

تبیین نقش طرحواره‌های ذهنی مکانی - اجتماعی در احساس آرامش ساکنین حاشیه سبز بزرگراه‌های درون‌شهری (نمونه موردی: بزرگراه مدرس)

نگین سادات مقدسی* - دانشجوی دکتری معماری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد اراک، اراک، ایران.

Relationship between Social-Spatial Mental Schema and Observers' Tranquility in Urban Green Highways (Case Study: Modarres Highways)

Abstract

The aim of this article is to investigate the relationship between the observers' tranquility and creating mental schemas in the corridor of the green urban highway. Tranquility is the one that can cause memories and sense of belonging by locating in mind. Being unique and criterion cause quick images to remain in minds and these elements cause the space to become an indicator of spatial identity. To become a tranquil and memorable space and to remain in minds some schemes should be created in minds and this is the fundamental condition. Furthermore, the space should have a definite and unique identity. Statistical analysis included descriptive and inferential techniques. The findings show that, in designing the urban highways paying attention to spatial-social schemas is one of the main components for generating tranquil of highway margin by criteria. According to the results of the analysis of experimental findings, it seems that considering spatial-social schemes are one of the main components of creating a reliable and tranquil environment for bystanders who visit routes such as highways. According to the results of this study, there is a linear relationship and a high correlation between tranquility and creating mental spatial and social schemas. It means to make a space tranquil and memorable some schemes should be created in minds to make the space effective and persistent. Several sequences and focus points in the special parts can lead us to have a convergence mental schema.

Keywords: Tranquility for Observers, Mental Schema, Green Corridors, Green Urban Highway

چکیده

آرامش روانی از جمله عواملی مهم در برنامه‌ریزی‌های یک طراحی مطلوب می‌باشد. توجه به مولفه‌های تاثیرگذار در آرامش روانی بزرگراه شهری مانند ایجاد عواملی چون وجود جداره سبز، میزان بالا بودن امنیت در محل، میزان اعتماد به همسایگان و ... می‌تواند از اهمیت بالایی برخوردار باشد. شکل‌گیری طرحواره‌های مکانی و اجتماعی همگرا در ذهن شهروندان یکی از اصلی‌ترین عوامل ایجاد آرامش روانی ساکنین حاشیه بزرگراه می‌باشد. هدف این مقاله بررسی عوامل و مولفه‌های موثر بر ایجاد آرامش روانی از طریق همگرا ساختن طرحواره‌های مکانی و اجتماعی است. روش تحقیق پژوهش شامل روش‌های توصیفی - تحلیلی و پیمایشی است. جامعه آماری ساکنین محلات متصل به حاشیه بزرگراه مدرس می‌باشد. تکنیک‌های تحلیل شامل تحلیل آماری توصیفی و استنباطی است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد، در طرحی بزرگراه‌های درون شهری توجه به طرحواره‌های مکانی - اجتماعی یکی از اصلی‌ترین مولفه‌های برای ایجاد محیطی آرامش بخش برای ساکنین بافت‌ها و محلات متصل به بزرگراه است. ولی آرامش الزماً منجر به تشکیل طرحواره‌های همگرا و تقویت کننده در ذهن و روان ساکنین نمی‌گردد. سن و جنسیت تاثیر آنچنانی بر نحوه و نوع طرحواره‌های ذهنی مکانی - اجتماعی در طراحی بزرگراه‌های درون شهری ندارند و افرادی که دارای تحصیلات بالاتری هستند می‌توانند بهتر محیط را درک کنند.

واژگان کلیدی: آرامش روانی، طرحواره‌های ذهنی، حاشیه سبز، بزرگراه درون شهری، یکپارچگی

مقدمه

امروزه با توسعه روزافزون شهرنشینی و در نتیجه مسیرهای دسترسی شهری، مانند خیابان‌ها، بزرگراه‌ها و... شهرها به صورت ناموزونی در حال گسترش می‌باشند. بزرگراه‌های شهری یکی از مهم‌ترین راه‌های تردد در شهرهای بزرگ به‌شمار می‌آیند. برخی از بزرگراه‌ها به دلیل توپوگرافی‌های طبیعی و حاشیه‌های سبز زیبای آنها به یکی از جذابیت‌های بصری و عنصر زیبایی‌بخش شهری تبدیل می‌شوند (مقدسی، حقیقت بین، ۱۳۹۴). اما بزرگراه‌ها علاوه بر زیبایی‌های بصری می‌تواند مشکلات گسترده‌ای را برای ساکنین ایجاد نماید. این بزرگراه‌ها برای سهولت دسترسی‌ها ایجاد شده اما متأسفانه با عبور از میان مناطق مختلف شهری آن‌ها را از یکدیگر گسسته و فاقد هویت ساخته‌است. یکی از مهمترین ابعاد نامطلوب بزرگراه‌های درون‌شهری از بین بردن آرامش روانی ساکنین محلات و بافت‌های پیرامون آنهاست (یگانه و همکاران، ب ۱۳۹۴، ص ۷). داشتن آرامش روانی برای ساکنین یک محله از اهمیت بالایی برخوردار بوده و برای منظر مناسب باید به عنوان یکی از فاکتورهای مهم در نظر گرفته شود. از مؤلفه‌های آسایش بصری می‌توان به رنگ، روشنایی، کیفیت محیطی و... توجه کرد که کاربرد نامطلوب رنگ‌ها و کمبود روشنایی در شهرها موجب آلودگی نمایی، رنگ، نور و... در محیط‌های شهری که القاکننده بی‌نظمی، فشار روانی، بی‌تناسبی، زشتی و سیطره‌ی مادیت و کمیت بر زندگی انسان شده است (صالحی، ۱۳۸۷ ص ۴). یکی از راه‌های رسیدن به آرامش روانی در ادراک محیط، طراحی فضاهای به‌گونه‌ای است که منجر به ایجاد طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی تقویت‌کننده و همگرا در ذهن شهروندان شود. طرحواره‌ها، مجموعه‌ای از اطلاعات هستند که در حافظه فرد بر اساس باورها و فرض‌ها ایجاد می‌شوند. محتوای آن‌ها از طریق تجربه‌های فردی ساخته، سازمان‌دهی شده و در ادراک و ارزیابی اطلاعات جدید استفاده می‌شوند. شرط ادراک فضا به صورت کلیت یکپارچه و معنی‌دار، تقویت طرحواره‌ها و همپوشانی آن‌هاست. ما به کمک طرحواره‌های ذهنی مکانی می‌توانیم درک بهتری از شهر و منظر شهری داشته‌باشیم. بنابراین این پژوهش در جهت ارائه راه‌حل‌هایی برای مسائل ذکر شده اهداف زیر را دنبال می‌کند:

۱. شناخت مؤلفه‌های تأثیرگذار در آرامش روانی

۲. شناخت مهم‌ترین مؤلفه‌های تأثیرگذار بر طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی ساکنین حاشیه سبز بزرگراه درون‌شهری
۳. ارزیابی میزان مطلوبیت آرامش ساکنین منطقه در زندگی کردن در حاشیه سبز بزرگراه شهری مدرس به منظور دستیابی به اهداف تحقیق لازم است به این سؤالات پاسخ داده شود:
 ۱. مؤلفه‌های تأثیرگذار در آرامش روانی چیست؟
 ۲. مهم‌ترین مؤلفه‌های تأثیرگذار بر طرح‌واره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی ساکنین حاشیه سبز بزرگراه درون‌شهری چیست؟
 ۳. آیا حاشیه سبز بزرگراه مدرس توانسته باعث ایجاد احساس آرامش روانی و آسایش ساکنین منطقه شود؟

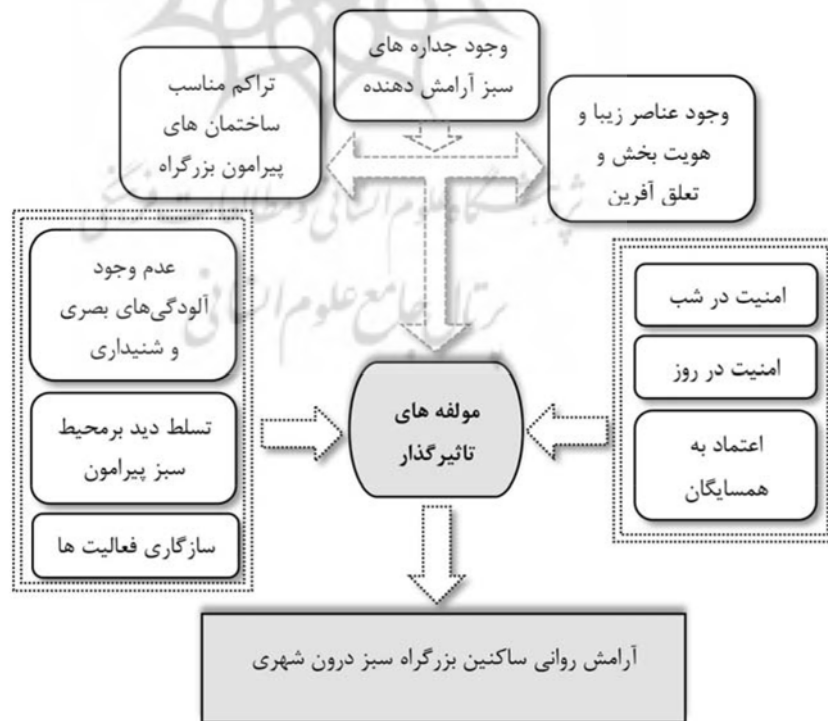
مبانی نظری طرحواره‌های ذهنی مکانی - اجتماعی و رابطه با آرامش روانی شهروندان حاشیه سبز بزرگراه

