

## **Physical and functional quality of entrance in Maragheh city**

Omid Mobaraki <sup>1\*</sup>, Ali Valigholizadeh<sup>2</sup>, Magsoud Mohammadi<sup>3</sup>

1- Associate professor of Geography and Urban Planning, University of Maragheh, Maragheh, Iran.

2- Associate professor of Geography and Urban Planning, University of Maragheh, Maragheh, Iran.

3- MA of Geography and Urban Planning, University of Maragheh, Maragheh, Iran.

**Received: 26 April 2023**

**Accepted:15 October 2023**

### **Extended Abstract**

#### **Introduction**

One of the most effective and attractive points of any city is its entrance, The entrance of the city is a space that enables the connection of the space outside the city limits with its interior, it is a joint that announces the entry into a distinct space and is a sign that expresses the existence of the city. In fact, the entry points of cities are conduits on the ground that provides the possibility of entering the city through motor vehicles. Today, the entrance of contemporary cities, separated from the city structure and the way urban spaces are arranged, has become the dead tissue of the city and has distanced itself from its systematic structure in the old cities. The entrances, which represent and summarize the heart of the cities, are considered the most important inducing elements of the whole subject as the most authentic factor of identity and the most influential subject on the mental perception of those who enter. Mainly, the length of the main entrance axis of the city connects with the main centers of work and activity and the main communication network and plays a role in the spatial organization of all types of urban uses. This area can play a role in guiding the physical expansion of the city and finally in its physical structure as an effective variable. Therefore, the arrangement of the entrance points of the city is of special importance in urban planning. Accordingly, the main goal of this research is to evaluate the physical and functional quality of the entry points of Maragheh city.

#### **Methodology**

The type of applied research and its method is descriptive-analytical. Library, documentary and field studies have been used to collect data. In order to examine the opinions of the experts, a 5-point Likert scale was used (1 means very unfavorable, 2 unfavorable, 3 average, 4 favorable and 5 very favorable) questionnaires with a total of 80 items (40 questionnaires from South-western entrance and 40 questionnaires from the south-eastern entrance of Maragheh city) were randomly completed by specialists and urban experts (professors of the department of geography and urban planning, experts of municipality, governorate and road and urban planning). Cronbach's alpha test will also be used for the reliability of the questionnaire. Sample t-test and step-by-step regression were used to analyze the data.

#### **Results and Discussion**

To check the quality of the entry points of Maragheh city, the physical quality component with the number of 13 items, the functional component with the number of 11 items, the aesthetic component with the number of 9 items and the identity representation component with the number of 10 items were used. Also, the average level of utility of the input source number 3 is

---

\*. Corresponding Author (Email: [omidmobaraki@gmail.com](mailto:omidmobaraki@gmail.com)).

Copyright © 2023 Journal of Geography. This is an **Open Access** article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution- noncommercial 4.0 International License which permits copy and redistribute the material just in noncommercial usages provided the original work is properly cited.

considered. Based on the analysis, the highest average of the 13 physical components of the entry point of Maragheh city is related to the sub-criterion of physical separation of opposite routes (outbound and return) with an average of 2.89, and after that, the issue of two or three lane departure routes. And return at the entry points of Maragheh city with an average of 2.84 and in the next rank is easy access to the main routes of the city and important centers with an average of 2.83. Also, the lowest average obtained for the condition of sidewalks (existence of sidewalks, its width and whether they are paved) with an average of 2.25 and the width of crossing lanes (fast and slow) with an average of 2.33. The highest average was obtained among the functional items related to the component of easy access to car services (repair shop, car wash, etc.) with an average of 3.11 and after that, easy access to fuel stations with an average of 3.05, which is more than The average test standard has been placed, and the lowest average obtained is related to the component of the deployment of emergency medical teams with an average of 2.11 and the existence of tourism information centers and the quality of their services with an average of 2.34, which is at an unfavorable level. Among the items of the beauty component, the highest average obtained based on the opinions of experts is related to the criterion of the presence of vegetation at the entrances with an average of 2.73 and the beauty and lack of wear and tear of traffic signs with an average of 2.71 and the lowest average obtained For the criterion of artistic architectural signs and intimate spaces at the entrances, an average of 2.20 was obtained, and the criterion for pavement pavements was obtained with 2.24. The results obtained for the identity representation component show that among the items of the identity representation component, the highest average was obtained based on the experts' opinions regarding the suitability of the quantity and quality of vegetation with the city's climate in the entrances with an average of 2.85 and feeling Directing and inviting into the city with an average of 2.83.

### **Conclusion**

The entry points of Maragheh city in all evaluated components were lower than the average, i.e. number 3. Especially, the southeast entrance was weaker than the southwest entrance. Therefore, managers and urban planners in Maragheh city should pay more attention to the entrance points of the city, especially the southeast entrance. Because the entry points of the cities should express the cultural and economic characteristics of the cities.

**Keywords:** Assessment, Entrance, Physical quality, functional quality, Maragheh city

## کیفیت کالبدی و عملکردی مبادی ورودی شهر مراغه

امید مبارکی<sup>۱</sup> - دانشیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران.  
علی ولیقلی زده - دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران.  
مقصود محمدی - کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۷/۲۳

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶

### چکیده

ورودی شهر فضایی است که ارتباط فضای خارج از محدوده شهر را با درون آن امکان پذیر می‌سازد، مفصلی است که ورود به فضایی متمایز را اعلام می‌دارد و نشانه‌ای است که موجودیت شهر را بیان می‌نماید. امروزه ورودی شهرهای معاصر، جدا از ساختار شهر و نحوه چیدمان فضاهای شهری، تبدیل به بافت مرده شهر شده است و از ساختار نظام‌مند خود در شهرهای قدیمی، فاصله گرفته است. بر این اساس، هدف اصلی این پژوهش ارزیابی کیفیت کالبدی و عملکردی مبادی ورودی شهر مراغه است. نوع تحقیق کاربردی و روش آن توصیفی - تحلیلی است. جمع‌آوری داده‌ها به صورت میدانی و پرسشنامه‌ای بوده و برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون‌های تی تک‌نمونه-ای، رگرسیون گام‌به‌گام و واریانس یک‌طرفه استفاده شده است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که؛ در ارزیابی مؤلفه کالبدی مبادی ورودی شهر مراغه، ورودی جنوب غرب با میانگین ۲/۶۳ نسبت به ورودی جنوب شرق مراغه با میانگین ۲/۵ از طرف نظرکهریز در وضعیت نسبتاً خوبی قرار دارد. ارزیابی مؤلفه عملکردی نشان می‌دهد که ورودی جنوب غرب با میانگین ۲/۷۱ نسبت به ورودی جنوب شرق مراغه با میانگین ۲/۵۱ در وضعیت مطلوبی قرار دارد. همچنین نتایج ارزیابی مؤلفه‌های زیبایی و بازنمایی هویت نیز نشان می‌دهد که ورودی جنوب غرب شهر نسبت به ورودی جنوب شرق از وضعیت نسبتاً خوبی برخوردار بوده است. در کل وضعیت هر چهار شاخص ارزیابی مبادی ورودی شهر مراغه در وضعیت نامطلوب قرار دارد. چون میانگین همه مؤلفه‌ها از حد مبنا یعنی عدد ۳ کمتر بوده است. ولی شاخص‌های مبادی ورودی سمت جنوب غرب مراغه در وضعیت مطلوب‌تری نسبت به ورودی سمت جنوب شرق قرار دارند.

واژگان کلیدی: ارزیابی، مبادی ورودی، کیفیت کالبدی، کیفیت عملکردی، شهر مراغه

## مقدمه

شهر پدیده‌ای است که نفوذ به آن از طریق مجراهای معین و مشخصی صورت می‌پذیرد. این مجراها مبادی ورودی شهر خوانده می‌شوند. مبادی ورودی هر شهر یکی از جذاب‌ترین نقاط آن شهر هستند که نقش مهمی در ایجاد تصویر کلی از شهر در ذهن مسافران ایفا می‌کنند. در واقع دیدگاه فردی تازه‌وارد از زشتی و زیبایی شهر می‌تواند تا حد زیادی تحت تأثیر ویژگی‌های کالبدی، کارکردی و زیبایی‌شناسی مبادی ورودی شهر قرار گیرد (ترابی و سیما، ۱۳۹۳: ۶). زیرا یکی از اصلی‌ترین اجزای ساختار کالبدی و فضایی شهر محسوب می‌شود که به‌لحاظ، کارکردهای متعدد از اهمیت خاصی در برنامه‌ریزی شهری برخوردار است. از نظر فرهنگی، ورودی شهر معمولاً به‌عنوان نماد، نشانه شهر و نمایانگر فرهنگ، آداب و رسوم، شهرسازی و معماری مردم آن شهر شناخته می‌شود (خطیبی، ۱۳۹۲: ۶۳). در گذشته نظام حرکتی تنوع سرعتی چندانی نداشت، بنابراین ورود به شهر به آهستگی انجام می‌شد و اولین نشانه بصری شهر در ذهن ناظر، ورودی شهرها (دروازه، حصار، بارو، خندق و ...) بود. حس ورود از طریق دیدن حصار و بارو و کشتزارها و باغ‌ها به مسافر انتقال می‌یافت. اما امروزه با اهمیت یافتن روزافزون استفاده از اتومبیل در نظام ارتباطات درون و برون‌شهری، ماهیت مبادی ورودی شهرها به‌لحاظ کالبدی و کارکردی دچار تغییرات اساسی شده است و دروازه شهر به‌عنوان عنصری شاخص، با هویت و در ارتباط با سازمان کالبدی و فضایی شهر، جای خود را به محوری تندرو برای تردد وسایل نقلیه موتوری داده است (زکی‌زاده و همکاران، ۱۳۹۴: ۴۴). امروزه ورودی شهرهای معاصر، جدا از ساختار شهر و نحوه چیدمان فضاهای شهری، تبدیل به بافت مرده شهر شده است و از ساختار نظام‌مند خود در شهرهای قدیمی، فاصله گرفته است (باقری و منصور، ۱۳۹۷: ۵). شهرداری‌ها توجه چندانی به مبادی ورودی شهرها ندارند؛ بویژه در شرح خدمات طرح‌های جامع و تفصیلی بحثی با عنوان مبادی ورودی شهرها و کیفیت کالبدی و عملکردی آنها وجود ندارد. به طور کلی آنچه امروزه ورودی شهرها مشاهده می‌شود، تنها تقلیدی ناآگاهانه از کالبد و شکل ظاهری دروازه‌هاست بدون آنکه نقش و جایگاه آنها در ساختار شهر تعریف مشخصی داشته باشد. ورودی‌های امروز که تنها به‌عنوان عنصری جهت مشخص کردن محدوده شهر عمل می‌کنند، عناصری تزئینی هستند که در میانه میدان ورودی شهرها جای گرفته‌اند. بی‌توجهی به زمینه، مسئله‌ای است که موجب بی‌هویتی هر چه بیشتر شهرهای امروز شده است. ورودی شهرها فارغ از زمینه‌شناختی آن، با فرم‌ها و اشکالی مشابه یکدیگر ساخته می‌شوند که بار معنایی خاصی را به دنبال دارند (قوام‌پور، ۱۳۸۸: ۷۶). طراحی نامناسب و یا شکل‌گیری خودبه‌خودی و بی‌برنامه فضای ورودی شهرها، عدم سازماندهی فضایی-کالبدی نامناسب سیمای کاربری و ... از علل عمده ضعف در عملکرد فضاهای ورودی شهرها به‌منظور پاسخگویی به نیازهای مسافران و حتی ساکنین شهرها به‌عنوان یک فضای شهری است (ترابی و سیما، ۱۳۹۳: ۳۶). در مسیر ورود به شهر و در مدخل آن، جایی که شهر باید خود را به تازه‌واردان و بازدیدکنندگان معرفی کند، نشانی از معماری و ساخت‌وسازهای هنرمندانه، فضاهای صمیمی و دلنشین به چشم نمی‌خورد، بلکه با انبوهی از تابلوهای تبلیغاتی، زمین‌های بایر و سطوح کسل‌کننده خیابان‌های عریض و بی‌روح مواجه می‌شود (ثبوتی و سیما، ۱۳۹۰: ۵۵) بنابراین چیدمان مبادی ورودی شهر از اهمیت خاصی در برنامه‌ریزی شهری برخوردار است (Dixon & Wolf, 2007: 78). عمدتاً امتداد محور مبادی ورودی شهر با کانون‌های عمده کار و فعالیت و شبکه اصلی ارتباطی پیوند می‌خورد و نقش در سازمان‌یابی فضایی انواع کاربری-های شهری ایفا می‌کند. این حوزه می‌تواند در جهت‌یابی گسترش کالبدی شهر و در نهایت در ساختار کالبدی آن نیز به-عنوان یک متغیر اثرگذار نقش‌آفرینی کند (ملکشاهی و همکاران، ۱۳۹۳: ۴۰). ورودی‌ها اولین نقطه از شهر می‌باشند که

اکثر مسافران با آن برخورد دارند و عمده تصویر اولیه از شهر و نخستین نشانه بصری را در ذهن ناظر شکل می‌دهند. از آنجایی که این فضاها معرف و مبینی از کل مجموعه شهر می‌باشند، طراحی آنها به‌ویژه در شهرهای گردشگری و تاریخی از جمله مراغه باید با توجه به شخصیت، فرهنگ و عملکرد شهر صورت گیرد و در این صورت است که می‌توانند واجد ادراک و خوانایی، حس حضور در مکان و تشخیص هویت مکان باشند. علی‌رغم اهمیتی که مبادی ورودی در هویت‌بخشی کل فضای شهری به عهده دارند، بسیاری از شهرهای تاریخی و گردشگری ایران در این حوزه دچار ضعف-ها و کاستی‌های اساسی هستند. شهر مراغه نیز به‌عنوان یکی از شهرهای قدیمی و گردشگری از نظر مبادی ورودی دچار مسائل و مشکلاتی است. که باعث شده است ورودی‌های اصلی شهر تنها به‌عنوان عنصری جهت مشخص کردن محدوده شهر عمل کند. در واقع، مبادی ورودی شهر مراغه به‌لحاظ ویژگی‌های کالبدی، عملکردی و زیبایی‌شناسانه مطلوبیت لازم را ندارند و آنچه که در ورودی شهر مشاهده می‌شود بیشتر مربوط به گالری‌های اتومبیل، تعمیرگاه‌های خودرو، صنایع و کارگاه‌های کوچک، کاربری‌های تجاری کوچک، کمبود کاربری‌های خدماتی و غیره است. همچنین وضعیت پوشش گیاهی ضعیف به‌ویژه در محور ورودی جنوب شرقی (هشترود-مراغه)، تعدد و تنوع تابلوهای اطلاع‌رسانی خدماتی و تجاری، نمای نامناسب ساختمان‌ها در مبادی ورودی شهر موجب شده سیمای بصری شهر از کیفیت لازم برخوردار نباشد. به علاوه نمادها، المان‌ها و نشانه‌هایی که نشان‌دهنده هویت شهر و فرهنگ آن باشد در مبادی ورودی بسیار ضعیف است.

