سوخت‌‌گیری معرفی گردید. کاربری‌های نمازخانه، پمپ‌بنزین و پارکینگ به ترتیب بیشترین اولویت را در بین عوامل خدماتی داشتند. استراحتگاه‌ها به‌طور معنی‌داری موجب رفع خستگی، بازیابی جسمی-روحی و افزایش تمرکز رانندگان می‌گردد. اکثر رانندگان متأهل، دارای گروه سنی 39-30 سال و تحصیلات دیپلم داشتند. فضاهای نشستن و اجتماعی از اولویت‌های مهم رانندگان‌بوده است. در رابطه با منظر استراحتگاه‌ها وجود درختان سایه‌دار و گل‌های فصلی بیشترین اهمیت را به خود اختصاص دادند. بر این اساس، به‌منظور استراحت و رفع خواب‌آلودگی رانندگان در طی سفر لازم است تا با مکان‌یابی، ارائه تسهیلات و طراحی مناسب استراحتگاه‌ها، آنها را به توقف دراین مکان‌ها تشویق کرد. ایجاد فضاهای آرام و به ‌دور از شلوغی‌های رایج در استراحتگاه‌ها بایستی از اولویت‌های مهم طراحی مد نظر قرار گیرد.**

**واژه‌های کلیدی: استراحتگاه بین راهی،استراحت فیزیکی، بازیابی روحی.**

مقدمه

استراحتگاه بین‌راهی، جایگاهی است که در حاشیه جاده‌ها به‌منظور ارائه خدمات موردنیاز رانندگان و مسافران در طول جاده‌های کشور تعبیه می‌شود. امروزه با توسعه‌ی جاده‌ها و خدمات حمل‌ونقل و افزایش سفر، نیاز مسافران به امکانات و خدمات گوناگون در طول سفر افزایش‌یافته است. ازاین‌رو توجه به ایجاد فضاهای استراحتگاهی بین‌راهی برای تأمین نیازهای مسافران اهمیت زیادی پیداکرده است (ایزدی وهمکاران، ۱۳۹۴: 1). سالیانه تعداد زیادی مسافر در شبکه راهی کشور رفت‌وآمد می‌کند. ازاین‌رو تعداد رانندگان اتوبوس و کامیون‌ها و مسافران به فضاهایی نیاز دارند تا بتوانند از خدمات موردنیاز در طول سفر استفاده کنند. ارائه خدمات رفاهی در جاده‌های بین‌شهری در قالب استراحتگاه‌های بین‌راهی ازجمله نیازهایی است که از ابعاد مختلف کالبدی، اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی مورد توجه قرارگرفته شده است. توجه به نیازها و خواسته‌های رانندگان می‌تواند در افزایش کارایی و طراحی بهتر استراحتگاه‌های بین‌راهی نقش مهمی ایفا کند. تبعات مثبت احداث اين استراحتگاه‌ها به‌ویژه از جنبه گردشگري و نقش ارزنده آن در توسعه پايدار منطقه، همراه با تأثيرات مستقيم آن بر مردم منطقه و رهگذران جاده‌ها تا حدي است كه گاهي نياز است تا نهادهاي اجرايي براي احداث استراحتگاه‌ها و كمك به استقرار فعاليت آنها پیش‌قدم شوند، (سبحانی وهمکاران 1394: 1). تصادفات ناشی از خستگی و خواب‌آلودگی سالانه سهم زیادي از تصادفات جاده‌اي را به خود اختصاص می‌دهند در کشورهاي مختلف این عامل در 20-10 درصد تصادفات جدي، نقش مؤثری داشته‌اند در سطح بین‌المللی این‌گونه تصادفات همواره موردبررسی متخصصین ایمنی در تصادفات بوده‌اند، اما در ایران کمتر به این‌گونه از تصادفات پرداخته ‌شده است. تحقیقات نشان می‌دهد احتمال خواب‌آلودگی در طول شب بیشتر از طول روز است. استراحتگاه‌های بین‌راهی می‌تواند با مکان‌یابی مناسب به‌منظور رفع خستگی و استراحت رانندگان به شمار بیاید؛ که این امر باعث کاهش تصادفات و افزایش ضریب ایمنی جاده‌ها می‌شود(جعفربگلو وهمکاران، ۱۳۹۵: 3). نظرسنجی‌های متعدد نشان داده است که دلیل اصلی توقف در استراحتگاه -‌ها به‌منظور استفاده از تسهیلات سرویس‌بهداشتی، استراحت کوتاه، انجام حرکات کششی، قدم‌زدن و یا سایر امکاناتی که مسافران از مراکز اطلاع‌رسانی برای دست‌یابی به اطلاعات گردشگری توقف کرده‌اند. بالاترین سطح استفاده از استراحتگاه‌ها در تعطیلات آخر هفته و در طول تابستان و پاییز بخصوص در روزهای جمعه است. (رایان، 2013: 2). از آنجا که توسعه‌ی جاده‌ها، نیازهای جدید و تقاضا برای خدمات و امکانات گوناگون را توسط مسافران ایجاد کرده است. پاسخگویی به این نیازها و خواسته‌های جدید را یک استراحتگاه بین‌راهی می‌تواند بر عهده گیرد (ایزدی وهمکاران، ۱۳۹۴: 6).