بزرگراه‌ها به دلیل اینکه بخش عظیمی از تردهای درون‌شهری را انجام می‌دهند و در حاشیه آن‌ها محلات زیادی شکل گرفته‌اند، از اهمیت بسیار زیادی برخوردارند. خیابان‌ها و بزرگراه‌ها علاوه بر شبکه ارتباطی و دسترسی‌ها و نفوذپذیری به‌عنوان شریان‌ها و استخوان‌بندی و دید به چشم‌اندازها را تقویت می‌کنند. این شبکه‌ها می‌تواند باعث ایجاد سکانس‌های متوالی، تنوع در چشم‌اندازها، هدایت دید و... شوند. امروزه بزرگراه‌ها نقش مهمی را در حمل‌ونقل شهری ایفا می‌کنند، از این رو طراحی مسیر و جداره‌های آن و هم‌جواری‌ها می‌تواند در کارایی یک بزرگراه تأثیر بگذارد، زیرا اکثر بزرگراه‌ها محلات مسکونی معروف و منسجم را دو یا چند پاره کرده‌اند. از این طریق نه تنها هویت و یکپارچگی محلات سابق از دست‌رفته است، بلکه رابطه اجتماعی، فرهنگی و ترافیکی ساکنین دو بخش محله را از یکدیگر گسسته است (پاکزاد ۱۳۸۳). بنابراین با طراحی درست می‌توان مشکلات را کاهش داد. عناصر در بزرگراه باید نقش‌های متفاوتی داشته‌باشند به‌صورتی که هم دارای معنی و هدف بصری بوده و هم در تنظیم فیزیکی مسیر مفید باشند. با ایجاد یک حاشیه سبز اطراف بزرگراه می‌توان ایجاد یک سبز راه نمود (Fa-، 1995). Fabos and Ahern، 1996: bos). سبز راه‌ها، منظره‌های خطی و یا کریدورهای سبزی هستند که توسط بشر ایجاد شده و دانش استفاده و ایجاد آن‌ها در حال گسترش است. در واقع سبزه‌راه را می‌توان ترکیبی از کمر بند سبز و پارک‌وی‌ها

نامید (Jongman and Punget-2004; Flink et al 2001) این فضاها به صورت طبیعی می‌توانند باعث بهبود محیط‌زیست اطراف شوند و همچنین ایجاد محیط‌های تفریحی و تفریحی می‌نمایند و به طور کلی در منظر راه تاثیرگذارند (Hellmund and Smith, 2006; Fabos, 2004).
 سکانس‌های موجود در بزرگراه باید سکانس‌هایی فضایی قابل انقطاع باشد. ورود و خروج در مقاطع مختلف ایجاد می‌کند که بزرگراه شامل سکانس‌های مستقلی باشد ولی در کل یک واحد را تشکیل دهند. بین سکانس‌ها و تقاطع‌ها باید یک رابطه متقابل وجود داشته‌باشد. بزرگراه می‌بایست دارای ضرباهنگ پایه و متناوب منظمی از نقاط تصمیم‌گیری و کیفیات بصری جالب‌توجه باشند. این ضرباهنگ می‌تواند متنوع بوده و بر اساس سرعت حرکت یا حداکثر طول آن تنظیم شود (یگانه، بمانیان، مهدی‌پور، ۱۳۹۱، ص ۴). سکانس فضایی بزرگراه از عناصر بسیاری تشکیل شده‌است که ضمن حرکت در پروسه ادراک بصری به‌وجود می‌آیند، عناصری چون رنگ، بافت، خطوط محیطی و نور خودروهای در حال حرکت. آنچه منظر شهری را شکل می‌دهد، دسته‌ای از دیدهای پی‌درپی است. دست‌کاری ماهرانه در عناصر شهری، چه کالبدی و

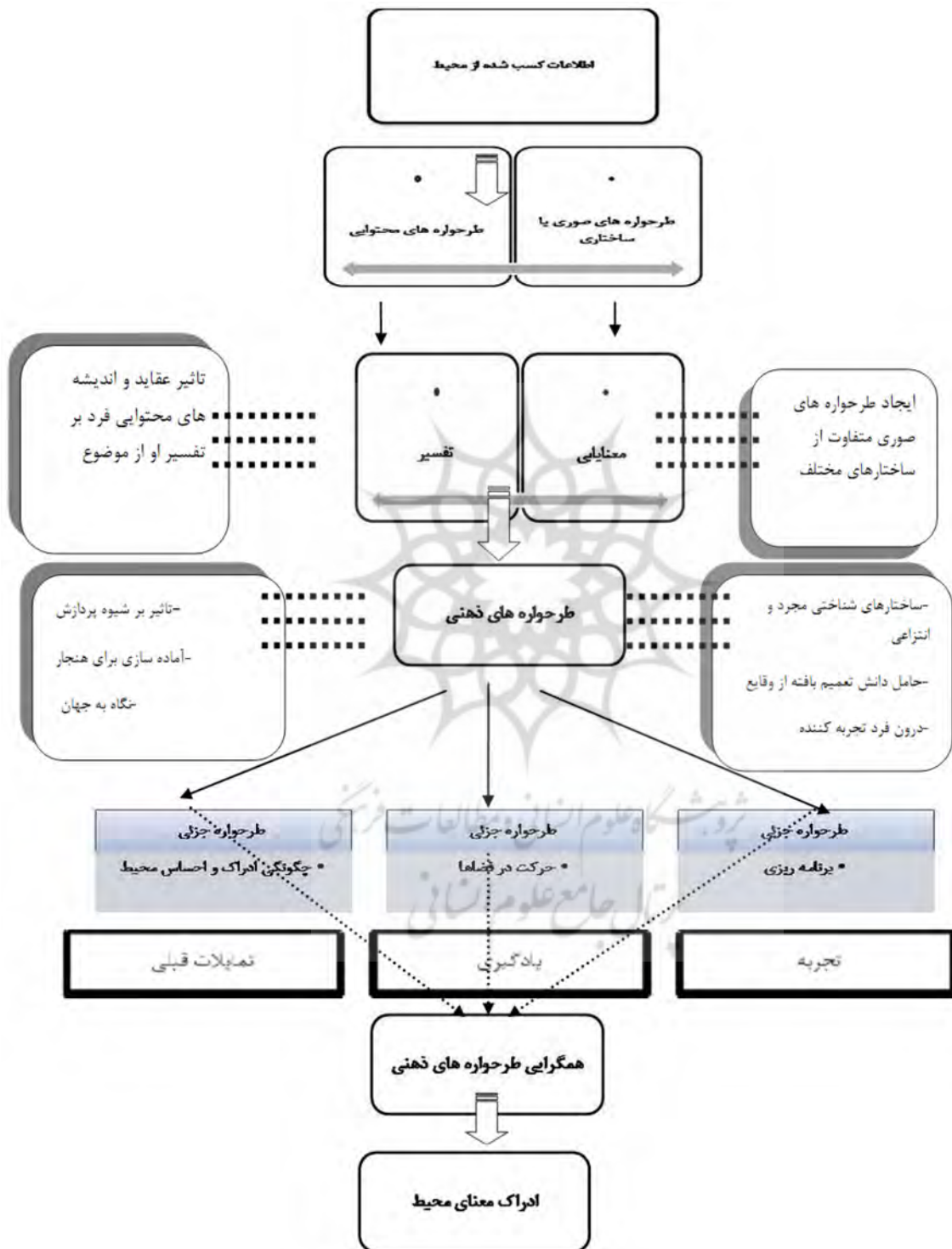
چه عملکردی و معنایی، به گونه‌ای که دسته‌ای از دیدهای سکانس‌های متباین به‌شیوه هماهنگ، اندیشیده شده و به‌دنبال هم به دیده ناظر بیایند؛ وظیفه طراح شهری در منظر شهری است. تباین بین سکانس‌ها می‌تواند به‌وسیله عناصر کالبدی محیط و کارکردهای بصری و عملکردی آن‌ها و یا تغییر رفتارها و فعالیت‌های انسان در فضا صورت گیرد (پورجعفر، ۱۳۸۷، ص ۱۰۰).