قدیمی و همکاران (۱۳۹۰)، در پژوهشی به بررسی کیفیت کالبدی و کارکردی مبادی ورودی شهر بابلسر به‌عنوان یک شهر توریستی پرداختند. آنها در این پژوهش ورودی شهر بابلسر را براساس معیارهای انواع کاربری‌ها، عناصر و اجزای معابر اصلی، اطلاع‌رسانی شهر و کیفیت کالبدی و نمای ساختمان‌های مجاور بررسی کردند. نتایج پژوهش آنها نشان می‌دهد که کیفیت کالبدی، کارکردی محدوده‌ی مورد مطالعه براساس معیارهای مورد استفاده در سطح پایینی قرار دارد. رضایی (۱۳۹۷)، در پژوهشی به بررسی کیفیت کالبدی و عملکردی ورودی شهر یزد از نظر گردشگران پرداخته است. در این پژوهش که با روش توصیفی-تحلیلی انجام شده است وضعیت ورودی شهر یزد از نظر کیفیت معابر، امکانات خدماتی، زیبایی و بازنمایی هویت شهر مورد ارزیابی قرار گرفته است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که گردشگران کیفیت ورودی‌های شهر را از نظر شاخص‌های مورد نظر در حد متوسط ارزیابی کرده‌اند. ثبوتی و سیما (۱۳۹۰)، در پژوهشی به اثرات نامطلوب ورودی‌های شهر در ایران و ضرورت اصلاح آنها پرداخته‌اند و با توجه به معیارها و ضوابط عملیاتی به عوامل موثر در طراحی ورودی شهر زنجان از طرف بزرگراه تهران را به‌صورت گرافیکی طراحی کرده‌اند. یافته‌های پژوهش آنها نشان می‌دهد فضای ورودی شهر نیازمند ایجاد سلسله‌مراتب در مسیر حرکتی جریان ورود به شهر می‌باشد تا از یک مرتبگی ورود به شهر و مواجه ناگهانی دو عرصه باهم جلوگیری شود. که توجه به حوزه‌های واسط فضای خارج شهر به فضای داخل شهر بهترین ابزار برای دستیابی به این امر است. دانش‌پور و ماستیانی (۱۳۹۳)، در مقاله‌ای با عنوان تدوین راهبردهای طراحی مبادی ورودی شهرها با رویکرد کیفیات ادراکی - بصری (نمونه مورد مطالعه: ورودی جنوب شرقی کلان شهر تهران) پرداختند. روش پژوهشی مورد استفاده، روش تحلیلی-توصیفی و مبتنی بر معیارهای کیفی ادراکی - بصری بوده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد فضای ورودی بسیاری از شهرهای ایران با افت شدید کیفی از جمله کیفیات ادراکی-بصری به‌عنوان مهم‌ترین عوامل سازنده توقعات موردی از ورودی شهرها مانند خوانایی، پذیرندگی، هویت‌مندی، تبدیل‌پذیری و خاطره‌انگیزی مواجه است. همچنین برای بازنمایی ادبیات علمی موجود، مبادی

ورود جنوب شرقی کلان‌شهر تهران (گرمسار-تهران) به‌عنوان پایتخت کشور برگزیده شده است تا مهم‌ترین راهبردهای طراحانه کیفی ادراکی - بصری آن مبتنی بر مبانی نظری حاکم بر پژوهش به‌عنوان هدف اصلی شناسایی گردد. ملکشاهی و همکاران (۱۳۹۸)، در تحقیقی با عنوان بررسی اثرات کاربری‌های صنعتی - کارگاهی در مبادی ورودی شهر (مطالعه موردی: شهر گرگان) با استفاده از روش توصیفی و تحلیلی به این نتیجه می‌رسند که؛ جای‌گیری نامناسب برخی از فعالیت‌های صنعتی، تولیدی و خدماتی در فضاهای شهری، در سلامت جسمی و روانی شهروندان و همچنین در سیما و منظر شهرها تأثیر نامطلوب می‌گذارد. همچنین در محدوده مورد مطالعه نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که از نظر شهروندان، کارگاه‌ها و کاربری‌های صنعتی مستقر در ورودی‌های شرقی و غربی تأثیرات نامطلوبی در وضعیت زیست-محیطی این ورودی‌ها دارند؛ درحالی‌که در ورودی شمالی، این تأثیر نامطلوب نسبتاً کمتر است. در رابطه با اثرات کالبدی، نتایج در دو ورودی شرقی و غربی نشان دهنده تأثیر نسبتاً زیاد است؛ ولی در ورودی شمالی، تفاوت میانگین با نقطه انقطاع (۳) معنی‌دار نیست. در رابطه با تأثیر بر روی سیما، منظر و ترافیک، در ورودی‌های شرقی و غربی تأثیر نسبتاً زیاد است؛ درحالی‌که در ورودی شمالی تأثیر کمی می‌گذارند. این نسبت تأثیرگذاری منطقی به نظر می‌رسد؛ زیرا تعداد کارگاه‌ها و کاربری‌های صنعتی در ورودی شمالی نسبت به ورودی‌های دیگر ناچیز است. نتایج به دست آمده، با نتایج پیشینه تحقیق مقایسه شد. نتایج نشان داد که تصمیم‌گیران در برنامه‌ریزی‌های گذشته، اهمیت و ارزش منابع طبیعی و محیط زیست را نادیده گرفته‌اند و بسیاری از صنایع بدون توجه به ملاحظات زیست‌محیطی، طراحی و بهره‌برداری شده‌اند. جانمایی‌های نامطلوب و بدون برنامه صنایع و کارگاه‌ها و بی‌توجهی به آیین‌نامه‌های منطقه‌بندی و کاربری زمین، از جمله مشکلات ریشه‌ای شهرهای مورد مطالعه بوده است. نتایج این تحقیق مشکلات مشابه را در ورودی‌های شهر گرگان تأیید می‌کند. مبارکی و همکاران (۱۴۰۱)، در پژوهشی با عنوان ارزیابی کیفیت کالبدی و عملکردی مبادی ورودی شهر ارومیه از دیدگاه گردشگران با استفاده از روش توصیفی و تحلیلی به این نتیجه رسیدند که؛ هر چهار متغیر (کالبدی، عملکردی، زیبایی و بازنمایی) بررسی شده در ورودی‌های سه گانه در حدود متوسط ارزیابی شده‌اند. از دیگر نتایج این بررسی این است که ورودی پیرانشهر - ارومیه در هر چهار متغیر در مقایسه با ورودی دیگر وضعیتی به مراتب بدتر داشته است. از نظر وضعیت زیبایی و بازنمایی شهری ورودی مهاباد - ارومیه وضعیت بهتری داشته، اما از نظر معابر و امکانات خدماتی ورودی تبریز از وضعیت بهتری برخوردار بوده است. عبدال... زاده فرد و رحمان (۲۰۱۹)، در مقاله‌ای با عنوان سازماندهی و طراحی ورودی شهر با تأکید بر هویت فضا، نمونه موردی ورودی شمالی شیراز پرداختند. نوع تحقیق کاربردی و روش آن توصیفی - تحلیلی و پرسشنامه‌ها به روش دلفی و با استفاده از نرم‌افزار SPSS مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته‌اند. نتایج تحقیق نشان می‌دهد؛ تبدیل فضاهای ورودی شهرهای قدیمی از دروازه‌ها و برج‌های باروی هماهنگ و تعریف‌شده به راهروهای ورودی یا ساختمان‌های مسکونی زشت و فرسوده، تعمیرگاه‌ها، کاربری‌های نظامی، انبار مصالح حکایت از رشد و توسعه بیش از پیش، اما مختل در شهرهای امروزی کشور دارد. باقری و منصوری (۲۰۱۸) در مقاله‌ای با عنوان ورودی شهر به‌عنوان عنصری برای ایجاد هویت مستقل برای منظر شهر به این نتیجه رسیدند که؛ ورودی پنجره‌ای برای درک منظر شهر و عنصری برای ایجاد هویت مستقل برای منظر شهر است. ادراک ورودی مستلزم توجه به بعد معنایی حضور در امتداد ضلع فیزیکی است. ورودی شهر به‌عنوان یک شاخص، جدای از هویت کالبدی، بیشتر در هویت معنایی آن نهفته است، زیرا ورودی شهر هویتی مستقل از شهر ندارد، بلکه ورودی عنصری برای ایجاد هویت

1. Abdollahzadefard and Rahman

2. Bagheri and Mansouri

مستقل برای شهر است. ورودی یک مفصل نیست، زیرا مفصل یک هویت مستقل بدون توجه به بیرون و داخل است. با این حال، ورودی یک هویت مستقل نیست؛ بلکه ترکیبی از هویت‌هاست. باریرا و ماتوس<sup>۱</sup> (۲۰۱۴)، در پژوهشی تحت عنوان طرح بهبود ورودی‌ها در شهر فرانکلین ویرجینیا پرداخته‌اند؛ نتایج به دست آمده از پژوهش نشان می‌دهد که دروازه‌های ورود به این شهر با حداقل پوشش گیاهی و عدم وجود شبکه پیاده‌رو روبرو است؛ بنابراین پیشنهاد کرده است که امکانات رفاهی و پوشش گیاهی از مجاورت دروازه‌های ورود به شهر تا مرکز شهر ایجاد گردد. همچنین به ایجاد یک شبکه سواره‌رو مشترک برای دوچرخه سواران و نصب علائم جاده‌های برای اطلاع‌رسانی به رانندگان، مبنی بر حضور دوچرخه‌سواران، تأکید کرده است. ژنگ و همکاران<sup>۲</sup> (۲۰۲۲)، در مقاله‌ای با عنوان بررسی ورودی شهر با تأکید بر خیابان (نمونه موردی شهری هنگ‌یانگ چین) را با تأکید بر سه بعد اصلی مناسب بودن، زیبایی و سرزندگی مورد بررسی قرار دادند و به این نتیجه رسیدند که؛ ورودی شهر با توجه به این مؤلفه‌ها چندان مطلوب نیست و در نهایت راهبردهایی جهت بهبود شامل هماهنگ‌سازی فرم فضایی شهری، افزایش تنوع کاربری اراضی و بهبود متوسط کیفیت‌نمای ساختمان پیشنهاد دادند. مونیشا<sup>۳</sup> (۲۰۰۰)، در پژوهش خود مدلی از پویایی در ورودی شهرهای گردشگری زیارتی مطرح می‌کند؛ نتایج به دست آمده از پژوهش نشان می‌دهد که امکان درک بیشتر تعامل بین گردشگران زیارتی و جامعه میزبان و اثرات عوامل کالبدی به وجود می‌آید. و به دلیل تماس مستقیم بازدیدکنندگان با کالبد نهادهای مذهبی، یک تأثیر بی‌واسطه و یک تأثیر غیرمستقیم بر اقتصاد و جامعه بومی بوجود آمده و موجب پویایی بیشتر اقتصاد شهری خواهد شد. با توجه به این که این پژوهش برای محدوده مورد مطالعه برای اولین بار انجام شده است؛ سعی شده ضمن استفاده از نتایج تحقیقات صورت گرفته در این زمینه، با نگرشی سیستماتیک و جامع مبادی ورودی شهر مراغه از ابعاد و زوایای گوناگون (کالبدی، عملکردی، زیبایی و بازنمایی هویت) مورد ارزیابی و تجزیه و تحلیل قرار گیرد.