پیشینه و مبانی نظری تحقیق

وال و همكارانش (2006) بين افراد گروه ميان سطح آموزش، مليت و سن وابستگي قابل‌ملاحظه‌ای وجود داشت. جوديس و همكارانش (2006) مشاهده نمودند كه تغييرات مهمي در بخش‌هاي مختلف ويژگي‌هاي جمعيت شناختي پاسخگويان به‌غیر از درآمد شخصي آنها به چشم نمي‌خورد. همچنين مستر و پريدو (2000) واريانس سن، جنسيت، شغل و سفرهاي پيشين گردشگران فرهنگي و ميراث فرهنگي تايواني را مورد تجزیه‌وتحلیل قراردادند كه آيا ويژگي‌هاي مسافرتي و جمعيت شناختي بر اهميت سطوح رضايت و نگرش تأثيرگذار هست يا خير. یاماشیتا (2002)، اغوزوها (2000) و مالیونسکی و تربرد (1996) دریافتند که سن تأثیراتی بر ترجیحات یک منظر خاص دارد. با توجه به گفته اغوز (2000) سن بازدیدکنندگان تأثیری در تکرار بازدید‌ در سه پارکی که موردمطالعه قرار داده و انتخاب یک پارک به‌عنوان یک پارک موردعلاقه دارد. یافته‌های یک مطالعه (حامی و همکاران،2009: 2) نیز نشان داد که افراد در گروه سنی بین 19 تا 29 سال (47%) و در گروه سنی 30 تا 39 سال (29.4%) استفاده از پارک در اغلب موارد در مقایسه با سایرگروه سنی بیشتر است.

یاروسلاو و همکاران (2016: 6)، بر اساس یافته‌های خود نشان دادند که فاصله بین استراحتگاه‌های بین‌راهی به‌سرعت طرح این بخش از بزرگراه‌ها و همین‌طور زمان سفر دارد. با توجه به قانون کار و برنامه استراحت رانندگان زمان سفر برابر 2 ساعت فرض می‌شود. زمان سفر را می‌توان با توجه به مفاد AETR به‌منظور قرارگیری یک استراحتگاه برای رانندگان و مسافران افزایش داد. به مثابهِ یک نگرش، رضایتمندی از مکان قضاوتی کلی در خصوص کیفیت فضاهاست(فارنوم و همکاران، 2005، 5). استدمن رضایتمندی از مکان را به مثابهِ قضاوت شتاب زده ی کیفیت ادراک شده ی یک محیط توصیف میکند. رضایتمندی از مکان به عنوان ارزش سودمدارانه ی یک مکان تلقی می شود و هنگامی پدید می آید که نیازهای اساسی برآورده شود و دامنه ی این پاسخگویی از اجتماعی بودن و جامعه پذیری تا خدمات و مشخصه های کالبدی کشیده می شود.( یوکسل و همکاران،2010، 276). از این رو رضایتمندی به عنوان تحقیق علایق انگیزه هاف نیازها، یا خواسته ها و انتظارات مفهوم سازی شده است.(لی و همکاران،2011: 2). بنابراین، علت اصلی اهمیت رضایتمندی از مکان در این واقعیت نهفته است که رضایتمندی گردشگر میتواند پیش بین معتبر وفاداری باشد (کاظمی‌و همکاران،1394، 40). مکان یابی صحیح استراحتگاه ها می تواند تحت تاثیر عوامل تعددی قرار گرفته باشد که در جدمل زیر توضیح داده می‌شود.

|  |  |
| --- | --- |
| جدول 1- معیارهای مکان‌یابی و طراحی مجتمع خدماتی ـ رفاهی بین‌راهی | |
| معیارهای‌ مکان‌یابی و طراحی | زیر معیار |
| معیار اقتصادی | تطابق ابعاد مجتمع با میزان تردد جاده موردنظر و نیازهای منطقه |
| تطابق نوع خدمات با نیازهای رهگذران |
| توجه به جنبه‌های گردشگری منطقه و نیاز مسافران و انطباق نوع کالا و خدمات مجتمع با تولیدات منطقه‌ای (تا حد امکان) |
| توجه به ممنوعیت فعالیت‌های موازی در حریم مجتمع‌ها |
| توجه به اختصاص مکان عرضه محصولات کشاورزی و صنایع محلی آن منطقه |
| توجه به نقش مجتمع‌ها به‌عنوان بازار جدید برای محصولات منطقه‌ای |
| معیار بازرگانی | توجه به فاصله مجتمع تا مجتمع‌های بعدی از بعد رقابت‌پذیری |
| توجه به نقش مجتمع‌ها در جهت کاستن از تمرکز شهری و همچنین حمل‌ونقل مضاعف از روستا به شهر و بالعکس |
| توجه به نقش مجتمع‌ها در تغییر نگرش مردم منطقه و رهگذران |
| توجه به نقش تبلیغی فرهنگی و مذهبی مجتمع‌ها |
| معیار فرهنگی | توجه به زمینه‌های موجود برای استفاده بهینه اوقات فراغت مردم منطقه و زمان استراحت رهگذران |
| توجه به نقش آموزش همگانی مجتمع‌ها در جهت اعتلای فرهنگ اجتماعی مردم منطقه و رهگذران بالأخص در بحث فرهنگ ترافیکی |
| توجه به نقش مجتمع‌ها در ایجاد همگرایی و پیوند ملی با توجه به تسهیل امر سفر |
| معیار اجتماعی | در نظر گرفتن زمینه حضور واحدهای انتظامی در جهت نظارت بر تردد جاده‌ها |
| پیش‌بینی امکانات جهت اسکان موقت حادثه دیدگان جاده‌ها و درراه ماندگان و امکان تغییر کاربری مجتمع‌ها به پایگاه‌های امدادی در مناطق حادثه‌خیز در مواقع بحران |
| در نظر گرفتن الزامات زیباسازی راه به کمک مجتمع‌ها و تابلوهای راهنمای |
| توجه به جذابیت معماری بنا در جهت شادابی مخاطب و رهگذران |
| معیار بصری | توجه به ایجاد تنوع منظر توسط مجتمع ها برای کاهش خستگی راه |
| توجه به عدم همجواری مجتمع ها با محیط های بد منظره مانند گورستان، ساختمانهای فرسوده، محل دفن نخاله، مرکز دفن زباله، دامداری و رودخانه های آلوده |
| توجه به مسئله دفن زباله و فاضلاب مجتمع ها در جهت حفظ بهداشت بصری جاده |
| مآخذ: ایزدی وهمکاران، ۱۳۹۴: 4 | |