آسایش محیطی از مؤلفه‌های مهم و اساسی محیط‌های انسان‌ساخت محسوب می‌شود، زیرا برای سکونت و زندگی، شهر خانه‌ای است بزرگ و همان‌گونه که خانه باید از صفات و مزایایی برخوردار باشد تا سکونت و زندگی را مطلوب و آسایش‌بخش سازد، شهر نیز باید دارای کیفیات و ویژگی‌هایی برای تأمین آسایش، راحتی و امنیت باشد. همچنین شهر مانند خانه باید محیطی گرم و صمیمی و دلپذیر باشد تا امکان زندگی مطلوب را فراهم سازد (لینچ، ۱۳۷۲، ص ۱۷). برای اینکه آسایش محیطی ایجاد شود، باید یک سری عواملی که در ایجاد آسایش برای ساکنین اطراف بزرگراه و سایر فضای پرتردد شهری نیاز است فراهم گردد. اگر عوامل فوق به‌خوبی صورت نگیرد، باعث آلودگی بصری می‌شود. در واقع، آلودگی



دیاگرام ۱. مؤلفه‌های تأثیرگذار در آرامش روانی ساکنین بزرگراه شهری؛ مأخذ: نگارنده.

بصری به‌طور کلی به آن عناصری از چشم‌انداز یا منظر شهری برمی‌گردد که جامعه آن را ناخوشایند می‌یابد، شامل ساختمان‌ها، تابلوهای تجاری، چراغ‌راهنما و تابلوهای خیابان، دکل تلفن و برق، پوستر، علف‌های هرز، زباله‌های رها شده، شهرنشینی سازمان نیافته و کمبود سطوح سبز (Onder and Konak, 2002) گیاهانی که فاقد نظم و بدون



دیاگرام ۲. فرایند شکل‌گیری طرحواره‌های ذهنی؛ مأخذ: نگارنده.

ملاحظه نواحی سبز و باز ایجاد شده‌اند، بیلبردهایی که سرتاسر ساختمان‌ها را گرفته‌اند، سایر تابلوهای تجاری، انباشت نامنظم مواد زائد جامد، انواع متفاوت نقاشی‌های بیرون ساختمان‌ها، و حفاظ‌های بالکنی اضافه‌شده به ساختمان‌ها؛ از دلایل عمده آلودگی بصری می‌باشند (Onder, 2006). در مجموع می‌توان گفت که اغتشاش و آلودگی بصری شامل عناصر و چهره‌هایی از فضاهای شهری است که اولاً در معرض دید ناظر قرار دارد و ثانیاً ناخوشایند بوده و درجه فرح‌بخشی و چشم‌نوازی فضا را کاهش می‌دهد.

در ادراک فضای بزرگراه‌ها و ایجاد آرامش ناشی از این ادراک، توجه به مفهوم طرحواره‌های ذهنی از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. طرحواره‌های مکانی اجتماعی اساس درک با هویت ساختارهای شهری هستند. طرحواره‌ها، ساختارهایی برای بازیابی مفاهیم کلی ذخیره‌شده در حافظه فرد هستند. طرحواره مجموعه‌ای سازمان‌یافته از اطلاعات، باورها و فرض‌ها هستند. محتوای آن‌ها از طریق تجربه‌های فردی ساخته، سازماندهی شده و در ادراک و ارزیابی اطلاعات جدید استفاده می‌شوند. ادراک معنای محیط، از طریق طرحواره‌ها صورت می‌گیرد. در ادراک محیط چندین طرحواره شکل می‌گیرد. شرط ادراک فضا به صورت کلیت یکپارچه و معنی‌دار، تقویت طرحواره‌ها و هم‌پوشانی و تقویت آن‌ها توسط یکدیگر است (یگانه و همکاران، الف ۱۳۹۴، ص ۱۸۵).

انگاره‌های ذهنی فرد، کل تجربه مصرف او را دربر می‌گیرد. قبل از مصرف، این انگاره‌های ذهنی هستند که ما را به سوی مصرف رهنمون می‌شوند، در طول مصرف انگاره‌های ذهنی منجر به افزوده شدن ارزش محصول و رضایت ما می‌شوند و بعد از مصرف انگاره‌های ذهنی نقش بازآفرینی دارند به گونه‌ای که ما با بازسازی خاطرات، تجربیاتمان از مصرف را دوباره زنده می‌کنیم و از آن‌ها لذت می‌بریم (Jenkins, 1996). طرحواره‌های ذهنی امکان یادگیری و رفتار کردن را فراهم می‌آورند. شکل زیست‌شناختی یک طرحواره روشن نیست. فرض بر این است که وجود طرحواره‌ها چیزهای زیادی را در مورد یادگیری و رفتار آشکار می‌سازد. طرحواره‌های ذهنی به اعمال انسان شکل می‌دهند. این طرحواره‌ها گستره‌ای طرح‌واره‌های جزئی‌تری را در خود دارند. اگر طرحواره‌های ذهنی منطبق باشند، می‌توانند یکدیگر را تقویت کنند. در غیر این صورت یکی بر بقیه غالب

می‌شود. طرحواره‌هایی که هر لحظه از زمان در ذهن داریم امکان رشد انسان را در جهت‌های مختلفی فراهم می‌کند. تصوراتی که مردم از محیط خود دارند، نوعی طرحواره ذهنی است (حبیبی، ۱۳۸۷).

روش تحقیق

پژوهش حاضر دو مرحله اصلی را شامل می‌شود. مرحله اول شامل بخش نظری است که در این مرحله از روش توصیفی و تحلیلی به تدوین مبانی نظری و ارائه یک چارچوب نظری پرداخته شده است و در بخش آزمون گزاره‌های نظری از روش پیمایشی استفاده شده است. شیوه‌های گردآوری داده‌ها در سطح نظری رجوع به اسناد و متون علمی و روش گردآوری داده‌ها در سطح آزمون، روش گردآوری پیمایشی با ابزارهای پرسشنامه می‌باشد. نحوه تکمیل پرسشنامه‌ها به صورت مصاحبه حضوری و در محل است. جامعه آماری شامل ساکنین محلات و بافت‌های پیرامون بزرگراه مدرس تهران می‌باشد طراحی شد. حجم نمونه ۶۰ نفر و افراد با تحصیلات حداقل فوق دیپلم می‌باشد. روش انتخاب نمونه‌ها به صورت تصادفی سیستماتیک است. توسط نرم‌افزار آماری مورد تحلیل آماری قرار گرفت و در انتها نتایج با رویکرد استنتاجی و اکتشافی ارائه گردیده است. در این پژوهش تکنیک‌های جداول توزیع درصدی، درصد‌های فراوانی، میانگین فازی و رگرسیون فازی مورد استفاده قرار گرفته‌اند. به منظور سنجش مفاهیم و متغیرهای مورد استفاده از پژوهش لازم بود این مفاهیم و متغیرها باید تعریف عملیاتی شوند تا سنجش‌های آنها مشخص شود. در تحقیق علمی قبل از رجوع به واقعیت برای گردآوری شواهد تجربی باید بین سطح نظری و تجربی ارتباط ایجاد شود. گذر از سطح نظری به سطح تجربی نیازمند مجموع تلاش‌هایی است که طی آن، مفاهیم فرضیات تعریف می‌شوند؛ اعتبار معرف‌های تجربی و پایایی ابزار سنجش مفاهیم بررسی می‌گردند؛ واحد تحلیل و واحدهای مشاهده تعیین می‌شوند. از این طریق زمینه‌های رجوع به واقعیت و بررسی تجربی فرضیات فراهم می‌گردد (یگانه، بمانیان، ۱۳۹۴، ص ۳۱۵).

تعریف عملیاتی متغیرها: بر اساس تعاریف ارائه شده، معرف‌های عملی هر یک از متغیرها یا مفاهیم یعنی «آرامش روانی حاشیه بزرگراه» و «طرحواره‌های ذهنی مکانی-اجتماعی»، با استفاده از منطق حاکم بر روش‌شناسی تحقیق که منطق فازی است، از طریق درجه‌بندی در بازه [۰، ۱] اندازه‌گیری شده‌اند.