## مبانی نظری

**ورودی فضا:** ورودی هر فضا اولین مکانی است که با حضور در آن آداب ورود و خصوصیات کلی فضا کشف می‌شود. اگر چه خارج از شهر یک محل است اما مفهوم مکان را ندارد و به نوعی لایتناهی است. بنابراین ورود به شهر گذار از لامکان به جا است. فرم فضایی ورودی به تصور فضای داخل و آمادگی حضور کمک می‌کند. محور ورودی شهر فرصت ایجاد تأکیدهای بصری برای القای حس ورود به محیط جدید است که به حس جهت‌یابی کمک کرده و سبب خوانایی سازمان فضایی شهر است. ورودی شهر یک مسیر حرکتی (بین بستر طبیعی بیرون شهر با محیط مصنوع درون آن) است که جریان ورود به شهر از طریق آن میسر می‌شود و از شخصیت و هویت مستقلی برخوردار می‌باشد. این فضا کارکردهای گوناگون معنوی و عملکردی (اتمام بخش اول و گذار به بخش دیگر) دارد. مهم‌ترین کارکرد مبادی ورودی، آفرینش احساس ورود به شهر است که ماحصل تعامل ورودی روانی، ورود تصویری و ورود فیزیکی می‌باشد (قدمی و غلامیان آقامحلی، ۱۳۹۰: ۱۲۳).

1. Barreira and Mattos
2. Zheng et al
3. Monisha

**مبادی ورودی شهر:** یکی از مؤثرترین و جذابترین نقاط هر شهر، ورودی آن شهر است که تأثیرگذارترین خاطره هر شهر نیز نشأت گرفته از آن می‌باشد. در حقیقت مبادی ورودی شهرها مجراهایی بر روی زمین هستند که امکان ورود به شهر از طریق وسایل نقلیه موتوری را فراهم می‌آورند. ورودی‌ها که نمایانگر و چکیده بطن شهرها می‌باشند، مهمترین عناصر القاکننده از کلیت یک موضوع به‌عنوان اصیل‌ترین عامل نشانگر هویت و تأثیرگذارترین موضوع بر برداشت ذهنی واردشوندگان محسوب می‌گردند. (دانشپور، ۱۳۸۹: ۹۵). باید اشاره کرد که ایجاد حس حضور در شهر، یکی از مهم‌ترین کارکردهای ورودی است. حس حضور در شهر، یک روند سلسله مراتبی دارد. حرکت از مسیری منتهی به نقطه و از نقطه‌ای منتهی به مرکز شهر. این مراحل سلسله مراتبی، منفک از هم نیستند و برای تبیین حضور در شهر به واردشونده، نیازمند ایجاد حس وحدت در سه مرحله حضور بصری، روانی و فیزیکی در شهر است. چراکه ورودی شهر بیش از هر چیز به‌عنوان مفصلی برای اتصال دو مکان است و نه تیغه‌ای برای تفکیک دو فضا. اتصال دو مکان نیز تنها از طریق یک فضای واحد حس مکان، امکان‌پذیر است. از این رو ورودی مکانی است خلق شده برای یک اتفاق که معنای این اتفاق، ورود و خروج آگاهانه از دنیایی به دنیای دیگر است (رضایی، ۱۳۹۷: ۱۱۷).

**مبادی ورودی شهرهای ایران:** امروزه در گونه‌بندی ورودی‌های شهرها، به طور معمول با دو صحنه روبرو هستیم: ۱- صحنه‌ای خودجوش که توسط ساکنین آن حوزه به‌صورت غیرقانونی ایجاد شده است و از هیچ الگویی از پیش فکر شده-ای تبعیت نمی‌کند. اما به دلیل تکرار زیاد خود به صورت الگو درآمده است. ۲- صحنه ورودی‌هایی که بر اساس الگویی نامعلوم یا دخالت مدیران شهری شکل گرفته است. صحنه اول معمولاً مربوط به شهرهای کوچک و آبادی‌هایی است که بر سر راه‌های مواصلاتی مهم قرار گرفته‌اند. ورودی‌های فرعی شهرهای متوسط و بزرگ ما نیز با چنین صحنه‌ای دست به گریبان هستند (پاکزاد، ۱۳۹۱: ۹).

توسعه سریع و پر شتاب شهرها و اشغال بی‌رویه اراضی در فراسوی مرزهای آن موجب تحولات چشم‌گیری در سیمای حومه و حاشیه شهرها شده است. این نواحی با سازمان و ساختار فضایی و کالبدی منفصل، پراکنده بودن انسجام و فاقد هویت از یک سو با نواحی روستایی و یا عرصه‌های طبیعی و از سوی دیگر با جوامع شهری تداخل نموده و یا با تغییر شکل نواحی روستایی، سیمایی نه کاملاً شهری و یا روستایی به وجود آوردند. «این نواحی عموماً در حول و حوش مسیرهای ارتباطی شهرها شکل گرفته و نیروی حیاتی خود را از آن می‌گیرند» (شالین، ۱۳۷۲: ۱۹). ویژگی‌های ورودی بیشتر شهرهای کشور عبارتند از: ۱. فضاهای ورودی شهرها غالباً فاقد ساختاری مشخص و متمایز می‌باشند. ۲. فضاهای ورودی شهرها غالباً فاقد هویت بوده و در اثر اغتشاشات بصری و محیطی به هویت شهرها آسیب می‌رسانند. ۳. کاربری-هایی با سیمای نامطلوب نظیر تعمیرگاه‌ها، اسقاطی‌ها، و انبارهای سیمان منظر ورودی اغلب شهرها را تشکیل می‌دهند. ۴. در غیاب سیمای طبیعی ویژه و شاخص، عامل و یا ویژگی خاصی که فضای ورودی یک شهر را از شهرهای دیگر منطقه متمایز و مشخص گرداند در فضای ورودی اغلب شهرها وجود ندارد. ۵. هدایت و راهنمایی تازه‌واردین به نقاط مختلف شهر به‌خوبی صورت نمی‌گیرد. ۶. تابلوهای معرفی‌کننده شهرها اغلب در مکان‌های نامناسب و با کیفیت و اندازه نامتناسب قرار گرفته و به‌راحتی قابل رؤیت نیستند. ۷. در صورت وجود عناصر ارزشمند و نمادین تاریخی و طبیعی، این عناصر اغلب در میان اغتشاشات بصری و محیطی فضاهای ورودی گم شده‌اند. ۸. فضای ورودی شهرها غالباً فاقد جذابیت بصری بوده و انگیزه‌ای برای ورود به شهر ایجاد نمی‌کند. ۹. به دلیل فقدان ساختاری مشخص، در این فضاها غالباً حس ورود به شهر در شخص ایجاد نمی‌شود. ۱۰. در صورت وجود عناصر طبیعی با ارزش نظیر پوشش گیاهی و یا



برجستگی و تنوع شکل زمین در داخل و یا پیرامون فضای ورودی شهر از تأثیر نامطلوب اغتشاشات محیطی و بصری تا حدی کاسته می‌شود. ۱۱. در ورودی شهرهایی که فاقد منظر طبیعی زیبا هستند، تأثیر منفی اغتشاشات محیطی و بصری مشهودتر است. ۱۲. به دلیل پایین بودن کیفیت محیطی و وجود برخی از کاربری‌ها نظیر تعمیرگاه اتومبیل و... در اغلب ورودی‌ها قابلیت آن برای برخی از فعالیت‌های اجتماعی نظیر فعالیت تفریحی از بین رفته است.

### روش پژوهش

نوع تحقیق کاربردی و روش آن توصیفی-تحلیلی است. برای جمع‌آوری داده‌ها از مطالعات کتابخانه‌ای، اسنادی و میدانی استفاده شده است. جهت بررسی دیدگاه کارشناسان از طیف ۵ درجه‌ای لیکرت بهره گرفته شده است (۱ به معنای بسیار نامطلوب، عدد ۲ نامطلوب، عدد ۳ متوسط، عدد ۴ مطلوب و عدد ۵ بسیار مطلوب). پرسشنامه‌ها به تعداد ۸۰ مورد (۴۰ پرسشنامه از ورودی جنوب غربی و ۴۰ پرسشنامه از ورودی جنوب شرقی شهر مراغه) به صورت تصادفی از متخصصان و کارشناسان شهری (اساتید گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، کارشناسان شهرداری، فرمانداری و راه و - شهرسازی) تکمیل گردیده و نیز برای پایایی پرسشنامه از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده است. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون‌های تی‌تک نمونه‌ای و رگرسیون گام به گام استفاده شده است.

جدول ۱. ضریب آلفای کرونباخ به دست آمده برای هریک از شاخص‌های مبادی ورودی شهر مراغه

| عنوان         | تعداد گویه | ضریب آلفای کرونباخ |
|---------------|------------|--------------------|
| مؤلفه کالبدی  | ۱۳         | ۰/۸۴               |
| مؤلفه عملکردی | ۱۱         | ۰/۷۹               |
| مؤلفه زیبایی  | ۹          | ۰/۸۱               |
| مؤلفه هویت    | ۱۰         | ۰/۸۵               |
| کل شاخص‌ها    | ۴۳         | ۰/۸۲               |

منبع: (محاسبات نگارندگان)

ضریب آلفای کرونباخ با هماهنگی درونی پرسش‌ها ارتباط تنگاتنگی دارد و مقدار آن از لحاظ نظری بین صفر تا ۱ است. معمولاً آلفای کرونباخ بین ۰/۶ تا ۰/۷ قابل قبول و بالای ۰/۷ رضایت‌بخش و نشان‌دهنده پایایی بالا و مطلوب می‌باشد. بنابراین آلفای کرونباخ در پژوهش حاضر برابر با ۰/۸۲ به دست آمده نشان می‌دهد ابزار گردآوری اطلاعات از پایایی بالا و مطلوب برخوردار است.

