

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۵/۲۴

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۱/۳۱

تحلیلی بر توسعه الگوی پیاده‌مداری در فضاهای گردشگری شهری نمونه: بافت تاریخی - فرهنگی شیراز

رحیم حیدری چپانه

عضو هیات علمی گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تبریز، ایران

میثم صفرپور *

دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه یزد، ایران

مهدی بلواسی

کارشناسی ارشد رشته سنجش از دور و GIS دانشگاه تبریز، ایران

فاطمه بلوچ امدادی

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه کرمان، ایران

چکیده

معیارهای مکان‌یابی، پهنه‌ها و مسیرهای مستعد برای توسعه محورهای پیاده را انتخاب نموده و در نهایت به ارائه نتیجه‌گیری و پیشنهادها انجامیده است. با توجه به مطالعات و تجزیه و تحلیل‌های صورت گرفته، پهنه مناسب جهت انتخاب مسیرهای پیاده گردشگری حدفاصل بین شاه‌چراغ و علاءالدین حسین و کوچه‌های فرعی منشعب از آنها انتخاب شده است.

کلمات کلیدی: جاذبه‌های شهری، حفاظت، بافت‌های تاریخی، مسیرهای گردشگری، شهر شیراز

مقدمه

یکی تاریخ صنعت گردشگری شاید به قدمت فعالیت‌های نوع بشریت و فقط اشکال و اهداف آن متفاوت بوده است. از سوی دیگر، با افزایش جمعیت جوامع و رشد فزاینده شهرها و پیشرفت‌های چشمگیر اخیر در شبکه حمل و نقل، تکنولوژی و سایر عناصر زندگی بشر، هر روز که می‌گذرد انگیزه‌های نیاز به مسافرت و سفرهای گردشگری نیز افزایش پیدا می‌کند (MacCannell, 1976: 17).

بافت‌های باارزش تاریخی جدای از رسالت خود در بازشناسی هویت شهری، نه تنها به عنوان فضای کسب و کار، بلکه از جذاب‌ترین مقاصد گردشگری شهرها نیز به شمار می‌روند. این گنجینه‌های باارزش در کلان‌شهرهای جهان سوم معمولاً در دوره مدرنیسم به مناطق پرتراکم و گره‌های ترافیکی تبدیل شده و چالش‌های حاصله از این روند منجر به منزوی شدن آنها و نیز هویت اصلی شهر گردیده است. هدف پژوهش حاضر شناسایی پهنه‌های مستعد گردشگری برای توسعه الگوی دسترسی پیاده در بافت تاریخی فرهنگی کلان‌شهر شیراز می‌باشد. روش تحقیق حاضر، اسنادی و میدانی بوده و داده‌های اولیه به صورت پیمایشی از طریق پرسشنامه تهیه و استخراج گردیده‌اند. یافته‌ها نشان می‌دهند باینکه نزدیک به ۸۰ درصد گردشگران از وضعیت ترافیکی شیراز ناراضی‌اند، میزان رضایتمندی آنها از نحوه دسترسی به جاذبه‌های خارج از بافت تاریخی فرهنگی شیراز بیشتر از داخل این بافت بوده است. آنها چالش‌های مربوط به مسیرهای منتهی به جاذبه‌ها (۳۰ درصد) و نیز ماهیت بافت تاریخی شهر (۲۶ درصد) را مهم‌ترین دلایل وضعیت مذکور می‌دانند. مقاله حاضر، با استفاده از AHP و GIS و نیز

در سال ۲۰۱۰ میلادی گذرنامه ۹۴۰ میلیون نفر در سراسر جهان، ممه‌ور به مهر شده و به‌عنوان گردشگران بین‌المللی^۳ شناخته شده‌اند. در همین سال درآمدهای^۴ حاصل از این مسافرت‌ها به رقم ۹۱۹ میلیارد دلار رسیده است. چنانکه پیش‌بینی سازمان جهانی گردشگری ملل متحد حکایت از آن دارد که در خلال دهه ۲۰۲۰ میلادی صنعت شماره یک جهان محسوب خواهد شد (UNWTO, 2011:5). در این میان شهرها همواره به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مقاصد^۵ گردشگران و به‌تبع آن گردشگری شهری^۶ از مهم‌ترین گونه‌های گردشگری به شمار می‌رود و از این‌روست که انتظام فضاهای گردشگری شهرها، ضرورت انکارناپذیر برنامه‌ریزی و مدیریت شهری است (رضوانی، ۱۳۷۴: ۸۴). کیفیت پویای صنعت گردشگری معاصر، یکی از ویژگی‌های کنونی این صنعت است، از همین رو توسعه و برنامه‌ریزی گردشگری در دوران کنونی، برنامه‌ریزی خاصی را می‌طلبد (Williams, 1998:195) ساختار فضایی گردشگری محصول فرآیندهای فضایی است که در آن فضا به‌وسیله فرآیندهای اجتماعی، اقتصادی و طبیعی سازمان می‌یابد (مدنی‌پور، ۱۳۷۹: ۴۲). از طرف دیگر برخی از شهرها به دلیل داشتن جاذبه‌های گردشگری و تفریحی و دارا بودن زیرساخت‌های مناسب، گردشگران زیادی را به سمت خود می‌کشانند. شهر شیراز نه‌تنها در زمره این دسته از شهرها قرار می‌گیرد بلکه در نقشه گردشگری ایران از مهم‌ترین مقاصد گردشگری شهری در سطوح ملی و بین‌المللی محسوب می‌گردد و به همراه اصفهان هر ساله بیش از چند برابر جمعیت خود، پذیرای گردشگران‌اند. در شهرهای با قدمت تاریخی (همچون شیراز)، به‌مرور زمان و در راستای توسعه شهر، ساختار فضایی توریسم شهر محدود به بافت تاریخی _ فرهنگی گردیده است که اکثر جاذبه‌ها و

رخدادهای مهم شهری که ارتباط تنگاتنگی با هویت شهر دارند در این بافت رخ داده است. از نظرگاه بسیاری از متصدیان، بافت‌های تاریخی به دلیل فشردگی، دارای مشکلات حمل‌ونقل و دسترسی و غافل از اینکه ماهیت و هویت این بافت چیست و کاربرد آنچه می‌تواند باشد، محکوم به تعریض معابر، نوسازی و انطباق با عصر کنونی می‌باشند. هدف اصلی تحقیق، بررسی و شناخت مناطق مستعد پیاده گردشگری به عنوان بستر کالبدی حیات مدنی و تعاملات اجتماعی گردشگران و شهروندان و قابلیت پیاده‌مداری بافت تاریخی فرهنگی شهر شیراز می‌باشد. سؤال ویژه تحقیق این است که؛ کدام بخش از سازمان فضایی بافت تاریخی فرهنگی شهر شیراز قابلیت تبدیل به پهنه‌ها و مسیرهای گردشگری پیاده را دارند؟ در حال حاضر به خاطر پیچیدگی ماهیت شهرها و شبکه‌های بسیار گسترده اقتصادی اجتماعی و سیاسی حاکم بر آن، گردشگری شهری با چالش‌های مهمی روبروست که با اتخاذ استراتژی‌های رشد، بهبود ذهنیت و تصویر مقاصد گردشگری شهری و در نهایت با ساختن شهرها به‌عنوان مکان‌های زیبای زندگی، می‌توان به افزایش تعداد گردشگران در مقاصد شهری امیدوار بود (Law, 1992:615). امروزه احداث یا عمران مجدد برخی از نواحی شهری از قبیل محله‌های تاریخی و نواحی ساحلی که به‌خصوص در جهت استفاده گردشگری و اوقات فراغت ساکنان آن ناحیه‌ها قرار دارند، امری متداول است (حیدری، ۱۳۸۷: ۴۰).