ازآنجاکه ایران دارای اقلیمی گرم و خشک هست، لذا اکثر مسیرهای بین‌شهری بدون هیچ‌گونه منظر طبیعی بوده، این یکنواختی و طولانی بودن مسیر موجب خستگی رانندگان می‌گردد، لذا فضاهای زیبا و متنوع هم ازنظر معماری بناهای موجود در استراحتگاه و هم فضای سبز می‌تواند این یکنواختی مسیر را شکسته و موجب جذب رانندگان گردد. از مهم‌ترین نقش‌های بصری استراحتگاه‌های بین‌راهی، می‌توان به ایجاد زمینه برای رهگذران در ایجاد انگیزه توقف و استفاده از مناظر طبیعی و مصنوعی زیبا، افزایش شادابی و رضایت و خاطر مسافران، رفع خستگی آنها، تنوع منظر و ایجاد انگیزه برای ادامه مسیر اشاره کرد (شیعه و بدری؛ 1384: 11). با توجه به گسترش روزافزون شهرها و پیرو آن مسیرها و جاده‌های بین‌شهری میزان سفرها و حمل‌ونقل توسط خودروهای سبک و سنگین افزایش‌یافته است. باید ذکر گردد که امروزه تمامی جوامع و کشورها به دنبال راه‌حل‌های مناسبی جهت کاهش تصادفات ناشی از خستگی و خواب‌آلودگی رانندگان می‌باشند، یکی از راه‌کارهای مناسب به‌منظور کاهش خواب‌آلودگی و رفع خستگی رانندگان، مکان‌یابی صحیح و طراحی مناسب و جذب‌کننده توقفگاه‌های بین‌راهی می‌باشند چراکه یک دوره استراحت کوتاه‌مدت می‌تواند موجب رفع خستگی شده و انرژی و تمرکز لازم برای ادامه سفر را برای رانندگان و مسافران فراهم آورد. همین‌طور هدف از طراحی این‌گونه فضاها فراهم آوردن شرایط اقامت موقت بین‌راهی با شاخصه‌هاي خدماتی، بهداشتی، تفریحی، امنیتی و فرهنگی است. احداث مجتمع‌های خدماتی ـ رفاهی سبب افزايش ايمنی سفرهای جاده‌ای و فراهم كردن محيطی آرام و مطمئن برای استراحت رانندگان و مسافران به شمار می‌رود كه افزايش آنها گذشته از فراهم كردن امكان اشتغال‌زايی در كاهش تصادفات و تلفات نيز تأثير بسزایی دارد.

روش‌شناسی تحقیق

این تحقیق از طریق روش پیمایشی مورد بررسی قرار گرفته است که با استفاده از پرسشنامه به گردآوری داده ها پرداخته شده است. **سؤالات مربوط به مشخصات عمومی و هم‌چنین الگوی مسافرت رانندگان که شامل سن، وضعیت تاهل، میزان تحصیلات، نوع اشتغال، است.** هدف این بخش بدست اوردن نظر مشارکت‌کنندگان در مورد اولویتشان در مورد دلایل توقف در استراحتگاه است. پاسخ‌دهندگان 8 آیتم مرتبط با دلایل توقف خود را با استفاده از مقیاس پنج نقطه‌ای (1= خیلی کم، 5= خیلی زیاد) رتبه‌بندی کردند. این آیتم‌ها شامل تعویض راننده، تعمیر ماشین، سوخت‌گیری، صرف غذا، رفع خواب‌آلودگی، پر کردن فلاکس چایی، خرید تنقلات و نمازخواندن است. افراد مورد ارزیابی 5 آیتم مربوط به وضع موجود استراحتگاه‌ها را با استفاده از مقیاس پنج نقطه‌ای (1= خیلی کم، 5= خیلی زیاد) رتبه‌بندی کردند؛ که این آیتم‌ها در مورد رضایت از فضاهای اجتماعی و نشستن، فاصله استراحتگاه‌ها، وضعیت نگهداری سرویس بهداشتی، کیفیت بهداشتی کمپ‌ها و فضای نشستن و وضعیت نگهداری فضای سبز می‌باشد. هدف اصلی از تجزیه‌وتحلیل این بخش به دست آوردن تمایلات رانندگان در رابطه با امکاناتی هست که در استراحتگاه‌ها باید مدنظر قرار بگیرد. پاسخ‌دهندگان 17 آیتم مربوط به امکاناتی که در یک استراحتگاه ضروری است و باید وجود داشته باشد را با استفاده از مقیاس پنج نقطه‌ای (1= خیلی کم، 5= خیلی زیاد) رتبه‌بندی کردند. این بخش به‌منظور به دست آوردن میزان علاقه‌مندی رانندگان به درختان و گیاهانی هست که در فضای سبز استراحتگاه مورداستفاده قرار می‌گردد. رانندگان در چهار آیتم نظرات خود را با استفاده از مقیاس پنج نقطه‌ای (1= خیلی کم، 5= خیلی زیاد) اولویت بندی کردند. این آیتم‌ها شامل درختان سایه‌انداز، درختچه‌ها، گل‌های فصلی و آب ‌نما هست**.** در این بخش نقش استراحتگاه در رابطه با تمدد اعصاب و بازیابی جسمی رانندگان مورد ارزیابی قرار گرفت. رانندگانی که در نظرسنجی شرکت کردند نظرات خود را در 4 آیتم با استفاده از مقیاس پنج نقطه‌ای (1= خیلی کم، 5= خیلی زیاد ) رتبه‌بندی کردند. این آیتم‌ها شامل استراحتگاه در رفع خستگی رانندگان، بازیابی جسمی رانندگان، بازیابی روحی رانندگان و افزایش تمرکز رانندگان مطرح شد. سؤالات در دو گروه سؤالات کمی و کیفی مورد بررسی قرارگرفته شده است. فاکتورهای طراحی سؤالات شامل ویژگی‌های جمعیتی، خدماتی-رفاهی، انگیزه مراجعه رانندگان و عمومی و سؤالاتی در مورد علاقه‌مندی افراد مراجعه‌کننده است. فاکتور ویژگی‌های جمعیتی در چهار سؤال شامل وضعیت تأهل، تحصیلات، شغل و سن است. فاکتور خدماتی-رفاهی شامل سه بخش فاکتور فرهنگی، فاکتور بهداشتی و فاکتور عمومی است. جامعه آماری شامل تعداد رانندگانی بوده است که در استراحتگاه‌های چهار منطقه ذکرشده (مشکین‌شهر، منجیل، نیر و شیراز) توقف نموده بودند. به علت مشخص نبودن جامعه آماری (رانندگان) در مطالعات منظر از فرمول میترا لنکفورد استفاده‌شده است. در این فرمول n=تعداد جامعه آماری پرسش‌شونده، e=انحراف معیار و p= تعدادی از جامعه آماری فاقد صفت معین و مقدار آن را 50% در نظر می‌گیرند. بر اساس این فرمول مقدار انحراف معیار≤0.05 است. در اکثر مطالعات منظر انحراف معیار، 3 یا کمتر در نظر گرفته می‌شود که در این مطالعه انحراف معیار برابر با 2.63 در نظر گرفته شد.