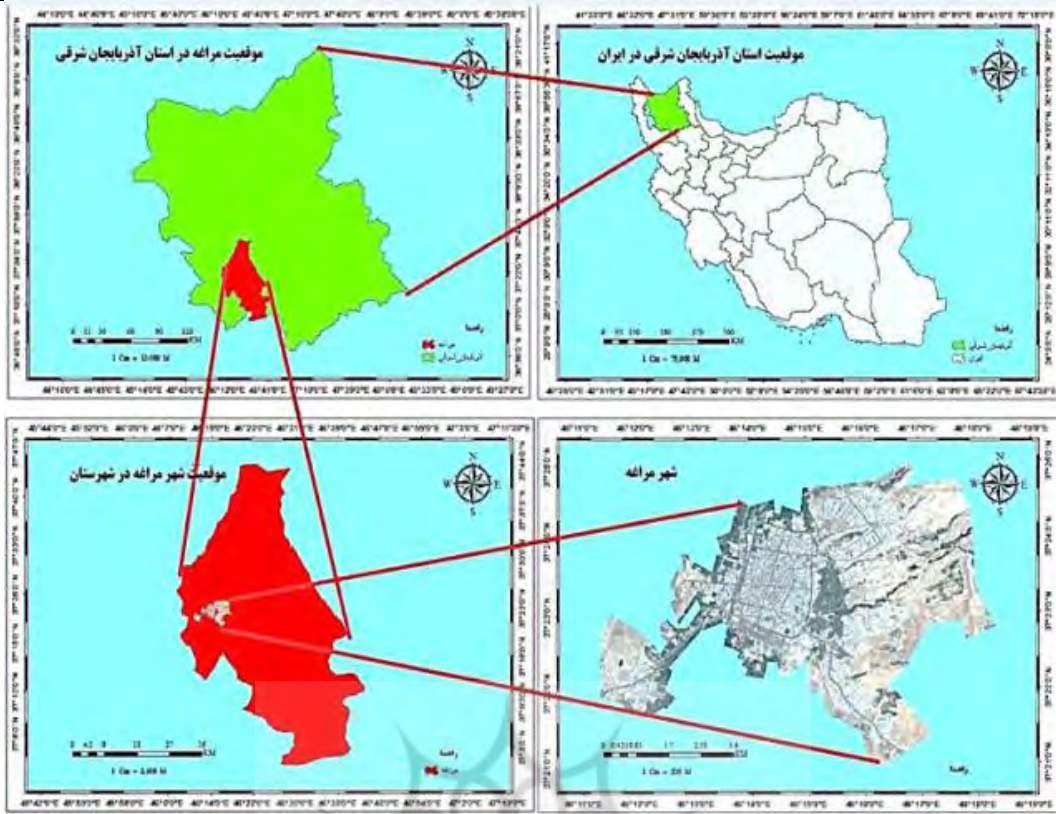
## جدول ۲. مؤلفه ها و گویه های تحقیق

| مؤلفه‌ها         | گویه‌ها   |
|------------------|---|
| کالبدی           | وضعیت آسفالت معابر در مبادی ورودی، وضعیت خط‌کشی معابر، وضعیت جداول حاشیه مسیر، وضعیت پیاده‌روها (وجود پیاده‌رو، عرض آن و سنگفرش داشتن آنها) در مبادی ورودی، کمیت و کیفیت سرعت‌گیرها، کمیت و کیفیت خروجی‌ها ورودی‌های مسیر، جداسازی فیزیکی مسیرهای متضاد (رفت و برگشت)، دو یا سه بانده بودن مسیرهای رفت و برگشت، عرض خطوط عبور (تندرو و کندرو)، نصب علائم هشداردهنده در مناطق پرخطر در مبادی ورودی، زیرگذرها و پل‌های هوایی عابر پیاده، استقرار کافی و مناسب تابلوهای راهنمایی و رانندگی و دسترسی آسان به مسیرهای اصلی شهر و مراکز مهم شهر از مبادی ورودی. |
| عملکردی          | دسترسی آسان به مسیرهای اصلی شهر و مراکز مهم شهر، دسترسی آسان به جایگاه‌های سوخت، دسترسی آسان به خدمات اتومبیل (تعمیرگاه، کارواش و...)، کمیت و کیفیت تابلوهای هدایت‌کننده به مراکز گردشگری، بازار و وجود مراکز اطلاع‌رسانی گردشگری و کیفیت خدمات آنها، دسترسی آسان به فروشگاه‌ها، کمیت و کیفیت پارکینگ‌ها، وجود استراحتگاه، سرویس بهداشتی، مسجد و... و کیفیت آن‌ها، استقرار نیروهای پلیس و برقراری نظم و امنیت، استقرار اکیپ‌های فوریت‌های پزشکی و استقرار کاربری‌های تفریحی و فراغتی برای مسافری.   |
| زیبایی           | سنگ‌فرش پیاده‌روها، رنگ‌آمیزی جداول کنار مسیر، وجود پوشش گیاهی، زیبایی و چشم‌نوازی مناظر، نظم و تزئینات تابلوهای تجاری، نمای ساختمان‌های مجاور، زیبایی و عدم فرسودگی تابلوهای راهنمایی و رانندگی، نشانه‌های معماری هنرمندانه و فضاهای صمیمی و نحوه نظارت بر مبادی ورودی شهر.  |
| بازنمایی<br>هویت | وجود تابلوهای معرف شخصیت‌های برجسته شهر، وجود تابلوهای اطلاع‌دهنده از ویژگی‌های شهر و مردم آن در مبادی ورودی شهر، نمایش و معرفی فرهنگ مردم شهر در مبادی ورودی شهر، تناسب کمیت و کیفیت پوشش گیاهی با اقلیم شهر، وجود مراکز تولید و عرضه سوغات شهر، نمایش فعالیت اقتصادی عمده مردم شهر در مناظر ورودی، تناسب ساختمان‌های مبادی ورودی با ساختمان‌های درون شهر، احساس هدایت‌کنندگی و دعوت‌کنندگی به داخل شهر، استفاده از مصالح و سبک‌های معماری بومی و محلی خاص شهر مراغه و حفظ و نگهداری کاربری‌های باسابقه و قدیمی در هر حوزه در مبادی ورودی.               |

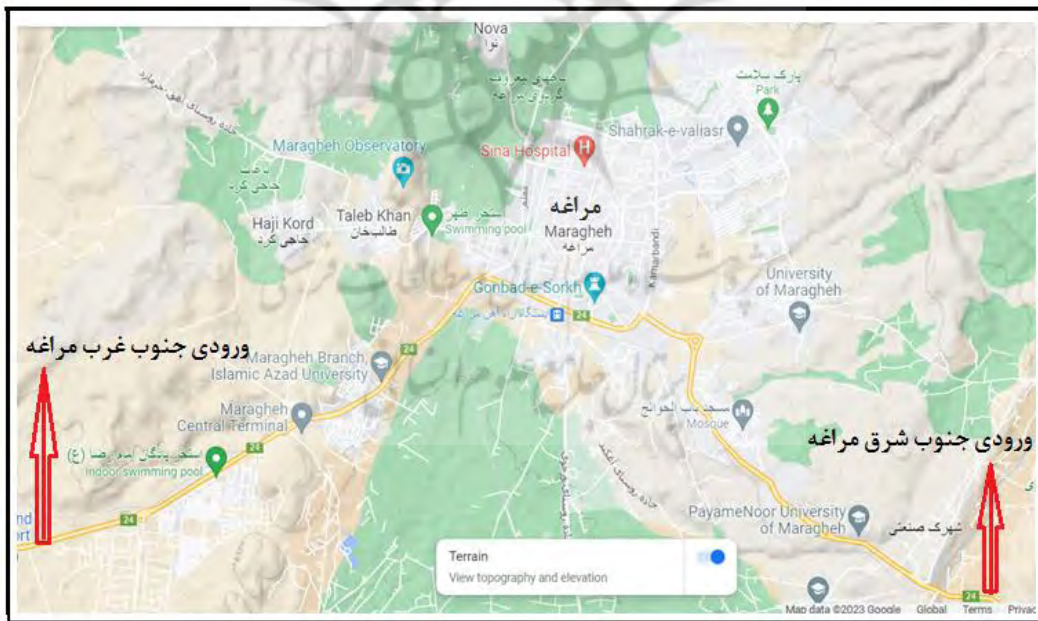
منبع: (رضایی، ۱۳۹۷؛ قدمی و همکاران، ۱۳۹۰؛ مبارکی و همکاران، ۱۴۰۰؛ ملک‌شاهی و همکاران، ۱۳۹۳ و نگارندگان)

## محدوده مورد مطالعه

شهر مراغه بعد از تبریز دومین شهر بزرگ استان آذربایجان شرقی می‌باشد. شهر مراغه با تبریز که مرکز استان آذربایجان شرقی است حدود ۱۲۰ کیلومتر، فاصله دارد. مراغه دومین کهن شهر آذربایجان بعد از ارومیه است. جمعیت شهر مراغه معادل ۱۷۵۲۵۵ نفر می‌باشد. این شهر در گوشه شمال غربی کشور در سی و هفت درجه ۲۲ دقیقه تا ۳۷ درجه و ۲۵ دقیقه عرض شمالی و در ۴۶ درجه و ۱۲ دقیقه تا ۴۶ درجه و ۱۷ دقیقه طول جغرافیایی واقع گردیده است. مراغه مرکز شهرستان مراغه و یکی از ۱۹ شهرستان این استان محسوب می‌شود (مبارکی، ۱۳۹۷: ۱۰۹). مراغه با دارا بودن وسعت تقریبی ۲۵۹۷ هکتار دومین شهر بزرگ آذربایجان شرقی بعد از تبریز است که در امتداد رودخانه صوفی چای در دامنه‌های جنوبی کوه سهند واقع شده است. وسعت شهر مراغه با تقریب ۲۵۹۷ هکتار می‌باشد. متوسط تراکم ناخالص جمعیتی کل شهر در وضع موجود ۵۷ نفر در هکتار است. شهر مراغه به لحاظ ساختاری تقریباً شطرنجی است و این شکل عمدتاً در توسعه‌های اخیر مشاهده می‌شود. در بافت قدیمی دارای بافتی تقریباً ارگانیک است. هسته اولیه شهر در شرق رودخانه صوفی چای شکل گرفته و گسترش یافته است (مبارکی و حسینی، ۱۳۹۹: ۹۷). هم‌اکنون شهر مراغه دارای ۲۶ محله و ۷ ناحیه می‌باشد (منوچهری میان‌دوآب و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۳۸).



شکل ۱. موقعیت جغرافیایی شهر مراغه در کشور و استان



شکل ۲. مبادی ورودی شهر مراغه  
منبع: (ترسیم از نگارندگان)

## بحث و یافته‌ها

## آمار توصیفی

از تعداد پاسخگویان به لحاظ جنسیت ۶۷/۵ درصد مرد ۳۲/۵ درصد پاسخگویان زن بوده‌اند. از نظر سن ۲۷/۵ درصد پاسخگویان بین ۱۵-۳۰ سال، ۲۸/۵ درصد پاسخگویان بین ۳۱-۴۵ سال، ۳۵ درصد پاسخگویان بین ۴۶-۶۰ سال و ۸/۸ درصد پاسخگویان بیشتر از ۶۰ سال داشتند. از نظر وضعیت تحصیلی ۱۶/۳ درصد پاسخگویان فوق دیپلم یا کاردانی، ۵۱/۲ درصد لیسانس، ۲۷/۵ درصد پاسخگویان فوق لیسانس و ۵ درصد دکتری بودند. به لحاظ سکونت ۹/۷ درصد کمتر از ۵ سال، ۲۶/۷ درصد بین ۶ الی ۱۲ سال، ۲۶/۱ درصد بین ۱۳-۱۹ سال، ۲۴/۲ درصد بین ۲۰ الی ۲۵ سال و ۱۳/۳ درصد بالای ۲۵ سال در شهر مراغه سکونت داشته‌اند.

## ارزیابی وضعیت مؤلفه‌های سنجش کیفیت مبادی ورودی شهر مراغه

وضعیت هر یک از گویه‌های مؤلفه‌های کالبدی، عملکردی، زیبایی و بازنمایی هویت در ارزیابی کیفیت مبادی ورودی شهر مراغه با استفاده از آزمون‌های پارامتریک تی استیودنت تک نمونه‌ای با ارزش آزمون ۳ مورد بررسی قرار می‌گیرد. برای هر مؤلفه میانگین آن با ارزش آزمون میانگین مورد انتظار یعنی مقدار ۳ در سطح خطای ۵ درصد کوچکتر (P-value=sig<0.05) مقایسه می‌شود.

## ارزیابی مؤلفه کالبدی در مبادی ورودی شهر مراغه

جدول ۳. آزمون تی تک نمونه‌ای برای ارزیابی مبادی ورودی شهر مراغه در گویه‌های مؤلفه کالبدی

| میزان اختلاف در سطح اطمینان ۹۵ درصد |         | اختلاف از میانگین | سطح معناداری (Sig) | مقدار آماره T | میانگین | گویه‌های مؤلفه کالبدی  |
|-------------------------------------|---------|-------------------|--------------------|---------------|---------|--|
| حد پایین                            | حد بالا |                   |                    |               |         |  |
| -۱۱                                 | -۱۶۲    | -۳۶               | ۱۰۰۶               | -۲/۸۴         | ۲/۶۴    | وضعیت آسفالت معابر در مبادی ورودی شهر مراغه                  |
| -۴۱                                 | -۷۴     | -۵۷               | ۱۰۰۰               | -۶/۹۲         | ۲/۴۲    | وضعیت خط‌کشی معابر در مبادی ورودی شهر                        |
| -۱۶                                 | -۵۱     | -۳۳               | ۱۰۰۰               | -۳/۸۷         | ۲/۶۶    | وضعیت جداول حاشیه مسیر در مبادی ورودی شهر مراغه              |
| -۵۹                                 | -۹۱     | -۷۵               | ۱۰۰۰               | -۹/۵۴         | ۲/۲۵    | وضعیت پیاده‌روها (وجود پیاده‌رو، عرض آن و سنگفرش داشتن آنها) |
| -۱۷                                 | -۵۰     | -۳۳               | ۱۰۰۰               | -۴/۰۵         | ۲/۶۶    | کمیت و کیفیت سرعت‌گیرها در مبادی ورودی شهر مراغه             |
| -۳۴                                 | -۱۶۶    | -۵۰               | ۱۰۰۰               | -۶/۱۳         | ۲/۵۰    | کمیت و کیفیت خروجی‌ها و ورودی‌ها در مبادی ورودی شهر مراغه    |
| ۱۰۶                                 | -۲۸     | -۱۱               | ۱۰۰۱               | -۱/۳۱         | ۲/۸۹    | جداسازی فیزیکی مسیرهای متضاد (رفت و برگشت)                   |
| ۱۰۳                                 | -۳۵     | -۱۶               | ۱۰۰۲               | -۱/۷۱         | ۲/۸۴    | دو یا سه بانده بودن مسیرهای رفت و برگشت در مبادی ورودی مراغه |
| -۵۱                                 | -۱۸۴    | -۶۷               | ۱۰۰۰               | -۸/۳۲         | ۲/۳۳    | عرض خطوط عبور (تندرو و کندرو)                                |
| -۳۰                                 | -۶۰     | -۴۵               | ۱۰۰۰               | -۶/۱۵         | ۲/۵۵    | نصب علائم هشداردهنده در مناطق پرخطر                          |
| -۳۹                                 | -۶۸     | -۴۸               | ۱۰۰۰               | -۴/۹۲         | ۲/۵۱    | زیرگذرها و پل‌های هوایی عابر پیاده                           |
| -۴۲                                 | -۱۸۶    | -۶۳               | ۱۰۰۰               | -۵/۷۹         | ۲/۳۶    | استقرار کافی و مناسب تابلوهای راهنمایی                       |
| ۱۰۱                                 | -۳۴     | -۱۷               | ۱۰۰۴               | -۲/۰۶         | ۲/۸۳    | دسترسی آسان به مسیرهای اصلی شهر و مراکز مهم                  |

منبع: (محاسبات نگارندگان)

با توجه به (جدول ۳) در مبادی ورودی شهر مراغه از لحاظ گویه‌های کالبدی تنها سه گویه (جداسازی فیزیکی مسیرهای متضاد (رفت و برگشت)، دو یا سه بانده بودن مسیرهای رفت و برگشت، دسترسی آسان به مسیرهای اصلی شهر و مراکز مهم) در وضعیت نسبتاً خوبی قرار دارند، بقیه گویه‌های مؤلفه کالبدی در سطح نامطلوب قرار گرفته‌اند. بیشترین میانگین بدست آمده برای مؤلفه کالبدی مربوط به گویه‌های (جداسازی فیزیکی مسیرهای متضاد (رفت و برگشت) با میانگین ۲/۸۹ و گویه (دو یا سه بانده بودن مسیرهای رفت و برگشت در مبادی ورودی شهر مراغه) با میانگین ۲/۸۴ می‌باشد و کمترین میانگین بدست آمده نیز برای گویه‌های وضعیت پیاده‌روها (وجود پیاده‌رو، عرض آن و سنگفرش بودن آنها) با میانگین ۲/۲۵ و گویه عرض خطوط عبور (تندرو و کندرو) با میانگین ۲/۳۳ مربوط می‌شود. طبق مشاهدات میدانی و برداشت‌های پژوهشگران از مبادی ورودی شهر مراغه، مبادی ورودی شهر مراغه از سمت جنوب غرب و جنوب شرق از لحاظ قرارگیری تابلوهای راهنمایی مناسب نمی‌باشد و این مشکل در ورودی جنوب شرق از طرف نظرکهریز نسبت به ورودی سمت بناب (جنوب غرب مراغه) چشم‌گیر است. همچنین پل‌های هوایی عابر پیاده در مبادی ورودی مراغه مناسب نیستند و کیفیت سرعت‌گیرها در این مبادی مخصوصاً در ورودی سمت جنوب شرق مناسب نمی‌باشد. ورودی جنوب شرق مراغه از لحاظ خط‌کشی معابر مناسب نمی‌باشد و جداول حاشیه مسیرها در بسیاری از جاها پراز زباله و پلاستیک رها شده می‌باشد.

