

ارزیابی زیرساخت‌های گردشگری با تأکید بر محورهای ارتباطی و توقفگاه‌ها از دیدگاه گردشگران (منطقه تاریخی - فرهنگی تبریز)

هانیه یوسفی شهیر^{۱*} کریم حسین زاده دلیر^۲ کریم باقری^۳

۱. دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه تبریز

۲. استاد گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه تبریز

۳. دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه تبریز

چکیده

زیرساخت‌های گردشگری خدمات و تسهیلاتی را در برمی‌گیرد که رفاه گردشگر را فراهم کرده و دسترسی مناسب به این عناصر، در جذب گردشگر و افزایش ماندگاری آنها در مقصد تأثیر به‌سزایی دارد.

هدف این پژوهش، ارزیابی زیرساخت‌های گردشگری منطقه تاریخی-فرهنگی تبریز با تأکید بر محورهای ارتباطی و توقفگاه‌ها می‌باشد، بدین منظور، داده‌های مورد نیاز از طریق تکمیل پرسشنامه از گردشگران جمع‌آوری شده و جهت یافتن رابطه میان متغیرها از نرم افزار SPSS در قالب آزمون‌های "کی دو" و "دو جمله‌ای" استفاده شده و نقشه‌های مورد نیاز با استفاده از قابلیت GIS تهیه و با ترسیم بافرهای مورد نظر در مناطق پیرامونی آثار تاریخی اقدام به شناسایی و تعیین رینگ‌های پیاده‌اجد ارزش تاریخی شده است.

نتایج نشان می‌دهد که گردشگران به کیفیت شبکه‌های دسترسی، سهولت دسترسی به توقفگاه‌ها اهمیت می‌دهند، بنابراین حفظ وضعیت موجود این زیرساخت‌ها و در صورت امکان ارتقای سطح کیفیت آنها و سرمایه‌گذاری در این راستا در جهت جلب رضایت گردشگران در الویت خواهد بود.

واژه‌های کلیدی: زیرساخت، محور ارتباطی، توقفگاه، منطقه تاریخی فرهنگی، آزمون "کی دو" و "دو جمله‌ای"

مقدمه

گردشگری تاریخی - فرهنگی شاخه‌ای از مطالعات گردشگری است که شامل دیدار از منابع فرهنگی و تاریخی بوده و از بزرگ‌ترین، فراگیرترین و رو به رشدترین بخش‌های صنعت گردشگری به حساب می‌آید (UNWTO, 2005). که هم اکنون ۳۷٪ گردشگری را در اختیار دارد و انتظار می‌رود که به طور مستمر رشد یابد (Wary & Yuan, 2010). این سرعت رشد و همچنین این نکته که ۶۰٪ همه پایگاه‌های میراث جهانی^۱ در کشورهای در حال توسعه قرار دارند، (تیموئی و نیاوپان، ۱۳۹۰) اهمیت این نوع گردشگری را برای کشورهای در حال توسعه چندین برابر می‌کند.

ارزیابی پراکنش پدیده‌ها در شهر یکی از موضوعات مهم به شمار می‌آید، شاید گفته شفر که "جغرافیا زمانی علم محسوب می‌شود که بر آرایش فضایی پدیدارها در حوزه معین تاکید کند نه بر خود پدیدارها" (Schaefer, 2006). بنابراین جانمایی زیرساخت‌های گردشگری در شهرها، محصول تصمیم‌گیری‌های انسانی است و کارکردهای انسانی متأثر از ساختار جامعه و نیازهای آنهاست، از این رو شناسایی توزیع فضایی عناصر گردشگری در شهر، فرهنگ جامعه شهری را مشخص و نقش سازمان‌های دولتی و خصوصی مؤثر در شکل‌گیری این الگوها را نشان می‌دهد.

یکی از مهم‌ترین زیر ساخت‌های گردشگری راههای دسترسی و توقفگاهها هستند که تأثیر مهمی در شکل‌گیری تصویر ذهنی مقصد گردشگری به عنوان یک شهر تاریخی برای گردشگران عمل می‌کند. ارزیابی زیرساخت‌های گردشگری و تعیین مطلوبیت، مناسب بودن و وابستگی آنها، شناخت کمبودهای بافت، در نظر داشتن عوامل تعیین کننده‌ای چون شیوه‌های بهره‌بری از فضا، نحوه حرکت در مسیر و... از نکاتی هستند که توجه به آنها برای تعریف مطلوب فضاهای گردشگری درالویت قرار می‌گیرد (حبیبی، ۱۳۸۰). که پرداختن به آنها می‌تواند میزان جذب گردشگر و زمان ماندگاری آنها را در شهر ارتقاء بخشد.

پیشینه تحقیق

اگر چه مطالعات مدون در زمینه بررسی زیرساخت‌های گردشگری مخصوصاً با رویکرد دسترسی به راههای ارتباطی و توقفگاهها در مناطق تاریخی - فرهنگی شهرها محدود می‌باشد، ولی می‌توان به چند پژوهش انجام شده در زمینه زیر ساخت‌های گردشگری اشاره کرد:

- وارثی و همکاران (۱۳۹۰) در مقاله‌ای تحت عنوان "تحلیلی بر وضعیت زیر ساخت‌های گردشگری در شهر اصفهان" یکی از مشکلات خدمات گردشگری را نبود امکانات سکونتی مناسب برای گردشگران با سطح درآمدی مختلف دانسته و مهم‌ترین مزیت آن را دسترسی مناسب هتل‌های شهر به مراکز تاریخی - تفریحی و بازار در این شهر تلقی می‌کنند.

¹ World heritage sites

- خادار و وسیتانا^۱ (۲۰۰۸) با مدل جاذبه، نقش زیر ساخت حمل و نقل را به مثابه یکی از عناصر گردشگری در توسعه توریسم بین‌المللی مورد مطالعه قرار داده و به این نتیجه رسیدند که زیر ساخت‌های حمل و نقل مهم‌ترین گزینه در توسعه توریسم بین‌المللی می‌باشد و همچنین تأکید کردند که نحوه دسترسی به جاذبه‌های گردشگری در رضایت گردشگر و میزان صرف هزینه او اهمیت زیادی دارد.

- ضیایی و عباس پور (۱۳۹۰) در مقاله‌ای با عنوان "ارزیابی کیفیت محصول گردشگری شهری تهران از دیدگاه گردشگران درون مرزی" با ترکیب دو تکنیک IPA (تحلیل اهمیت - عملکرد) و EPI (انتظارات - ادراکات - اهمیت) برای تحلیل داده‌های پژوهش خود بخش عمده‌ای از نقاط ضعف محصول گردشگری شهر تهران را مربوط به زیر ساخت‌ها دانستند و جهت رفع نارضایتی گردشگران بهبود و ارتقای سطح کیفیت زیر ساخت‌ها را در الویت قرار دادند.

- ایمانی خوشخو و جاودانه (۱۳۹۰) در مقاله "میزان رضایت گردشگران اروپایی از تجربه سفر به ایران" انتظارات گردشگران اروپایی از ویژگی‌های سفر به ایران" و نیز عملکرد ویژگی‌های مورد نظر را از نگاه بازدیدکنندگان با استفاده از مدل سوات مورد سنجش قرار داده‌اند، که در این پژوهش راههای دسترسی و کیفیت خدمات و وسایل مختلف حمل و نقل به عنوان تهدید بالقوه در بخش حمل و نقل ذکر شده و معتقدند ارائه خدمات در این بخش مطابق نیاز و خواسته گردشگران خارجی نمی‌باشد.

مبانی نظری

متون ارزیابی نشان می‌دهد که ارزیابی بیش از این که عمل تصمیم‌گیری در مورد این که "چه چیزی غلط است باشد"، تلاشی است برای مشخص کردن این که "چه چیزی می‌تواند بهبود یابد" (بدری وافتخاری، ۱۳۸۲).

گردشگری شامل تمام پدیده‌ها و روابط حاصل از تعامل گردشگران، عرضه کنندگان و فروشندگان محصولات گردشگری، دولت‌ها و جوامع میزبان در فرآیند جذب و پذیرایی از گردشگران است، در این میان مراکز تاریخی و فرهنگی شهرها، از کانون‌های جذب گردشگران به شمار می‌آیند، که وجود زیرساخت‌های مناسب گردشگری از جمله شبکه راههای ارتباطی و در نظرگیری توقفگاهها که از عناصر عمده گردشگری بوده و محصول تصمیم‌گیری‌های انسانی و تبلور فرهنگ آن جامعه است.

نخستین شرط موفقیت هر شهر در توسعه گردشگری، وجود زیرساخت‌های مناسب شهری و مدیریت عاقلانه و مدبرانه آنهاست و دومین شرط برای تضمین موفقیت توسعه گردشگری، تنسيق و آمایش جاذبه‌های شهر و ایجاد تسهیلات و امکاناتی است که دسترسی به جاذبه‌ها را بیش از پیش آسان می‌سازد (دیناری، ۱۳۸۴).

¹khadaroo & seetana

جانسن و ربک^۱ (۱۹۸۶) با در نظر گرفتن محیط شهری، عناصر گردشگری را در سه گروه عناصر اصلی، عناصر ثانویه و عناصر جانبی طبقه‌بندی کرده‌اند:

۱. عناصر اصلی: این عناصر انگیزه اصلی گردشگران از بازدید از یک شهر هستند که خود به دو گروه مکانهای فعالیت و زمینه‌های سرگرمی تقسیم می‌شوند. مکانهای فعالیت، خدمات و تسهیلاتی هستند که برای تفریح و سرگرمی ایجاد شده‌اند، در حالی که هدف شکل‌گیری زمینه‌های سرگرمی، تفریح نبوده است، ولی امروزه به عنوان بخشی از جاذبه‌های گردشگری تجربه می‌شوند.

۲. عناصر ثانویه: این عناصر، امکانات و خدماتی هستند که ممکن است گردشگران در طول بازدید خود به آنها نیاز داشته باشند و باعث بهبود کیفیت بازدید آنها شود، ولی هدف اصلی آنها از سفر به شمار نمی‌روند، مانند هتل‌ها، رستورانها، مراکز خرید.

۳. عناصر جانبی: که این عناصر، همان عناصر زیرساختی در یک شهر هستند که بر تجربه گردشگر موثرند، مثل راههای دسترسی، توقفگاهها، پارکینگ‌ها و..... (ضیایی و عباسپور، ۱۳۹۰)، این خدمات و تسهیلات باعث تضمین رضایت گردشگر و افزایش ماندگاری آنها در مقصد و سفر مجدد آنها را در پی خواهد داشت.

به هر حال وجود زیرساخت‌های مناسب، ارائه خدمات و مکانهای مناسب و محل‌های مورد نظر گردشگران عاملی تضمین‌کننده در جذب گردشگر می‌باشد (روستا و دیگران، ۱۳۸۷).

در پژوهش حاضر آنچه ضروری به نظر می‌رسد، بررسی کاهش زمان و راحتی دسترسی به نقاط گردشگری چه از طریق سواره و چه از طریق پیاده است و دستیابی به قابلیت توسعه گردشگری در بافت تاریخی شهر بدون توجه به این امر امکان‌پذیر نمی‌باشد (کاظمیان و آزادی، ۱۳۹۰).

هدف از این پژوهش ارزیابی و بررسی زیر ساخت‌های گردشگری با تأکید بر محورهای ارتباطی و توقفگاه‌ها از دیدگاه گردشگران تاریخی-فرهنگی شهر تبریز می‌باشد که ضمن بررسی عملکردهای محورهای ارتباطی منتهی به آثار تاریخی، با ارائه راهکارهای مناسب جهت ساماندهی آنها و اتخاذ روش مناسب در این راستا موجبات ارتقاء کیفی زیر ساخت‌ها و افزایش رضایت‌مندی گردشگران را فراهم نماید.

فرضیات تحقیق

فرضیه اول: به نظر می‌رسد وجود مسیرهای ارتباطی با کیفیت مناسب در جذب گردشگر و افزایش ماندگاری آنها در شهر مقصد تأثیر مستقیمی دارد.

فرضیه دوم: به نظر می‌رسد دسترسی آسان گردشگران به توقفگاه‌ها در تجربه ذهنی گردشگران از مقصد مؤثر است.

¹Janson & rabak

فرضیه سوم: به نظر می‌رسد ایجاد رینگ ارتباطی طراحی شده با تأکید بر حرکت پیاده در منطقه تاریخی-فرهنگی باعث شکل‌گیری فضاهای ارتباطی متناسب با نیاز گردشگران می‌شود.

روش تحقیق

مطالعات صورت گرفته در این تحقیق مبتنی بر روش‌های ذکر شده در ذیل می‌باشد:

الف - بهره‌گیری از روش توصیفی در بررسی روند توسعه و شکل‌گیری محورهای ارتباطی بافت تاریخی شهر تبریز

ب - استفاده از روش تحلیلی جهت بررسی مشکلات محورهای ارتباطی

ج - استفاده از قابلیت GIS در مطالعات میدانی جهت تهیه لایه‌های اطلاعات مکانی مورد نیاز

د - تهیه پرسشنامه و نظرخواهی از گردشگران در خصوص وضعیت شبکه‌های ارتباطی و دسترسی

به توقفگاه‌ها

ه - تجزیه و تحلیل اطلاعات به دست آمده با استفاده از نرم افزار SPSS ، ArcGIS

جامعه آماری در این تحقیق عبارت است از کلیه گردشگرانی که در طی تعطیلات نوروزی سال ۱۳۹۱ از آثار تاریخی منطقه بازدید کردند. نتایج به دست آمده از طریق پرسشگری به وسیله نرم‌افزار آماری spss در قالب آزمون‌های "کی دو ۱" و "دو جمله‌ای ۲" بررسی گردیده است. در این مطالعه به توزیع فراوانی پاسخ دهندگان نیز توجه شده است.

محدوده مورد مطالعه

منطقه تاریخی - فرهنگی تبریز که ۴۲۱ هکتار وسعت دارد، از شمال به خیابان شمس تبریزی، از سمت شرق به خیابان حافظ، از شمال شرق به ششگلان و تقه‌الاسلام، از جنوب به خیابان ۱۷ شهریور جدید، از جنوب غربی به شریعتی و از جانب غرب به خیابان فلسطین محدود می‌شود که به سبب ویژگی‌های تاریخی این محدوده و نیز استقرار آثار تاریخی در آن، هم‌چون ارگ علیشاه، مسجد کبود، موزه سنجش، موزه شهرداری، موزه آذربایجان، خانه حیدرزاده، بازار و دیگر مجموعه‌های تاریخی واجد ارزش خاصی است که به عنوان محدوده مورد مطالعه در نظر گرفته شده است.

۱. این آزمون به ما می‌گوید، چگونه فراوانی‌های مشاهده شده با فراوانی‌های فرضی نظری در درون یک جامعه مطابقت دارد. (دلوری، ۱۳۸۷) همچنین آزمون کی دوا احتمال تصادفی و شانس بودن همبستگی بین دو یا چند متغیر یا دو یا چند ارزش را نیز تعیین می‌نماید.

۲. از این آزمون زمانی استفاده می‌کنیم که در یک گروه مقایسه با خودش انجام گیرد، به شرطی که یک معیار متوسط برایش در نظر گرفته شود.

وضعیت شبکه معابر منطقه مورد مطالعه در دوره‌های تاریخی

بررسی شبکه معابر در طی دوران‌های تاریخی دارای اهمیت است، در تبریز به طور کلی با سه دوره مشخص از تغییرات بافت روبرو هستیم:

اولین دوره مربوط به زمانی است که بافت تاریخی تغییر شکل نیافته بود و تغییرات بر اساس مفاهیم رایج در بافت انجام شده است.

دوره دوم ابتدای حکومت رضاخانی است و تا حدودی تحت تأثیر ارزش‌های بافت بوده و احداث خیابانهای تربیت، پهلوی (امام)، فردوسی و منصور در این دوره اتفاق افتاده و تنها در قسمت محدودی منجر به تخریب بافت شده است.

دوره آخر مصادف با دوره میانی حکومت پهلوی است که از اواخر سلطنت رضاخان شروع شده و خیابان‌کشی‌ها تنها به منظور ایجاد دسترسی هرچه راحت‌تر اتومبیل به درون بافت انجام و باعث دریده شدن اندامهای مهم بافت تاریخی مثل بازار (در چندین قسمت) شده است. (نقش جهان پارس، ۱۳۸۶)



نقشه (شماره ۱) موقعیت آثار تاریخی نسبت به شبکه ارتباطی

منطقه تاریخی - فرهنگی دارای یک شبکه دسترسی ارگانیک و خیابان‌هایی است که صرفاً جهت ورود ماشین در بافت تاریخی احداث و بافت تاریخی را از شکل منسجم و یکپارچه خود خارج ساخته است. مشخصه اصلی این بافت، کم عرض و پیچ در پیچ بودن معابر، نبود فضاهای مناسب توقفگاهی، وجود کاربری‌های عمده، نداشتن کف سازی مناسب و... است.

آنچه که گفته شد باعث از بین رفتن نظام حرکتی پیاده منطقه شده و عمدتاً منطقه در اختیار حرکت سواره قرار گرفته است. حرکت پیاده داخل محلات هم صرفاً به خاطر کم عرض بودن معابر از نظام حرکتی

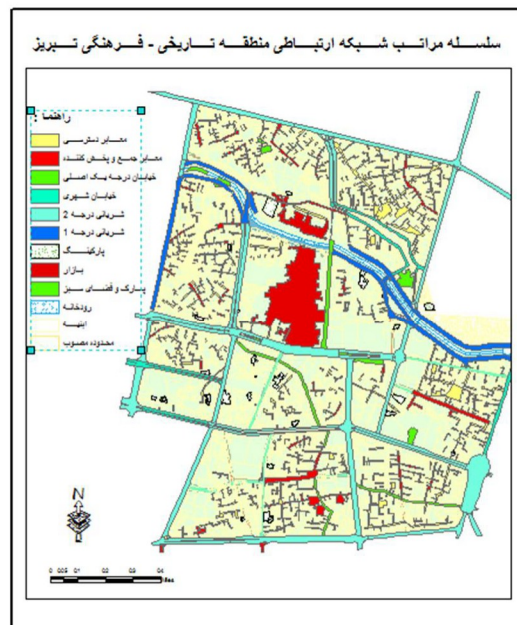
پیاده تبعیت می‌کند، بنابراین تقویت اندیشه نظام حرکتی پیاده در کنار نظام حرکتی سواره ضروری می‌باشد. (یوسفی، ۱۳۹۰)

مشکلات عمده محورهای حرکتی منطقه از این قرار است:

- وجود مراکز فعالیتی عمده در منطقه موجب پیدایش سفرهای درون شهری روزانه بسیار زیادی از نقاط مختلف شهر به هسته مرکزی شهر شده است که با وجود شبکه ارگانیک در محدوده مرکزی شهر، شبکه ظرفیت لازم برای پذیرش حجم انبوهی از ترافیک سواره را ندارد.

- عدم ساماندهی ترافیک سواره سبب گردیده تا اغلب حرکت‌های سواره گردشگران به هسته مرکزی شهر هدایت شود.

- کمبود توقفگاه‌های عمومی طراحی شده در بخش مرکزی شهر، موجبات توسعه پارک‌های حاشیه‌ای و کاهش ظرفیت شبکه را فراهم آورده است.

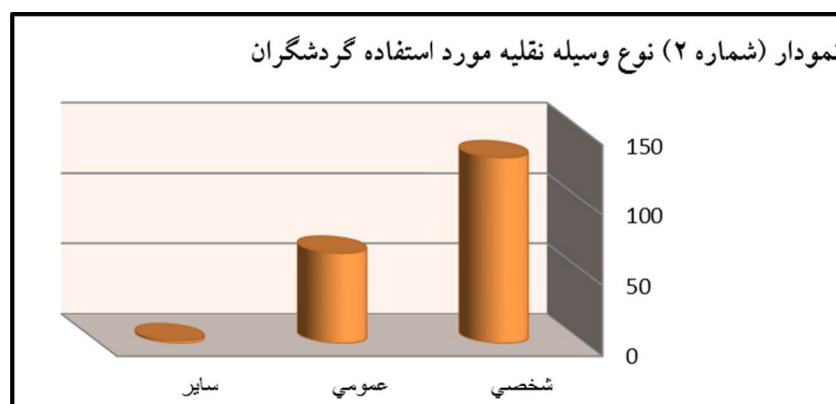


نقشه شماره (۲) سلسله مراتب شبکه ارتباطی

جدول (شماره ۱) فراوانی وسیله مسافرت گردشگران بازدید کننده از آثار تاریخی				
نوع وسیله نقلیه	فراوانی	درصد فراوانی	درصد فراوانی معتبر	درصد فراوانی نسبی تجمعی
شخصی	132	66/0	66/7	66/7
عمومی	64	32/0	32/3	99/0
سایر	2	1/0	1/0	100/0
کل	198	99/0	100/0	
بی پاسخ	2	1/0		

جدول (شماره ۱) فراوانی وسیله مسافرت گردشگران بازدید کننده از آثار تاریخی				
نوع وسیله نقلیه	فراوانی	درصد فراوانی	درصد فراوانی معتبر	درصد فراوانی نسبی تجمعی
شخصی	132	66/0	66/7	66/7
عمومی	64	32/0	32/3	99/0
سایر	2	1/0	1/0	100/0
کل	198	99/0	100/0	
بی پاسخ	2	1/0		
جمع کل	200	100/0		

مأخذ: تحقیقات میدانی پژوهشگران



با توجه به مطالعات انجام شده اغلب گردشگران، سفرهای خود را با استفاده از وسیله نقلیه شخصی (۶۶ درصد کل سفرها) انجام می‌دهند. سایر وسائط نقلیه به ترتیب با ۳۲ و ۱ درصد به وسائط نقلیه عمومی و سایر موارد اختصاص یافته است.

ارزیابی محورهای ارتباطی منطقه تاریخی - فرهنگی از دیدگاه گردشگران

شبکه‌های دسترسی در شهرهای کهن که مناسب وسائط حمل و نقل غیر موتوری هستند و برای تردد پیاده شکل گرفته‌اند، پاسخگوی حرکت سواره زمان حال نیستند و شبکه‌های موجود دسترسی در شهرهای کنونی نیز که برای حرکت اتومبیل ساخته شده‌اند به علت گره‌گاههای متعدد (تقاطع)، میدانها و اتصالات نادرست، از روانی تردد و ترافیک بی‌بهره‌اند (سعیدنیا، ۱۳۸۱).

جهت بررسی میزان رضایت‌مندی گردشگران از کیفیت راههای ارتباطی منطقه فرهنگی - تاریخی فراوانی پاسخ‌های دریافتی در چهار گزینه خیلی خوب، خوب، متوسط، نامناسب دسته‌بندی شده و فراوانی مورد انتظار، با فراوانی مشاهده شده بررسی و مقدار اختلاف این دو فراوانی مقایسه شده است. بدیهی است " اگر مقادیر دو آیتم به صورت برابر و مساوی استخراج می‌شد " حکایت از بی‌اعتنایی پاسخگویان به کیفیت

راه را نمایان می‌ساخت، در صورتی که میزان اختلاف برای پاسخ‌های خیلی خوب، خوب، متوسط و نامناسب به ترتیب برابر $18/5$ ، $17/5$ ، $7/5$ و $8/5$ برآورد شده است. بر همین اساس تفاوت عددی $18/5$ درصد (مقدار اختلاف) از $34/5$ درصد، (مقدار مورد انتظار)، همچنین تفاوت عددی $17/5$ درصد (مقدار اختلاف) از $34/5$ درصد (مقدار مورد انتظار) حکایت از رضایت‌مندی گردشگران از کیفیت راه‌های موجود می‌باشد و این در حالی است که پاسخ‌های مربوط به گزینه متوسط و نامناسب همواره پایین‌تر از فراوانی مورد انتظار برابر $7/5$ - (۲۷ نفر در مقابل ۳۴ نفر) و $28/5$ - (۶ نفر در مقابل ۳۴ نفر) می‌باشد. (جدول شماره ۲)

جدول شماره ۲: ارزیابی گردشگران از محورهای ارتباطی منطقه تاریخی-فرهنگی

مقدار اختلاف	فراوانی مورد انتظار	فراوانی مشاهده شده	پاسخ گردشگر
18/5	34/5	53	خیلی خوب
17/5	34/5	52	خوب
-7/5	34/5	27	متوسط
-28/5	34/5	6	نامناسب
		138	کل

مأخذ: تحقیقات میدانی پژوهشگران

(جدول شماره ۳) شاخص‌های آماری برای مقایسه نظرات گردشگران در مورد محورهای ارتباطی

آماره‌های آزمون	
	آزمون کی دو
آماره کی دو	43/971
درجه آزادی	3
سطح معنی داری	/000۰

نتیجه: نظرات گردشگران از نظر آماری اختلاف معنی داری باهم دارد، یعنی گردشگران به کیفیت محورهای ارتباطی اهمیت می‌دهند.

جدول شماره ۴: آزمون دوجمله ای برای بررسی وضعیت رضایت گردشگران از محورهای ارتباطی

گروه‌ها	پاسخ گردشگران	تعداد	نسبت مشاهده شده	نسبت ملاک	سطح معنی داری
گروه اول	قابل قبول	132	/96۰	/50۰	/000۰
گروه دوم	غیر قابل قبول	6	/04۰		
کل		138	1/00		

مأخذ: تحقیقات میدانی پژوهشگران

جدول شماره ۵: کیفیت محورهای ارتباطی منتهی به آثار تاریخی

گزینه‌ها	فراوانی	درصد فراوانی	درصد فراوانی معتبر	درصد فراوانی نسبی تجمعی
بسیار خوب	77	38/5	39/5	39/5
خوب	71	35/5	36/4	75/9
متوسط	36	18/0	18/5	94/4
نامناسب	11	5/5	5/6	100/0
کل	195	97/5	100/0	
بی پاسخ	5	2/5		
کل	200	100/0		

مأخذ: استخراج از پرسش نامه ، ۱۳۹۱

عطف به نتایج تحلیل‌های آماری در خصوص کیفیت راههای دسترسی منتهی به آثار تاریخی و میزان رضایت‌مندی گردشگران می‌توان نتیجه گرفت گردشگران به کیفیت محورهای ارتباطی و خوانایی آن اهمیت می‌دهند.

ارزیابی توقفگاه‌های موجود در منطقه تاریخی - فرهنگی از دیدگاه گردشگران

دسترسی مناسب، یکی از مهمترین خصوصیات یک شهر خوب است. دسترسی را می‌توان به صورت‌های مختلف تقسیم‌بندی مختلف کرد. دسترسی به فعالیت‌ها، دسترسی به کالاها و منابع، دسترسی به اماکن و... (بحرینی، ۱۳۷۷) با این توصیف دسترسی به توقفگاه‌های مناسب به خصوص برای جمعیت گردشگر از دیدگاه این پژوهش اهمیت می‌یابد. به‌طوری که بررسی فراوانی‌های مشاهده شده در خصوص پاسخ به میزان رضایت‌مندی گردشگران در مورد وضعیت توقفگاه حاکی از رضایت نقشه (شماره ۳) موقعیت پارکینگها نسبت به شبکه معابر، منطقه تاریخی - فرهنگی ناشی از رضایت‌مندی.



نقشه (شماره ۳) موقعیت پارکینگ‌های موجود نسبت به شبکه ارتباطی

۲۵/۸ درصد از پاسخ دهندگان به پرسش مزبور بوده است که وضعیت توقفگاه‌ها را خوب ارزیابی کرده‌اند. سایر پاسخ دهندگان به ترتیب با ۲۳/۵ درصد، ۲۰/۵ درصد، وضعیت توقفگاه را به ترتیب خیلی خوب و متوسط ارزیابی کرده‌اند. این در حالی است که به ترتیب ۱۹/۷ درصد و ۸/۳ درصد از پاسخ دهندگان وضعیت توقفگاه‌ها را نامناسب و بسیار نامناسب ذکر کرده‌اند (جدول شماره ۶ تا ۹).

(جدول شماره ۶) وضعیت توقفگاه‌ها از نظر گردشگران استفاده کننده از وسیله نقلیه شخصی

پاسخ‌ها	فراوانی	درصد فراوانی	فراوانی نسبی تجمعی	درصد فراوانی معتبر
خیلی خوب	31	23/5	24/0	24/0
خوب	34	25/8	50/4	26/4
متوسط	27	20/5	71/3	20/9
نامناسب	26	19/7	91/5	20/2
بسیار نامناسب	11	8/3	100/0	8/5
کل	129	97/7	-	100/0
بی پاسخ	3	2/3	-	-
جمع کل	132	100/0	-	-

مأخذ: استخراج از پرسش نامه، ۱۳۹۱

جدول شماره ۷: اهمیت وجود توقفگاه برای گردشگران بازدید کننده از آثار تاریخی

مقدار اختلاف	فراوانی مورد انتظار	فراوانی مشاهده شده	پاسخها
5/2	25/8	31	خیلی خوب
8/2	25/8	34	خوب
1/2	25/8	27	متوسط
/2	25/8	26	نامناسب
-14/8	25/8	11	بسیار نامناسب
		129	جمع

مأخذ: استخراج از پرسش نامه، ۱۳۹۱

جدول شماره ۸: اهمیت وجود توقفگاه از نظر گردشگران بر اساس آزمون کی دو

آماره‌های آزمون	
	آزمون کی دو
مقدار آماره	12/202
درجه آزادی	4
سطح معنی داری	0/016

مأخذ: استخراج از پرسش نامه، ۱۳۹۱

نتیجه: نظرات گردشگران از نظر آماری اختلاف معنی داری باهم دارد، یعنی آنها به وجود توقفگاه اهمیت می دهند.

آزمون دو جمله‌ای

جهت بررسی میزان رضایت مندی گردشگران در مورد وضعیت توقفگاهها، پاسخهای دریافتی در این آزمون به دو گروه " قابل قبول " و " غیر قابل قبول " تنظیم شده است:

نتایج پرسشگری حاکی از آن است که از کل جامعه آماری ۷۱ درصد پاسخ دهندگان وضعیت توقفگاهها را قابل قبول و ۲۹ درصد وضعیت توقفگاهها را در پیرامون آثار تاریخی را غیر قابل قبول اعلام کرده‌اند. بدین ترتیب نسبت‌های مورد مقایسه اختلاف معناداری با هم دارند. یعنی گردشگرانی که با وسیله نقلیه شخصی به مراکز تاریخی مراجعه نموده‌اند، وضعیت توقفگاههای موجود را قابل قبول ارزیابی نموده‌اند. (جدول شماره ۹)

(جدول شماره ۹) آزمون دوجمله‌ای برای بررسی وضعیت رضایت گردشگران از توقفگاه‌های موجود

گروه‌ها	پاسخ گردشگران	تعداد	نسبت مشاهده شده	نسبت ملاک	سطح معنی داری
گروه اول	قابل قبول	92	/71۰	/50۰	/000۰
گروه دوم	غیر قابل قبول	37	/29۰	-	-
جمع		129	1/00	-	-

مأخذ: استخراج از پرسش نامه، ۱۳۹۱

نتیجه: نسبت‌های مورد مقایسه، اختلاف معنی‌داری با هم دارند، یعنی گردشگرانی که با وسیله نقلیه شخصی به آثار تاریخی مراجعه نموده‌اند ظرفیت توقفگاه‌های موجود در زمان پرسشگری را قابل قبول ارزیابی نموده‌اند.

با توجه به یافته‌های آماری می‌توان استنباط کرد که ارتباط معنی‌داری بین متغیرهای افزایش مدت ماندگاری گردشگر و وجود تسهیلات، خدمات و توقفگاه وجود دارد.

نظرات گردشگران در رابطه با افزایش دسترسی‌ها و گذرهای پیاده در محلات تاریخی

طراحی مسیرهای پیاده گردشگری^۱ در بافت کهن به عنوان گامی دوجانبه و شاید چند سویه برای حفاظت از بافت و هدایت گردشگر، می‌تواند به عنوان "پیش اقدامی" مؤثر بافت کهن مورد نظر را حیات بخشد و به عنوان عامل تکمیلی در امر حفاظت به احیاء بافت منجر گردد. این گونه مسیرها که جهت حرکت پیاده طراحی می‌شود، ضمن معرفی بافت و عناصر با ارزش آن به عنوان یک راوی و یک هادی مناسب می‌تواند هر گردشگری را با بافت مأنوس سازد و از طرف دیگر راهکاری است که حیات را در درون بافت جاری می‌سازد.

در رابطه با افزایش دسترسی‌ها و گذرهای پیاده در محلات تاریخی در ابتدا پاسخ‌های دریافتی از سوی گردشگران در این خصوص امتیاز دهی و بررسی‌های بعدی انجام پذیرفته است.

به طوری که در جدول شماره (۱۰) مشهود است، پاسخ‌های داده شده از سوی ۷۰ درصد از گردشگران دارای امتیاز ۱ تا ۲ (خیلی زیاد و زیاد) می‌باشد که این امر حاکی از وضعیت رضایتمندی آنان در

^۱ فکر ایجاد مسیرهای پیاده برای اولین بار در شهرهای اروپایی با هدف خارج ساختن محدوده تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافت‌های کهن و احیای حیات اجتماعی طرح به اجرا درآمد. در جوامع شرقی این امر با تاخیر زمانی در قالب طرح‌های بهسازی، نوسازی و بازسازی بافت‌های کهن انجام پذیرفته است.

در ایران طراحی مسیرهای پیاده تحت عنوان "پیاده سازی محورهای تاریخی" مبحثی نو به شمار می‌آید، تجارب بدست آمده در شهرهای مشهد (خیابان جنت) و تبریز (خیابان تربیت و ولیعصر) در بافت عمدتاً تجاری و بدون وجود اهداف حفاظتی بافت تاریخی بوده است.

این زمینه می‌باشد و بعد از آن به ترتیب ۲۶ درصد جامعه آماری (گردشگران) گزینه متوسط و تنها ۴ درصد پاسخ دهندگان گزینه کم و بسیار کم را لحاظ کرده‌اند.

جدول شماره (۱۰) توزیع فراوانی پاسخ‌های گردشگران به افزایش گذرهای پیاده

درصد فراوانی معتبر	فراوانی نسبی تجمعی	درصد فراوانی	فراوانی	پاسخگردشگران
14/6	14/6	13/0	26	1/00
7/9	22/5	7/0	14	1/25
14/0	36/5	12/5	25	1/50
14/0	50/6	12/5	25	1/75
20/2	70/8	18/0	36	2/00
8/4	79/2	7/5	15	2/25
9/6	88/8	8/5	17	2/50
5/1	93/8	4/5	9	2/75
2/2	96/1	2/0	4	3/00
2/2	98/3	2/0	4	3/25
1/60	98/9	1/5	1	3/50
1/1	100/0	1/0	2	3/75
100/0		89/0	178	کل
		11/0	22	بی پاسخ
		100/0	200	جمع کل

مأخذ: استخراج از پرسش نامه، ۱۳۹۱

جدول (شماره ۱۱) شاخص‌های آماری برای امتیازات افزایش گذرهای پیاده

خطای استاندارد میانگین	انحراف معیار	میانگین	تعداد
046380/	618830/	1/8750	178

نتیجه: با توجه به جدول شماره (۱۰) توزیع فراوانی پاسخ‌های داده شده در مورد افزایش گذرهای پیاده در منطقه تاریخی-فرهنگی معلوم می‌شود که گردشگران به مسیرها و گذرهای پیاده اهمیت می‌دهند و اطلاعات جدول شاخص‌های آماری این وضعیت را تأیید و حکایت از این دارد که میانگین کل امتیاز گردشگران به گذرهای پیاده ۱/۸۷ (خیلی زیاد و زیاد) می‌باشد.

جدول (شماره ۱۲) شاخص‌های آماری برای مقایسه گذرهای پیاده "قابل قبول" و "غیرقابل قبول"

مقدار ملاک مقایسه = 3			
میانگین اختلاف	سطح معنی داری دو طرفه	درجه آزادی	آماره آزمون T

به استناد تحلیل‌های آماری، کمیت مربوط به میانگین اختلاف، گذرهای پیاده ۱/۱۲۵ واحد از گذرهای پیاده "نامناسب" فاصله دارد، یعنی به سمت فضاهای مطلوب میل می‌کند.

جدول (شماره ۱۳) فاصله اطمینان برای میانگین اختلاف

	فاصله اطمینان ۹۵ درصد برای میانگین اختلاف	
	کران بالا	کران پایین
دسترسی پیاده	-1/0335	-1/2165
نتیجه	رضایت مندی مردم جهت دسترسی به گذرهای پیاده	

مأخذ: تحقیقات میدانی پژوهشگران

فاصله اطمینان فوق، صفر را در بازه خود ندارد، یعنی بازدید کنندگان آن دسته از آثار تاریخی که دارای گذرهای پیاده "زیاد" و "مناسب" می‌باشند با آن آثار تاریخی که فاقد گذرهای پیاده هستند، یکسان ارزیابی نکرده‌اند و منفی بودن این اختلاف در هر دو کران نشان دهنده رضایت گردشگران از افزایش گذرهای پیاده بوده است.

نتیجه‌گیری و پیشنهادات

عناصر و زیرساخت‌های گردشگری یکی از ارکان اصلی نظام گردشگری است، که همواره در ماندگاری و هزینه‌های گردشگر نقش مهمی دارد و این پژوهش که زیرساخت‌های گردشگری را در منطقه تاریخی-فرهنگی تبریز با تأکید بر محورهای ارتباطی و توقفگاه‌ها مورد ارزیابی قرار داده‌است، برای این منظور دستیابی به پاسخ سه فرضیه مد نظر می‌باشد و از جامعه آماری پرسشگری به عمل آمده و نتایج آمارها از طریق آزمون‌های کی دو و دو جمله‌ای مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و با عطف به موارد اشاره شده، یافته‌های پژوهش را به این صورت می‌توان عنوان کرد:

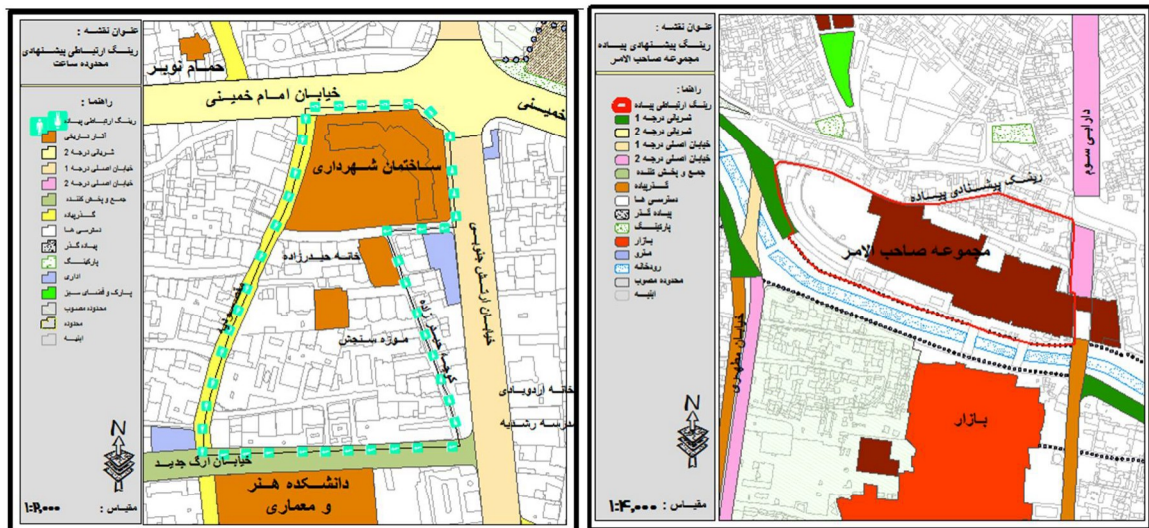
✓ نظرات گردشگران در خصوص کیفیت راههای ارتباطی (ترافیک سبک، سهولت دسترسی و کافی بودن وسایل حمل و نقل، قیمت حمل و نقل و.....) از نظر آماری اختلاف معنی داری با هم دارد یعنی گردشگران به کیفیت شبکه‌های دسترسی اهمیت می‌دهند، پس فرضیه اول به تأیید می‌رسد.

✓ گردشگرانی که با وسیله نقلیه شخصی به مراکز تاریخی مراجعه نموده‌اند، وضعیت توقفگاه‌های موجود را قابل قبول ارزیابی نموده‌اند، بنابراین فرضیه دوم هم اثبات می‌شود.

✓ با توجه به اینکه یکی از دلایل عمده فرسودگی و تخریب در بافت‌های کهن کشور ما برش‌هایی بوده که شبکه راههای شهری جدید در آن بوجود آورده‌اند، ضعف نفوذ پذیری سواره همراه با عوامل دیگر ضربه‌های مهلکی را بر پیکره گرانهای این بافت‌ها وارد ساخته است. طراحی مسیرهای پیاده یکی از

راهکارهای مناسبی خواهد بود که می‌تواند همزمان یا قبل از هر اقدامی دیگر از تهدید و تخریب هرچه بیشتر و روز افزون آنها جلوگیری کرده و در سازمان بخشی آنها مؤثر افتد. بنابراین از طریق مطالعات میدانی و با پرسشگری از گردشگران و رضایتمندی آنان از افزایش گذرهای پیاده فرضیه سوم هم به تأیید می‌رسد.

✓ امروزه مشخص کردن مسیرهای مسافرتی توریستی، امری متداول می‌باشد. این مسیرها به نحوی انتخاب می‌شوند که از میان ناحیه‌های تماشایی عبور کرده و در مکانهای خاص توقفگاه‌های بین راهی احداث شود. این توقفگاه‌ها باید تسهیلاتی برای بازدید کنندگان داشته باشد. مسیرهای گردشگری تا حد امکان به صورت حلقه‌های مارپیچی طراحی شوند تا در موقع برگشت از طی همان مسیرهای رفت اجتناب شود. (سازمان جهانی جهانگردی، ۱۳۸۴)



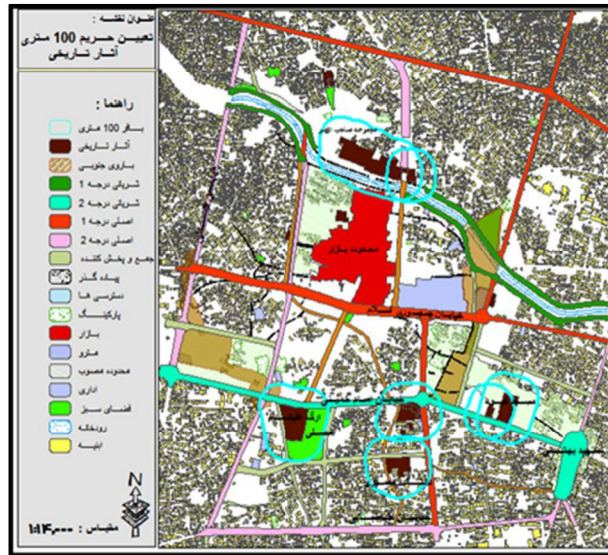
نقشه (شماره ۴) رینگ پیشنهادی پیاده مجموعه صاحب‌الامیر نقشه (شماره ۵) رینگ پیشنهادی پیاده مجموعه شهرداری

اغلب شهرهای خوب و معتبر جهان، دارای مراکزی با هویت تاریخی و ارزش‌های امروزی هستند که از این مراکز، هم ساکنان آن شهر و هم مردم آن کشور یا حتی کشورهای دیگر (به عنوان گردشگر) بهره‌مند می‌شوند. این بهره‌مندی، باعث رونق اقتصادی و اعتبار فرهنگی آنجا می‌شود (سعیدنیا، ۱۳۸۲).

از آنجا که مناطق تاریخی شهری، ویژگی و ارزش نادری دارند، بر تصویر ذهنی از شهر و هویت آن تأثیر منحصر به فردی باقی می‌گذارند. برای آنکه تصویر ذهنی عمومی از شهر ارتقاء یابد، محله تاریخی می‌تواند بخشی از آن تصویر ذهنی جذاب را تشکیل دهد، در حالی که برای ایجاد جذابیت‌های گردشگری خاص‌تر، محله تاریخی شهری می‌تواند خود به یک جزء پرجاذبه تبدیل شود (Tiesdell, 2013).

چنانچه طراحی شهری بخواهد خود را با ارزشهای فرهنگی جامعه منطبق ساخته و ارزش‌های آن را محترم بشمارد، باید بتواند بین ساخت کالبدی، الگوی فعالیت‌ها و نیازهای رفتاری و سابقه فرهنگی جامعه پیوند برقرار نماید. در صورت تحقق این امر، طراحی شکل شهر، تبلور واقعی از فرهنگ جامعه خواهد بود. و در طرح‌های ارائه شده اعم از بازسازی، نوسازی، مرمت و حفظ آثار و... خواست‌های خود را بیابد. (بحرینی، ۱۳۷۷).