در فرایند توسعه گردشگری شهری، مقاصد گردشگری^۷ و توسعه آن‌ها از اهمیت خاصی برخوردار هستند بطوریکه می‌توان از آن‌ها به‌عنوان سرمایه‌های اصلی صنعت گردشگری یاد کرد. از این‌رو توسعه مقاصد شهری گردشگری در راستای برنامه‌ریزی گردشگری که در خلال برنامه‌های کلان و ملی گردشگری قابل اجرا هستند، می‌تواند برنامه‌ریزی گردشگری

- 1- Inbounds
- 2- Recites
- 3- Destination
- 4- Urban Tourism

⁷ - Tourism Destinations

ماحصل آن مدرنیته‌ای ناتمام، کم‌رنگ، جرم خیز، کسالت‌آور و فاقد سرزندگی و نشاط می‌باشد. انگاره کلی مطرح شده را می‌توان تحت عنوان «احیای نقش انسان پیاده در شهر» بیان نمود که در پس آن «احیای شهر کهن (شهر درونی) با قابلیت گردشگری منطبق با حرکت پیاده» جای دارد (حبیبی، ۱۳۷۸: ۴۷). پایداری گردشگری شهری در ایران، ارتباط چندسویه با کیفیت بافت‌های کهن شهری در رابطه با ارائه خدمات به گردشگران و شهروندان را دارا می‌باشد (Toe, 2002, 471)؛ بنابراین ساماندهی و احیای مراکز شهری به‌عنوان گزینه‌ای قابل‌اعتنا، علاوه بر تحقق هدف حفاظتی و احیاء، به سبب ارتقای کیفی فضاهای مربوطه و تجهیز مناسب آن که هم‌زمان نیازهای ساکنین محلی، گردشگران و نهایتاً خود بافت را تأمین می‌کند، قادر به توسعه صنعت گردشگری بوده و در احیای محدوده موردنظر مؤثر خواهد افتاد و می‌توان از این اقدام به‌عنوان موجد فضاهای مطلوب و جدیدی که توسعه درونی شهر را سبب می‌گردند نیز بهره برد (خواجه دلویی، ۱۳۷۶، ۲۵۰). انتخاب و طراحی مسیرهای پیاده با هدف تأمین نیازهای مربوط به مقوله گردشگری از اقداماتی است که می‌تواند به‌عنوان راهبردی مکمل طرح‌های حفاظتی گردد. با ایجاد پیاده‌راه‌های گردشگری می‌توان علاوه بر تعریف عملکردی نوین به فضای کهن، ادراک فضا را برای گردشگران با حرکت پیوسته در فضا تسهیل نمود که از دید علوم رفتاری خود نوعی پایداری در جذب گردشگر به شمار می‌آید.

از گذشته‌های دور، آمدوشد وسایل نقلیه در مراکز شهری تنها در ساعات خاصی از روز مجاز بود. در رم باستان، شب‌هنگام، گاری‌های سنگین از هسته داخلی شهر با موانع سنگی دور نگه داشته می‌شدند. قوانین یهودی‌های باستان نیز محدودیت‌هایی را شامل می‌شدند. لئوناردو داوینچی، سامانه‌ای با سطوح جداگانه برای پیاده‌ها و آمدوشد وسایل نقلیه طراحی کرد. در قرن نوزدهم، جداسازی پیاده‌ها و آمدوشد کالسکه‌ها در

را به اهداف خود نزدیک‌تر کنند. گان^۸ (۱۹۹۴) معتقد است که عبارت برنامه‌ریزی مقاصد گردشگری^۹ به برنامه‌ریزی برای مکانی اطلاق می‌شود که دارای امکانات، جذابیت‌ها، زیرساخت‌ها و نیروی کار لازم برای جذب گردشگران باشد (Gunn, 1994)، بنابراین با در نظرگیری ماهیت و طبیعت توسعه گردشگری، مقاصد گردشگری می‌توانند از نظر مکانی و سطوح آن، به طیف مختلف طبقات قابل تقسیم‌بندی باشند. از طرف دیگر، برای انتخاب یک مکان (مکان‌یابی)^{۱۰} به‌عنوان یک مقصد گردشگری می‌بایست عوامل بسیار مدنظر قرار گیرند که گوی مهم‌ترین آن‌ها را در جذاب بودن، دسترسی، وسایل حمل‌ونقل مناسب و استقبال گردشگران و جمعیت آن مکان می‌داند (گی، ۱۳۸۲: ۴۰۴).

با در نظرگیری عوامل یادشده می‌توان گفت که فرایند برنامه‌ریزی توسعه مقاصد گردشگری شهری، بسیار حساس است و به شرایط و عوامل زیادی بستگی دارد و مدیریت آن‌ها از اهمیت خاصی برخوردارند. در مورد مدیریت مقصد گردشگری (TDM)^{۱۱} باید گفت که این مقوله با عوامل زیادی روبروست که شاید مهم‌ترین آن‌ها پایداری مقاصد^{۱۲} در شرایط رقابتی^{۱۳} بازارهاست. از این‌رو تهیه و تدوین سیستم اطلاعات مدیریت مقصد گردشگری (TDMIS)^{۱۴} در این راستا اهمیت حیاتی دارد (Geoldner & Rithcie, 2003). در مراکز کهن شهری ایران، به‌رغم وجود شبکه‌های معابر پیاده و منحصربه‌فرد، نظیر راسته‌ها و گذرهای بافت قدیم، به دلیل حاکمیت نگرش مدرنیستی به فضاهای شهری و تحمیل مدرنیزاسیون از بالا، حیات مدنی فضاهای کهن شهر دارای نوعی دوگانگی در پذیرش عملکرد، متناسب با محتوای خود هستند (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹: ۵۶) که

^۸ - C.A. Gunn (1994)

^۹ - Tourism Destination Planning

^{۱۰} - Location

^{۱۱} - Tourism Destination Management (TDM)

^{۱۲} - Destination Sustainability

^{۱۳} - Competitive

^{۱۴} - Tourism Destination Management Information System (TDMIS)

الگوی فضای توریستی شهر اصفهان توسط موحد (۱۳۸۱) از دیگر مطالعات صورت گرفته در این زمینه است موحد و شکویی با مقاله‌ای برگرفته از این رساله به معرفی ویژگی‌های بافت تاریخی اصفهان و مشکلات ناشی از فشار بر این بافت را با استفاده از GIS مورد تجزیه و تحلیل قرار داده‌اند و به لزوم توجه به بخش مرکزی شهر اشاره نموده‌اند (موحد، ۱۳۸۱).