رابطه(1):

|  |  |
| --- | --- |
| 2.63=√(50%(1-50%)/n) n=360 | e = √(P (1-P)/n). P=50%, e=2.63% |

استراحتگاه‌های بین‌راهی مورد مطالعه در 4 موقعیت جغرافیایی شامل، شمال غرب و جنوب غرب کشور با اقلیم‌های مختلف واقع‌شده است. به دلیل زیاد در دسترس بودن رانندگان برای پر کردن پرسشنامه و همچنین قرارگیری در منطقه پرتردد که تنوع استفاده ‌کننده در آن زیاد بوده انتخاب‌شده‌اند که در نتایج آن نظرات متنوع به دست می‌آید تا انحراف داده‌ها بیشتر شود. پرسشنامه‌ها در نوروز 96 به مدت دو هفته و هرروز در ساعت پرتردد (12 – 17) با حضور در محل استراحتگاه به رانندگان داده‌شده و در پایان دوهفتم 360 پرسشنامه در 4 منطقه موردمطالعه ذکرشده جمع آوری گردید. محقق در زمان پاسخگویی برای پاسخ دادن به سوالات احتمالی رانندگان در آن مکان حاضر بود. نحوه پخش پرسشنامه به روش سیستماتیک در بین رانندگان است این روش به دلیل مشخص نبودن جامعه آماری و تصادفی نبودن روش تحقیق انتخاب شد. بر اساس این روش مضربی از عدد 10 را انتخاب کرده و به این صورت که از هر 10 نفربه‌نفر اول پرسشنامه داده‌شده است. با توجه به بررسی مطالعات قبلی درروش سیستماتیک مضرب 10 انتخاب می‌شود. از میان 360 پرسشنامه 5 پرسشنامه ناقص و یا با دقت پر نشده بود که از تجزیه آن پرسشنامه‌ها صرف‌نظر شده است. پرسشنامه درزمینه تحلیل اطلاعات با استفاده از نرم‌افزار SPSS استفاده گردیده، روش توصیفی برای آنالیز داده‌ها و همچنین ارتباط و تفاوت‌ها بین فاکتورهای مستقل از قبیل جنس و سن با اولویت‌های رانندگان در استراحتگاه‌ها موردبررسی قرارگرفته است.

محدوده مورد مطالعه

**شهرستان مشکین‌شهر از شهرستانهای استان اردبیل در شمال غربی ایران و 839 کیلومتری تهران واقع‌شده است. مجتمع خدماتی- رفاهی سحر در نزدیکی بخش مرادلو در مسیر جاده مشکین‌شهر و پارس‌آباد واقع‌شده است و در کل در سمت شمال غربی شهرستان مشکین‌شهر قرارداد. مَنجیل از شهرهای شهرستان رودبار در استان گیلان در کشور ایران است. از شمال به رشت، از جنوب به استان قزوین و از غرب به شفت و استان زنجان محدود می‌شود. مرودشت از شهرهای شمالی استان فارس، در ۴۰ کیلومتری شمال شیراز واقع‌شده است. استراحتگاه مربوطه در بخش سیدان در مسیر آزادراه مرودشت – سعادت شهر و به‌صورت کلی در مسیر کلان‌شهر شیراز- اصفهان واقع‌شده است. جایگاه سوخت‌گیری علی ‌اشرفی در استان اردبیل واقع در شمال غرب کشور قرارگرفته است. این سایت بین جاده ترانزیتی استان اردبیل و شهرستان نیر قرارگرفته است.**

|  |
| --- |
| **.** |
| شکل 1- پلان توقفگاه­های بین‌راهی واقع در استانهای اردبیل، قزوین و فارس |