جدول ۱. تعریف عملیاتی متغیرها؛ مأخذ: نگارنده

متغیرها	سنجه‌ها
آرامش روانی ساکنین حاشیه بزرگراه	وجود جداره‌های سبز آرامش دهنده تسلط دید بر محیط سبز پیرامون تراکم مناسب ساختمان‌های پیرامون بزرگراه اعتماد به همسایگان امنیت در شب امنیت در روز وجود عناصر زیبا و هویت بخش و تعلق آفرین سازگاری فعالیت‌ها عدم وجود آلودگی‌های بصری و شنیداری
طرحواره ذهنی مکانی- اجتماعی مخاطبین	۱. مناسب بودن سبک و شیوه طراحی فضای بزرگراه ۲. تنوع در جزئیات موجود از نزدیک ۳. تجانس جزئیات از دور ۴. تناسب جزئیات با کلیت فضا ۵. ادراک آسان کلیت فضا ۶. توالی ادراکات فضا ۷. وضوح سلسله مراتب تصاویر در ذهن ساکنین ۸. میزان توجه فرد به فضاها و جزئیات هنگام ادراک

شناخت محدوده مورد بررسی

به منظور آزمون چارچوب نظری پژوهش، بزرگراه مدرس تهران که دارای جداره سبز شهری بوده و دارای تنوع در پوشش گیاهی، ساختمان‌های متعدد با

عملکردها و مقیاس‌های مختلف، توپوگرافی خاص و متنوع در طول مسیر و استقرار اماکن تفریحی، وجود عناصر نشانه‌ای و المان‌های شهری است، به‌عنوان مطالعه موردی انتخاب شده‌است. با توجه به وجود پتانسیل‌های موجود و به‌دلیل محدود کردن تحقیق در یک سکانس مشخص برای دستیابی به نتیجه دقیق‌تر، محدوده پارک آب‌وآتش تا پارک‌سوار بیهقی برای مطالعه پیمایشی و میدانی در نظر گرفته شده‌است. بزرگراه مدرس از جمله مهم‌ترین بزرگراه‌های



عکس ۱. محدوده مورد بررسی در بزرگراه مدرس؛ مأخذ: نگارنده.



عکس ۲. توجه به تفاوت دو نوع بدنه سازی در تعدیل شیب بدنه‌ها برای تثبیت خاک و درعین حال انطباق هر چه بیشتر با فراز و نشیب زمین قابل ملاحظه است؛ مأخذ: غلامرضا پاسبان حضرت، ۱۳۸۹

تحلیل یافته‌ها

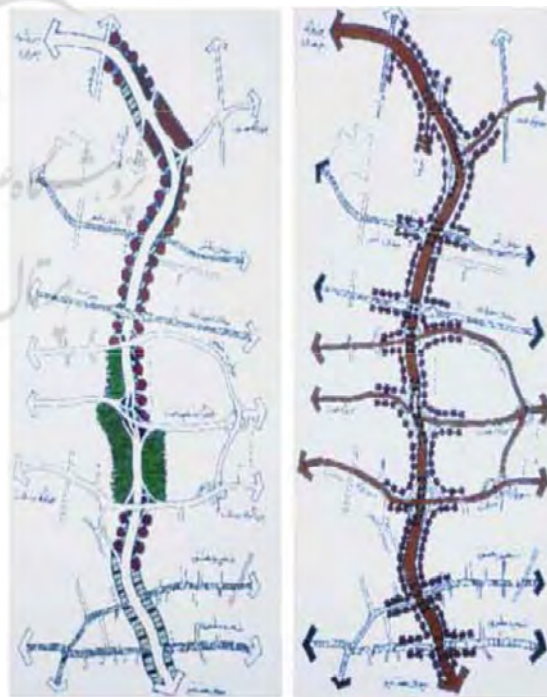
به منظور آزمون چارچوب نظری و ارائه راه‌حل‌های کاربردی در خصوص طراحی مطلوب حاشیه‌های سبز بزرگراه‌های درون‌شهری پس از توصیف اجمالی از بزرگراه مدرس و شناخت مشخصه‌های کالبدی، فضایی، اجتماعی و نمادین پارک آب و آتش تا پارک بیهقی نظرات شهروندان ساکن محله‌های متصل به بزرگراه اخذ شده است. داده‌های تجربی این مطالعه در دو سطح مورد تحلیل قرار گرفته‌اند، تحلیل توصیفی و تحلیل تبیینی. در ادامه به‌طور تفصیلی هر دو سطح تحلیل مورد مطالعه قرار گرفته‌اند. تحلیل‌ها در دو بعد متغیرهای زمینه‌ای و متغیرهای مستقل و وابسته بررسی شده‌اند.

تحلیل توصیفی متغیرهای زمینه‌ای

تحلیل‌های توصیفی، شامل توصیف متغیرهای زمینه‌ای، متغیر مستقل و وابسته است. متغیرهای زمینه‌ای شامل جنسیت، سن، میزان تحصیلات، رشته تحصیلی و سابقه سکونت در بخش مورد مطالعه است. تحلیل توصیفی هریک از متغیرهای زمینه‌ای به شرح زیر است: جنسیت از جمله متغیرهای زمینه‌ای پژوهش است که در سطح سنجش اسمی و در دو طبقه زن و مرد مورد سنجش واقع شده است. بر اساس داده‌های آمارهای ۶۱/۴٪ مرد و حدود ۳۸/۶٪ پاسخ‌دهندگان زن بوده‌اند. سن یکی دیگر از متغیرهای زمینه‌ای پژوهش حاضر است که در سطح سنجش نسبی مطالعه شده است. در این دسته‌بندی افراد بین ۲۰-۳۰ سال ۳۵٪، ۳۰-۴۰ سال ۲۶/۶۷٪، ۴۰-۵۰ سال ۱۸/۳۳٪، ۵۰-۶۰ سال ۱۱/۶۷٪ و ۶۰-۷۰ سال ۶/۶۷٪ قرار گرفتند. میزان تحصیلات در هرکدام از دسته‌بندی‌های مورد پژوهش (ساکنین) بررسی و به‌صورت کلی در جدول زیر نشان داده شده است. در این دسته‌بندی ۴ مقطع بیان شده است که عبارت‌اند از: فوق‌دیپلم، لیسانس، فوق‌لیسانس و دکتری، که میزان فراوانی آن‌ها در جدول زیر آمده و نشان‌دهنده این است که این پژوهش بیشتر شرکت‌کنندگان را افراد دارای مدارک تحصیلی بالاتر از مقطع دیپلم انتخاب کرده است.

شمالی- جنوبی شهر تهران می‌باشد، که جداره‌های سبز حاشیه آن، ارتباط مناسب با خیابان‌ها و بزرگراه‌های دیگر، قرارگیری در مجاورت ساختمان‌هایی با کاربری‌های متفاوت دولتی و مسکونی، و فضاهای سبز با دانه‌بندی‌های درشت، تنوع زیادی از لحاظ دید و منظر ایجاد کرده است. در قسمت جنوبی بزرگراه با نزدیک شده به محدوده مرکزی شهر، شمار بخش‌های سازمانی و مؤسسات دولتی افزایش پیدا می‌کند (پاسبان حضرت، ۱۳۹۱).

تاریخ ساخت بزرگراه مدرس و پل پارک‌وی به سال ۱۳۴۹ بازمی‌گردد این بزرگراه دارای طول تقریبی ۹ کیلومتر است. این بزرگراه در طول مسیر خود از شمال به جنوب، از محله‌های الهیه، زرگنده، کاوسیه، ونک و عباس‌آباد عبور می‌کند. این بزرگراه هم‌چنین در طول مسیر خود از شمال به جنوب، با بزرگراه‌های آیت‌الله صدر، شهید حقانی، شهید همت و رسالت تقاطع دارد که به‌وسیله پل‌ها و تقاطع‌های غیرهمسطح عبور می‌کند. بخش عمده‌ای از بزرگراه مدرس در اختیار مالکیت خصوصی و مسکونی می‌باشد، که البته به‌طور پراکنده واحدهای خدماتی و اداری تحت مالکیت دولت در آن شکل گرفته است.



شکل ۱. مسیر بزرگراه مدرس و خروجی‌های آن؛ مأخذ: آرشیو مهندسين مشاور بافت شهر

جدول ۲. فراوانی میزان تحصیلات افراد مورد پژوهش؛ مأخذ: نگارنده.

فراوانی معتبر	درصد
فوق دیپلم	۴۱,۱
لیسانس	۱۶,۷
فوق لیسانس	۳۳,۳
دکتری	۸,۳
کل	۱۰۰

جدول ۳. فراوانی سابقه سکونت در محل برای ساکنین؛ مأخذ: نگارنده.