پژوهش‌هایی توسط حیدری چپانه، (۱۳۸۳) در موضوع رساله دکترا تحت عنوان ارزیابی برنامه‌ریزی صنعت توریسم در ایران صورت گرفته است که سعی در شناخت عوامل عمده تأثیرگذار در توریسم بین‌المللی و داخلی ایران داشته‌اند و به دلایل ناکامی برنامه‌های توسعه توریسم در ایران پرداخته است. - پایان‌نامه کارشناسی ارشد میثم صفریور با عنوان بررسی و تحلیل الگوی فضایی توریسم شهری با استفاده از GIS نمونه: شیراز. در این پایان‌نامه الگوهای رفتاری گردشگران در انتخاب مسیرهای گردشگری مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. در این پژوهش، مسیرهای بهینه گردشگری با اعمال تغییر در الگوی رفتاری گردشگران در اولویت‌بندی سفر و انتخاب جاذبه‌ها پیشنهاد شده است (۱۳۹۰).

-سرایبی و همکاران در مقاله‌ای تحت عنوان «ارائه الگویی فضایی جهت تعیین مسیرهای ویژه گردشگری شهری نمونه: شهر شیراز» به این نتیجه دست یافته‌اند که الگوی فضایی مناسب برای تعیین مسیرهای ویژه گردشگری باید در وهله اول دارای نگرشی سامانمند نسبت به همه عناصر دخیل در موضوع باشد، میزان جذابیت مقاصد گردشگری را لحاظ نماید، اولویت‌بندی گردشگران در انتخاب سفرهای درون-شهری را رعایت نماید، همزمان اصول و معیارهای شهرسازی در انتخاب مسیرهای بهینه وارد سازد و در نهایت، حداکثر تراکم حرکتی گردشگران در حالت موجود و بهینه را شامل شود (۱۳۹۳). هدف از این تحقیق، بررسی و شناخت مناطق مستعد پیاده گردشگری به‌عنوان بستر کالبدی حیات مدنی و

داخل گذرهای پیاده و جاده‌ها عمومیت یافت. نخستین اقدام در زمینه تفکیک حرکت سواره از پیاده در دنیا، در سال ۱۸۵۸ توسط شهرساز و معمار آمریکایی به نام اولمستد^{۱۵} صورت گرفت. طی این اقدام اولمستد در طراحی پارک مرکز نیویورک، برای عبور پیادگان پلی از سنگ روی جاده وسایل نقلیه بنا نهاد (کاشانی جو، ۱۳۸۹: ۵۸). توجه جدی و عملی به ساماندهی حرکت پیاده و پیاده‌راه‌ها به اواخر دهه ۱۹۴۰ برمی‌گردد. در شهرهای اروپایی، این انگاره با هدف خارج ساختن محدوده‌های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافت‌های کهن و احیای مراکز شهری، مطرح و اجرایی شد (حبیبی، ۱۳۷۸: ۴۴). توجه به این امر، پس از جنگ جهانی دوم و فرا رسیدن زمان بازسازی شهرهای اروپایی شکل مشخص‌تری پیدا نمود. در شهرهای آمریکایی در اوایل دهه ۱۹۶۰ گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفت و خیابان‌های پیاده‌ای با نام مال^{۱۶} شکل گرفتند که بیشتر همسو با مقاصد تجاری در مرکز شهرها بودند و در عین حال، هدفشان ایجاد محیط‌های مطلوب برای خرید و گردش در شهرها بود (قربانی، رسول، جام کسری، محمد، ۱۳۸۹: ۵۷). از مطالعات و بررسی‌های خارجی و داخلی مهمی که در این زمینه صورت گرفته می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: - ادواردز و همکاران^{۱۷} در مقاله‌ای تحت عنوان «پژوهش گردشگری شهری در حال توسعه در دستور کار» به بررسی ادبیات گردشگری شهری، چارچوب فرایندی که برای شناسایی مناطقی که برای پژوهش و تحقیقات گردشگری انتخاب می‌شوند و ارائه یک چارچوب مفهومی که می‌تواند برای تمرکز تحقیقات گردشگری شهری آینده مورد استفاده قرار بگیرد، پرداخته‌اند (ادواردز و همکاران، ۲۰۰۸).

-رساله دکتری با عنوان بررسی و تحلیل الگوی فضایی توریسم شهری مطالعه موردی شهر اصفهان با هدف تبیین

¹⁵ - Olmsted

¹⁶ - Mall

¹⁷ - Deborah Edwards, Tony Griffin, Bruce Hayllar

در این قسمت به بررسی مراحل انجام تحقیق که شامل مطالعات کتابخانه‌ای، تحقیق میدانی، تدوین پرسشنامه و توزیع آن و طرح و آزمون فرضیه است می‌پردازیم (شکل ۲).

- گام اول: مطالعات کتابخانه‌ای؛
- گام دوم: استفاده از مدارک و مستندات سازمان جهانی گردشگری و سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری شهر شیراز؛
- گام سوم: جمع‌بندی و استخراج اطلاعات مربوط به فضاهای گردشگری شهر شیراز؛
- گام چهارم: تدوین و توزیع پرسشنامه و جمع‌آوری آن؛ برای انتخاب نمونه آماری و پر کردن پرسشنامه‌ها از روش نمونه‌گیری ساده تصادفی استفاده شده است؛ گروه هدف پرسشنامه‌ها دو گروه گردشگران و متخصصان و متصدیان حوزه گردشگری را شامل می‌شد. برای تهیه پرسشنامه از مقیاس لیکرت و در برخی از موارد از سؤال‌های باز و اولویت‌بندی گزینه‌ها استفاده شده است؛
- گام پنجم: استخراج نتایج پرسشنامه‌ها، تعیین شاخص‌ها و انتقال داده‌ها به محیط Arc Map.

- گام ششم: تعیین پهنه‌های گردشگری پیاده محور.