بحث و ارائه یافته­ها

مشخصات شرکت‌کننده‌ها در پرسشنامه شامل وضعیت تأهل، تحصیلات، شغل و گروه سنی است.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| جدول 2- مشخصات عمومی شرکت کنندگان در پرسشنامه. | | | |
| فاکتورها | زیر گروه | تعداد از(355) | درصد |
| وضعیت تأهل | متأهل | 221 | 3/62 |
| مجرد | 134 | 7/37 |
| شغل | آزاد | 153 | 1/43 |
| خصوصی | 68 | 2/19 |
| دولتی | 55 | 5/15 |
| بیکار | 48 | 5/13 |
| بازنشسته | 8 | 3/2 |
| خانه‌دار | 6 | 7/1 |
| غیره | 17 | 48 |
| تحصیلات | زیر دیپلم | 78 | 22 |
| دیپلم | 126 | 5/35 |
| لیسانس | 113 | 8/31 |
| بالاتر از لیسانس | 38 | 7/10 |
| گروه سنی |
| 20-29 | 131 | 9/38 |
| 30-39 | 143 | 3/40 |
| 40-49 | 63 | 7/17 |
| 50-59 | 17 | 48 |
| بالاتر از 60 | 1 | 3/0 |
| متوسط زمان توقف | کمتر از 1ساعت | 202 | 9/56 |
| یک تا دوساعت | 101 | 5/28 |
| بیشتر از دو | 52 | 6/14 |

بر اساس نتایج پرسشنامه، 2/63% شرکت‌کنندگان متأهل و اکثر شرکت‌کنندگان (5/35%) دارای تحصیلات دیپلم بودند. بیشترین تعداد رانندگان دارای گروه سنی 39-30 ( 3/40%) و همچنین نزدیک به 43% (تعداد= 153) دارای شغل آزاد بودند و اکثر (9/56%) رانندگان مورد مطالعه ترجیح می دهند که در استراحتگاه ها کمتر از یک ساعت توقف کنند(جدول 2). نتایج جدول3 نشان داد که بالاترین امتیاز را فاکتور نمازخواندن (میانگین = 95/3، انحراف از معیار=01/1) بعنوان مهم‌ترین اولویت برای توقف به خود اختصاص داده است.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| جدول3- دلایل توقف رانندگان در استراحتگاه های بین راهی | | | |
| 1 | نمازخواندن | 95/3 | 01/1 |
| 2 | رفع خواب‌آلودگی | 89/3 | 90/1 |
| 3 | سوخت‌گیری | 79/3 | 10/1 |
| 4 | صرف غذا | 61/3 | 09/1 |
| 5 | پر کردن فلاکس چایی | 30/3 | 18/1 |
| 6 | خرید تنقلات | 3 | 19/1 |
| 7 | تعمیر ماشین | 95/2 | 24/1 |
| 8 | تعویض راننده | 55/2 | 21/1 |

دیگر دلایل توقف به ترتیب اهمیت عبارت است از رفع خواب ‌آلودگی (میانگین=89/3، انحراف از معیار=90/1)، سوخت ‌گیری (میانگین=79/3، انحراف از معیار=10/1)، صرف غذا (میانگین=61/3 ، انحراف از معیار=09/1)، پرکردن فلاکس چای(میانگین=30/3، انحراف از معیار=18/1)، خرید تنقلات (میانگین 3، انحراف از معیار=19/1)، تعمیر ماشین (میانگین= 95/2، انحراف از معیار=24/1) و درعین‌حال کم‌اهمیت‌ترین دلیل برای توقف تعویض راننده(میانگین=55/2 وانحراف از معیار=21/1) است. براساس نتایج به دست آمده رانندگان علاقه‌مندی زیادی به وجود درختان سایه ‌انداز(میانگین=17/4، انحراف از معیار=91/0) نسبت به سایر آیتم‌ها داشتند.

**جدول 4- علاقه‌مندی رانندگان در مورد**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| فضای سبز | میانگین | انحراف از معیار |
| درختان سایه انداز | 17/4 | 91/0 |
| گل‌های فصلی | 70/3 | 11/1 |
| درختچه | 48/3 | 04/1 |
| آبنما | 63/3 | 20/1 |

میزان علاقه‌مندی به سایر آیتم‌ها به ترتیب گل‌های فصلی (میانگین=70/3، انحراف از معیار=11/1)، درختچه (میانگین=48/3، انحراف از معیار=04/1) و وجود آب‌ نما (میانگین= 63/3، انحراف از معیار=20/1) می باشد. **هدف از تجزیه‌ وتحلیل این بخش از مطالعه استخراج شاخص‌های مهم خدماتی، تفریحی، و فرهنگی استراحتگاه‌ها می‌باشد. شاخص‌ها براساس میزان هبستگی داخلی بین گزینه‌ها با استفاده از فاکتور آنالیز انجام می‌گیرد و در درجه همبستگی بالای 5/. قابل قبول می باشد. نتایج این بخش در زیر توضیح داده می شود. سه فاکتور "خدمات خودرو(60/. = α)"، ، "خدمات بهداشتی (61/. = α)"، و "کیفیت نگهداری استراحتگاه(65/. = α)"، بیشترین اولویت رانندگان در استفاده از استراحتگاه‌ها داشته است(جدول** 5**). همچنین بالاترین ترجیح مربوط به خدمات خودرو (میانگین= 86/3) بوده و خدوات بهداشتی (میانگین = 29/3) و** کیفیت نگهداری استراحتگاه **(میانگین = 78/2) می‌باشد.**