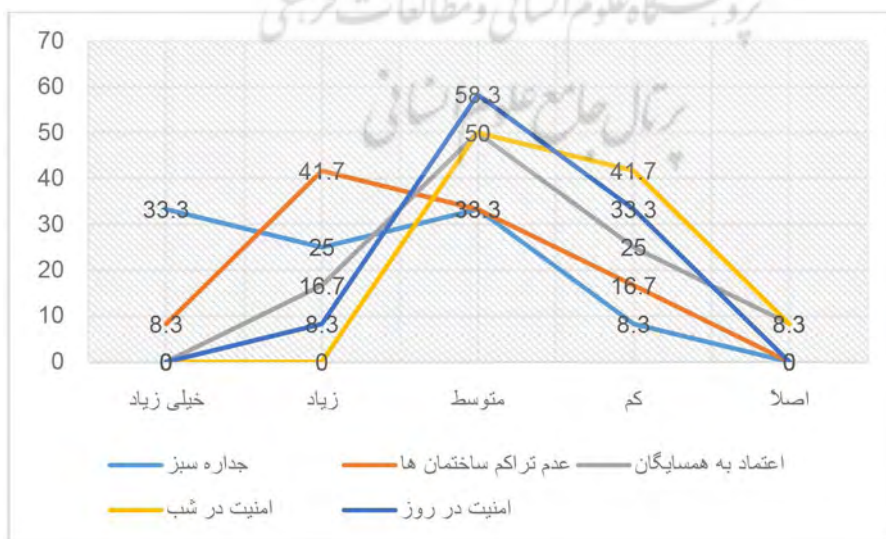
فراوانی	درصد	درصد معتبر	درصد	درصد تجمعی
فراوانی معتبر < ۵	۲۵	۴۱,۶	۴۱,۶	۴۱,۶
۵-۱۰	۲۰	۳۳,۳	۳۳,۳	۷۴,۹
۱۰-۱۵	۱۰	۱۶,۷	۱۶,۷	۹۱,۶
< ۲۰	۵	۸,۳	۸,۳	۱۰۰
Total	۶۰	۱۰۰	۱۰۰	

در این پژوهش برای جامعه آماری ساکنین مورد بررسی، سؤالی در زمینه سابقه سکونت و نوع مالکیت در نظر گرفته شد. زیرا این امر می‌تواند در شناخت عامل موثر در شکل‌گیری طرحواره‌های مکانی-اجتماعی و همچنین میزان آرامش ساکنین بافت‌ها و محلات حاشیه بزرگراه بهتر منطقه مؤثر باشد. با توجه به جدول ۳، افرادی که در این منطقه سکونت دارند، بر اساس تعداد سال‌های سکونتشان تقسیم‌بندی شده‌اند. این تقسیم‌بندی به چهار دسته زیر ۵ سال، بین ۵ تا ۱۰ سال، بین ۱۰ تا ۱۵ سال و بالای ۲۰ سال در نظر گرفته شد.

وضعیت مالکیت دیگر متغیر زمینه‌ای پژوهش است که در سطح سنجش اسمی و در دو طبقه مالک و مستأجر مورد سنجش واقع شده‌است. پیمایش نشان می‌دهد که درصد مالکین ۶۸/۸٪ و درصد مستأجرین برابر ۳۱/۴٪ می‌باشد، که نشان‌دهنده بیشتر بودن درصد افراد مالک است.

تحلیل توصیفی رابطه بین متغیرهای زمینه‌ای و احساس آرامش ساکنین

در این بخش پاسخ ساکنین منطقه به سؤالاتی که برای آن‌ها در پرسشنامه مربوطه طراحی شده بود، مورد بررسی قرار گرفت. زیرا برای درک چنین احساسی نیاز به گذراندن زمانی طولانی در منطقه است. سؤالات به گونه‌ای طراحی شده که موارد مهم و تأثیرگذار در آرامش را مورد نظر قرار داده‌است. این نکات شامل: تأثیر وجود جداره‌های سبز آرامش‌دهنده، تسلط دید بر محیط سبز پیرامون، تراکم مناسب ساختمان‌های پیرامون بزرگراه، اعتماد به همسایگان، وجود امنیت در شب، وجود امنیت در روز، وجود عناصر زیبا و هویت‌بخش و تعلق آفرین، سازگاری فعالیت‌ها، عدم وجود آلودگی‌های بصری و شنیداری را مورد بررسی قرار داده است.



دیگرام ۳. تأثیر عوامل مختلف در آرامش روانی ساکنین بزرگراه‌های سبز درون شهری؛ مأخذ: نگارنده.

با توجه به نتایجی که در دیاگرام‌های بالا مشاهده می‌شود، وجود جداره سبز و تراکم کمتر ساختمان‌های مسکونی تا حد زیادی توانسته موجب احساس آرامش در ساکنین منطقه شود. به طوری که درصدی بیشتری از پاسخ‌دهندگان بالای ۵۰٪ از این دو مورد رضایت داشتند اما در تقابل با آن احساس امنیت و اعتماد به دلیل کم بودن کاربری‌های مسکونی و فعالیت‌هایی با عملکرد شبانه روزی، در شب از بین می‌رود و ساکنین احساس مناسبی را از لحاظ امنیت ندارند. همان‌طور که وجود فضای گسترده سبز در روز می‌تواند باعث ایجاد احساس آرامش و حس مطلوب گردد، در شب در صورت عدم نورپردازی کافی و عدم ایجاد محیط‌های ناامن می‌تواند باعث از بین رفتن حس امنیت در ساکنین منطقه گردد. یکی دیگر از دلایلی که وجود جداره سبز و همچنین فضای سبز گسترده باعث رضایت ساکنین منطقه شده است، آن است که امروزه در زندگی شهرنشینی، با ایجاد راه‌های شهری و بزرگراه‌ها، شهرها را به محیط‌های خشک و بی‌روحي تبدیل کرده‌اند که وجود اینگونه فضاهای سبز باعث جذب مخاطبین بسیاری می‌گردد.

جدول ۴. ارتباط بین سن و آرامش روانی ساکنین حاشیه بزرگراه‌های سبز درون شهری؛ مأخذ: نگارنده.

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
۱	۰,۲۶۶	۰,۰۷۱	۰,۲۲	۲,۴۷۰۵۳

در جدول بالا که نتایج حاصل از رگرسیون را نشان می‌دهد. ضریب همبستگی دارای مقداری بین ۱- است. چنانچه ضریب همبستگی برابر با صفر باشد، نشان دهنده عدم ارتباط خطی دو متغیر با یکدیگر بوده و اگر قدرمطلق آن برابر با یک باشد نشان دهنده وجود یک رابطه قطعی بین دو متغیر است. اگر ضریب همبستگی مثبت باشد نشان دهنده یک رابطه تقریبی مستقیم بین دو متغیر و اگر ضریب همبستگی منفی باشد نشان دهنده یک رابطه تقریبی معکوس بین دو متغیر است. برای بررسی همبستگی بین دو متغیر کمی از آزمون همبستگی استفاده می‌شود. عدد R (همبستگی پیرسون بین دو متغیر) اشاره دارد به همبستگی ساده بین دو متغیر و به عبارتی شدت

همبستگی بین دو متغیر را نشان می‌دهد. مقدار R^2 نشان می‌دهند که چه مقدار از متغیر وابسته یعنی آرامش روانی استفاده‌کنندگان، می‌تواند توسط متغیر مستقل مانند سن، تبیین شود. در اینجا میزان همبستگی بین سن و احساس آرامش روانی برابر ۰,۲۶۶a است که نشان می‌دهد میزان همبستگی آن کم می‌باشد (توان a که در مقدار R نمایش داده می‌شود، مقدار ثابت سن می‌باشد). همبستگی بین این دامنه، هر چند از نظر آماری ممکن است معنی دار باشد، تنها رابطه نسبتاً ضعیفی را بین متغیرها نشان می‌دهد. همبستگی ۰,۲ نشان می‌دهد که تنها چهار درصد واریانس بین دو متغیر مشترک است. ارتباط بین آرامش روانی استفاده‌کنندگان تنها حدود ۷/۱٪ با سن در ارتباط است و این نشان‌دهنده این است که سن اهمیت و تأثیر خاصی در ایجاد احساس آرامش بر روی افراد نداشته است.

جدول ۵. ارتباط بین جنسیت و آرامش روانی ساکنین حاشیه سبز بزرگراه‌های درون شهری؛ مأخذ: نگارنده.