شکل (۲): مدل تحلیلی تحقیق

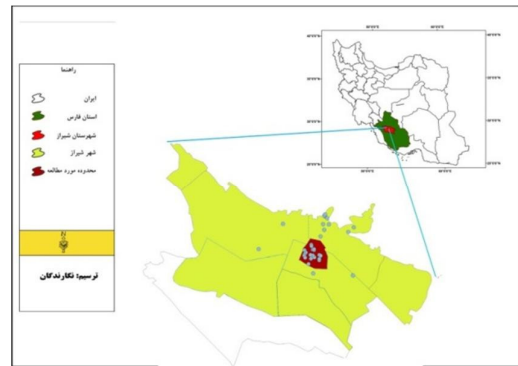
دیدگاه‌ها و مبانی نظری

گردشگری: مجموعه فعالیت‌های فرد یا افرادی که به مکانی غیر از مکان عادی زندگی خود مسافرت می‌کنند برای

تعاملات اجتماعی گردشگران و شهروندان و قابلیت پیاده-مداری بافت تاریخی فرهنگی شهر شیراز می‌باشد.

مواد و روش‌ها

منطقه مورد مطالعه شهر شیراز مرکز استان فارس در جلگه‌ای تقریباً مستطیل شکل در ۲۹ درجه و ۳۸ دقیقه عرض شمالی و ۵۲ درجه و ۴۰ دقیقه طول شرقی قرار گرفته است در شکل ۱ موقعیت قرارگیری بافت تاریخی فرهنگی در شهر شیراز قابل رؤیت می‌باشد.



شکل (۱): موقعیت منطقه مورد مطالعه

نظر نوع این پژوهش از نظر هدف کاربردی - توسعه‌ای می‌باشد. در پژوهش حاضر با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی به تحلیل پهنه‌های گردشگری پیاده محور شهری پرداخته شده است. روند انجام پژوهش بدین صورت می‌باشد که به کمک مطالعات کتابخانه‌ای و میدانی و سپس با استفاده از پرسشنامه و نظرسنجی از گردشگران، اطلاعات لازم جمع‌آوری شده است. جامعه آماری تحقیق، گردشگران داخلی هستند که در فروردین‌ماه سال ۱۳۹۳ از شهر شیراز بازدید کرده‌اند. حجم نمونه شامل ۱۸۰ گردشگر می‌باشد که در زمان پژوهش روش نمونه‌گیری به صورت فضایی (نقطه‌ای) و تصادفی ساده انجام گرفت. حجم نمونه از طریق الگوی در دسترس مشخص شده است. پس از انجام تحلیل‌های آماری، با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی سعی در تحلیل سازمان فضای گردشگری پیاده‌محور شهر شیراز شده است.

مفهوم رابطه توده و فضا، تداوم تجربه و تداوم‌های همزمان را ضروری می‌دانست (پاکزاد ۱۳۷۶: ۴۰۶). آموس راپاپورت از برجسته‌ترین نظریه‌پردازان علوم رفتاری است که به مسائل شهری توجه نشان داده است. او با طرح موضوع کنش متقابل انسان و محیط به نفی موقعیت انفعالی انسان در فضای شهری پرداخته و حرکت در محیط را مهم‌ترین عامل شناخت محیط و طرح ذهنی می‌داند. نکته دیگر مورد توجه راپاپورت جهت-یابی در محیط شهری است. به باور او، نقاط خاص، دسترسی و کاربری عوامل سه‌گانه مؤثر بر جهت‌یابی هستند. عابرین پیاده در جهت‌یابی خود از مجموعه‌ای از نقاط تصمیم‌گیری خاص استفاده می‌کنند که باید مدنظر طراحان قرار گیرد (Ramati, 1981, 84). در سال 2005 آرث نویاده‌گرایی را به‌عنوان بخشی از راه‌حل بازسازی نیواورلئان پیشنهاد نمود؛ که با حذف خیابان سواره جلویی و جایگزینی آن با یک مسیر عبوری درختکاری شده خطی پیاده در واقع بر سفرهای جایگزین با تأثیرات کم همچون پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری تأکید گردیده است.

نقش محورهای پیاده در ارتقای کیفیت محیط شهری

به تعبیر جین جیکوبز شهر را می‌توان با خیابان‌هایش شناخت. پس ارتقای سیمای خیابان به وسیله افزایش حضور پیاده به بهبود سیمای شهر و تصویر ذهنی افراد کمک می‌کند. اگر خیابان‌ها جذاب باشند، به تمام شهر نیز حس جذابیت را خواهند دمید. از دید او پیاده راه‌ها باید سرزنده باشند تا بتوانند ساکنان بیشتری را به خود جلب کنند (Jacobs, 1961, 27). امروزه در بسیاری از شهرهای دنیا از پیاده‌راه‌های شهری در برگزاری نمایشگاه‌ها، وقایع اجتماعی، فستیوال‌ها، آگهی‌های تبلیغاتی و همچنین در بروشورهای توریستی و تبلیغاتی به‌وفور استفاده می‌شود (Brambila & Longo, 1997: 27). مسیرهای پیاده محورهای شاخص شهری در ارتباط با حرکت گردشگران و چیدمان جاذبه‌های گردشگری طراحی می‌شوند، ضمن معرفی بافت و عناصر بارزش آن از طریق نمایاندن مشخصات کالبدی مکان و

حداکثر یک سال متوالی به‌منظور اوقات فراغت، کسب‌وکار و اهداف دیگر (Goeldner & Ritchie 2009: 4-7).

گردشگری شهری: طبق آمار موجود دریافت‌های حاصل از گردشگری ایران در سال ۲۰۰۲، حدود ۷۹۲ میلیون دلار بوده است که در سال ۲۰۱۰ به حدود ۲/۷ میلیارد دلار رسیده است ((WEF, 2013). شکل جدید صنعت گردشگری به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه، می‌بایست همواره به موازات مفاهیمی چون جهانی‌شدن ۱۸، پایداری ۱۹، تقسیم جدید بین-المللی کار (NIDL) ۲۰، اقتصاد سیاسی و اجتماعی در قالب ظرفی منطقی بررسی و تحلیل شود (Mowforth & Munt, 1998; 322). گردشگری شهری، کنش متقابل گردشگران-میزبان و تولید فضای گردشگری پیرامون سفر به مناطق شهری باانگیزه‌های متفاوت و بازدید از جاذبه‌ها و استفاده از تسهیلات و خدمات مربوط به گردشگری است که آثار متفاوتی را در فضای شهری بر جای می‌نهد (کوشش تبار، ۱۳۸۷: ۲۵). کنشگری گردشگران در فضاهای شهری پیرامون جاذبه‌ها، بافت شهر، خرید، اسکان و فعالیت‌های جنبی است که در رویکرد به موزه‌ها، تئاترها، نمایشگاه‌ها، مراکز تفریحی و نظیر این‌ها تبلور می‌یابد (Hall, 1991; 19). همچنین توسعه زیربنای گردشگری سهم زیادی در تغییرات شکل و کارکرد نواحی شهر داشته- است ((Pearce, 2001; 927).

