



Investigating Drivers' Preferences and Evaluating Roadside Rest Areas

Ahmad Hami¹

Assistant Professor, Department of Landscape Engineering, Faculty of Agriculture, Tabriz University, Iran.

Farnaz Faraji

M.A., Landscape Engineering, Faculty of Agriculture, University of Tabriz, Iran.

Milad Mohammadi

M.A., Landscape Engineering, Faculty of Agriculture, University of Tabriz, Iran.

Zanyar Samadi Todar

M.A., Landscape Engineering, Faculty of Agriculture, University of Tabriz, Iran.

Abstract

Developing the roads and rising road rest transportation in the world in one hand, and the length of the roads on the other hands required building rest areas. In order to drivers rest and reduction of accident risk. Therefore, this reach study investigates driver's expectations from the services and possibilities of the rest areas. This study has been done distributing questionnaire among 355 drivers at four rest areas including provinces of Ardebil, Qazvin and Fars. Data has been analyzed by SPSS software. Considering that drivers are the most important users of rest areas, the rest showed that most drivers choose less times. In order to stop in every rest area. The most important reasons of stopping are saying prayers, resting for refreshment places of worship, gasoline station and parking have the most preference among different services, respectively. Meaning fully rest areas cause refreshment, physical and mental recovery and the rising of driver's focus. Most drivers were married and had been 30-39 years old and had diploma degree. The sitting and social places were important for drivers. Considering the views of rest areas the existence of shady trees and season flowers had the most importance. Based on this, it is necessary to encourage the drivers rest in this place. In order to have a rest and refreshment during the trip by finding locations, offering services and suitable designing. Establishing quiet and calm spaces, far from common confusion, in rest areas must be the most important elements in designing these rest areas.

Key words: Rest Area, Physical Rest, Spiritual Recovery.

1. Corresponding Author: hami@tabrizu.ac.ir



بررسی ترجیحات راندگان و ارزیابی استراحتگاه‌های بین‌راهنی

احمد حامی^۱

استادیار، گروه مهندسی فضای سبز، دانشکده کشاورزی، دانشگاه تبریز، ایران.

فرناز فرجی

کارشناسی ارشد مهندسی فضای سبز، دانشکده کشاورزی، دانشگاه تبریز، ایران.

میلاد محمدی

کارشناسی ارشد مهندسی فضای سبز، دانشکده کشاورزی، دانشگاه تبریز، ایران.

زانیار صمدی تودار

کارشناسی ارشد مهندسی فضای سبز، دانشکده کشاورزی، دانشگاه تبریز، ایران.

چکیده

با گسترش جاده‌ها و افزایش حمل و نقل جاده‌ای در جهان و از طرفی طولانی بودن جاده‌ها، ساخت استراحتگاه‌های بین‌راهنی را به منظور استراحت راندگان 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 ۳۵۵ نفر از راندگان 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 راندگان مهم‌ترین کاربران استراحتگاه‌ها هستند، نتایج نشان داد که اکثر راندگان در هر 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، پمپ بنزین و پارکینگ به ترتیب بیشترین اولویت را در بین عوامل خدماتی داشتند. استراحتگاه‌ها به طور معنی‌داری موجب رفع خستگی، بازیابی جسمی-روحی و افزایش تمرکز راندگان می‌گردد. اکثر راندگان متأهل، دارای گروه سنی ۳۰-۳۹ سال و تحصیلات دیپلم داشتند. فضاهای نشستن و اجتماعی از اولویت‌های مهم راندگان بوده است. در رابطه با منظور استراحتگاه‌ها وجود درختان سایه‌دار و گلهای فصلی بیشترین اهمیت را به خود اختصاص دادند. بر این اساس، به منظور استراحت و رفع خواب‌آلودگی راندگان در طی سفر لازم است تا با مکان‌یابی، ارائه تسهیلات و طراحی مناسب استراحتگاه‌ها، آنها را به توقف در این مکان‌ها تشویق کرد. ایجاد فضاهای آرام و به دور از شلوغی‌های رایج در استراحتگاه‌ها باستی از اولویت‌های مهم طراحی مدد نظر قرار گیرد.