جدول5- فاکتور های آنالیز در مورد امکانات خدماتی- بهداشتی و فرهنگی (تعداد = 355)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| گزینه‌های موردبررسی | میانگین | انحراف معیار | الفا |
| کیفیت نگهداری استراحتگاه | 78/2 | 77/0 | 65/0 |
| فضاهای اجتماعی و محل نشستن | 01/3 | 09/1 |
| وضعیت نگهداری فضای سبز | 88/2 | 49/2 |
| فاصله استراحتگاه نسبت به هم | 78/2 | 06/1 |
| وضعیت نگهداری سرویس بهداشتی | 48/2 | 86/1 |
| خدمات بهداشتی | 29/3 | 86/0 | 61/0 |
| تعبیه حمام | 67/3 | 43/2 |
| در نظر گرفتن کافه | 34/3 | 06/1 |
| وجود کارواش | 87/2 | 22/1 |
| خدمات خودرو | 86/3 | 77/0 | 60/0 |
| وجود پمپ بنزین | 95/3 | 01/1 |
| ارائه پارکینگ | 90/3 | 06/1 |

**همچنین رانندگان بیشترین اولویت را به فضاهای اجتماعی و محل نشستن (میانگین= 01/3، انحراف معیار= 09/1) نشان دادند و کمترین امتیاز به رضایت از وضعیت نگه‌داری سرویس‌بهداشتی تعلق گرفت(جدول 6). در خدمات بهداشتی- رفاهی، بیشترین امتیاز به وجود حمام(میانگین = 67/3، انحراف معیار =43/2) وکمترین امتیاز به وجود کارواش داده شد. در گروه خدماتی وجود پمپ ‌بنزین بیشترین اهمیت را (میانگین = 95/3، انحراف معیار = 01/1) و وجود تعمیرگاه کمترین میزان اهمیت را داشت. در گروه خدمات فرهنگی- رفاهی وجود خودپرداز دارای اهمیت بالا(میانگین = 63/3، انحراف معیار = 07/1) و وجود هتل کمترین اهمیت را داشت. در گروه خدمات رفاهی وجود تابلوهای راهنما بیشترین(میانگین = 86/3، انحراف معیار = 90/0) ترجیح را دارا بود در حالی که وجود کمپ‌های اقامتی کمترین اهمیت را داشتند. و در امکانات خدماتی - رفاهی وجود رستوران بالاترین اهمیت(میانگین = 57/3،** **انحراف معیار =03/1) و وجود باجه تلفن کمترین میزان اهمیت را به خود اختصاص دادند.** هدف از تحلیل این قسمت بررسی نظرات شرکت‌کنندگان در رابطه با میزان اهمیت استراحتگاه‌ها در رابطه با آرامش و تقویت اعصاب رانندگان است. در جدول 6 چهار آیتم شامل، رفع خستگی رانندگان، بازیابی جسمی رانندگان، افزایش تمرکز و بازیابی روحی رانندگان بود.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| جدول6: نقش استراحتگاه در تقویت اعصاب (تعداد = 355) | | | |
| گزینه‌های مورد بررسی | میانگین | انحراف معیار | آلفا |
| تقویت اعصاب | 15/4 | 69/0 | 79/0 |
| رفع خستگی رانندگان | 21/4 | 94/0 |  |
| بازیابی جسمی رانندگان | 17/4 | 80/0 |  |
| افزایش تمرکز رانندگان | 13/4 | 87/0 |  |
| بازیابی روحی رانندگان | 11/4 | 86/0 |  |

بر اساس آنالیزها مشخص گردید که استراحتگاه‌ها در رفع خستگی رانندگان(میانگین =21/4، انحراف‌معیار =94/0)، بازیابی جسمی (میانگین= 17/4، انحراف معیار=80/0)، افزایش تمرکز(میانگین = 13/4، انحراف معیار =87/0) و بازیابی روحی رانندگان (میانگین=11/4، انحراف معیار=86/0) بسیارمؤثر واقع می‌گردد. تحقیقات دن‌بلومکویست وجودی‌کارسون[[1]](#footnote-1) (1998: 26) نشان می‌دهد که فاکتور پیاده‌روی و انجام حرکات کششی از عوامل اصلی توقف در استراحتگاه‌ها بوده است که این نتایج، یافته‌های این تحقیق مبنی بر نقش استراحتگاه‌ها در رفع خستگی فیزیکی و روحی را تأیید می‌کند. این بخش از آنالیز با استفاده از t-test و ANOVA جهت شناخت تاثیرات فاکتورهای مستقل (ویژگی های جمعیتی) بر شاخص -های خدماتی و فرهنگی استراحتگاه ها و تفاوت معنی داری آنها انجام گرفت. در این راستا، تنها فاکتورهایی که تفاوت معنی داری در نظرات رانندگان نسبت به کارکرد استراحتگاه‌ها(خدماتی، فرهنگی، بهداشتی، و تمدد اعصاب) که شاخص -های وابسته این تحقیق شناخته می‌شوند، داشتند درجداول زیر توضیح داده می‌شود. بر اساس نتایج به‌دست‌آمده از جدول 7، ازطریق‌آنالیزANOVA، تفاوت معنی‌داری بین گروه‌های شغلی نسبت به امکانات خدمات خودرو با (F(7.64)=2.16, P= 0.04 )مشاهده گردید به طوری که افراد دارای شغل دولتی بیش از افراد بیکار وجود امکاناتی همچون پارکینگ، پمپ‌بنزین و تعمیرگاه را برای استراحتگاه‌ها ضروری می‌دانستند.