الگوی پیاده‌مداری در فضاهای گردشگری شهری: به عقیده ادموند بیکن تنها با حرکت پیوسته در فضا است که می‌توان آن را درک نمود و چنین تجربه‌ای تنها دیداری نبوده بلکه برای ادراک فضا، تمام اندام‌های حسی و احساسات انسان درگیر می‌شوند (بیکن، ۱۳۷۶: ۱۵). وی در تبیین مفهوم نظام-های حرکتی شهر، به‌عنوان گذرگاه یا مسیرهایی که شهروندان و گردشگران در آن آمدوشد می‌کنند، توجه به سه

¹⁸ - Globalization

¹⁹ - Sustainability

²⁰ -New International Division Of Labour

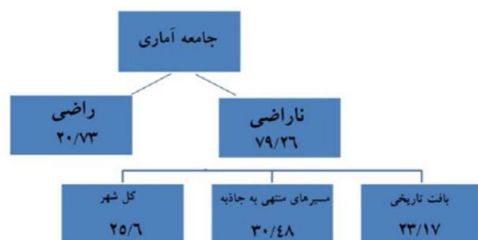
- دور منظر انتهایی؛
- نگاه‌های تجاری مناسب؛

روش مبتنی بر مقایسه دوه‌دو

روش مبتنی بر مقایسه دوه‌دو توسط ساعتی (۱۹۸۰) در متن یک فرآیند سلسله مراتبی تحلیلی ارائه شد. در این روش برای ایجاد یک ماتریس نسبت به مقایسه‌های دوه‌دو پرداخته می‌شود. در این روش مقایسه‌های دوه‌دو به‌عنوان ورودی در نظر گرفته شده و وزن‌های نسبی به‌عنوان خروجی تولید می‌گردد و برای درجه‌بندی اولویت‌های نسبی در رابطه با دوه‌دوی معیارها از یک مقیاس پایه‌ای که مقادیر آن از ۱ تا ۹ متغیر است استفاده می‌شود (مالچفسکی، ۱۳۸۵: ۳۱۴).

نتایج و بحث

بر اساس نتایج به‌دست آمده از پرسشنامه، ۲۰/۷ درصد از گردشگران از وضعیت ترافیکی شهر شیراز راضی و مابقی یعنی ۷۹/۲ درصد ناراضی بوده‌اند و از افرادی که از وضعیت آلوده‌شد در شهر ناراضی بوده‌اند، ۳۰/۴ درصد، ناراضیاتی خود را به مسیرهای منتهی به جاذبه‌ها، ۲۵/۶ درصد به کل شهر و ۲۳/۱ درصد به بافت تاریخی شهر شیراز نسبت داده‌اند. لازم به ذکر می‌باشد که از ۱۸۰ گردشگر جهت ارزیابی میزان رضایت گردشگران در سطح شهر شیراز نظرسنجی شده است. حجم نمونه با استفاده از معیار الگوی در دسترس تهیه شده است (شکل ۳).



شکل (۳): میزان رضایت گردشگران از وضعیت

فعالیت‌ها، موقعیت‌ها و رویدادهای آن، به‌عنوان یک راوی و هادی مناسب می‌تواند زمینه بروز معانی شخصی و گروهی که از طریق حضور مردم در مکان شکل می‌گیرند را فراهم آورده و هر ناآشنایی را با بافت مأنوس سازد و راهی باشد تا حیات را در درون بافت جاری سازد و بدین‌سان هویتی ماندگار برای آن رقم زند (تابان، پشتونی زاده، ۱۳۸۹: ۵۲). آنچه به‌عنوان هدف اصلی در تمامی این طرح‌ها بیان شده امر حفاظتی است که سبب افزایش سطح مختص عابر پیاده و کاهش سطح سواره‌رو شده است (حبیبی، ۱۳۷۹: ۴۵).

معیارهای مکان‌یابی و ایجاد پیاده‌راه‌ها

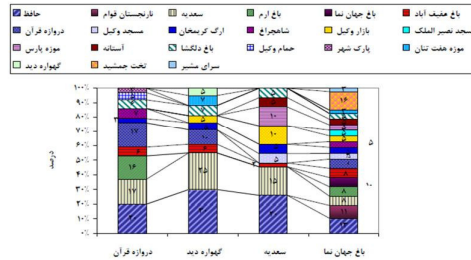
یکی از مهم‌ترین و معتبرترین اسناد موجود در زمینه معیارهای مکان‌یابی پیاده‌راه‌ها، ۱۶ موردی است که دام نوزی^{۲۱} به‌عنوان معیارهای اصلی ایجاد، توسعه و نگهداری یک پیاده‌راه مطرح نموده است که عبارت‌اند از: (کاشانی جو، ۱۳۸۹: ۷۲)

- تمرکز شاد عابران پیاده^{۲۲}؛
- تراکم‌های مسکونی؛
- اندازه‌های با مقیاس انسانی؛ بدین معنی که آن فضاها مردم را کوچک جلوه نداده و سبب نگردد که آن‌ها احساس حقارت یا عدم محوریت بیش از حد کنند.
- خرده‌فروشی‌های فعال و گوناگون؛
- آرام‌سازی ترافیک؛
- فعالیت ۲۴ ساعته؛
- محوطه‌های باریک؛
- محافظت در برابر آب‌وهوا؛
- پیاده‌روهای عریض؛
- تجهیزات غیر مزاحم؛
- نماهای اصلی فعال ساختمانی؛
- شعاع‌های چرخش متعادل و فواصل عبوری؛
- هم‌جواری؛
- بلوک‌های با طول کم؛

²¹- Dom Nozzi

²²- Convivial Concentration of Pedestrians

گردشگران از کمپ‌های اقامتی موقت و چادر برای استراحت در شهر استفاده می‌کنند، می‌توان با استفاده از راهبردهایی، جاذبه‌هایی که در فاصله اندکی نسبت به هم قرار دارند را به صورت یک پهنه گردشگری مبتنی بر پیاده‌روی معرفی نمود و با طراحی مناسب و مکان‌یابی پارکینگ‌ها در اطراف پهنه موردنظر، به نوعی گردشگران را تشویق به پیاده‌روی نمود تا بدین طریق علاوه بر افزایش مدت اقامت گردشگران و کاهش بار ترافیکی ناشی از رفت‌وآمد آن‌ها، یک فضای شهری سالم و سرزنده که مرکز تعامل گردشگران و افراد بومی باشد را ایجاد نمود. علاوه بر این با تبدیل نقاط جاذب گردشگر به پهنه‌ها و سطوح گردشگری، می‌توان افراد را از توجه صرف به یک مقصد گردشگری با معابر دارای کشش ترافیکی محدود در بافت تاریخی، به یک پهنه مناسب که دربرگیرنده مجموعه‌ای از جاذبه‌هاست معطوف نمود. در مقاله پیش رو این امر از طریق مکان‌یابی یک پهنه گردشگری پیاده‌روی با استفاده از تحلیل سلسله مراتبی^{۲۳} صورت گرفته است. بدین منظور ابتدا نوع پراکنش کاربری‌های مرتبط با گردشگری موردبررسی قرار گرفته و سپس با تعیین معیارها و استانداردهای مکان‌یابی پهنه‌های گردشگری پیاده محور، به صورت زیر به این امر پرداخته‌ایم.