از این رو طراحی مسیرهای پیاده - گردشگری در بافت کهن به عنوان گامی دو جانبه و شاید چند سویه برای حفاظت از بافت و هدایت گردشگر، می‌تواند به عنوان "پیش اقدامی" مؤثر بافت کهن مورد نظر را حیات بخشد و به عنوان عامل تکمیلی در امر حفاظت به احیاء بافت منجر گردد. این گونه مسیرها که جهت حرکت پیاده طراحی می‌شود، ضمن معرفی بافت و عناصر با ارزش آن به عنوان یک راوی و یک‌هادی مناسب می‌تواند هر گردشگری را با بافت مأنوس سازد و از طرف دیگر راهکاری است که حیات را در درون بافت جاری می‌سازد.



نقشه شماره (۶) بافرهای تعیین شده در محدوده ۱۰۰ متری آثار تاریخی

از این رو عطف به موارد عنوان شده و نتایج به دست آمده از امکانات آماری می‌تواند موارد زیر را به عنوان پیشنهادات تحقیق عنوان نمود:

- طراحی رینگ‌های ارتباطی با تأکید بر حرکت پیاده جهت پویایی هرچه بیشتر بافت‌های تاریخی
- استفاده از قابلیت ایجاد مسیرهای ویژه گردشگری به دلیل تراکم عناصر شاخص و وجود معابر باریک در هسته مرکزی شهر تبریز
- حفظ وضع موجود در ارتباط با توقفگاه‌ها و امکان ارتقاء آنها
- ساماندهی محورهای مرکزی موجود شهر در بافت تاریخی و فعالیت‌های خرد تجاری در مقیاس شهری آنها با توجه ویژه به حرکت پیاده گردشگر
- توجه به کیفیت راههای پیاده و سواره و سرمایه‌گذاری بیشتر در مورد این عناصر
- توجه به شرایط خاص برخی افراد مانند معلولین، سالمندان، کودکان و... در مسیرهای گردشگری
- اولویت دهی به حرکت‌های پیاده منتهی به ابنیه تاریخی در طرح‌های ترافیکی بافت مرکزی و لحاظ آن در کلیه طرح‌ها و برنامه‌های شهری
- طرح جامع ایجاد پایانه‌ها و ایستگاه‌های حمل و نقل متناسب با شان مرکزیت کلان شهری

منابع و مأخذ:

۱. ایمانی خوشخو، م.، جاودانه، ع. ۱۳۹۰. میزان رضایت گردشگران اروپایی از تجربه سفر به ایران. فصلنامه گردشگری و توسعه، ۱(۱).
۲. بحرینی، ح.، ۱۳۷۷. فرآیند طراحی شهری. چاپاول. انتشارات دانشگاه تهران.
۳. بدری، ع.، افتخاری، ع. ۱۳۸۲. ارزیابی پایداری، مفهوم و روش. فصل نامه تحقیقات جغرافیایی، (۶۹).
۴. تیموئی، د.، جیان پی، ن. ۱۳۹۰. میراث فرهنگی و گردشگری در کشورهای در حال توسعه، ترجمه فرج اکبر پور و جعفر باپیری، چاپ دوم، انتشارات مهکامه.
۵. حبیبی، م.، ۱۳۸۰. مسیر پیاده گردشگری. مجله هنرهای زیبا، ۹(۲).
۶. دلاوری، ع. ۱۳۸۷. روشهای آماری در روانشناسی و علوم تربیتی. چاپ چهارم. انتشارات دانشگاه پیام نور.
۷. دیناری، ا. ۱۳۸۴. گردشگری شهری در ایران و جهان. چاپ اول. انتشارات دانشگاه فردوسی.
۸. روستا، ا.، ونوس، د.، ابراهیمی، ع. ۱۳۸۷. مدیریت بازاریابی. چاپ ششم. انتشارات سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت).
۹. سازمان جهانی جهانگردی. ۱۳۸۴. برنامه ریزی ملی و منطقه ای جهانگردی. ترجمه محمود عبدالله زاده. چاپ دوم. دفتر پژوهش های فرهنگی.
۱۰. سعیدنیا، ا. ۱۳۸۱. مجموعه کتاب های سبز شهرداری حمل و نقل شهری. چاپ دوم. انتشارات سازمان شهرداریهای کشور.
۱۱. سعیدنیا، ا. ۱۳۸۲. مجموعه کتابهای سبز شهرداری. شهرسازی. چاپ سوم. انتشارات سازمان شهرداری های کشور.
۱۲. ضیایی، م.، عباس پور، ن. ۱۳۹۰. ارزیابی کیفیت محصول گردشگری شهری تهران از دید گردشگران درون مرزی. فصل نامه گردشگری و توسعه، (۱).
۱۳. کاظمیان، غ.، آزادی، ا. ۱۳۹۰. الگوی توسعه گردشگری شهردر مرکز شهر تهران با رویکرد مدیریت شهری. فصل نامه مطالعات گردشگری، (۲) ۸۴.
۱۴. نقش جهان پارس. ۱۳۸۶. طرح تفصیلی منطقه تاریخی - فرهنگی تبریز. انتشارات شهرداری تبریز. گزارش مرحله چهارم.
۱۵. وارثی، ح.، تقوایی، م.، شاهپوند، ا. ۱۳۹۰. تحلیلی بر وضعیت زیرساخت های گردشگری در شهر اصفهان. مجله جغرافیا و برنامه ریزی محیطی، (۴) ۲۲.
۱۶. یوسفی شهیر، ه. ۱۳۹۰. ارزیابی عملکرد فضاهای پیرامونی آثار تاریخی در کلانشهر تبریز در جذب گردشگر. پایان نامه کارشناسی ارشد رشته جغرافیا و برنامه ریزی شهری. دانشگاه آزاد مرند.

-
- 17-khadaroo, j.& seetanah,B.2008.the role of transport in frastructure in international tourism development.Tourism Management ,29(5).
- 18-Schaefer,f.2006.Annals of the Association of American Geographers.(3).
- 19-Tiesdell, S., taner,O., heath,T.2013.Revitalizing Historic urbanQuarters. Architectural Press,Taylor&francis.
- 20-Unwto.2005.Cultural Tourism & Poverty Alleviation :The Asia-Pacific perspective,World t Tourism Organization.
- 21-Warg ,j., yuan,j.2010. exploring visitors Experiences & Intention to Revisit a Heritage Destination:The case for lukang , Taiwan ,tournalofquality Assurance in hospitality & tourism.11(3).