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
۱	۰,۲۸۵	۰,۰۸۱	۰,۱۱	۲,۴۵۶۲۸

در جدول ۵ ارتباط بین جنسیت و آرامش روانی ساکنین حاشیه سبز بزرگراه‌های درون شهری، مطرح شده است. میزان R که برابر 0.285a نشان می‌دهد که میزان همبستگی بین جنسیت و آرامش روانی میزان ناچیزی است. همبستگی ۰,۲ نشان می‌دهد که تنها چهار درصد واریانس بین دو متغیر مشترک است. همچنین مقدار R^2 ارتباط بین جنسیت و آرامش و آسایش را به میزان ۸/۱٪ نشان می‌دهد که آن هم مانند سن نمی‌تواند تأثیر زیادی برای روی آرامش روانی بگذارد. ارتباط بین تحصیلات و رشته‌های دانشگاهی با آرامش روانی ساکنین حاشیه سبز بزرگراه‌های درون شهری، که در جدول زیر مطرح شده است به شرح زیر است. میزان R که برابر 0.452a نشان می‌دهد که میزان همبستگی بین تحصیلات و آرامش روانی به مقدار متوسط است. میزان R^2 نشان می‌دهد که ارتباط بین تحصیلات و رشته‌های دانشگاهی و آرامش و آسایش تنها به میزان ۲۰/۴٪ می‌باشد که از سن و جنسیت تأثیر

بیشتری دارد. پاسخ‌های داده شده نشان می‌دهد که افرادی که از میزان تحصیلات بالاتری برخوردار هستند، حدوداً احساس آرامش و امنیت بیشتری را دارند. که می‌توان آن را یکی موارد مهم و تاثیر گذار در ادراک محیط بیان نمود.

جدول ۷. ارتباط بین تحصیلات و آرامش و آسایش بصری استفاده‌کنندگان؛ مأخذ: نگارنده.

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
۱	۰,۴۵۲	۰,۲۰۴	۰,۱۲۵	۲,۲۷۹۵۲

تحلیل توصیفی گویه‌های طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی ساکنین

سوالاتی که در پرسشنامه مطرح شده است، شامل مناسب بودن سبک و شیوه طراحی فضای بزرگراه، تنوع در جزئیات موجود از نزدیک، تجانس جزئیات از دور، تناسب جزئیات با کلیت فضا، ادراک آسان کلیت فضا، توالی ادراکات فضا، وضوح سلسه مراتب تصاویر در ذهن ساکنین و میزان توجه فرد هنگام ادراک را مورد بررسی قرار داده‌اند. پاسخ سوالاتی که در زمینه طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی از ساکنین منطقه مطرح شده، به شرح جدول زیر است:

در سوالات بخش طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی ساکنین، پاسخ‌ها نشان می‌دهد که در مورد

جدول ۸. رابطه بین متغیرهای زمینه‌ای و طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی ساکنین حاشیه سبز بزرگراه درون شهری؛ مأخذ: نگارنده.

اصلاً	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	سوالات طرح‌واره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی مخاطبین
۰	۰	۱۶/۷%	۷۵%	۸/۳%	آیا سبک و شیوه طراحی فضا را می‌پسندید؟
۰	۰	۸/۳%	۵۰%	۴۱/۷%	از نظر شما، جزئیات موجود مانند تزئینات ساختمان‌ها، کف سازی‌ها، تابلوها و چراغ‌ها با کلیت بزرگراه تناسب دارند؟
۰	۰	۱۶/۷%	۵۰%	۳۳/۳%	از نظر شما، از دور جزئیات باهم تجانس دارند؟
۲۵%	۰	۰	۰	۷۵%	از نزدیک در جزئیات تنوع مشاهده می‌کنید؟
۸/۳%	۰	۰	۹۱/۷%	۰	در حالت سواره امکان درک فضا به صورت کل یکپارچه برای شما وجود دارد؟
۸/۳%	۰	۸/۳%	۸۳/۳%	۰	آیا به هنگام حرکت در این فضا در هر لحظه تصویرهایی به صورت زنجیروار در ذهن شما به وجود می‌آید؟
۵۰%	۰	۰	۵۰%	۰	هنگام حرکت از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر و تغییر نگاهتان، تصویری که از فضا در ذهنتان شکل گرفته است کمک می‌کند تا تصویر بعدی فضا را راحت‌تر درک کنید؟
۳۳/۳%	۰	۳۳/۳%	۳۳/۳%	۰	در مدت زمانی که نگاهتان را از جزئیات به کلیات تغییر می‌دهید تصویرهای موجود از فضا در ذهنتان واضح هستند؟
۲۵%	۰	۳۳/۳%	۴۱/۷%	۰	در مدت زمانی که نگاهتان را از کلیات به جزئیات تغییر می‌دهید تصویرهای موجود از فضا در ذهنتان واضح هستند؟
۲۵%	۰	۰	۷۵%	۰	خودتان آگاهانه تعیین می‌کنید به چه چیزهایی بیشتر دقت کنید؟
۷۵%	۰	۰	۱۶/۷%	۸/۳%	هنگام درک فضا همزمان به یاد می‌آوردید از چه نوع فضاهایی بیشتر خوشتان می‌آید؟

سؤالات طرح‌واره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی مخاطبین	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	اصلاً
اگر فضا آن‌طور که دوست دارید، نباشد دیگر توجه نمی‌کنید؟	۸/۳%	۵۰%	۰	۲۵%	۱۶/۷%
هر بار که در اینجا حاضر می‌شوید میزان توجهتان به جزئیات کمتر از دفعه قبل است؟	۱۶/۷%	۴۱/۷%	۱۶/۷%	۸/۳%	۱۶/۷%
با وجود تردد بسیار، خیلی از ساختمان‌هایی هستند، که به آن دقت نکرده باشید؟	۲۵%	۵۸/۳%	۰	۸/۳%	۸/۳%

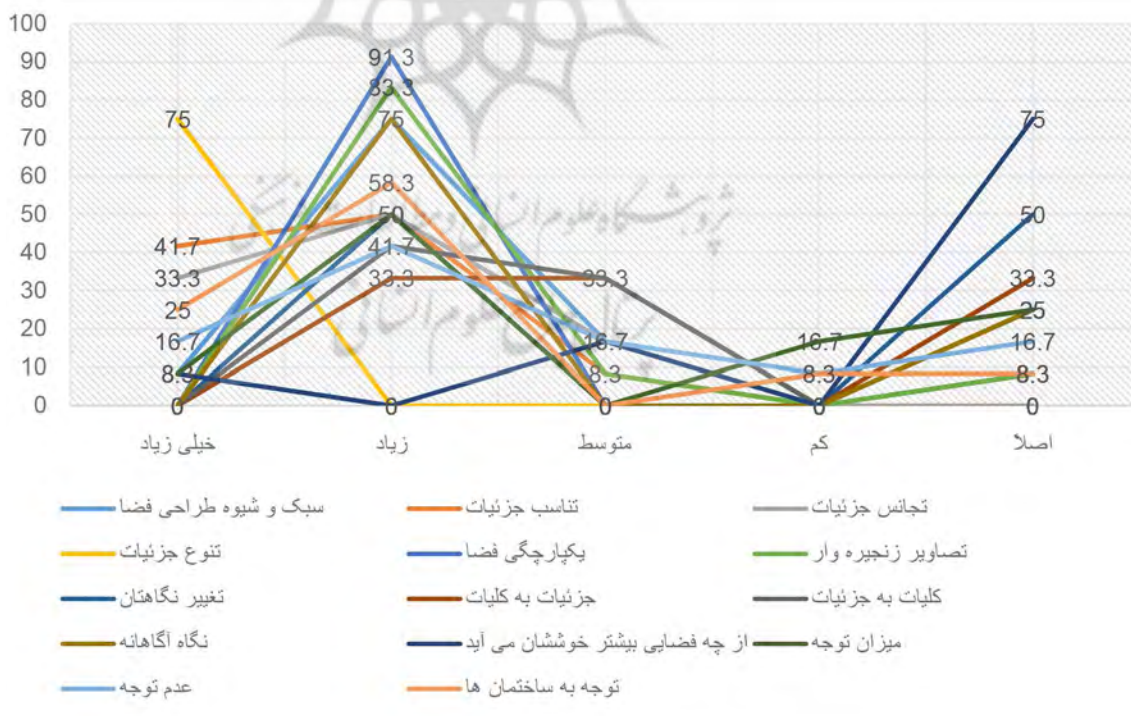
و درصد کمی هم آن را نفی کردند. نکته قابل توجه در این سوال این بود که با توجه به اینکه پاسخ سوالات در پنج گزینه انتخاب شده بود، پاسخ دهندگان تنها یا آن را قبول کردند و یا به نفی آن پرداختند و گزینه‌های مابین در بین جواب‌ها جایی نداشت. در سوالاتی که در بخش طرح‌واره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی مطرح شده بود، تنها سوالی که پاسخ آن به مقدار زیادی منفی بود، گزینه یادآوری فضای مطلوب به هنگام درک فضا بود. که میزان پاسخ منفی به این سوال حدود ۷۵٪ ذکر شد. این میزان پاسخ نشان‌دهنده این است که افرادی که در فضای سبز حاشیه بزرگراه شهری قرار دارند به دلیل موقعیت و یا عواملی دیگر نمی‌توانند به میزان زیادی، همزمان که