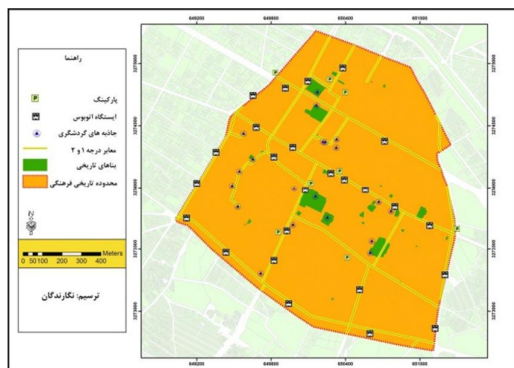


شکل (۴): مقایسه میزان رضایتمندی گردشگران از اماکن و جاذبه‌های گردشگری شهر شیراز از نظر گردشگران

مطابق شکل ۴، حافظیه در رتبه اول، سعدیه رتبه دوم و دروازه قرآن در رتبه سوم قرار گرفته است. نمودار فوق نشان دهنده این مطلب می‌باشد که میزان رضایت گردشگران از جاذبه‌هایی که خارج از محدوده بافت تاریخی فرهنگی شهر قرار گرفته‌اند بیشتر از جاذبه‌های درون بافت می‌باشد؛ که یکی از دلایل این امر را می‌توان به وجود مشکلات ذکر شده مرتبط دانست.

ضرورت مکان‌یابی پهنه گردشگری پیاده‌رو محور در بافت کهن شیراز

همان‌گونه که در نمودار شماره ۵ و ۶ (شکل ۴) مشاهده می‌شود، اکثر گردشگران از وضعیت ترافیکی شهر شیراز ناراضی بوده‌اند و رضایت گردشگران از جاذبه‌هایی که در محدوده بافت تاریخی فرهنگی شهر شیراز (منطقه ۸) قرار گرفته‌اند، نسبت به سایر جاذبه‌ها کمتر می‌باشد و همه جاذبه‌هایی که درجه بالایی از میزان رضایتمندی را کسب نموده‌اند خارج از این محدوده شهر می‌باشد. یکی از عوامل تأثیرگذار در افزایش میزان نارضیاتی گردشگران و شهروندان، تعدد وسایل نقلیه شخصی در سطح شهر بالأخص بافت فشرده شهر می‌باشد. البته نمی‌توان همه دلایل نارضیاتی را به بار ترافیک حاصل از ورود گردشگران یا شهروندان مرتبط دانست اما مشکلات ترافیکی از اهم مسائل در این رابطه به شمار می‌رود. بر اساس نتایج مستخرج از پرسشنامه و با توجه به اینکه حدود ۵۸/۵ درصد از گردشگران از وسیله نقلیه شخصی برای آمدو شد در سطح شهر و حدود ۴۶/۸ درصد از مجموع



شکل (۵): پراکنش کاربری‌های مرتبط با صنعت گردشگری در بافت تاریخی

فرهنگی شهر شیراز

معیارهای مکان‌یابی پهنه‌های گردشگری مبتنی بر

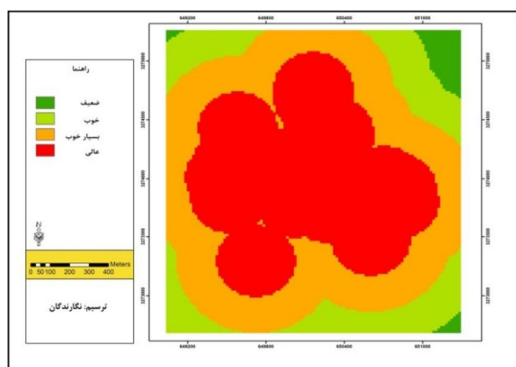
حرکت پیاده در شیراز

معیارهای مکان‌یابی مرکز پیاده‌روی با لحاظ کردن معیارهای شهرسازی و بعد از نظرسنجی از اساتید و کارشناسان حوزه گردشگری و ترافیک شهری (۲۰ کارشناس) انتخاب شده‌اند. لایه‌های موجود عبارت‌اند از: ارزش تاریخی محدوده، دوری و نزدیکی از پارکینگ، قرار گرفتن حداکثر جاذبه‌های ممکن در پهنه مورد نظر به طول ۸۰۰ متر، فاصله از شریان‌های ارتباطی درجه ۱ و ۲ به دلیل سرزنده و فعال بودن پهنه از نظر شلوغی مرکز پیاده و فاصله از ایستگاه‌های اتوبوس به دلیل

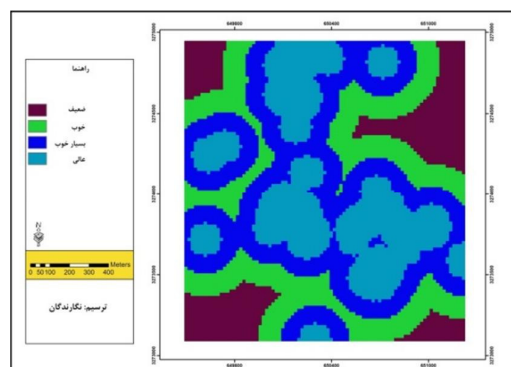
دسترسی آسان افراد به پهنه مورد نظر لحاظ شده است. همان‌گونه که در طرح کلارنس پری هم فاصله مطلوب از مرکز یک محله ۸۰۰ متر در نظر گرفته شده بود، در این مقاله هم جاذبه‌هایی که در حدفاصل فاصله ۸۰۰ متری از یکدیگر قرار گرفته‌اند در محاسبات مورد قبول واقع شده‌اند. در وزن دهی به هر کدام از لایه‌ها و سلسله‌مراتب درونی آن‌ها، از اساتید و متصدیان حوزه گردشگری شهر شیراز نظرخواهی شده است. لازم به ذکر می‌باشد که CI به دست آمده صفر می‌باشد.