جدول ۴. میانگین مؤلفه کالبدی به تفکیک هر یک از مبادی ورودی شهر مراغه

| میزان اختلاف در سطح اطمینان<br>۹۵ درصد   | تعداد نمونه ۴۰ |               | مؤلفه کالبدی     |                  |
|--|----------------|---------------|------------------|------------------|
|  | میانگین        | انحراف معیار  | سطح معنی‌داری    | تفاوت از میانگین |
| حد پایین   | -/۵۸           | -۰/۴۹۸        | ۰/۰۰۰            | حد بالا          |
| حد بالا  | -/۴۲           |               |                  |                  |
| میزان اختلاف در سطح اطمینان<br>۹۵ درصد <th colspan="2">تعداد نمونه ۴۰</th> <th colspan="2">مؤلفه کالبدی</th> | تعداد نمونه ۴۰ |               | مؤلفه کالبدی     |                  |
| میانگین  | انحراف معیار   | سطح معنی‌داری | تفاوت از میانگین |                  |
| حد پایین   | -/۴۸           | -۰/۳۶۵        | ۰/۰۰۰            | حد بالا          |
| حد بالا  | -/۲۵           |               |                  |                  |

منبع: (محاسبات نگارندگان)

با توجه به (جدول ۴) به این نتیجه می‌رسیم که در گویه‌های مؤلفه کالبدی ارزیابی مبادی ورودی شهر مراغه، ورودی بناب از با میانگین ۲/۶۳ نسبت به ورودی جنوب شرق مراغه با میانگین ۲/۵۰ از طرف نظرکهریز در وضعیت بهتری قرار دارد. اما در کل اختلاف چندان زیادی بین دو ورودی وجود ندارد.

## ارزیابی مؤلفه عملکردی در مبادی ورودی شهر مراغه

جدول ۵. آزمون تی تک نمونه‌ای برای ارزیابی مبادی ورودی شهر مراغه در گویه‌های مؤلفه عملکردی

| میزان اختلاف در سطح اطمینان ۹۵ درصد | اختلاف از میانگین | سطح معناداری (Sig) | مقدار آماره T | میانگین | گویه‌های مؤلفه عملکردی |  |
|-------------------------------------|-------------------|--------------------|---------------|---------|------------------------|--|
| حد پایین                            |                   |                    |               |         |                        |  |
| حد بالا                             |                   |                    |               |         |                        |  |
| -۱۳                                 | -۴۵               | -۲۸                | ۱۰۰۱          | -۳/۵۹   | ۲/۷۱                   | دسترسی آسان به مسیرهای اصلی شهر و مراکز مهم شهر                |
| ۲۳                                  | -۱۳               | -۰۵                | ۱۰۰۵          | ۵۴      | ۳/۰۵                   | دسترسی آسان به جایگاه‌های سوخت                                 |
| ۲۹                                  | -۰۷               | ۱۱                 | ۱۰۰۲          | ۱/۲۴    | ۳/۱۱                   | دسترسی آسان به خدمات اتومبیل (تعمیرگاه، کارواش و...)           |
| -۲۰                                 | -۵۷               | ۳۸                 | ۱۰۰۰          | -۴/۱۵   | ۲/۶۱                   | کمیت و کیفیت تابلوهای هدایت‌کننده به مراکز گردشگری، بازار و... |
| -۴۹                                 | -۸۴               | -۶۶                | ۱۰۰۰          | -۷/۶۱   | ۲/۳۴                   | وجود مراکز اطلاع‌رسانی گردشگری و کیفیت خدمات آنها              |
| -۱۰۶                                | -۴۶               | -۲۶                | ۱۰۱۱          | -۲/۶۱   | ۲/۷۴                   | دسترسی آسان به فروشگاه‌ها                                      |
| -۳۳                                 | -۶۷               | -۵۰                | ۱۰۰۰          | -۵/۹۹   | ۲/۵۰                   | کمیت و کیفیت پارکینگ‌ها  |
| -۳۱                                 | -۶۹               | -۵۰                | ۱۰۰۰          | -۵/۲۱   | ۲/۵۰                   | وجود استراحتگاه، سرویس بهداشتی، مسجد و... و کیفیت آنها         |
| -۳۹                                 | -۷۱               | -۵۵                | ۱۰۰۰          | -۶/۷۶   | ۲/۴۵                   | استقرار نیروهای پلیس و برقراری نظم و امنیت                     |
| -۱۳                                 | -۱۰۴              | -۸۸                | ۱۰۰۰          | -۱۱/۴۴  | ۲/۱۱                   | استقرار اکیپ‌های فوریت‌های پزشکی                               |
| -۱۷                                 | -۵۵               | -۳۶                | ۱۰۰۰          | -۳/۷۶   | ۲/۶۴                   | استقرار کاربری‌های تفریحی و فراغتی برای ساکنین، مسافران        |

منبع: (محاسبات نگارندگان)

بیشترین میانگین بدست آمده در بین گویه‌های مؤلفه عملکردی مربوط به گویه دسترسی آسان به خدمات اتومبیل (تعمیرگاه، کارواش و...) با میانگین ۳/۱۱ و بعد از آن دسترسی آسان به جایگاه‌های سوخت با میانگین ۳/۰۵ است که بیشتر از متوسط استاندارد آزمون قرار گرفته‌اند و کمترین میانگین بدست آمده مربوط به گویه استقرار اکیپ‌های فوریت‌های پزشکی با میانگین ۲/۱۱ و وجود مراکز اطلاع‌رسانی گردشگری و کیفیت خدمات آنها با میانگین ۲/۳۴ می‌باشد که در سطح نامطلوبی قرار دارند. براساس مشاهدات میدانی، مبادی ورودی شهر از لحاظ دسترسی به جایگاه‌های سوخت و خدمات اتومبیل در ورودی سمت جنوب شرق و جنوب غرب مناسب می‌باشد. همچنین از نظر دسترسی به مسیرهای اصلی، از ورودی سمت جنوب غرب از طرف بناب راحت‌تر می‌توان به این مسیرها دسترسی پیدا کرد. اما وجود فوریت‌های پزشکی و وجود مراکز اطلاع‌رسانی و تابلوهای گردشگری در مبادی ورودی مراغه کمتر دیده می‌شود؛ ولی وجود تابلوهای گردشگری، خدمات گردشگری از جمله هتل و استراحت‌گاه‌ها و سرویس‌های بهداشتی در سمت ورودی جنوب غرب از طرف بناب بیشتر از ورودی سمت جنوب شرق است.

جدول ۶. میانگین مؤلفه عملکردی به تفکیک هر یک از مبادی ورودی شهر مراغه

| میزان اختلاف در سطح اطمینان ۹۵ درصد |          | تعداد نمونه ۴۰   |               | ورودی جنوب شرق مراغه |         | مؤلفه عملکردی |
|-------------------------------------|----------|------------------|---------------|----------------------|---------|---------------|
| حد بالا                             | حد پایین | تفاوت از میانگین | سطح معنی داری | انحراف معیار         | میانگین |               |
| -۳۵                                 | -۶۲      | -۰/۴۸۶           | ۰/۰۰۰         | ۰/۴۳۳                | ۲/۵۱    | مؤلفه عملکردی |
| میزان اختلاف در سطح اطمینان ۹۵ درصد |          | تعداد نمونه ۴۰   |               | ورودی جنوب غرب مراغه |         |               |
| حد بالا                             | حد پایین | تفاوت از میانگین | سطح معنی داری | انحراف معیار         | میانگین | مؤلفه عملکردی |
| -۱۶                                 | -۴۳      | -۰/۲۹۳           | ۰/۰۰۰         | ۰/۴۲۰                | ۲/۷۱    |               |

منبع: (محاسبات نگارندگان)

با توجه به (جدول ۶) به این نتیجه می‌رسیم که در مؤلفه عملکردی ورودی بناب از سمت جنوب غرب با میانگین ۲/۷۱ نسبت به ورودی جنوب شرق مراغه با میانگین ۲/۵۱ از طرف نظرکهریز در وضعیت بهتری قرار دارد. اما میانگین هر دو ورودی از حد مبنا و متوسط کمتر است.

## ارزیابی مؤلفه زیبایی در مبادی ورودی شهر مراغه

جدول ۷. آزمون تی تک نمونه‌ای برای ارزیابی مبادی ورودی شهر مراغه در گویه‌های مؤلفه زیبایی

| میزان اختلاف در سطح اطمینان ۹۵ درصد |          | اختلاف از میانگین | سطح معناداری (Sig) | مقدار آماره T | میانگین | مؤلفه‌ها   |
|-------------------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|---------|--|
| حد بالا                             | حد پایین |                   |                    |               |         |  |
| -۱۶۰                                | -۹۳      | -۱۷۶              | ۰/۰۰۰              | -۹/۳۰         | ۲/۲۴    | سنگ‌فرش پیاده‌روها                               |
| -۱۱۷                                | -۵۰      | -۳۳               | ۰/۰۰۰              | -۴/۰۵         | ۲/۶۶    | رنگ‌آمیزی جداول کنار مسیر                        |
| -۱۰۹                                | -۴۶      | -۲۷               | ۰/۰۰۳              | -۳/۰۳         | ۲/۷۳    | وجود پوشش گیاهی                                  |
| -۱۲۶                                | -۶۴      | -۱۴۵              | ۰/۰۰۰              | -۴/۷۰         | ۲/۵۵    | زیبایی و چشم‌نوازی مناظر                         |
| -۱۳۹                                | -۷۶      | -۵۷               | ۰/۰۰۰              | -۶/۱۳         | ۲/۴۲    | نظم و تزیینات تابلوهای تجاری                     |
| -۱۶۰                                | -۹۲      | -۱۷۶              | ۰/۰۰۰              | -۹/۵۲         | ۲/۲۴    | نمای ساختمان‌های مجاور                           |
| -۱۱۵                                | -۴۳      | -۲۸               | ۰/۰۰۰              | -۴/۱۴         | ۲/۷۱    | زیبایی و عدم فرسودگی تابلوهای راهنمایی و رانندگی |
| -۱۶۴                                | -۹۶      | -۱۸۰              | ۰/۰۰۰              | -۹/۷۲         | ۲/۲۰    | نشانه‌های معماری هنرمندانه و فضاهای صمیمی        |
| -۱۲۶                                | -۵۹      | -۴۲               | ۰/۰۰۰              | -۵/۲۴         | ۲/۵۸    | نحوه نظارت بر مبادی ورودی شهر                    |

منبع: (محاسبات نگارندگان)

در بین گویه‌های مؤلفه زیبایی بیشترین میانگین بدست آمده براساس نظرات کارشناسان مربوط به گویه وجود پوشش گیاهی در ورودی‌ها با میانگین ۲/۷۳ و زیبایی و عدم فرسودگی تابلوهای راهنمایی و رانندگی با میانگین ۲/۷۱ می‌باشد و کمترین میانگین بدست آمده برای گویه نشانه‌های معماری هنرمندانه و فضاهای صمیمی در ورودی‌ها با میانگین ۲/۲۰ و معیار سنگ‌فرش پیاده‌روها با ۲/۲۴ بدست آمده است. طبق بازدیدها و مشاهدات میدانی پژوهشگران از مبادی ورودی شهر مراغه در کل زیبایی خاصی از مبادی وردی به چشم نمی‌خورد. ولی فضاهای سبز عمومی و پارک‌ها و درختان زیبا در ورودی سمت جنوب غرب از طرف بناب نگاه‌ها را به خود جذب می‌کند و شهرداری مراغه در ورودی سمت غرب

خلاقیت بیشتری نسبت به ورودی سمت جنوب شرق مراغه به خود داده است و این ورودی از رنگ آمیزی‌های جداول کنار مسیرها، نمای ساختمان‌ها و... در وضعیت بهتری نسبت به ورودی سمت جنوب شرق قرار دارد.

#### جدول ۸. میانگین مؤلفه زیبایی به تفکیک هر یک از مبادی ورودی شهر مراغه

| مؤلفه زیبایی | ورودی جنوب شرق مراغه |                | میزان اختلاف در سطح اطمینان ۹۵ درصد |                                  |
|--------------|----------------------|----------------|-------------------------------------|----------------------------------|
|              | میانگین              | انحراف معیار   | سطح معنی داری                       | تفاوت از میانگین                 |
| مؤلفه زیبایی | ۲/۳۶                 | ۰/۴۰۷          | ۰/۰۰۰                               | حد پایین -۰/۶۴۴<br>حد بالا -۰/۵۱ |
|              | ورودی جنوب غرب مراغه | تعداد نمونه ۴۰ | میزان اختلاف در سطح اطمینان ۹۵ درصد |                                  |
| مؤلفه زیبایی | ۲/۵۹                 | ۰/۴۳۳          | ۰/۰۰۰                               | حد پایین -۰/۵۵<br>حد بالا -۰/۲۷  |
|              | میانگین              | انحراف معیار   | سطح معنی داری                       | تفاوت از میانگین                 |

منبع: (محاسبات نگارندگان)

با توجه به (جدول ۸) به این نتیجه می‌رسیم که در مؤلفه زیبایی ورودی جنوب غرب از سمت بناب با میانگین ۲/۵۹ نسبت به ورودی شرق مراغه با میانگین ۲/۳۶ از طرف جنوب شرق در وضعیت بهتری قرار دارد. اما میانگین هر دو ورودی از حد مبنا و متوسط کمتر است. و اختلاف چندانی بین دو ورودی وجود ندارد.

#### ارزیابی مؤلفه بازنمایی هویت در مبادی ورودی شهر مراغه

#### جدول ۹. آزمون تی تک نمونه‌ای برای ارزیابی مبادی ورودی شهر مراغه در گویه‌های مؤلفه بازنمایی هویت

| مؤلفه‌ها   | میانگین | مقدار آماره T | سطح معناداری (Sig) | اختلاف از میانگین |         |
|--|---------|---------------|--------------------|-------------------|---------|
|  |         |               |                    | حد پایین          | حد بالا |
| وجود تابلوهای معرفت‌های برجسته شهر                           | ۲/۱۳    | -۱۰/۱۷        | /۰۰۰               | -۱/۰۵             | -۱/۷۰   |
| وجود تابلوهای معرفی و بزرگی‌های شهر و مردم آن در مبادی ورودی | ۲/۴۱    | -۶/۵۱         | /۰۰۰               | -۱/۷۷             | -۱/۴۱   |
| نمایش و معرفی فرهنگ مردم شهر در مبادی ورودی شهر              | ۲/۶۸    | -۲/۷۶         | /۰۰۰               | -۱/۵۶             | -۱/۰۹   |
| تناسب کمیت و کیفیت پوشش گیاهی با اقلیم شهر                   | ۲/۸۵    | -۱/۷۹         | /۰۰۰               | -۱/۳۲             | -۱/۰۲   |
| وجود مراکز تولید و عرضه سوغات شهر                            | ۲/۳۰    | -۸/۱۳         | /۰۰۰               | -۱/۸۷             | -۱/۵۳   |
| نمایش فعالیت اقتصادی عمده مردم شهر در مناظر ورودی            | ۲/۱۵    | -۱۱/۲۳        | /۰۰۰               | -۱/۰              | -۱/۷۰   |
| تناسب ساختمان‌های مبادی ورودی با ساختمان‌های درون شهر        | ۲/۲۹    | -۸/۷۰         | /۰۰۰               | -۱/۷۱             | -۱/۵۵   |
| احساس هدایت‌کنندگی و دعوت‌کنندگی به داخل شهر                 | ۲/۸۳    | -۲/۰۶         | /۰۰۴               | -۱/۷              | -۱/۰۱   |
| استفاده از مصالح و سبک‌های معماری بومی و محلی خاص مراغه      | ۲/۲۹    | -۸/۳۱         | /۰۰۰               | -۱/۷۱             | -۱/۵۴   |
| حفظ و نگهداری کاربری‌های قدیمی در هر حوزه در مبادی ورودی     | ۲/۱۶    | -۹/۷۲         | /۰۰۰               | -۱/۸۳             | -۱/۶۷   |

منبع: (محاسبات نگارندگان)



در بین گویه‌های مؤلفه بازنمایی هویت بیشترین میانگین بدست آمده براساس نظرات کارشناسان مربوط به معیار تناسب کمیت و کیفیت پوشش گیاهی با اقلیم شهر در ورودی‌ها با میانگین ۲/۸۵ و احساس هدایت‌کنندگی و دعوت‌کنندگی به داخل شهر با میانگین ۲/۸۳ می‌باشد و کمترین میانگین بدست آمده برای گویه وجود تابلوهای معرف شخصیت‌های برجسته شهر در ورودی‌ها با میانگین ۲/۱۳ و گویه نمایش فعالیت اقتصادی عمده مردم شهر در مناظر ورودی و حفظ و نگهداری کاربری‌های باسابقه و قدیمی در هر حوزه در مبادی ورودی به ترتیب با میانگین ۲/۱۵ و ۲/۱۶ بدست آمده است. براساس مشاهدات میدانی پژوهشگران از نظر بازنمایی هویت کارهایی هرچند کوچک در مبادی ورودی شهر مراغه انجام شده است از جمله نصب تابلوهای معرفی شهر مراغه به‌عنوان پایتخت نجوم ایران در ورودی سمت جنوب غرب مراغه، ایجاد المان‌هایی از محصولات باغی شهر مراغه از جمله سیب و ... در ورودی سمت جنوب غرب مراغه، انتخاب درختان مناسب با اقلیم منطقه جهت کاشت در مبادی ورودی که قدمت چند دهه دارند که این درختان در ورودی غربی شهر بیشتر دیده می‌شوند. اما در ورودی جنوب شرق هیچ کدام از این موارد دیده نمی‌شود.

جدول ۱۰. میانگین مؤلفه بازنمایی هویت به تفکیک هر یک از مبادی ورودی شهر مراغه

| میزان اختلاف در سطح اطمینان ۹۵ درصد |          | تعداد نمونه ۴۰   |               | ورودی جنوب شرق مراغه |         | مؤلفه هویت |
|-------------------------------------|----------|------------------|---------------|----------------------|---------|------------|
| حد بالا                             | حد پایین | تفاوت از میانگین | سطح معنی‌داری | انحراف معیار         | میانگین |            |
| -۵۸                                 | -۸۷      | -۰/۷۳۵           | ۰/۰۰۰         | ۰/۴۲۲                | ۲/۲۸    | مؤلفه هویت |
| میزان اختلاف در سطح اطمینان ۹۵ درصد |          | تعداد نمونه ۴۰   |               | ورودی جنوب غرب مراغه |         |            |
| حد بالا                             | حد پایین | تفاوت از میانگین | سطح معنی‌داری | انحراف معیار         | میانگین | مؤلفه هویت |
| -۳۵                                 | -۶۱      | -۰/۴۷۷           | ۰/۰۰۰         | ۰/۴۰۳                | ۲/۵۲    |            |

منبع: (محاسبات نگارندگان)

با توجه به (جدول ۱۰) و نتایج بدست آمده از آزمون تی تک نمونه‌ای به این نتیجه می‌رسیم که در مؤلفه بازنمایی هویت، ورودی جنوب غرب مراغه با میانگین ۲/۵۲ نسبت به ورودی جنوب شرق آن با میانگین ۲/۲۸ در وضعیت بهتری قرار دارد. اما میانگین هر دو ورودی از حد مبنا و متوسط کمتر است.

**رگرسیون گام‌به‌گام جهت بررسی سهم مؤلفه‌های ارزیابی کیفیت مبادی ورودی شهر مراغه:** به منظور شناسایی بهتر مؤلفه‌های ارزیابی مبادی ورودی شهر مراغه از روش رگرسیون گام‌به‌گام استفاده شده است. بدین منظور همه مؤلفه‌ها بررسی گردید و سپس به منظور بررسی رابطه و میزان تأثیرگذاری این متغیرها، از رگرسیون چندمتغیره گام‌به‌گام استفاده شد. در روش رگرسیون چندمتغیره گام‌به‌گام، ۴ متغیر پژوهش به‌عنوان عوامل تأثیرگذار وارد معادله شدند؛ همان‌گونه که مطلوبیت مبادی ورودی (به‌طور کلی) در یک ترکیب خطی با متغیرهای وارده شده برابر با ۱ می‌باشد؛ که این مقدار نشان‌دهنده رابطه بالا بین متغیرهای مستقل و متغیر وابسته است. مطابق (جدول ۱۱)، اولین متغیر مستقل وارد شده در مدل، شاخص زیبایی است که دارای ضریب همبستگی ۰/۸۸۸ و مقدار  $R^2$  ۰/۷۸۹ می‌باشد. در مرحله دوم، شاخص کالبدی وارد مدل شد که مقدار R به ۰/۹۶۴ و مقدار  $R^2$  به ۰/۹۳۰ افزایش یافت. در مرحله سوم وقتی متغیر عملکردی وارد معادله می‌شود مقدار R به ۰/۹۷۶ و مقدار  $R^2$  به ۰/۹۵۳ افزایش یافت. در مرحله آخر با ورود

متغیر بازنمایی هویت مقدار R به ۱ و همچنین مقدار  $R^2$  به ۱ افزایش یافت؛ یعنی این ۴ متغیر ۱۰۰ درصد از واریانس مربوط به متغیر وابسته تبیین می‌کنند.

جدول ۱۱. متغیرهای وارد شده و سهم هر متغیر ارزیابی مبادی ورودی در مدل رگرسیون گام به گام

| مرحله     | متغیر وارد شده به مدل در هر مرحله | کیفیت مبادی ورودی شهر مراغه |                      |                                 |
|-----------|-----------------------------------|-----------------------------|----------------------|---------------------------------|
|           |                                   | ضریب همبستگی (R) چندگانه    | ضریب تعیین ( $R^2$ ) | ضریب تعیین تعدیل شده خطای معیار |
| گام اول   | زیبایی                            | ۰/۸۸۸                       | ۰/۷۸۹                | ۰/۱۴۳                           |
| گام دوم   | کالبدی                            | ۰/۹۶۴                       | ۰/۹۳۰                | ۰/۰۸۳                           |
| گام سوم   | عملکردی                           | ۰/۹۷۶                       | ۰/۹۵۳                | ۰/۰۶۸                           |
| گام چهارم | بازنمایی هویت                     | ۱                           | ۱                    | ۱/۰۰۰                           |

منبع: (محاسبات نگارندگان)

مطابق (جدول ۱۱)، اولین متغیر مستقل وارد شده در مدل، شاخص زیبایی است که دارای ضریب همبستگی ۰/۸۸۸ و مقدار  $R^2$  ۰/۷۸۹ می‌باشد. در مرحله دوم، شاخص کالبدی وارد مدل شد که مقدار R به ۰/۹۶۴ و مقدار  $R^2$  به ۰/۹۳۰ افزایش یافت. در مرحله سوم وقتی متغیر عملکردی وارد معادله می‌شود مقدار R به ۰/۹۷۶ و مقدار  $R^2$  به ۰/۹۵۳ افزایش یافت. در مرحله آخر با ورود متغیر بازنمایی هویت مقدار R به ۱ و همچنین مقدار  $R^2$  به ۱ افزایش یافت؛ یعنی این ۴ متغیر ۱۰۰ درصد از واریانس مربوط به متغیر وابسته تبیین می‌کنند. در ادامه پژوهش به ایجاد مدل علی بین شاخص‌های ارزیابی کیفیت مبادی ورودی پرداخته شد. سؤال تعیین کننده به منظور تشکیل مدل حاضر می‌باشد که کدامین شاخصه بالاترین اثر روشن را بر کیفیت مبادی ورودی شهر مراغه دارد. تحلیل و ارزیابی رگرسیون این فرصت را برای پژوهشگر به دست می‌دهد تا تغییرهای متغیر وابسته (کیفیت مبادی ورودی) را از جانب متغیر مستقل (مؤلفه‌های سنجش و ارزیابی کیفیت مبادی ورودی) پیش‌بینی و ارزش هر کدام از متغیرهای مستقل را در بیان متغیر وابسته مشخص کند.

جدول ۱۲. روش تجزیه و تحلیل مدل رگرسیون گام به گام

| Model |               | Unstandardized Coefficients |            | Standardized         | Sig.  |
|-------|---------------|-----------------------------|------------|----------------------|-------|
|       |               | B                           | Std. Error | Coefficients<br>Beta |       |
| ۱     | (Constant)    | ۰/۹۰۰                       | ۰/۰۹۶      |                      | ۰/۰۰۰ |
|       | شاخص زیبایی   | ۰/۶۵۳                       | ۰/۰۳۸      | ۰/۸۸۸                | ۰/۰۰۰ |
| ۲     | (Constant)    | ۰/۱۸۶                       | ۰/۰۸۰      |                      | ۰/۰۰۳ |
|       | زیبایی        | ۰/۵۱۹                       | ۰/۰۲۵      | ۰/۷۰۶                | ۰/۰۰۰ |
|       | کالبدی        | ۰/۴۰۷                       | ۰/۰۳۳      | ۰/۴۱۷                | ۰/۰۰۰ |
| ۳     | (Constant)    | ۰/۱۴۸                       | ۰/۰۶۶      |                      | ۰/۰۰۲ |
|       | زیبایی        | ۰/۴۶۲                       | ۰/۰۲۲      | ۰/۶۲۹                | ۰/۰۰۰ |
|       | کالبدی        | ۰/۳۲۷                       | ۰/۰۳۰      | ۰/۳۳۵                | ۰/۰۰۰ |
|       | عملکردی       | ۰/۱۴۶                       | ۰/۰۲۴      | ۰/۲۰۳                | ۰/۰۰۰ |
| ۴     | (Constant)    | ۱/۲۲                        | ۰/۰۰۰      |                      | ۰/۰۰۱ |
|       | زیبایی        | ۰/۲۵                        | ۰/۰۰۰      | ۰/۳۴۰                | ۰/۰۰۰ |
|       | کالبدی        | ۰/۲۵                        | ۰/۰۰۰      | ۰/۲۵۶                | ۰/۰۰۰ |
|       | عملکردی       | ۰/۲۵                        | ۰/۰۰۰      | ۰/۳۴۷                | ۰/۰۰۰ |
|       | بازنمایی هویت | ۰/۲۵                        | ۰/۰۰۰      | ۰/۳۴۴                | ۰/۰۰۰ |

منبع: (محاسبات نگارندگان)

اما در مورد اهمیت و نقش متغیرهای مستقل در پیشگویی معادله رگرسیون باید از مقادیر بتا (Beta) استفاده کرد. از آنجا که مقادیر بتا، استاندارد شده می‌باشند. بنابراین از طریق آن می‌توان در مورد اهمیت نسبی متغیر قضاوت کرد. بزرگ بودن مقدار بتا نشان‌دهنده اهمیت نسبی و نقش آن در پیشگویی متغیر وابسته می‌باشد. بنابراین در اینجا می‌توان قضاوت کرد که شاخص عملکردی با بتای  $0/347$  بیشترین تأثیر و شاخص کالبدی با بتای  $0/256$  کمترین تأثیر را بر مطلوبیت مبادی ورودی شهر مراغه دارد. همچنین نتایج آزمون رگرسیون گام‌به‌گام نشان داد که شاخص عملکردی با بتای  $0/347$  بیشترین تأثیر و شاخص کالبدی با بتای  $0/256$  کمترین تأثیر را بر مطلوبیت مبادی ورودی شهر مراغه دارد.

مقایسه وضعیت کیفیت مبادی ورودی شهر مراغه در شاخص‌های ارزیابی کیفیت مبادی ورودی با استفاده از آزمون تحلیل واریانس یک طرفه با اندازه مکرر (Repeated Measure)

در مرحله بعد تحقیق نقش ۴ شاخص اصلی سنجش مبادی ورودی با استفاده از آنالیز واریانس یک طرفه با اندازه‌های مکرر (Repeated Measure) با هم مقایسه شده است. بر این اساس (جدول ۱۳) نشان می‌دهد بین میانگین شاخص‌های ارزیابی مبادی ورودی شهر مراغه اختلاف معنی‌داری وجود دارد ( $Sig < 0,005$ ).

جدول ۱۳: آزمون واریانس یک طرفه برای مقایسه نمره‌های شاخص‌های سنجش کیفیت مبادی ورودی مراغه

| شاخص          | میانگین | انحراف استاندارد | Sig   | n <sup>2</sup> |
|---------------|---------|------------------|-------|----------------|
| کالبدی        | ۲/۵۷    | ۳/۱۸             | ۰/۰۰۰ | ۱۶۸            |
| عملکردی       | ۲/۶۱    | ۴/۳۰             |       |                |
| زیبایی        | ۲/۴۸    | ۴/۲۲             |       |                |
| بازنمایی هویت | ۲/۴۱    | ۴/۲۷             |       |                |

منبع: (محاسبات نگارندگان)

همان‌طور که در (جدول ۱۳) دیده می‌شود پایین‌ترین نمره میانگین برای شاخص بازنمایی هویت با میانگین  $2/41$  و بیشتر آن برای شاخص عملکردی با میانگین  $2/61$  بوده است. اگرچه اختلاف معنی‌داری بین ۴ شاخص از نمره‌های به‌دست‌آمده است ولی با این حال لازم است اندازه اثر مشخص شود. مقدار مورد نیاز مجذور بتای تفکیکی است. مقدار به‌دست‌آمده  $0/688$  است که در رده‌بندی کوهن (۱۹۸۸) اندازه اثر بزرگ در نظر گرفته می‌شود. به این معنی که در وضع موجود حدوداً ۷۰ درصد کل واریانس (یا تفاوت در شاخص‌های ارزیابی کیفیت مبادی ورودی)، مربوط به تفاوت‌های گروهی یا تفاوت بین ۴ شاخص سنجش مبادی ورودی شهر مراغه می‌باشد.

### نتیجه‌گیری

شناخت ویژگی‌های کالبدی و عملکردی یکی از عناصر مهم در مطالعات مبادی ورودی شهر می‌باشد، بررسی و مطالعه بخش فراموش شده شهری به شکلی تازه و برای پاسخگویی به نیازهایی که در آغاز ورود به شهر مطرح می‌شوند بسیار مهم است. شهر مراغه به‌عنوان یکی از شهرهای قدیمی و گردشگری از نظر مبادی ورودی دچار مسائل و مشکلاتی است که باعث شده است ورودی‌های اصلی شهر تنها به‌عنوان عنصری جهت مشخص کردن محدوده شهر عمل کند. برای بررسی کیفیت مبادی ورودی شهر مراغه از مؤلفه کیفیت کالبدی به تعداد ۱۳ گویه، مؤلفه عملکردی به تعداد ۱۱

۱. کوهن ۰,۰۱ یا ۱ درصد را به عنوان اندازه اثر کم، ۰,۰۶ یا ۶ درصد را به عنوان اندازه اثر متوسط و ۰,۱۴ را به عنوان اثر بزرگ طبقه بندی می‌کند.

گویه، مؤلفه زیبایی به تعداد ۹ گوئی و مؤلفه بازنمایی هویت به تعداد ۱۰ گوئی استفاده شده است. همچنین حد متوسط مطلوبیت مبادی ورودی عدد ۳ در نظر گرفته شده است، در این صورت از مقادیر حد بالا و حد پایین استفاده شده که اگر هر دو حد بالا و پایین منفی باشد، در سطح اطمینان ۹۵٪ میانگین از مقدار مشاهده شده کمتر خواهد بود، اگر هر دو حد بالا و پایین مثبت باشد، در سطح اطمینان ۹۵٪ میانگین از مقدار مشاهده شده بزرگتر است و اگر حد پایین منفی و حد بالا مثبت باشد، در سطح اطمینان ۹۵٪ میانگین با مقدار مشاهده شده تفاوت معناداری ندارد. براساس تجزیه و تحلیل‌ها بیشترین میانگین از ۱۳ مؤلفه کالبدی مبادی ورودی شهر مراغه مربوط به زیر معیار جداسازی فیزیکی مسیرهای متضاد (رفت و برگشت) با میانگین ۲/۸۹ می‌باشد و بعد از آن گوئی دو یا سه بانده بودن مسیرهای رفت و برگشت در مبادی ورودی شهر مراغه با میانگین ۲/۸۴ و در رتبه بعدی گوئی دسترسی آسان به مسیرهای اصلی شهر و مراکز مهم با میانگین ۲/۸۳ بدست آمده است. همچنین کمترین میانگین بدست آمده برای گوئی وضعیت پیاده‌روها (وجود پیاده‌رو، عرض آن و سنگفرش بودن آنها) با میانگین ۲/۲۵ و عرض خطوط عبور (تندرو و کندرو) با میانگین ۲/۳۳ بدست آمده است. بیشترین میانگین بدست آمده در بین گوئی‌های عملکردی مربوط به مؤلفه دسترسی آسان به خدمات اتومبیل (تعمیرگاه، کارواش و...) با میانگین ۳/۱۱ و بعد از آن دسترسی آسان به جایگاه‌های سوخت با میانگین ۳/۰۵ می‌باشد که بیشتر از متوسط استاندارد آزمون قرار گرفته‌اند و کمترین میانگین بدست آمده مربوط به مؤلفه استقرار اکیپ‌های فوریت‌های پزشکی با میانگین ۲/۱۱ و وجود مراکز اطلاع‌رسانی گردشگری و کیفیت خدمات آنها با میانگین ۲/۳۴ می‌باشد که در سطح نامطلوبی قرار دارند. در بین گوئی‌های مؤلفه زیبایی بیشترین میانگین بدست آمده براساس نظرات کارشناسان مربوط به معیار وجود پوشش گیاهی در ورودی‌ها با میانگین ۲/۷۳ و زیبایی و عدم فرسودگی تابلوهای راهنمایی و رانندگی با میانگین ۲/۷۱ می‌باشد و کمترین میانگین بدست آمده برای معیار نشانه‌های معماری هنرمندانه و فضاهای صمیمی در ورودی‌ها با میانگین ۲/۲۰ و معیار سنگفرش پیاده‌روها با ۲/۲۴ بدست آمده است. نتایج بدست آمده برای مؤلفه بازنمایی هویت نشان می‌دهد که در بین گوئی‌های مؤلفه بازنمایی هویت بیشترین میانگین بدست آمده براساس نظرات کارشناسان مربوط به گوئی تناسب کمیت و کیفیت پوشش گیاهی با اقلیم شهر در ورودی‌ها با میانگین ۲/۸۵ و احساس هدایت‌کنندگی و دعوت‌کنندگی به داخل شهر با میانگین ۲/۸۳ می‌باشد و کمترین میانگین بدست آمده برای گوئی وجود تابلوهای معرف شخصیت‌های برجسته شهر در ورودی‌ها با میانگین ۲/۱۳ و گوئی نمایش فعالیت اقتصادی عمده مردم شهر در مناظر ورودی و حفظ و نگهداری کاربری‌های باسابقه و قدیمی در هر حوزه در مبادی ورودی به ترتیب با میانگین ۲/۱۵ و ۲/۱۶ بدست آمده است. همچنین نتایج آزمون رگرسیون گام‌به‌گام نشان داد که شاخص عملکردی با بتای ۰/۳۴۷ بیشترین تأثیر و شاخص کالبدی با بتای ۰/۲۵۶ کمترین تأثیر را بر مطلوبیت مبادی ورودی شهر مراغه دارد. در این راستا پیشنهادات عبارتند از:

(۱) نصب تابلوهای معرف شخصیت‌های برجسته شهر در ورودی سمت جنوب شرق مراغه؛ (۲) به نمایش گذاشتن فعالیت اقتصادی عمده مردم شهر در مناظر ورودی سمت جنوب غرب مراغه؛ (۳) حفظ و نگهداری کاربری‌های باسابقه و قدیمی در مبادی ورودی شهر مراغه به‌ویژه در ورودی جنوب غرب مراغه؛ (۴) نصب نشانه‌های معماری هنرمندانه و فضاهای صمیمی در ورودی جنوب شرق مراغه؛ (۵) سنگفرش کردن پیاده‌روهای ورودی جنوب غرب مراغه به‌خاطر اینکه میزان رفت‌وآمد در این ورودی بیشتر است؛ (۶) استقرار اکیپ‌های فوریت‌های پزشکی در مبادی ورودی شهر مراغه؛ (۷) ایجاد مراکز اطلاع‌رسانی گردشگری در ورودی‌های شهر؛ (۸) استقرار کافی و مناسب تابلوهای راهنمایی در ورودی شهر به‌ویژه

در ورودی جنوب شرق؛ ۹) نصب و احداث زیرگذرها و پل‌های هوایی عابر پیاده در ورودی به‌ویژه در ورودی جنوب - شرق؛ ۱۰) رسیدگی به کمیت و کیفیت خروجی‌ها و ورودی‌ها در مبادی ورودی شهر مراغه؛ ۱۱) توجه بیشتر برنامه‌ریزان و مدیران از لحاظ کیفیت کالبدی (معايير) به ورودی جنوب شرق شهر؛ ۱۲) ایجاد باندهای تندرو و کندرو به‌منظور حرکت مکت مسافری و گردشگران و دسترسی سریع و راحت به نقاط مورد نظر در طول مسیر که موجب کاهش ترافیک، و در نهایت کاهش آلودگی هوا و آلودگی صوتی می‌شود؛ ۱۳) کاشت پوشش گیاهی مترکم در طرفین جاده که علاوه بر ایجاد سیما و منظر پایدار باعث تلطیف هوا نیز می‌شود؛ ۱۴) ساماندهی و طراحی مناسب تابلوها از نظر اندازه، رنگ، مکان قرارگیری در هر سه مورد بهبود کیفیت کف‌سازی معابر و روشنایی مناسب معابر و دفع مناسب آب‌های سطحی؛ ۱۵) جابجایی کاربری‌هایی مانند کارخانجات و کارگاه‌های تولیدی که ایجاد آلودگی بصری می‌کنند؛ ۱۶) ارتقاء امنیت عبور و مرور ساکنین محدوده از طریق ایجاد سلسله‌مراتب حرکت و ایمنی پیاده و دوچرخه در محدوده ورودی؛ ۱۷) تأمین پارکینگ‌ها در حاشیه مسیر ورودی در هر دو مورد از مبادی ورودی؛ ۱۸) استفاده از پوشش گیاهی بومی در طراحی مناظر به‌ویژه در مبادی ورودی؛ ۱۹) حفظ و احیاء موقعیت فضاها و بناها در ورودی؛ ۲۰) استفاده از فضاهای خالی و مخروبه در اطراف مسیرهای ورودی و اختصاص آنها به کاربری‌های مانند فضای سبز، ورزشی، تفریحی، رستوران، و استراحت‌گاه‌های موقت و محدود، خدمات عام مانند پمپ بنزین، فروشگاه‌های تجاری؛ ۲۱) توجه بیشتر شهرداری و برنامه‌ریزان و مدیران به ورودی جنوب شرق مراغه که این ورودی از لحاظ هر چهار مؤلفه اصلی (کالبدی، عملکردی، زیبایی و بازنمایی هویت شهری) بررسی شده، در وضعیت مطلوبی قرار ندارد.