**جدول 7- بررسی تاثیر گروه‌های شغلی بر ترجیحات تفرجگاه­ها**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| شغل | دولتی | خصوصی | | آزاد | بیکار | f | | \*P  Value | |
| امکانات خدماتی | 07/4a | | 95/3ab | 82/3ab | 60/3b | | 16/2 | | 04/0 |

این درصورتی است که بین گروه‌های شغلی خصوصی، آزاد، و خانه‌دار نسبت به متغیرهای میزان رضایتمندی رانندگان از خدمات بهداشتی- رفاهی، امکانات خدماتی و تقویت اعصاب تفاوت معنی‌داری مشاهده نگردید. همچنین براساس آنالیز جدول 8، تفاوت معنی‌داری بین گروه های سن و امکانات خدمات خودرو (F(7.87)=2/68, P= 0.02) وجود دارد. این بدان معناست که افراد با که سن آنها بین 20-29 است، وجود پمپ‌بنزین، پارکینگ و تعمیرگاه را ضروری می‌دانستند. یافته‌های دن‌بلومکویست و جودی‌کارسون(1998: 22) بیان می‌کند که در استراحتگاه‌های(کولبرت‌سون: 91/73%، ردراک:82/81 %، اِمی‌گارد: 02/83%، بیرموث: 69%) موردمطالعه، فاکتور تفریحی و تعطیلات، اختلاف معنی‌داری با سایر فاکتورها داشته است.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| جدول8 - نتایج ANOVA حاصل از گروه های سنی بر شاخص های وابسته | | | | | | | |
| سن | 29-20 | 39-30 | 49-40 | 59-50 | بالاتر از 60 | F | \*P Value |
| امکانات خدمات خودرو | 79/4ab | 83/3a | 04/4ab | 11/4ab | 33/4ab | 68/2 | 02/0 |

نتایج ANOVA جدول 9، نشان می‌دهد که تفاوت معنی‌داری بین متغیر زمان توقف نسبت به فاکتور "خدمات بهداشتی" مشاهده گردید جایی که کسانی که افراد دارای مدت توقف کوتاه ترجیح بیشتری برای استفاده از خدمات بهداشتی داشتند.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| جدول 9- بررسی تاثیر زمان توقف بر شاخص های وابسته | | | | | |
| زمان توقف | کمتر از 1 | 2-1 | بیشتر از 2 | f | \*P Value |
| خدمات بهداشتی | 42/3a | 10/3b | 14/3b | 42/4 | 05/0 |

درحالی‌که اختلاف معنی‌داری بین زمان توقف با فاکتورهای میزان رضایتمندی رانندگان از وضع موجود، امکانات خدماتی و تقویت اعصاب مشاهده نگردید.

نتیجه­گیری و ارائه پیشنهادها

بنابرآنچه درتعریف استراحتگاه ذکر گردید هدف از طراحی اینگونه فضاها فراهم آوردن شرایط اقامت موقت بین‌راهی با شاخصه -هاي خدماتی، بهداشتی، تفریحی، امنیتی و فرهنگی است که در بررسی وضع موجود برخی از این شاخصه‌ها یا وجود نداشتند و یا حضوري کمرنگ و موقتی داشته اند. نتایجی که از این تحقیق به دست‌آمد به شرح زیر است: ازآنجاکه اکثر گروه رانندگان را گروه متأهلین تشکیل می‌دهد و در محدوده رنج سنی 39-30 قرا ر داشتند که این نشان‌دهنده آن است که به نیاز‌های این گروه‌ها در رابطه با مجتمع‌های خدماتی رفاهی باید بیشتر توجه گردد. این تحقیق نشان می‌دهد که انگیزه تفریحی مهم‌ترین دلیل سفر رانندگان را تشکیل می‌دهد، لذا نیاز است تا در مجتمع‌های خدماتی- رفاهی امکانات تفریحی مناسب جهت استفاده رانندگان به کار گرفته شود. تعداد زیادی از رانندگان از خودرو‌های شخصی جهت مسافرت استفاده می‌کردند که این بیانگر این است که در استراحتگاه‌ها جهت پاسخ‌گویی به این طیف خدماتی همچون پارکینگ، تعمیرگاه خدماتی از این قبیل در نظر گرفته شود. انگیزه رانندگان از توقف در استراحتگاه‌ها به ترتیب اهمیت شامل عامل نمازخواندن، استراحت جهت رفع خواب‌آلودگی و پارکینگ بود، به‌علاوه، رانندگان مهم‌ترین تسهیلات را برای یک استراحتگاه نماز‌خانه، پمپ‌بنزین و پارکینگ می‌دانستند لذا به‌منظور تشویق‌رانندگان جهت توقف نیازاست درتوقفگاه‌های بین‌راهی این تسهیلات رابا طراحی مناسب جانمایی کرد. رانندگان بیان داشتند که در فضاهای استراحتگاه‌ها بیشترین علاقه را به درختان سایه‌انداز داشته‌اند لذا به حضور درختان سایه‌انداز باید به مقدار بیشتری همت گمارد. باید بیان کرد که افراد متأهل و رانندگانی که مدت‌زمانی کمتر از یک ساعت را در استراحتگاه‌ها توقف کرده بودند برای خدمات بهداشتی در استراحتگاه‌ها اهمیت زیادی قایل بودند. افراد دارای شغل دولتی و همین‌طور گروه سنی 39- 30 سال امکانات خدماتی شامل پارکینگ، پمپ‌بنزین و تعمیرگاه را ضروری می‌دانستند. در این راستا مهم‌ترین امکانات و تسهیلاتی که در یک استراحتگاه باید در نظر گرفت شامل امکانات خدماتی و بهداشتی هست. نتایج حاکی از این است که استراحتگاه‌ها می‌توانند تأثیر به سزایی بر رفع خستگی، بازیابی جسمی، بازیابی روحی و افزایش تمرکز رانندگان داشته باشند که نیاز به تحقیقات بیشتری در این زمینه هست.