جدول (۱): معیارهای مکان‌یابی پهنه گردشگری مبتنی بر حرکت پیاده در شیراز

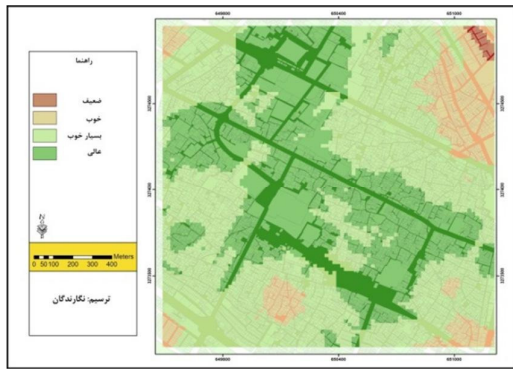
معیار	ارزش تاریخی محدوده	فاصله از ایستگاه	فاصله از پارکینگ	فاصله جاذبه‌ها از یکدیگر	فاصله از شریانهای ارتباطی درجه ۱ و ۲
ارزش تاریخی محدوده	۱	۷	۶	۴	۶
فاصله از ایستگاه	۰.۱۴۲۹	۱	۲	۰.۲	۰.۲۵
فاصله از پارکینگ	۰.۱۶۶۷	۰.۵	۱	۲	۲
فاصله جاذبه‌ها از یکدیگر	۰.۲۵	۵	۰.۵	۱	۳
فاصله از شریانهای ارتباطی درجه ۱ و ۲	۰.۱۶۶۷	۴	۰.۵	۰.۳۳۳۳	۱



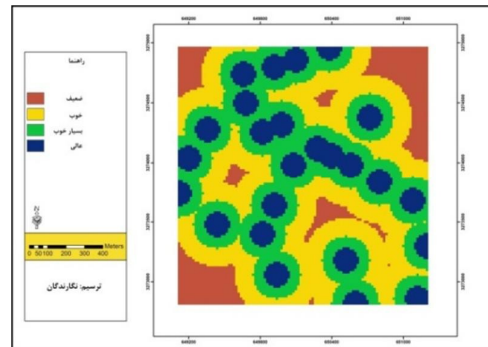
شکل (۷): نقشه ارزش گذاری فاصله از جاذبه‌ها در منطقه ۸ شهرداری شیراز



شکل (۶): نقشه ارزش گذاری جاذبه‌های تاریخی منطقه ۸ شهرداری شیراز



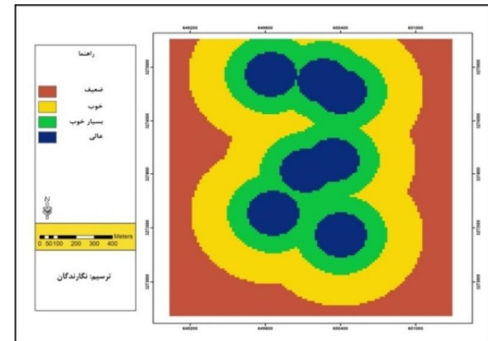
شکل (۱۲): نقشه انطباق لایه مکان‌یابی شده با بلوک‌بندی شهری



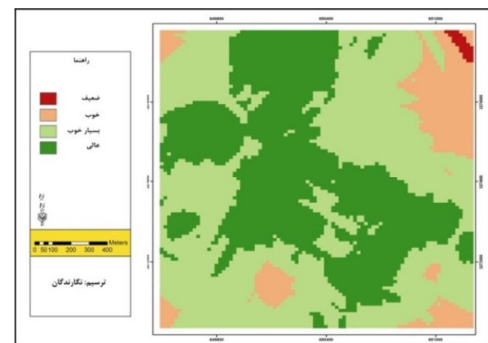
شکل (۸): نقشه ارزش‌گذاری فاصله از ایستگاه اتوبوس منطقه ۸ شهرداری شیراز



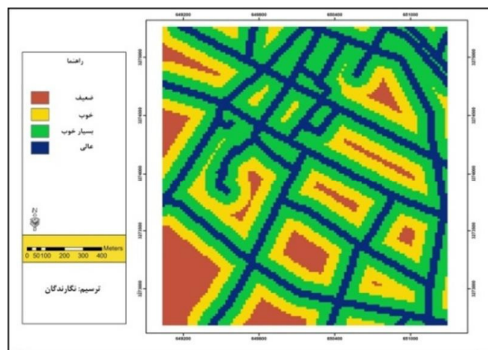
شکل (۱۳): نقشه پهنه مناسب گردشگری مبتنی بر حرکت پیاده در منطقه ۸ شهرداری شیراز



شکل (۹): نقشه ارزش‌گذاری فاصله از پارکینگ منطقه ۸ شهرداری شیراز



شکل (۱۰): نقشه ارزش‌گذاری قابلیت گردشگری پیاده محور در منطقه ۸ شهرداری شیراز



شکل (۱۱): نقشه ارزش‌گذاری فاصله از معابر درجه ۱ و ۲ در منطقه ۸ شهرداری شیراز

نتیجه‌گیری

مطابق یافته‌های پژوهش حاضر و سایر مطالعاتی که در زمینه گردشگری شهری صورت گرفته است، ضرورت مدیریت سیستمی و لزوم توجه به گردشگری و برنامه‌ریزی شهری به‌عنوان موضوعات بین‌رشته‌ای تأکید می‌گردد. اتخاذ یک رویکرد خاص برای رسیدن به یک هدف خاص، چندان مقبول به نظر نمی‌رسد، چراکه مقوله گردشگری و برنامه‌ریزی شهری و مؤلفه‌های آن‌ها در حوزه چند علم مختلف قابل بررسی و مطالعه است. از این‌رو نگرش و رویکرد چندبعدی که تمامی شرایط و عوامل دخیل را مدنظر قرار دهد برای مطالعات شهری و گردشگری بسیار ضروری می‌نماید و رویکردها و ابزار سنتی بدین منظور نمی‌توانند جوابگو باشند. لذا برای دستیابی به گردشگری پایدار و حفظ منابع و ارزش‌های نهفته در بافت‌های تاریخی شهرهای گردشگرپذیر، باید از طرفی به ساماندهی فضاهای گردشگری و سازمان فضایی