سبک و شیوه طراحی فضای بزرگراه، میزان رضایت ساکنین بالای ۵۰٪ بوده است. همچنین در مورد تناسب جزئیات بزرگراه با کلیات، تجانس جزئیات با هم و تنوع در جزئیات آن، می‌توان از رضایت بالای ۵۰٪ را مشاهده کرد. در ارزیابی پاسخ‌های داده شده، سوال مربوط به ادراک تصاویر بعدی به کمک تصویر قبلی شکل گرفته در ذهن، میزان پاسخگویی ۵۰-۵۰٪ دریافت شد. یعنی همان طور که ایجاد طرح‌واره‌های ذهنی می‌تواند به افراد در ادراک بهتر و سریع‌تر کمک کند، برای بعضی افراد هم می‌تواند سودمند نباشد. در مورد سوال توجه آگاهانه افراد به فضای مورد ادراک، درصد بالایی بیان کرده بودند که خودشان می‌توانند در انتخاب نگاه و میزان توجه شان موثر باشند

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۵۲ پاییز ۱۳۹۷
No.52 Autumn 2018

۵۹



دیگرام ۴. تحلیل دیگرامی گویه‌های مربوط به متغیر طرح‌واره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی ساکنین؛ مأخذ: نگارنده.

فضا را می بینند، یادآوری فضایی دیگر را در ذهن خود داشته باشند. همچنین سه سوال آخر در بخش طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی در مورد میزان توجه فرد در هنگام ادراک بوده است. به صورت کلی، پاسخ‌ها نشان‌دهنده این است که افراد احساس می‌کنند که هنگام ادراک فضا توجه زیادی به محیط خود دارند.

تحلیل توصیفی رابطه بین متغیرهای زمینه‌ای با طرحواره‌های ذهنی مکانی-اجتماعی

همان‌طور که گفته شد، در جدول زیر که نتایج حاصل از رگرسیون را نشان می‌دهد، عدد R به همبستگی ساده بین دو متغیر اشاره دارد و به عبارتی شدت همبستگی بین دو متغیر را نشان می‌دهد. ارتباط بین سن و طرحواره‌های ذهنی مکانی - اجتماعی مخاطبین در اینجا برابر 0.138a می‌باشد (توان a که در مقدار R نمایش داده می‌شود، مقدار ثابت سن می‌باشد). این میزان از ارتباط بین سن و آرامش روانی کمتر می‌باشد. مقدار R² نشان می‌دهد که چه مقدار از متغیر وابسته یعنی طرحواره‌های ذهنی مکانی - اجتماعی مخاطبین، می‌تواند توسط متغیرهای مستقل تبیین شود. در اینجا طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی مخاطبین تنها می‌تواند توسط ۱/۹٪ توسط سن آنها تبیین شود که به میزان بسیار کمی است و می‌توان گفت تقریباً این دو هیچ اثری بر روی یکدیگر ندارند.

جدول ۹. رابطه بین سن و طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی مخاطبین؛ مأخذ: نگارنده.

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
۱	۰,۱۳۸	۰,۱۹	۰,۰۷۹	۰,۴۷۰۸۳

در جدول ۱۰ ارتباط بین جنسیت و طرحواره‌های ذهنی مکانی - اجتماعی مخاطبین حاشیه سبز بزرگراه‌های درون شهری، مطرح شده است. میزان R که برابر ۰,۱۱۴a است که میزان همبستگی بین جنسیت و طرحواره‌های ذهنی مکانی - اجتماعی مخاطبین حاشیه سبز بزرگراه‌های درون شهری را میزان ناچیزی نشان می‌دهد و تقریباً می‌توان گفت که تأثیری بر روی یکدیگر ندارند. همچنین مقدار R² ارتباط بین جنسیت و طرحواره‌های ذهنی مکانی -

اجتماعی مخاطبین حاشیه سبز بزرگراه‌های درون شهری را به میزان ۱/۳٪ نشان می‌دهد که آن هم مانند سن نمی‌تواند تأثیر زیادی بر روی طرحواره‌های ذهنی مکانی - اجتماعی مخاطبین حاشیه سبز بزرگراه‌های درون شهری بگذارد.

جدول ۱۰. رابطه بین جنسیت و طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی مخاطبین؛ مأخذ: نگارنده

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
۱	۰,۱۱۴	۰,۱۳	۰,۰۸۶	۰,۴۷۸۵۳۹

ارتباط بین تحصیلات و رشته‌های دانشگاهی با طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی مخاطبین، که در جدول زیر نشان شده است به شرح زیر است. میزان R که برابر 0.361a است و نشان می‌دهد که میزان همبستگی بین تحصیلات و طرحواره‌های ذهنی مکانی - اجتماعی مخاطبین به مقدار متوسط است. میزان R² نشان می‌دهد که ارتباط بین تحصیلات و رشته‌های دانشگاهی و طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی مخاطبین تنها به میزان ۱۳٪ می‌باشد که از سن و جنسیت تأثیر بیشتری دارد. پاسخ‌های داده شده نشان می‌دهد که افرادی که از میزان تحصیلات بالاتری برخوردار هستند، در ادراک و ایجاد طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی توانایی بیشتری را دارند، که می‌توان آنرا یکی موارد مهم و تأثیرگذار در ادراک محیط بیان نمود.

جدول ۱۱. رابطه بین تحصیلات و طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی مخاطبین؛ مأخذ: نگارنده

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
۱	۰,۳۶۱	۰,۱۳۰	۰,۴۳	۴,۴۹۱۶۶

تحلیل تبیینی

تحلیل تبیینی این مقاله آن است که بین آرامش با طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی ساکنین در حاشیه سبز بزرگراه‌های درون شهری همبستگی وجود دارد. این

نتیجه‌گیری و جمع‌بندی

با توجه به نتایج حاصل از تحلیل یافته‌های تجربی این پژوهش، به نظر می‌رسد در طراحی بزرگراه‌های درون شهری توجه به طرحواره‌های مکانی-اجتماعی یکی از اصلی‌ترین مولفه‌ها برای ایجاد محیط‌هایی آرامش‌بخش برای ساکنین بافت‌ها و محلات متصل به بزرگراه است. ولی آرامش الزما منجر به تشکیل طرحواره‌های همگرا و تقویت‌کننده در ذهن و روان ساکنین نمی‌گردد، یعنی تشکیل طرحواره‌های ذهنی تقویت‌کننده و همپوشان در بزرگراه‌های سبز شهری خیلی متأثر از میزان آرامش ساکنین حاشیه آن نیست. به عبارتی دیگر، طرحواره‌ها، شرط لازم برای ایجاد آسایش برای شهروندان هستند ولی آرامش وجود آرامش شرط علت ایجاد طرحواره‌های ذهنی مکانی-اجتماعی نیست. سن و جنسیت تاثیر آنچنانی بر نحوه و نوع طرحواره‌های ذهنی مکانی-اجتماعی در طراحی بزرگراه‌های درون شهری ندارند و این موضوع می‌تواند در داشتن معیارهای تقریباً مشترک بین گروه‌های مختلف شهروندی برای طراحی بزرگراه سبز و آرام بخش مورد استفاده قرار گیرد. افرادی که دارای تحصیلات بالاتری هستند می‌توانند بهتر محیط را درک کنند و زیبایی‌های محیط برای آنها آسانتر درک می‌شود و این تایید کننده نظرات لینچ است که می‌گوید مردم می‌توانند یاد بگیرند که زیباتر ببینند. در طراحی بزرگراه‌های سبز درون شهری مهمترین معیارها سبک و شیوه طراحی فضای بزرگراه، تناسب جزئیات موجود در بزرگراه مانند گونه‌های درختان، عناصر و المان‌ها و مبلمان شهری با کلیات و شاکله کلی آن، وجود تجانس جزئیات با هم و تنوع در جزئیات آنها از مهمترین تدابیر طراحی می‌باشد. به دلیل اینکه افراد کمتر زمانی برای یادآوری و تجسم سازی به عناصر نمادین و نشانه‌ای در بزرگراه دارند استفاده از اینگونه عناصر تاثیر کمتری بر نوع طرحواره‌های ذهنی آنها و همچنین میزان آرامش دریافتی از محیط دارد. وجود کاربری‌های متعدد و متنوع با فعالیت‌های شبانه‌روزی به گونه‌ای که توزیع آنها در طول مسیر موجب احساس امنیت در شب و خوانایی و هماهنگی در روز باشد از نکات کلیدی احساس آرامش در بین ساکنین است.