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



مقدمه

استراحتگاه بین‌راهی، جایگاهی است که در حاشیه جاده‌ها به منظور ارائه خدمات موردنیاز رانندگان و مسافران در طول جاده‌های کشور تعییه می‌شود. امروزه با توسعه‌ی جاده‌ها و خدمات حمل و نقل و افزایش سفر، نیاز مسافران به امکانات و خدمات گوناگون در طول سفر افزایش یافته است. از این‌رو توجه به ایجاد فضاهای استراحتگاهی بین‌راهی برای تأمین نیازهای مسافران اهمیت زیادی پیداکرده است (ایزدی و همکاران، ۱۳۹۴: ۱). سالیانه تعداد زیادی مسافر در شبکه راهی کشور رفت و آمد می‌کند. از این‌رو 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 از جمله نیازهایی است که از ابعاد مختلف کالبدی، اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی مورد توجه قرار گرفته شده است. توجه به نیازها و خواسته‌های رانندگان می‌تواند در افزایش کارایی و طراحی بهتر استراحتگاه‌های بین‌راهی نقش مهمی ایفا کند. تبعات مثبت احداث این استراحتگاه‌ها به ویژه از جنبه گردشگری و نقش ارزنده آن در توسعه پایدار منطقه، همراه با تأثیرات مستقیم آن بر مردم منطقه و رهگذران جاده‌ها تا حدی است که گاهی نیاز است تا نهادهای اجرایی برای احداث استراحتگاه‌ها و کمک به استقرار فعالیت آنها پیش‌قدم شوند، (سبحانی و همکاران ۱۳۹۴: ۱). تصادفات ناشی از خستگی و خواب‌آلودگی سالانه سهم زیادی از تصادفات جاده‌ای را به خود اختصاص می‌دهند در کشورهای مختلف این عامل در ۲۰-۱۰ درصد تصادفات جدی، نقش مؤثری داشته‌اند در سطح بین‌المللی این‌گونه تصادفات همواره مورد بررسی 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 می‌توانند با مکان‌یابی مناسب به منظور رفع خستگی و استراحت رانندگان به شمار بیاید؛ که این امر باعث کاهش تصادفات و افزایش ضریب ایمنی جاده‌ها می‌شود (جعفری‌گلو و همکاران، ۱۳۹۵: ۳). نظرسنجی‌های متعدد نشان داده است که دلیل اصلی توقف در استراحتگاه‌ها به منظور استفاده از تسهیلات سرویس‌بهداشتی، استراحت کوتاه، انجام حرکات کششی، قدم‌زنی 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، ۲۰۱۳: ۲). 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 و همکاران، ۱۳۹۴: ۶).

پیشینه و مبانی نظری تحقیق

وال و همکارانش (۲۰۰۶) بین افراد گروه میان سطح آموزش، ملیت و سن وابستگی قابل ملاحظه‌ای وجود داشت. جودیس و همکارانش (۲۰۰۶) مشاهده نمودند که تغییرات مهمی در بخش‌های مختلف ویژگی‌های جمعیت شناختی پاسخگویان به غیر از درآمد شخصی آنها به چشم نمی‌خورد. همچنین مستر و پریدو (۲۰۰۰) واریانس سن، جنسیت، شغل و سفرهای پیشین گردشگران فرهنگی و میراث فرهنگی تایوانی را مورد تجزیه و تحلیل قراردادند که آیا ویژگی‌های مسافرتی و جمعیت



شناختی بر اهمیت سطوح رضایت و نگرش تأثیرگذار هست یا خیر. یاماشیتا (۲۰۰۲)، اغوزوها (۲۰۰۰) و مالیونسکی و تربرد (۱۹۹۶) دریافتند که سن تأثیراتی بر ترجیحات یک منظر خاص دارد. با توجه به گفته اغوز (۲۰۰۰) سن بازدیدکنندگان تأثیری در تکرار بازدید در سه پارکی که مورد مطالعه قرار داده و انتخاب یک پارک به عنوان یک پارک موردعلاوه دارد. یافته‌های یک مطالعه (حامی و همکاران، ۲۰۰۹: ۲) نیز نشان داد که افراد در گروه سنی بین ۱۹ تا ۲۹ سال (۴۷٪) و در گروه سنی ۳۰ تا ۳۹ سال (۲۹٪) استفاده از پارک در اغلب موارد در مقایسه با سایر گروه سنی بیشتر است. یاروسلاو و همکاران (۲۰۱۶: ۶)، بر اساس یافته‌های خود نشان دادند که فاصله بین استراحتگاههای بین راهی به سرعت طرح این بخش از بزرگراه‌ها و همین‌طور زمان سفر دارد. با توجه به قانون کار و برنامه استراحت رانندگان زمان سفر برابر ۲ ساعت فرض می‌شود. زمان سفر را می‌توان با توجه به مفاد AETR به منظور قرارگیری یک استراحتگاه برای رانندگان و مسافران افزایش داد. به مثابه یک نگرش، رضایتمندی از مکان قضاوتی کلی در خصوص کیفیت فضاهاست (فارنوم و همکاران، ۲۰۰۵، ۵). استدمدن رضایتمندی از مکان را به مثابه قضاوت شتاب زده‌ی کیفیت ادراک شده‌ی یک محیط توصیف می‌کند. رضایتمندی از مکان به عنوان ارزش سودمندانه‌ی یک مکان تلقی می‌شود و هنگامی پدید می‌آید که نیازهای اساسی برآورده شود و دامنه‌ی این پاسخگویی از اجتماعی بودن و جامعه‌پذیری تا خدمات و مشخصه‌های کالبدی کشیده می‌شود. (یوکسل و همکاران، ۲۰۱۰، ۲۷۶). از این رو رضایتمندی به عنوان تحقیق علایق انگیزه‌های نیازها، یا خواسته‌ها و انتظارات مفهوم سازی شده است. (لی و همکاران، ۲۰۱۱: ۲). بنابراین، علت اصلی اهمیت رضایتمندی از مکان در این واقعیت نهفته است که رضایتمندی گردشگر می‌تواند پیش بین معتبر و فداری باشد (کاظمی و همکاران، ۱۳۹۴، ۴۰). مکان یابی صحیح استراحتگاه‌ها می‌تواند تحت تاثیر عوامل تعددی قرار گرفته باشد که در جدول زیر توضیح داده می‌شود.

جدول ۱- معیارهای مکان‌یابی و طراحی مجتمع خدماتی - رفاهی بین راهی

معیارهای مکان‌یابی و طراحی	زیر معیار
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)	معیار اقتصادی
توجه به ممنوعیت فعالیت‌های موازی در حریم مجتمع ها	
توجه به اختصاص مکان عرضه محصولات کشاورزی و صنایع محلی آن منطقه	
توجه به نقش مجتمع‌ها به عنوان بازار جدید برای محصولات منطقه‌ای	
توجه به فاصله مجتمع تا مجتمع‌های بعدی از بعد رقبات پذیری	
توجه به نقش مجتمع‌ها در جهت کاستن از تمرکز شهری و همچنین حمل و نقل مضاعف از روستا به شهر و بالعکس	معیار بازگانی
توجه به نقش مجتمع‌ها در تغییر نگرش مردم منطقه و رهگذران	
توجه به نقش تبلیغی فرهنگی و مذهبی مجتمع‌ها	



معیار فرهنگی
معیار اجتماعی
معیار بصری
منبع: ایزدی و همکاران، ۱۳۹۴: ۴

از آنجاکه 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 از نظر 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 بدربی؛ ۱۳۸۴: ۱۱). با توجه به گسترش روزافروزن شهرها و پیرو آن مسیرها و جاده‌های بین‌شهری میزان سفرها و حمل و نقل توسط خودروهای سبک و سنگین افزایش یافته است. باید ذکر گردد که امروزه تمامی جوامع و کشورها به دنبال راه حل‌های مناسبی جهت کاهش تصادفات ناشی از خستگی و خواب‌آلودگی رانندگان می‌باشند، یکی از راه کارهای مناسب به منظور کاهش خواب‌آلودگی و رفع خستگی رانندگان، مکان‌یابی صحیح و طراحی مناسب و جذب‌کننده توقفگاه‌های بین‌راهی می‌باشدند 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 فضاهای فراهم آوردن شرایط اقامت موقت بین‌راهی با شاخصه‌های خدماتی، بهداشتی، تاریخی، امنیتی و فرهنگی است. احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی سبب افزایش این‌گونه سفرهای جاده‌ای و فراهم کردن محیطی آرام و مطمئن برای استراحت رانندگان و مسافران به شمار می‌رود که افزایش آنها گذشته از فراهم کردن امکان اشتغال‌زایی در کاهش تصادفات و تلفات نیز تأثیر بسزایی دارد.



روش‌شناسی تحقیق

این تحقیق از طریق روش پیمایشی مورد بررسی قرار گرفته است که با استفاده از پرسشنامه به گردآوری داده‌ها پرداخته شده است. سوالات مربوط به مشخصات عمومی و همچنین الگوی مسافرت رانندگان که شامل سن، وضعیت تا هل، میزان تحصیلات، نوع اشتغال، است. هدف این بخش بدست اوردن نظر مشارکت‌کنندگان در مورد اولویت‌شان در مورد دلایل توقف در استراحتگاه است. پاسخ‌دهندگان ۸ 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 خواب آلودگی، پر کردن فلاکس چایی، خرید تنقلات و نمازخواندن است. افراد مورد ارزیابی ۵ 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 تجزیه و تحلیل این بخش به دست آوردن تمایلات رانندگان در رابطه با امکاناتی هست که در استراحتگاه‌ها باید مد نظر قرار بگیرد. پاسخ‌دهندگان ۱۷ 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 به منظور 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 ۴ 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. سوالات در دو گروه سوالات کمی و کیفی مورد رانندگان، بازیابی روحی رانندگان و افزایش تمرکز رانندگان مطرح شد. سوالات در چهار سوال رانندگان و عمومی و سوالاتی در مورد علاقه‌مندی افراد مراجعه‌کننده است. فاکتور ویژگی‌های جمعیتی، خدماتی-رفاهی، انگیزه مراجعة رانندگان و فاکتور عمومی است. جامعه آماری شامل تعداد رانندگانی بوده است که در استراحتگاه‌های چهار منطقه ذکر شده بهداشتی و فاکتور عموی است. جامعه آماری شامل تعداد رانندگانی بوده است که در استراحتگاه‌های چهار منطقه ذکر شده (مشکین شهر، منجیل، نیر و شیراز) توقف نموده بودند. به علت مشخص نبودن جامعه آماری (رانندگان) در مطالعات منظر از فرمول میترا لنکفورد استفاده شده 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.

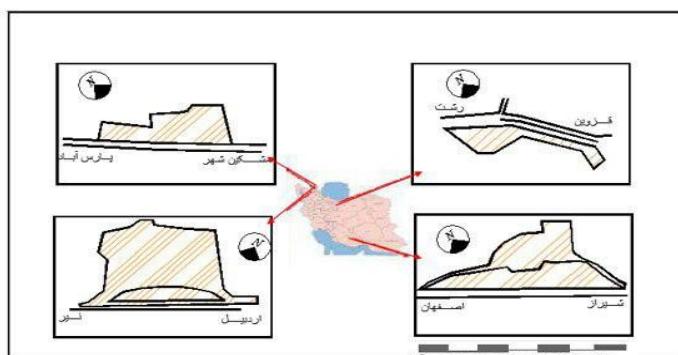
$$e = \sqrt{(P(1-P)/n)} \quad 2.63 = \sqrt{(50\%(1-50\%)/n)} \\ P=50\%, e=2.63\% \quad n=360$$



استراحتگاه‌های بین‌راهی مورد مطالعه در ۴ موقعیت جغرافیایی شامل، شمال غرب و جنوب غرب کشور با اقلیم‌های مختلف واقع شده 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 انتخاب شده‌اند که در نتایج آن نظرات متعدد به دست می‌آید تا انحراف داده‌ها بیشتر شود. پرسشنامه‌ها در نوروز ۹۶ به مدت دو هفته و هر روز در ساعت پرتردد (۱۷ – ۱۲) با حضور در محل استراحتگاه به رانندگان داده شده و در پایان دوهفتم ۳۶۰ پرسشنامه در ۴ منطقه مورد مطالعه ذکر شده 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 ۱۰ را انتخاب کرده و به این صورت که از هر ۱۰ نفر یه نفر اول پرسشنامه داده شده است. با توجه به بررسی مطالعات قبلی در روش سیستماتیک مضرب ۱۰ انتخاب می‌شود. از میان ۳۶۰ پرسشنامه ۵ پرسشنامه ناقص و یا با دقت پر نشده بود که از تجزیه آن پرسشنامه‌ها صرف نظر شده است. پرسشنامه در زمینه 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 مورد بررسی قرار گرفته است.

محدوده مورد مطالعه

شهرستان مشکین شهر از شهرستانهای استان اردبیل در شمال غربی ایران و ۸۳۹ کیلومتری تهران واقع شده است. مجتمع خدماتی - رفاهی سحر در نزدیکی بخش مرادلو در مسیر جاده مشکین شهر و پارس آباد واقع شده است و در کل در سمت شمال غربی شهرستان مشکین شهر قرار داد. منجیل 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 واقع شده است. استراحتگاه مربوطه در بخش سیدان در مسیر آزادراه مرودشت - سعادت شهر و به صورت کلی در مسیر کلان شهر شیراز - اصفهان واقع شده است. جایگاه سوختگیری علی اشرفی در استان اردبیل واقع در شمال غرب کشور قرار گرفته است. این سایت بین جاده ترانزیتی استان اردبیل و شهرستان نیر قرار گرفته است.



شکل ۱- پلان توقفگاه‌های بین‌راهی واقع در استانهای اردبیل، قزوین و فارس



بحث و ارائه یافته‌ها

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

جدول ۲- مشخصات عمومی شرکت کنندگان در پرسشنامه.

درصد	تعداد از (۳۵۵)	زیر گروه	فاکتورها
۶۲/۳	۲۲۱	متأهل	وضعیت تأهل
۳۷/۷	۱۳۴	مجرد	
۴۳/۱	۱۵۳	آزاد	شغل
۱۹/۲	۶۸	خصوصی	
۱۵/۵	۵۵	دولتی	
۱۳/۵	۴۸	بیکار	
۲/۳	۸	بازنشسته	
۱/۷	۶	خانه دار	
۴۸	۱۷	غیره	
۲۲	۷۸	زیر دیپلم	
۳۵/۵	۱۲۶	دیپلم	
۳۱/۸	۱۱۳	لیسانس	تحصیلات
۱۰/۷	۳۸	بالاتر از لیسانس	
۳۸/۹	۱۳۱	۲۰-۲۹	
۴۰/۳	۱۴۳	۳۰-۳۹	
۱۷/۷	۶۳	۴۰-۴۹	گروه سنی
۴۸	۱۷	۵۰-۵۹	
۰/۳	۱	۶۰ بالاتر از	
۵۶/۹	۲۰۲	کمتر از ۱ ساعت	
۲۸/۵	۱۰۱	یک تا دو ساعت	متوسط زمان توقف
۱۴/۶	۵۲	بیشتر از دو	

بر اساس نتایج پرسشنامه، ۶۳/۲٪ شرکت کنندگان متأهل و اکثر شرکت کنندگان (۳۵/۵٪) دارای تحصیلات دیپلم بودند. بیشترین تعداد رانندگان دارای گروه سنی ۳۰-۳۹ (۴۰/۳٪) و همچنین نزدیک به ۴۳٪ (تعداد = ۱۵۳) دارای شغل آزاد بودند و اکثر (۵۶/۹٪) رانندگان مورد مطالعه ترجیح می دهند که در استراحتگاه ها کمتر از یک ساعت توقف کنند (جدول



۲). نتایج جدول ۳ نشان داد که بالاترین امتیاز را فاکتور نمازخواندن (میانگین = ۳/۹۵، انحراف از معیار= ۱/۰۱) بعنوان مهم‌ترین اولویت برای توقف به خود اختصاص داده است.

جدول ۳- دلایل توقف رانندگان در استراحتگاه‌های بین راهی

۱/۰۱	۳/۹۵	نمازخواندن	۱
۱/۹۰	۳/۸۹	رفع خواب آلودگی	۲
۱/۱۰	۳/۷۹	سوختگیری	۳
۱/۰۹	۳/۶۱	صرف غذا	۴
۱/۱۸	۳/۳۰	پر کردن فلاکس چایی	۵
۱/۱۹	۳	خرید تنقلات	۶
۱/۲۴	۲/۹۵	تعمیر ماشین	۷
۱/۲۱	۲/۵۵	تعویض راننده	۸

دیگر دلایل توقف به ترتیب اهمیت عبارت است از رفع خواب آلودگی (میانگین= ۳/۸۹، انحراف از معیار= ۱/۹۰)، سوختگیری (میانگین= ۳/۷۹، انحراف از معیار= ۱/۱۰)، صرف غذا (میانگین= ۳/۶۱، انحراف از معیار= ۱/۰۹)، پر کردن فلاکس چایی (میانگین= ۳/۳۰، انحراف از معیار= ۱/۱۸)، خرید تنقلات (میانگین= ۳، انحراف از معیار= ۱/۱۹)، تعمیر ماشین (میانگین= ۲/۹۵، انحراف از معیار= ۱/۲۴) و در عین حال کم‌اهمیت‌ترین دلیل برای توقف تعویض راننده (میانگین= ۲/۵۵ و انحراف از معیار= ۱/۲۱) است. براساس نتایج به دست آمده رانندگان علاقه‌مندی زیادی به وجود درختان سایه انداز (میانگین= ۴/۱۷، انحراف از معیار= ۰/۹۱) نسبت به سایر آیتم‌ها داشتند.

جدول ۴- علاقه‌مندی رانندگان در مورد

فضای سبز	میانگین	انحراف از معیار
درختان سایه انداز	۴/۱۷	۰/۹۱
گل‌های فصلی	۳/۷۰	۱/۱۱
درختچه	۳/۴۸	۱/۰۴
آبنما	۳/۶۳	۱/۲۰

میزان علاقه‌مندی به سایر آیتم‌ها به ترتیب گل‌های فصلی (میانگین= ۳/۷۰، انحراف از معیار= ۱/۱۱)، درختچه (میانگین= ۳/۴۸، انحراف از معیار= ۱/۰۴) و وجود آب نما (میانگین= ۳/۶۳، انحراف از معیار= ۱/۲۰) می‌باشد. هدف از تجزیه و تحلیل 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 ۵٪ قابل قبول می‌باشد. نتایج این بخش در زیر توضیح داده می‌شود. سه فاکتور "خدمات خودرو" ($\alpha = .60$)، "خدمات بهداشتی" ($\alpha = .61$)، و "کیفیت نگهداری استراحتگاه" ($\alpha = .65$)، بیشترین اولویت رانندگان در استفاده از استراحتگاه‌ها داشته است (جدول ۵). همچنین بالاترین ترجیح



مربوط به خدمات خودرو (میانگین = ۳/۸۶) بوده و خدوات بهداشتی (میانگین = ۳/۲۹) و کیفیت نگهداری استراحتگاه (میانگین = ۲/۷۸) می باشد.

جدول ۵- فاکتور های آنالیز در مورد امکانات خدماتی - بهداشتی و فرهنگی (تعداد = ۳۵۵)

الف	انحراف معیار	میانگین	گزینه های موردنظری
۰/۶۵	۰/۷۷	۲/۷۸	کیفیت نگهداری استراحتگاه
	۱/۰۹	۳/۰۱	فضاهای اجتماعی و محل نشستن
	۲/۴۹	۲/۸۸	وضعیت نگهداری فضای سبز
	۱/۰۶	۲/۷۸	فاصله استراحتگاه نسبت به هم
	۱/۸۶	۲/۴۸	وضعیت نگهداری سرویس بهداشتی
۰/۶۱	۰/۸۶	۳/۲۹	خدمات بهداشتی
	۲/۴۳	۳/۶۷	تعییه حمام
	۱/۰۶	۳/۳۴	در نظر گرفتن کافه
	۱/۲۲	۲/۸۷	وجود کارواش
۰/۶۰	۰/۷۷	۳/۸۶	خدمات خودرو
	۱/۰۱	۳/۹۵	وجود پمپ بنزین
	۱/۰۶	۳/۹۰	ارائه پارکینگ

همچنین رانندگان بیشترین اولویت را به فضاهای اجتماعی و محل نشستن (میانگین = ۳/۰۱، انحراف معیار = ۱/۰۹) نشان دادند و کمترین امتیاز به رضایت از وضعیت نگهداری سرویس بهداشتی تعلق گرفت (جدول ۶). در خدمات بهداشتی - رفاهی، بیشترین امتیاز به وجود حمام (میانگین = ۳/۶۷، انحراف معیار = ۲/۴۳) و کمترین امتیاز به وجود کارواش داده شد. در گروه خدماتی وجود پمپ بنزین بیشترین اهمیت را داشت. در گروه خدمات فرهنگی - رفاهی وجود خودپرداز دارای اهمیت بالا (میانگین = ۳/۶۳، انحراف معیار = ۱/۰۱) و وجود تعمیرگاه کمترین میزان اهمیت را داشت. در گروه خدمات فرهنگی - رفاهی وجود تابلوهای راهنمای بیشترین (میانگین = ۳/۸۶، انحراف معیار = ۰/۹۰) کمترین اهمیت را داشت. در گروه خدمات رفاهی وجود تابلوهای راهنمای بیشترین (میانگین = ۳/۹۵، انحراف معیار = ۰/۹۰) ترجیح را دارا بود در حالی که وجود کمپ های اقامتی کمترین اهمیت را داشتند. و در امکانات خدماتی - رفاهی وجود رستوران بالاترین اهمیت (میانگین = ۳/۵۷، انحراف معیار = ۱/۰۳) و وجود باجه تلفن کمترین میزان اهمیت را به خود اختصاص دادند. هدف از تحلیل این قسمت بررسی نظرات شرکت کنندگان در رابطه با میزان اهمیت استراحتگاهها در رابطه با آرامش و تقویت اعصاب رانندگان است. در جدول ۶ چهار آیتم شامل، رفع خستگی رانندگان، بازیابی جسمی رانندگان، افزایش تمرکز و بازیابی روحی رانندگان بود.



جدول ۶: نقش استراحتگاه در تقویت اعصاب (تعداد = ۳۵۵)

گرینه‌های مورد بررسی	میانگین	انحراف معیار	آلفا
تقویت اعصاب	۴/۱۵	۰/۶۹	۰/۷۹
رفع خستگی رانندگان	۴/۲۱	۰/۹۴	
بازیابی جسمی رانندگان	۴/۱۷	۰/۸۰	
افزایش تمرکز رانندگان	۴/۱۳	۰/۸۷	
بازیابی روحی رانندگان	۴/۱۱	۰/۸۶	

بر اساس آنالیزها مشخص گردید که استراحتگاهها در رفع خستگی رانندگان (میانگین = ۴/۲۱)، انحراف معیار = ۰/۹۴)، بازیابی جسمی (میانگین = ۴/۱۷)، انحراف معیار = ۰/۸۰)، افزایش تمرکز (میانگین = ۴/۱۳)، انحراف معیار = ۰/۸۷) و بازیابی روحی رانندگان (میانگین = ۴/۱۱)، انحراف معیار = ۰/۸۶) بسیار مؤثر واقع می‌گردد. تحقیقات دن بلومکویست وجودی کارسون^۱ (۱۹۹۸: ۲۶) نشان می‌دهد که فاکتور پیاده روی 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 ANOVA و t-test جهت شناخت تاثیرات فاکتورهای مستقل (ویژگی‌های جمعیتی) بر شاخص‌های خدماتی و فرهنگی استراحتگاه‌ها 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 شاخص‌های واپسی این تحقیق شناخته می‌شوند، داشتن در جداول زیر توضیح داده می‌شود. بر اساس نتایج بدست آمده از جدول F(۷.۶۴=۲.۱۶, P=۰.۰۴)، از طریق آنالیز ANOVA، تفاوت معنی داری بین گروه‌های شغلی نسبت به امکانات خدمات خودرو با (۷.۶۴=۲.۱۶, P=۰.۰۴) مشاهده گردید به طوری که افراد دارای شغل دولتی بیش از افراد بیکار وجود امکاناتی همچون پارکینگ، پمپ بنزین و تعمیرگاه را برای استراحتگاهها ضروری می‌دانستند.

جدول ۷- بررسی تاثیر گروه‌های شغلی بر ترجیحات تفرجگاه‌ها

امکانات خدماتی	امکانات خدماتی	شغل	آزاد	بیکار	خصوصی	دولتی	P*	f
۰/۰۴	۲/۱۶	b ^c /۶۰	ab ^c /۸۲	ab ^c /۹۵	a ^b /۰۷	۴/۰۷	Value	

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 معنی داری مشاهده نگردید. همچنین بر اساس آنالیز جدول ۸، تفاوت معنی داری بین گروه‌های سن و امکانات خدمات خودرو (F(۷.۸۷=۲/۶۸, P=۰.۰۲) وجود دارد. این بدان معناست که افراد با که سن آنها بین ۲۰-۲۹ است، وجود پمپ بنزین، پارکینگ و تعمیرگاه را ضروری می‌دانستند. یافته‌های دن بلومکویست و جودی کارسون (۱۹۹۸: ۲۲) بیان می‌کند که در استراحتگاه‌های (کولبرت سون: ۷۳/۹۱)،



ردرآک: ۸۱/۸۲٪، امی گارد: ۰۲/۸۳٪، بیرموث: ۶۹٪) مورد مطالعه، فاکتور تفریحی و تعطیلات، اختلاف معنی داری با سایر فاکتورها داشته است.

جدول ۸ - نتایج ANOVA حاصل از گروه های سنی بر شاخص های وابسته

*P Value	F	۶۰ بالاتر از	۵۹-۵۰	۴۹-۴۰	۳۹-۳۰	۲۹-۲۰	سن
۰/۰۲	۲/۶۸	ab ^a /۳۳	ab ^b /۱۱	ab ^b /۰۴	a ^c /۸۳	ab ^d /۷۹	امکانات خدمات خودرو

نتایج ANOVA جدول ۹، نشان می دهد که تفاوت معنی داری 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 ۹ - بررسی تاثیر زمان توقف بر شاخص های وابسته

*P Value	f	۲-۱ بیشتر از	۱-۰ کمتر از	زمان توقف
۰/۰۵	۴/۴۲	b ^b /۱۴	b ^b /۱۰	a ^a /۴۲ خدمات بهداشتی

در حالی که اختلاف معنی داری بین زمان توقف با فاکتورهای میزان رضایتمندی رانندگان از وضع موجود، امکانات خدماتی و تقویت اعصاب مشاهده نگردید.

نتیجه گیری و ارائه پیشنهادها

بنابر آنچه در تعریف استراحتگاه ذکر گردید هدف از طراحی این گونه فضاهای فراهم آوردن شرایط اقامت موقت بین راهی با شاخصه های خدماتی، بهداشتی، تفریحی، امنیتی و فرهنگی است که در بررسی وضع موجود برخی از این شاخصه ها یا وجود نداشتند و یا حضوری کم نگ و موقتی داشته اند. نتایجی که از این تحقیق به دست آمد به شرح زیر است: از آنجاکه اکثر گروه رانندگان را گروه متأهلین تشکیل می دهد و در محدوده رنج سنی ۳۰-۳۹ قرار داشتند که این نشان دهنده آن است که به نیازهای این گروهها در رابطه با مجتمع های خدماتی رفاهی باید بیشتر توجه گردد. این تحقیق نشان می دهد که انگیزه تفریحی مهم ترین دلیل سفر رانندگان را تشکیل می دهد، لذا نیاز است تا در مجتمع های خدماتی - رفاهی امکانات تفریحی مناسب جهت استفاده رانندگان به کار گرفته شود. تعداد زیادی از رانندگان از خودروهای شخصی جهت مسافرت استفاده می کردند که این بیانگر این است که در استراحتگاه ها جهت پاسخ گویی به این طیف خدماتی همچون پارکینگ، تعمیرگاه خدماتی از این قبیل در نظر گرفته شود. انگیزه رانندگان از توقف در استراحتگاه ها به ترتیب اهمیت شامل عامل نماز خواندن، استراحت جهت رفع خواب آلودگی و پارکینگ بود، به علاوه، رانندگان مهم ترین تسهیلات را برای یک استراحتگاه نماز خانه، پمپ بنزین و پارکینگ می دانستند لذا به منظور تشویق رانندگان جهت توقف نیاز است در توقفگاه های بین راهی این تسهیلات را با طراحی مناسب جانمایی کرد. رانندگان بیان داشتند که در فضاهای استراحتگاه ها بیشترین علاقه را به درختان سایه انداز داشته اند لذا به حضور درختان سایه انداز باید به مقدار بیشتری همت گمارد. باید بیان کرد که افراد متأهل و رانندگانی که مدت زمانی کمتر از یک ساعت را در استراحتگاه ها توقف کرده بودند برای خدمات بهداشتی در استراحتگاه ها اهمیت زیادی قائل بودند. افراد دارای شغل دولتی و همین طور گروه سنی ۳۰-۳۹ سال امکانات خدماتی شامل پارکینگ، پمپ بنزین و تعمیرگاه را ضروری می دانستند. در این راستا مهم ترین



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 سزاپی بر رفع خستگی، بازیابی جسمی، بازیابی روحی و افزایش تمرکز رانندگان داشته باشند که نیاز به تحقیقات بیشتری در این زمینه هست.



منابع و مأخذ

- ۱) ایزدی، حسن، بذرگر، محمدرضا، و آلیگر، پگاه امیدی(۱۳۹۴). مکانیابی و طراحی استراحتگاههای بین راهی با رویکرد هویت بومی، دومین کنگره بین المللی افق های جدید در معماری و شهرسازی با رویکرد توسعه و فناوری، تهران، دانشگاه تربیت مدرس، دانشگاه فردوسی.
- ۲) توکلی کاشانی، علی، واقف، علی، و محمدیان، احمد(۱۳۹۴). ارزیابی پارامترهای ایجاد تصادفات ناشی از خستگی و خواب آلودگی در بزرگراهها و آزادراههای برون شهری ایران. چهاردهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک، تهران، معاونت و سازمان حمل و نقل ترافیک.
- ۳) جعفری‌گلو، مجید، معززی، مرتضی، و ولی، انسیه(۱۳۹۵). بررسی تأثیر عوامل کیفی فضا و طراحی معماری در مخاطب پذیری استراحتگاههای بین راهی. سومین کنفرانس علمی پژوهشی افق های نوین در علوم جغرافیا و برنامه ریزی معماری و شهرسازی ایران، تهران، انجمن توسعه و ترویج علوم و فنون بنیادین.
- ۴) سبحانی، سعید، رباطی، هادی، و قاسمی نژاد، حسین(۱۳۹۲). ضرورت ساخت مجتمع خدماتی-رفاهی بین راهی و نگاه ویژه دولت به این امر. مجله راهبران، شماره ۷۵، ۵۶-۵۹.
- ۵) شیعه، اسماعیل، و بدری، علی اصغر(۱۳۸۴). بررسی جایگاه مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی از دیدگاه برنامه ریزی شهری و منطقه ای. مجله پژوهشی علوم انسانی، ۱۸(۱)، ۶۷-۹۰.
- ۶) مهدی‌پور، فاطمه، و مسگری، محمدسعدي(۱۳۸۵). به کاربری منطق فازی در GIS برای یافتن مکانهای بهینه مراکز خدماتی بین راهی وزارت راه و ترابری، سومین همایش سیستمهای اطلاعات مکانی، قشم، سازمان نقشه برداری کشور، منطقه آزاد قشم.
- ۷) قلیچ خانی، بهنام، و احمدی، علی(۱۳۹۵). اولویت‌بندی و سطح‌بندی استراحتگاههای گردشگری بین راهی. فصلنامه مطالعات مدیریت گردشگری. ۱۱(۳۳)، ۱۰۵-۱۲۶.
- ۸) کاظمی، علی، غفاری، محمد، کنجکاو منفرد، امیر رضا، و تسلیمی بابلی، امین(۱۳۹۴). بررسی تأثیر احساس تعلق به مقاصد گردشگری بر رضایت و وفاداری گردشگر (مطالعه ای موردی: گردشگران خارجی سفر کرده به شهر اصفهان)، مجله ای برنامه ریزی و توسعه ای گردشگری، شماره ۱۲، ۳۴-۵۲.
- 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.