۵. حیدری چپانه، رحیم (۱۳۸۳) ارزیابی برنامه‌ریزی صنعت توریسم در ایران، رساله دکتری تخصصی، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه تبریز.
۶. حیدری چپانه، رحیم (۱۳۸۷) مبانی برنامه‌ریزی صنعت گردشگری، سمت.
۷. خواجه دلویی (۱۳۷۶): مدیریت طرح‌های بهسازی، مجله آبادی، شماره ۲۶.
۸. سرایی، محمدحسین، رحیم، حیدری چپانه، میثم، صفروپور، یونس شاکری (۱۳۹۳): ارائه الگوی فضایی جهت تعیین مسیرهای ویژه گردشگری، مجله برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری، سال سوم، شماره ۱۰، پاییز ۱۳۹۳، صفحات ۱۶۱-۱۴۷.
۹. صفروپور، میثم (۱۳۹۰): بررسی و تحلیل الگوی فضایی توریسم شهری با استفاده از GIS، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تبریز، تبریز.
۱۰. قربانی، رسول، جام کسری، محمد (۱۳۸۹): جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده راه تربیت تبریز، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال دوم، شماره ششم، پاییز ۱۳۸۹.
۱۱. کاشانی‌جو، خشایار (۱۳۸۹): بازساخت رویکردهای نظری به فضاهای عمومی شهری، نشریه هویت شهر، سال چهارم، شماره ۶ بهار و تابستان.
۱۲. کاشانی‌جو، خشایار (۱۳۸۹): پیاده‌راه‌ها؛ از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی، انتشارات آذرخش، تهران.
۱۳. کوشش تبار، محسن (۱۳۸۷): صنعت گردشگری ابزاری برای توسعه پایدار در مدیریت شهری، چاپ اول، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور موسسه فرهنگی، اطلاع‌رسانی و مطبوعاتی.
۱۴. گی، چاک (۱۳۸۲) جهانگردی در چشم انداز جامع، ترجمه علی پارسائیان و محمد اعرابی، دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
۱۵. لامسدن، لس (۱۳۸۰) بازاریابی گردشگری، ترجمه محمد ابراهیم گوهریان، تهران، دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
۱۶. مالچوسفکی، یاک (۱۳۸۵): سامانه اطلاعات جغرافیایی و تحلیل تصمیم چند معیاری، ترجمه اکبر پرهیزکار و عطا غفاری گیلانده، انتشارات سمت، چاپ اول.
۱۷. موحد، علی (۱۳۸۱) بررسی و تحلیل الگوی فضایی توریسم

شهر پرداخت و از طرف دیگر اطلاعات کافی از گردشگران ورودی به شهر داشته باشیم تا بتوانیم استراتژی‌های مناسب را برای مدیریت گردشگران اعمال نماییم تا حداکثر منافع را با حداقل محدودیت و مضرات به دست آوریم. در این صورت است که ما می‌توانیم به رتبه و جایگاه بایسته در دنیا برسیم. باین‌وجود در زمینه برنامه‌ریزی سازمان فضایی گردشگری در شهرهای تاریخی پیشنهاد می‌گردد که باید راهکارهایی انتخاب گردند که ضمن ارائه خدمات به گردشگران، میراث تاریخی هم با زنده‌سازی و وارد این صنعت گردند تا گردشگران بیشتر از این‌که نقش فعال در تأثیرگذاری فرهنگی داشته باشند، محور جاذبه‌های محیط گردند. راهبردی که در مقاله حاضر ارائه شده است عبارت از ایجاد مسیرهای پیاده گردشگری می‌باشد که در بافت تاریخی شهرها با توجه به اصل توسعه درون‌زای شهری و با زنده سازی فضای کهن، نقاط مستعد به پهنه‌های پیاده محور تبدیل گردند. با توجه به مطالعات و تجزیه و تحلیل‌های صورت گرفته، پهنه مناسب جهت انتخاب مسیرهای پیاده گردشگری حفاصل بین شاه-چراغ و علاءالدین حسین و کوچه‌های فرعی منشعب از آن‌ها انتخاب شده است.

منابع

۱. بیکن، ادموند، (۱۳۷۶): طراحی شهرها، ترجمه فرزانه طاهری، انتشارات مرکز تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، چاپ اول، تهران.
۲. پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۶): سیر اندیشه‌ها در شهرسازی ۲؛ از کمیت تا کیفیت، شرکت عمران شهرهای جدید، چاپ اول، تهران.
۳. تابان، محسن، پشوتنی زاده، آزاده (۱۳۸۹): محورهای شاخص شهری و دالان‌های بوم‌شناسانه رودها (ارتقای هویت مکانی با تأکید بر مسیرهای پیاده گردشگری)، نشریه هویت شهر، سال چهارم، شماره ۶ بهار و تابستان.
۴. حبیبی، محسن، (۱۳۷۹): مسیر پیاده گردشگری، هنرهای زیبا، شماره ۹، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.

26. Hall. C. Michael and j . Page. Stephen. (1991) ; *The Geogrophy OF Tourism and Recreation Environment , Place and space*, published by Routledge no167.
27. -Law, C.M. (1992) *Urban Tourism and its Contribution to Economic Regeneration*, *Urban Studies*, Vol. 29, NO. 3 and 4: 599-618.
28. -Law, C.M. (1992) *Urban Tourism and its Contribution to Economic Regeneration*, *Urban Studies*, Vol. 29, NO. 3 and 4: 599-618.
29. -Law, C.M. (1994) *Urban Tourism: Attracting Visitor to Large Cities*, UK: Mansell.
30. -MacCannell, Dean (1976) *The Tourist: A new theory of the leisure class*, New York: The Macmilan Press LTD. Page, S. (1995) *Urban Tourism*, UK: ITBP.
31. -Martin Mowforth, Ian Munt(1998); *TOURISM AND SUSTAINABILITY: NEW TOURISM IN THE THIRD WORLD*, no322.
32. -Pearce Douglas.G,(2001), An intergrative frame work for urban tourism research, *Annals of tourism research* VOL28,no4.
33. -WEF. (2013),*World Economic Froum. The travel & tourism competitiveness report 2013*, Jennifer Blanke and Thea Chiesa editors.
- Williams, Stephen(1998) *Tourism Geography*, London; Rutle.
- شهری، رساله دکتری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران.
۱۸. وبگاه رسمی مرکز آمار ایران (۱۳۸۹) نتایج آمارهای جمعیت استان فارس و شهر شیراز، مرکز آمار ایران، (www.amar.org.ir)
19. -Alipour, Habib, Heydari, Rahim (2004) *Tourism in Iran, A Paper Presented to: Tourism: State of the Art II, International Scientific Conference, University of Strathclyde, Glasgow, 27-30 June 2004.*
20. -Alipour, Habib, Heydari, Rahim (2005) *Tourism Revival and Planning in Islamic Republic of Iran: Challenges and Prospects*, *Anatolia: An International Journal of Tourism and Hospitality Research*, Vol. 16, No.1: 39-61.
21. -Butler, R.W. (1980) *the Concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resource*, *the Canadian Geographer* 24: 5-12.
22. -Elliott, James (1997) *Tourism: politics and public sector management*, London: Rutledge.
23. -Goeldner, Charles, R., Ritchie, J.R. Brent (2003) *Tourism: principles, practice, philosophies*, 9th Edition, New Jersey: John Wiley and Sons.
24. Goeldner, Charles R. & Brent, Ritchie J.R., 2009. *Tourism Principles Practices and Philosophies*. John Wiley & Sons Inc, United States.
25. -Gunn, C.A. (1994) *Tourism Planning: Basic Concepts, Cases*, Washington, D.C.: Taylor and Francis.