**منابع و مآخذ**

1. ایزدی، حسن، بذرگر، محمدرضا، و آلیگر، پگاه امیدی(۱۳۹۴). مکان‌یابی و طراحی استراحتگاه‌های بین‌راهی با رویکرد هویت بومی، *دومین کنگره بین‌المللی افق‌های جدید در معماری و شهرسازی با رویکرد توسعه و فناوری*، تهران، دانشگاه تربیت مدرس، دانشگاه فردوسی.
2. توکلی‌کاشانی، علی، وامق، علی، ومحمدیان، احمد(۱۳۹۴). ارزیابی پارامترهای ایجاد تصادفات ناشی از خستگی و خواب‌ آلودگی در بزرگراه‌ها و آزادراه‌های برون‌شهری ایران. *چهاردهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک*، تهران، معاونت و سازمان حمل‌ونقل ترافیک.
3. جعفربگلو، مجید، معززی، مرتضی، و ولی، انسیه(1395). بررسی تأثیر عوامل کیفی فضا و طراحی معماری در مخاطب پذیری استراحتگاه‌های بین‌راهی. *سومین کنفرانس علمی پژوهشی افق‌های نوین در علوم جغرافیا و برنامه‌ریزی معماری و شهرسازی ایران*، تهران، انجمن توسعه و ترویج علوم و فنون بنیادین.
4. سبحانی، سعید، رباطی، هادی، و قاسمی نژاد، حسین(1392). ضرورت ساخت مجتمع خدماتی-رفاهی بین‌راهی و نگاه ویژه دولت به این امر. *مجله راهبران*، شماره 65، 56-59.
5. شیعه، اسماعیل، و بدری، علی‌اصغر(1384). بررسی جایگاه مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین‌راهی از دیدگاه برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای. *مجله پژوهشی علوم انسانی*، 18(1)، 67-90.
6. مهدی‌پور، فاطمه، و مسگری، محمدسعدی(1385). به کاربری منطق فازی درGIS برای یافتن مکانهای بهینه مراکز خدماتی بین ‌راهی وزارت راه و ترابری، *سومین همایش سیستمهای اطلاعات مکانی*، قشم، سازمان نقشه‌برداری کشور، منطقه آزاد قشم.
7. قلیچ خانی، بهنام، واحمدی، علی(1395). اولویت‌بندی وسطح‌بندی استراحتگاه‌های گردشگری بین راهی. *فصلنامه مطالعات مدیریت گردشگری*. 11(33)، 105-126.
8. کاظمی، علی، غفاری، محمد، کنجکاو منفرد، امیر رضا، و تسلیمی بابلی، امین(1394). بررسی تأثیر احساس تعلق به مقاصد گردشگری بررضایت و وفاداری گردشگر( مطالعه ی موردی: گردشگران خارجی سفرکرده به شهر اصفهان)، *مجله‌ی برنامه ریزی و توسعه ی گردشگری*، شماره 12، 34-52.
9. Ryan G., T. (2013). *Evaluating Traveler Preferences and Values for Public Rest Areas*, Timothy J. Gates, Ph.D. P.E. P.T.O.E. Peter T. Savolainen, Ph.D. P.E., 2.
10. Blomquist., D. & Carson., J. (1998). *Rest area user survey*, Montana State University – Bozeman, p26.
11. Wansink., B. & Van Ittersum., K. (2004). Stopping decisions of Travelers. *Tourism Management Journal*, 319–330.
12. Steven., M. & Morris (2007). *Truck dispatching and fixing and fixed driver rest locations*.
13. Borshchenko., Y. Vasilyev., V. Lizunov., A. & Sharypov., A. (2016). Solutions of a Multicriteria Problem of Optimum Placement of Short-term Rest Areas on Highways. *Transportation Research Procedia*, Vol 20, 87 – 93.
14. Yamashita., S. (2002). Perception and evaluation of water in landscape: Use of Photo-projective method to compare child and adult residents, perceptions of Japanese river environment. *Landscape and Urban Planning*. 1(62), 3-17.
15. Oguz., D. (2000). User surveys of Ankara Urban Parks. *Landscape and Urban Planning*, 52, 165-171.
16. Malinowski., J.C. & Thurber., C.A. (1996). Developmental shifts in the place preferences of boys aged 8-16 years. *Journal of Environmental Psychology*. 16, 45-54.
17. Hami., A. (2009). *Users Preferences of Usability of Urban Parks in Tabriz*, Iran. Universiti Putra Malaysia.
18. Farnum., J. Hall., T. & Kruger., L.E. (2005). Sense of place in natural resource recreation and tourism: An evaluation and assessment of research findings, *General Technical Report*, U.S.
19. Yüksel., A. Yüksel., F. & Bilim., Y. (2010). Destination attachment: Effects on customer satisfaction and cognitive, affective and conative loyalty, *Tourism Management*, 31(2): 274-284.
20. Lee., J. Kyle., G. & Scott., D. (2011). The mediating effect of place attachment on the relationship between festival satisfaction and loyalty to the festival hosting destination, *Journal of Travel Research*, 1-14.

1. 1. Blomquist., D. & Carson., J. [↑](#footnote-ref-1)