## تقدیر و تشکر

بنا به اظهار نویسنده مسئول، این مقاله حامی مالی نداشته است.

## منابع

- آهار، حسن؛ منوچهری، ایوب و موسوی، میرنجف (۱۳۹۹). تحلیل فضایی تأثیر سرمایه اجتماعی بر زیست‌پذیری محلات شهری، نمونه موردی: محلات شهر مراغه، فصلنامه جغرافیا، دوره ۱۸، شماره ۶۵، صص. ۱۴۷-۱۳۵. Doi: 20.1001.1.27172996.1399.18.2.10.7
- باقری، یوسف و منصور، سید امیر (۱۳۹۷). ورودی شهر به‌مثابه عنصری جهت ایجاد هویت مستقل برای منظر شهری، مجله منظر، دوره ۱۵، شماره ۶۰، صص. ۱۴-۵. Doi: 10.22034/BAGH.2018.62760
- براتی، ناصر و نجفی بروجنی، سیده نسیم (۱۳۹۵). ارزیابی نماد ورودی شهرها بر مبنای مؤلفه‌های کالبدی طراحی (نمونه موردی: نماد ورودی شرقی شهر قزوین)، مطالعات شهری، دوره ۵، شماره ۱۹، صص. ۸۱-۹۱. <https://sid.ir/paper/516042/fa>
- ترابی، زهره و سیما، یلدا (۱۳۹۳). طراحی ورودی شهر با رویکرد هویت‌بخشی به فضای شهری (نمونه موردی: ورودی شرقی شهر زنجان). مدیریت شهری، دوره ۱۳، شماره ۳۶، صص. ۸۳-۱۰۴. SID. <https://sid.ir/paper/92311/fa>
- ثبوتی، هومن و سیما، یلدا (۱۳۹۰). اثرات نامطلوب ورودی‌های شهر در ایران و ضرورت اصلاح آنها، مهندسی عمران شریف، ویژه حمل و نقل شهری، دوره ۲-۲۷، شماره ۳، صص. ۶۷-۵۳. <https://sid.ir/paper/478584/fa>
- خطیبی، سید محمدرضا (۱۳۹۲). تاثیر متقابل الگوی‌های رفتاری در احیای هویت محیط شهر، مطالعه موردی محدوده ورودی سنندج، هویت شهر، دوره ۷، شماره ۱۳، صص. ۷۳-۶۳. Doi: 20.1001.1.17359562.1392.7.13.7.5
- دانشپور، عبدالهادی (۱۳۸۹). بازشناسی مفهوم هویت در فضای عمومی شهری (خیابان)، (نمونه موردی: تهران، خیابان، انقلاب)، پایان‌نامه دکتری شهرسازی، به راهنمایی ایرج اعتصام، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.

- ۸) رضایی، محمدرضا (۱۳۹۷). بررسی کیفیت کالبدی و عملکردی مبادی ورودی شهر یزد از نظر گردشگران، فصلنامه شهر پایدار، دوره ۱، شماره ۲، صص. ۱۱۳-۱۲۸. Doi: 10.22034/JSC.2018.88366
- ۹) زکی‌زاده، فرزانه و زکی‌زاده، فرحناز (۱۳۹۴). ساماندهی ورودی شهر با رویکرد برنامه‌ریزی شهری (نمونه موردی: ورودی اصلی شهر کرج)، همایش ملی معماری و شهرسازی بومی ایران، یزد، صص. ۱-۱۶. <https://sid.ir/paper/826713/fa>
- ۱۰) پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۹۱). راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری ایران، چاپ ششم، تهران: انتشارات شهیدی.
- ۱۱) قدمی، مصطفی و حسینی، سیده سمانه (۱۳۹۰). بررسی مولفه‌های کالبدی در کیفیت محیط شهری در نواحی مرکزی، همایش ملی آرمان شهر. ص ۴. <http://civilica.com/doc/159964>
- ۱۲) قوام پور، انسیه (۱۳۸۸). منظر ورودی؛ دریچه ادراک شهر، مجله منظر، دوره ۱، شماره ۳، صص. ۷۶-۷۷. [https://www.manzar-sj.com/article\\_272\\_43d6cc863871bad2d1979b6fbaca9d6b.pdf](https://www.manzar-sj.com/article_272_43d6cc863871bad2d1979b6fbaca9d6b.pdf)
- ۱۳) ملک‌شاهی، غلامرضا؛ لطفی، صدیقه و تقی‌زاده، نیلوفر (۱۳۹۸). بررسی اثرات کاربری‌های صنعتی-کارگاهی در مبادی ورودی شهر، (موردشناسی: شهر گرگان)، جغرافیا و آمایش شهری - منطقه‌ای، دوره ۹، شماره ۳۰، صص. ۳۹-۵۸. Doi:10.22111/GAIJ.2019.4449
- ۱۴) شالین، کلود (۱۳۷۲). دینامیک شهری یا پویایی شهری، ترجمه علی غزنظریان، مشهد: آستان قدس رضوی، معاونت فرهنگی.
- ۱۵) قدمی، مصطفی و غلامیان آقامحلی، طاهره (۱۳۹۰). بررسی کیفیت مبادی ورودی شهرهای گردشگری با تأکید بر جامعه گردشگران (نمونه موردی: شهر بابلسر). فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، دوره ۳، شماره ۳، صص. ۱۳۳-۱۲۱. <https://sid.ir/paper/470294/fa>
- ۱۶) دانشپور، عبدالهادی و ماستیانی، مهدی (۱۳۹۳). تدوین راهبردهای طراحی مبادی ورودی شهرها با رویکرد کیفیات ادراکی-بصری (نمونه مورد مطالعه: ورودی جنوب شرقی کلان‌شهر تهران)، معماری و شهرسازی ایران، دوره ۵، شماره ۷، صص. ۲۲-۵. <http://isau.ir/en/ManuscriptDetail?mid=321>
- ۱۷) مبارکی، امید (۱۳۹۷). ارزیابی میزان رضایتمندی شهروندان شهر مراغه از عملکرد مناطق شهرداری، فصلنامه جغرافیا (برنامه-ریزی منطقه‌ای، دوره ۸، شماره ۳۲، صص. ۱۰۵-۱۱۹. Doi: 20.1001.1.22286462.1397.8.4.6.9
- ۱۸) مبارکی، امید؛ الهویدیزاده، رضا و شریفی، دیاکو (۱۴۰۱). ارزیابی کیفیت کالبدی و عملکردی مبادی ورودی شهر ارومیه از دیدگاه گردشگران، مجله جاده، دوره ۳۰، شماره ۱۱۲، صص. ۱۰۵-۱۱۸. Doi: 10.22034/ROAD.2021.292409.1960
- ۱۹) مبارکی، امید و حسینی پروانه (۱۳۹۹). شاخص‌های نوشهرسازی با تأکید بر فشردگی، بازآفرینی بافت قدیم و پیاده‌مداری (مطالعه موردی: شهر مراغه)، فصلنامه جغرافیا، دوره ۱۸، شماره ۶۴، صص. ۹۵-۱۰۵. Doi: 20.1001.1.27172996.1399.18.1.7.2
- 20) Abdolazadefard, A. & Rahmani, M. (2019). Organization and design of city entrance with an emphasis on the space identity, Case sample Shiraz Northern Entrance, Journal of social science and humanities research, Vol.4, No.2, pp. 172-180.
- 21) Ahar, H., Manuchehri, A. & Moosavi, M. (2020). Spatial analysis of the effect of social capital on the viability of urban neighborhoods Case study: Maragheh neighborhoods. Geography, Vol.18, No.65, pp.135-147. Doi: 20.1001.1.27172996.1399.18.2.10.7. [Persian].
- 22) Bagheri, Y. & Mansouri, S. (2018). City entrance, as an element for creating an independent identity for the city landscape. The Monthly Scientific Journal of Bagh-e Nazar, Vol.15, No.60, pp.5-14. doi: 10.22034/bagh.2018.62760. [Persian].
- 23) Barati, N. & Najafi Taroujeni, S. S. (2016). Evaluation of city entrance symbols using of physical design factors (the Case Study of Qazvin). Motaleate Shahri, Vol.5, No.19, pp.81-91. [Persian].
- 24) Barreira, I. & Mattos, G. (2014). The City as an Object of Research: Microsociology of Urban Spaces in Brazil, Current Urban Studies, Vol.02, No.02, pp.127-139. Doi:10.4236/cus.2014.22013
- 25) Daneshpour, A. & Mastiyani, M. (2013). Compilation of design strategies for the entry points of cities with the approach of perceptual-visual qualities (Study example: Southeast

- entrance of Tehran metropolis), Architecture and urban planning of Iran, Vol.7, No. 23, pp.5-22. <http://isau.ir/en/ManuscriptDetail?mid=321>. [Persian].
- 26) Daneshpour, A. (2011). Recognizing the concept of identity in the urban public space (street), (Case study: Tehran, Engelab street), Ph.D. thesis, Faculty of fine arts, university of Tehran. [Persian].
  - 27) Dixon, K. & Wolf, L. (2007). Benefits and Risks of Urban Roadside Landscape: Finding a Livable, Balanced Response. Washington D.C.: Transportation Research Board of the National Academies of Science.
  - 28) Gadami, M. & Gholamian A. (2011). Investigating the quality of entry points of touristic cities with an emphasis on the tourist community, a case study: Babolsar city. New Perspectives in Human Geography, Vol.3, No. 3, pp.121-133. SID. <https://sid.ir/paper/470294/fa>. [Persian].
  - 29) Gadami, M., Hosseini, I. & Kala, S. S. (2013). Examination of physical components in the quality of the urban environment in the central areas (the sample studied in the central areas of Sari city), the first national conference of Utopia of Iran, Noor, <https://civilica.com/doc/159964>. [Persian].
  - 30) Gavampour, A. (2000). Entrance view: The window of perception of the city. Manzar, Vol.1, No. 3, pp.76-77. [Persian].
  - 31) Khatibi, S. M. (2012). The mutual influence of behavioral patterns in revitalizing the identity of the city environment, a case study of the entrance area of Sanandaj, City Identity, Vol.7, No. 13, pp.63-73. [Persian].
  - 32) Malekshahi, D., lotfi, D. & taghizadeh, N. (2019). Study the effects of industrial uses and workshops at the city entrance (Case study: Gorgan city). Geography and Territorial Spatial -arrangement, Vol.9, No. 30, pp.39-58. doi:10.22111/gaij.2019.4449. [Persian].
  - 33) Mobaraki, O. (2018). The Evaluation of Citizen Satisfaction from the Performance of Maragheh Municipality in Different Zones. Geography (Regional Planning), Vol.8, No. 32, pp.105-119. Doi:20.1001.1. 22286462. 1397.8.4.6.9. [Persian].
  - 34) Mobaraki, O. & Amirhosseini, P. (2020). Analysis New urbanism indicators with an emphasis compactness, pedestrian and old texture recreation (case study: Maragheh city). Geography, Vol.18, No. 64, pp.95-105. SID. <https://sid.ir/paper/953258/en>. [Persian].
  - 35) Mobaraki, O., Allahverdizadeh, R. & Sharifi, D. (2022). Evaluation of the Entrance Points of Urmia in Terms of Physical and Functional From the Perspective of Tourists. Road, Vol.30, No. 112, pp.105-118. doi:10.22034/road.2021.292409.1960. [Persian].
  - 36) Pakzad, J. (2012). A guide to designing urban spaces in Iran, Ministry of Housing and Urban Development of Iran, 6th edition, Tehran: Shahidi Publishing House. [Persian].
  - 37) Rezaei, M. R. (2017). Investigating the physical and functional quality of the entry points of Yazd city from the point of view of tourists, Stable Shahr Quarterly, Vol.1, No.2, pp.113-128. doi:10.22034/jsc.2018.88366. [Persian].
  - 38) Soboti, H. & Sima, Y. (2001). Adverse effects of city entrances in Iran and the necessity of their correction, Civil Engineering, Volume.2-27, No.3, pp53-65. [Persian].
  - 39) Torabi, Z. & Sima, Y. (2014). Urban entrance design with the approach of giving identity to urban space (case study: east entrance of Zanjan city), Urban management, Vol.13, No.36, pp.83-103. SID.<https://sid.ir/paper/92311/en>. [Persian].
  - 40) Zakizadeh, F. & Zakizadeh, F. (2014). Organizing the entrance of the city with the approach of urban planning (case example: the main entrance of the city of Karaj), National Conference of Native Architecture and Urban Planning of Iran. SID. <https://sid.ir/paper/826713/fa>. [Persian].
  - 41) Zheng, B., Guo, R., Bedra, K.B. & Xiang, Y. (2022). Quantitative Evaluation of Urban Style at Street Level: A Case Study of Hengyang County, China. Land, Vol.11, No4, pp.453, March. <https://doi.org/10.3390/land11040453>