مدعای تبیینی از طریق تعیین ضریب هم بستگی میان متغیر آرامش و متغیر معلوم طرحواره ذهنی مکانی و اجتماعی مورد مطالعه قرار می‌گیرد. با استفاده از تحلیل همبستگی فازی بین آرامش با طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی ساکنین در حاشیه سبز بزرگراه‌های درون شهری این ادعیا قابل بررسی است. در جدول زیر تحلیل تبیینی داده‌های تجربی ارایه شده است.

جدول ۱۲. رگرسیون بین آرامش روانی و طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی مخاطبین؛ مأخذ: نگارنده

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
۱	۰,۲۸۵	۰,۰۸۱	۰,۱۱	۳,۹۱۶۱۳

بر اساس جدول رگرسیون بین آرامش روانی و طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی ساکنین بافت‌ها و محلات حاشیه بزرگراه مدرس، میزان همبستگی بین این دو معادل 285a می‌باشد که نسبتاً در حد پایینی قرار دارد. ولی میزان تاثیرگذاری طرحواره‌های ذهنی مکانی-اجتماعی همگرا و تقویت‌کننده بر میزان آرامش روانی ساکنین به میزان بسیار بالا و در حد ۸۱ می‌باشد. این موضوع بر اهمیت توجه به نقش طرحواره‌ها در طراحی محیطی مطلوب و آرامش‌دهنده تاکید دارد.

جدول ۱۳. میزان همبستگی بین آرامش روانی و طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی مخاطبین؛ مأخذ: نگارنده

همبستگی فازی آرامش و طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی ساکنین حاشیه سبز بزرگراه شهری				
منطقه مورد مطالعه	R	R ^۲	Sig	N
حاشیه سبز بزرگراه مدرس	۰,۲۸۵	۰,۰۸۱	۰,۳۶۹	۶۰

طبق داده‌های جدول بالا، میزان رابطه خصوصیات آرامش روانی و طرحواره‌های ذهنی مکانی و اجتماعی در حاشیه سبز بزرگراه‌های شهری معادل 0.285a، نسبتی از واریانس مشترک پیوستگی آرامش روانی و طرحواره‌های ذهنی برابر ۰,۰۸۱ می‌باشد. با توجه به ضریب معنی‌داری (۰,۳۶۹) بین دو متغیر، همبستگی بین آنها معنی‌دار نمی‌باشد.

منابع و ماخذ

۱. پاسبان حضرت، غلامرضا (۱۳۹۱) منظر بزرگراه مدرس؛ تبیین عوامل و انگاره‌های طراحی، فصلنامه منظر، شماره ۲۰، پاییز ۱۳۹۱.
۱۰. محمدی، پوران (۱۳۸۸) نگاهی به معضل آشفستگی بصری در سیمای شهر. روزنامه جام جم.
۱۱. مختاریان، علی (۱۳۸۷) نماهای رها شده شهری و تاثیر آن بر محیط زیست بصری. چهارمین همایش زمین شناسی و محیط زیست. اسلامشهر، دانشگاه آزاد اسلامی واحد اسلامشهر.
۱۲. مدنی پور، علی (۱۳۸۷) طراحی فضای شهری. نگرشی بر فرآیندی اجتماعی و مکانی. شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری. تهران.
۲. پاکزاد، ج (۱۳۸۳) راهنمای طراحی فضای شهری، وزارت مسکن و شهرسازی.
۳. پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۵) مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری، وزارت مسکن و شهرسازی.
۴. پور جعفر، محمدرضا، صادقی، علی‌رضا (۱۳۸۷) اصول حاکم بر طراحی هدفمند محورهای دید شاخص شهری، نشریه هویت شهر، سال دوم، شماره ۳، پاییز و زمستان ۱۳۸۷، ص ۹۵-۱۰۶.
۵. حبیبی، ر.س (۱۳۸۷) تصویرهای ذهنی و مفهوم مکان، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۳۵.
۶. صالحی، اسماعیل (۱۳۸۷) آسایش بصری، دانشگاه تهران.
۷. صالحی، اسماعیل (۱۳۸۸) مولفه‌های آسایش بصری و نقش آن در مناسب سازی محیط. مجله اقتصاد شهر. شماره اول. تهران.
۸. صالحی، اسماعیل (۱۳۸۶) نقش آسایش محیطی فضاهای شهری در پیشگیری از ناهنجاریهای رفتاری. محیط شناسی. سال سی و سوم.
۹. لینچ، کوین (۱۳۸۲) سیمای شهر، ترجمه منوچهر مزینی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۰. مقدسی، نگین سادات و مهدی حقیقت بین (۱۳۹۴)، ارزیابی و مقایسه کیفیت بصری بزرگراه شهری مطالعه موردی: بزرگراه مدرس و نیایش، هفتمین کنفرانس ملی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری با تأکید بر راهبردهای توسعه شهری، مشهد، شورای اسلامی شهر مشهد، دانشگاه فردوسی مشهد، شهرداری مشهد، <http://>
۱۱. یگانه منصور، بمانیان محمدرضا، عینی فر علیرضا، انصاری مجتبی (۱۳۹۳)، تبیین رابطه رفتار قلمروپایی شهروندان با معیارها و میزان ادراک پیوستگی ساختمان و شهر در فضاهای عمومی شهر (مطالعه موردی: خیابان ولیعصر (عج) تهران، نشریه هویت شهر، پاییز ۱۳۹۳، دو ره ۸، شماره ۱۹؛ صفحات ۵ تا ۱۸.
۱۲. یگانه، منصور (۱۳۹۱) تبیین معیارهای پیوستگی ساختمان و شهر در فضاهای عمومی شهری، رساله دکتری دانشگاه تربیت مدرس
۱۴. یگانه، منصور، بمانیان، محمدرضا (۱۳۹۴)، معرفت شناسی فازی و سازگاری روش شناختی آن با پژوهش های معماری و شهرسازی، فصلنامه مدیریت شهری، پاییز ۱۳۹۴، دوره ۱۴، شماره ۴۰؛ صفحات ۳۱۳ تا ۳۲۵
۱۵. یگانه، منصور، بمانیان، محمدرضا، مهدی پور، صفا (۱۳۹۱)، تحلیل فازی رابطه تفاوت‌های فرهنگی شهروندان با معیارهای ارزش‌گذاری کیفیت فضاهای عمومی شهری (مطالعه موردی: فضاهای عمومی تهران)، فصلنامه مطالعات میان فرهنگی، سال هفتم، شماره ۱۷، صفحات ۱ تا ۳۰
۱۶. یگانه، منصور، بمانیان محمدرضا، عینی فر علیرضا، انصاری مجتبی (۱۳۹۳)، بررسی رابطه مکان مندی فضاهای عمومی شهری با ادراک پیوستگی ساختمان و شهر، فصلنامه مدیریت شهری، پاییز ۱۳۹۳، دوره ۱۳، شماره ۳۵؛ صف حات ۱۸۱ تا صفحه ۱۹۹.
17. Fábos, J.G., 1995. Introduction and overview: the greenway movement, uses and potential of greenways. *Landsc. Urban Plan.* 33, 1-13.
18. Fábos, J.G., Ahern, J., 1996. *Greenways: The Beginning of an International Movement*. Elsevier, Amsterdam.
19. Fábos, J.G., 2004. Greenway planning in the United States: its origins and recent case studies. *Landsc. Urban Plan.* 68, 321-342.
20. Flink, Charles, Olka, Kristine, Searns, Robert M., 2001. *Trails for the Twenty-First Century*, 2nd edition Island Press.
21. Jongman, R.H.G., Pungetti, G., 2004. *Ecological Networks and Greenways: Concept, Design, Implementation*. Cambridge University Press,

871.

25. Onder, S. and N. Konak11. (2002.) Visual Pollution and a research on studing at sample of Konya city. S.U. Agric. Fac. J., 16: 28-37.
26. Jenkins, O. H (1999), Understanding and measuring tourist destination images, Journal of Tourism Research, 1, 1-15.

Cambridge.

22. Hellmund, P.C., Smith, D.S., 2006. Designing Greenways. Island Press, London.
23. Little, C.E., 1990, 1995. Greenways for America. The Johns Hopkins University Press, Baltimore, MD.
24. Onder, Serpil (2006). Environmental pollution and Solution Recommendations for Konya City. Turkey. Journal of Applied Sciences 6 (4): 864-

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۵۲ پاییز ۱۳۹۷
No.52 Autumn 2018

■ ۶۳ ■





پروپوزیشن گاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی