

## بررسی کیفیت کالبدی و عملکردی مبادی ورودی شهر یزد از نظر گردشگران

محمدرضا رضایی<sup>۱</sup> - دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه یزد، یزد، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۴/۲۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۱/۲۱

### چکیده

فضای ورودی شهرها مسیر حرکتی (بین بستر طبیعی بیرون شهر با محیط مصنوع درون آن) است که جریان ورود به شهر از طریق آن میسر می‌شود و از شخصیت و هویت مستقلی برخوردار می‌باشد. در این بین گسترش خودبه‌خود و توسعه بی‌رویه و بدون برنامه شهرها و توجه نکردن به الگوهای توسعه فضایی مناسب باعث ضعف در شکل و محتوای فضاهای ورودی شهرها در ایران گردیده است، و این امر آسیب جدی به سیما و هویت شهرها وارد کرده است. این مقاله باهدف ارزیابی کیفیت کالبدی و کارکردی ورودی‌های شهری به ارزیابی مبادی ورودی شهر یزد به‌عنوان یک‌قطب گردشگری می‌پردازد. پژوهش حاضر از نظر نوع کاربردی و از نظر روش توصیفی - تحلیلی می‌باشد. داده‌های موردنیاز با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای، بررسی‌های میدانی و به کمک ابزار پرسشنامه گردآوری شده است. بدین ترتیب که جامعه آماری این تحقیق را گردشگران واردشده به شهر یزد تشکیل می‌دهد. با توجه به آمار سازمان میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری شهرستان یزد از تعداد گردشگران واردشده به شهر یزد در بهار ۱۳۹۷ از طریق سه ورودی و با استفاده از فرمول کوکران ۳۲۰ نفر به‌عنوان حجم نمونه انتخاب شده است. به‌منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها از روش‌های آماری توصیفی (توزیع فراوانی و درصد) و روش آمار استنباطی (آزمون T یک‌طرفه، کروسکال والیس) بهره گرفته شده است. مجموعه معیارهای تحقیق شامل وضعیت ورودی‌های شهر از نظر کیفیت معابر، امکانات خدماتی، زیبایی و بازنمایی هویت شهر می‌باشد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که گردشگران، کیفیت ورودی‌های شهر یزد را از نظر شاخص‌های موردنظر در حد متوسط ارزیابی کرده‌اند به طوری که هیچ‌کدام از ورودی‌ها به بازخوانی هویت شهر نمی‌پردازند و در مقایسه سه ورودی با یکدیگر، ورودی یزد- کرمان از نظر گردشگران در سطح پایین‌تری قرار دارد.

واژگان کلیدی: مبادی ورودی، کیفیت کالبدی- عملکردی، گردشگران، شهر یزد.

## مقدمه

با اهمیت یافتن روزافزون استفاده از اتومبیل در نظام ارتباطات درون و بیرون شهری، ماهیت مبادی ورودی شهرها به لحاظ کالبدی و کارکردی دچار تغییرات اساسی شده است و دروازه شهر به عنوان عنصری شاخص، با هویت و در ارتباط با سازمان کالبدی و فضایی شهر، جای خود را به محوری تندرو برای تردد وسایل نقلیه موتوری داده است (قدمی و همکاران، ۱۳۹۰: ۴). به عبارتی گذشت زمان و پدید آمدن تحول در فعالیت‌های شهرها و ارتباطات، منجر به نابودی حصارهای شهری گردیده و به تبع آن دروازه‌های شهر تخریب شده یا به صورت نادر به عنوان یک نماد شهری حفظ گردیدند. نمادی که به سبب رشد شهر از پیرامون در بافت میانی شهر واقع شده و یادآور ورودی شهر و حدود آن در گذشته می‌باشد (براتی و نجفی تروجنی، ۱۳۹۵: ۴).

در حقیقت شهر یک پدیده است. نفوذ به این پدیده از طریق مجراهای معین و مشخصی صورت می‌پذیرد. این مجراها مبادی ورودی شهر خوانده می‌شوند (ترابی و سیما، ۱۳۹۳: ۶). ورودی شهر فضایی است که ارتباط فضای خارج از محدوده شهر را با درون آن امکان‌پذیر می‌سازد، مفصلی است که ورود به فضایی متمایز را اعلام می‌دارد و نشانه‌ای است که موجودیت شهر را بیان می‌نماید (Madanipour, 2011: 13). چراکه ما به هنگام ورود به یک فضا (شهر)، به سرعت امکان‌ها، گزینه‌ها و جذابیت‌های آن را شناسایی می‌کنیم و به این ترتیب درباره حرکت بعدی خود در مکان مزبور تصمیم می‌گیریم (Cormona & Tiesdell, 2011: 310). بنابراین می‌توان گفت از نظر ادراکی، این مدخل بیانگر خصوصیات درونی فضا و مبین ویژگی‌های ساکنان آن می‌باشد که با حضور در آن خصوصیات کلی فضا، آداب ورود، حد خصوصی و عمومی بودن و سایر ویژگی‌های فضا کشف می‌شود. به واقع با تمهید ورودی برای یک فضا، آن فضا برای ساکنانش هویت می‌یابد، تقویت می‌شود، نشانه‌گذاری شده و زنده‌تر نمایان می‌شود. در واقع این مکان همواره دارای حال و هوایی خاص و بار معنایی ویژه‌ای است که با استناد به عوامل فیزیکی و ذهنی آداب ورود به یک مکان را یادآور می‌شود. این بدان معناست که ورودی، مفصلی است که هم در عرصه داخلی و هم عرصه خارجی نفوذ کرده است و ویژگی‌های آن هر چه از بیرون به درون می‌رویم نزدیک‌تر به ویژگی‌های عرصه داخلی می‌شود و بالعکس (زکی زاده و همکاران، ۱۳۹۴: ۸)، و از سویی به صورت مفصل امکان برقراری ارتباط و ایجاد تعامل مناسب میان فضای بیرون شهر و درون شهر را برقرار می‌نمایند. اگرچه ماهیت این عرصه فضایی تا حد قابل توجهی تحت تأثیر مؤلفه‌های ماهوی فضای بیرون شهر و درون شهر می‌باشد لیکن از هویت ویژه و خاصی برخوردار است (Moghare, 2008: 90). تا آنجا که از نقطه نظر فرهنگی ورودی شهر معمولاً به عنوان نماد، نشانه شهر و نمایانگر فرهنگ، آداب و رسوم، شهرسازی و معماری مردم آن شهر شناخته می‌شود (Daneshpour & Mastyani, 2014: 7). که می‌تواند نقش مهمی در ایجاد تصویری کلی از شهر در ذهن عابر ایفا کند و معمولاً یکی از متغیرهای مؤثر در قضاوت تازه‌واردین در مورد کلیت شهر محسوب می‌شود. زشتی و زیبایی شهر از دید تازه‌وارد می‌تواند تا حد زیادی تحت تأثیر ویژگی‌های کالبدی و کارکردی و زیبایی‌شناسی مبادی ورودی شهر قرار گیرد. زیرا یکی از اصلی‌ترین اجزای ساختار کالبدی و فضایی شهر محسوب می‌شود که به لحاظ کارکردهای متعدد از اهمیت خاصی در برنامه‌ریزی شهری برخوردار است (Dixon & Wolf, 2007: 78). بدین ترتیب مبادی ورودی در معرفی شهر خود تا حدودی باید دارای تشخیص فضایی - کالبدی و یا ویژگی‌های ماندگار باشد (قاضی‌زاده، ۱۳۷۸: ۱۴).

به طور کلی و با وجود روشن شدن اهمیت مبادی ورودی شهرها باید اذعان کرد که ورودی شهرها بیش از همه به مقوله‌ای فراموش شده تبدیل گشته و در واقع بافت نرمی که مفصل حرکت از بیرون محیط شهر به درون آن را سبب می‌گشت به مرور فراموش شد و اکنون در اکثر شهرهای کشور ما اثری از یک فضای ورودی با تمامی خصوصیات که باید داشته باشد دیده نمی‌شود (زکی زاده و همکاران، ۱۳۹۴: ۴). این بدین معناست که ورودی شهرهای معاصر در تعارض با هویت

اصلی خود دچار گسیختگی عملکرد و معنایی شده و فضایی غیرقابل انتظار برای مراجعین به شهر فراهم آمده است (باقری و منصوری، ۱۳۹۶: ۷) به گونه‌ای که این فضاها با سازمان و ساختار فضایی و کالبدی منفصل، پراکنده، بدون انسجام و فاقد هویت، به عنوان حیاط خلوت شهر به تبعیدگاه صنوف مزاحم و بدمنظر شهری بدل شده‌اند (طاهری بروجنی، ۱۳۹۰: ۴) و از بعد عملکردی با عدم توزیع متناسب کنش‌ها و فعالیت‌ها و کاربری‌ها مواجه‌اند که این خود در کاهش کیفیت محیطی عملکرد حوزه بسیار مؤثر است (خادمی و رفیعی جوزم، ۱۳۸۸: ۵). این امر خود باعث شده است که مبادی ورودی به عنوان فضاهای مسئله‌دار و فراموش شده شهری دست‌به‌گریبان مشکلات و نا به سامانی‌های متعدد و متنوعی باشند. این نابسامانی‌ها تا بدان حد فراگیر شده و عمومیت یافته است که این عرصه‌ها را حتی نمی‌توان واجد حداقل شرایط خوانده شدن به عنوان یک فضای شهری مطلوب دانست. بنابراین توجه به آهنگ شتابناک گسترش و بسط نابسامانی در این عرصه‌ها که به صورت گریزناپذیر در آینده به اجزای درونی شهر تبدیل می‌شود اتخاذ تدابیر ویژه و راهگشا را ضروری می‌نمایند (ترابی و سیما، ۱۳۹۳: ۵).

در همین راستا شهر میراث جهانی یزد با داشتن آثار تاریخی فراوان و به عنوان یکی از مقاصد اصلی گردشگری در سطح داخلی و خارجی از نظر مبادی ورودی شهر دچار مسائل و مشکلاتی است که باعث شده است ورودی اصلی شهر تنها به عنوان عنصری جهت مشخص کردن محدوده شهر عمل کند و آنچه که در ورودی شهر مشاهده می‌شود تنها تقلیدی ناآگاهانه از کالبد و شکل ظاهری دروازه‌هاست که مسافر یا گردشگر هنگام نزدیک شدن به شهر نمی‌تواند تصویری کلی از بافت و زندگی شهر را در ذهن خود مجسم کند و همچنین بعد از ورود به شهر به هیچ فضای سرزنده و پویایی برخورد نمی‌کند. بنابراین بررسی کیفیت عناصر کالبدی و کارکردی مسیر و مدخل ورودی شهر متناسب با هویت آن می‌تواند وظیفه‌ای جدید و چالش برانگیز برای برنامه‌ریزان و طراحان شهری جهت ارتقای کیفی فضا و تصویر ذهنی شهر در ذهن افراد، محسوب گردد تا به شهروندان، مسافران و گردشگران، فضاهای خاطره‌انگیز و فراموش‌نشده را ارائه کند. در همین ارتباط پژوهش حاضر باهدف بررسی کیفیت کالبدی و عملکردی مبادی ورودی شهر یزد، مقایسه و سنجش سطح سازگاری ورودی‌ها با هویت بافت قدیم شهر از منظر گردشگران انجام شده است. در رابطه با مسئله اصلی پژوهش مطالعات متفاوتی چه در سطح داخلی و خارجی انجام شده است که در جدول (۱) به شماری از این پژوهش‌ها و مهم‌ترین نتایج آن‌ها اشاره شده است.

#### جدول شماره ۱. پیشینه پژوهش

نویسندگان، سال	عنوان پژوهش	نتایج و یافته‌های پژوهش
باقری و منصوری (۱۳۹۷)	ورودی شهر به مثابه عنصری جهت ایجاد هویت مستقل برای منظر شهری	ورودی، دریچه‌ای برای ادراک منظر شهر است و عنصری جهت ایجاد هویت مستقل برای منظر شهری. ادراک ورودی نیاز به توجه به بعد معنایی حضور در کنار بعد فیزیکی دارد.
ماستیانی و همکاران (۱۳۹۷)	بررسی تطبیقی الزامات ساماندهی کالبدی - فضایی مبادی ورودی شهرها از دیدگاه گروه استفاده‌کننده با مدل مکان پایدار (جنوب شرق تهران)	توقعات و نیازهای استفاده‌کنندگان با مؤلفه‌های تئوری مکان پایدار همخوانی لازم را دارند لذا این تئوری می‌تواند کاربست مناسبی در راستای هدایت جریان کلی ساماندهی این فضاها داشته باشد.
براتی و نجفی تروجنی (۱۳۹۵)	ارزیابی نماد ورودی شهرها بر مبنای مؤلفه‌های کالبدی طراحی (ورودی شرقی قزوین)	زیبایی، خوانایی اثر و معرفی شهر، سه معیار اصلی طراحی نماد ورودی یک شهر است و عمده ضعف موجود در نماد ساخته‌شده ورودی قزوین عدم ارتباط با هویت شهر و سختی درک معنای آن توسط مخاطب می‌باشد.
زکی زاده (۱۳۹۴)	ساماندهی ورودی شهر با رویکرد برنامه‌ریزی شهری (ورودی اصلی شهر کرج)	مهم‌ترین شاخص‌های مؤثر در طراحی ورودی شهر کرج عبارت‌اند از سرزندگی، پذیرندگی، خوانایی و تشخیص. که ورودی شهر از نظر هر سه شاخص در وضعیت نامطلوبی است.
لیتکوهی و صبوری (۱۳۹۳)	ساماندهی ورودی شهر تبریز، تحلیل کلیدی گذشته و حال	ورودی شهر تبریز از وضعیت مناسبی برخوردار نمی‌باشد و اساسی‌ترین مسئله آن مشکل هویتی و عدم وجود شاخصه‌های هویتی شهر می‌باشد.

تربابی و سیما (۱۳۹۳)	طراحی ورودی شهر با رویکرد هویت بخشی به فضای شهری (نمونه ورودی شرقی شهر زنجان)	فضای ورودی شهر نیازمند ایجاد سلسله مراتب در مسیر حرکتی جریان ورود به شهر می باشد تا از یک مرتبگی ورود به شهر و مواجهه ناگهانی دو عرصه با هم جلوگیری شود. که توجه به حوزه های واسط فضای خارج شهر به فضای داخل شهر بهترین ابزار برای دستیابی به این امر است.
کیانی و سرگز (۱۳۹۲)	بررسی سیما و منظر محور ورودی زاهدان در شهر زابل از جنبه زیبایی شناسی	بر اساس شاخص سازگاری کاربری های اراضی، ۲۴ درصد کاربری ها در قسمت ورودی زابل-زاهدان ناسازگارند. پوشش گیاهی در این ورودی بسیار ضعیف، آشفتنگی بصری زیاد، ۶۲/۴ درصد واحدهای هم جوار وردی بدون نما و یا تکمیل نشده هستند
قدیمی و همکاران (۱۳۹۰)	بررسی کیفیت کالبدی و کارکردی مبادی ورودی شهری (نمونه: بابلسر)	کیفیت کالبدی و کارکردی محدوده مورد مطالعه بر اساس شاخص های تحقیق در سطح نازلی است و در صورت بی توجهی به سیما و هویت شهر آسیب خواهد رساند.
کیم لی (۲۰۰۹)	طرح بهبود ورودی ها در شهر فرانکلین ویرجینیا	دروازه های ورود به این شهر با حداقل پوشش گیاهی و عدم وجود شبکه پیاده رو روبرو است بنابراین پیشنهاد کرده است که امکانات رفاهی و پوشش گیاهی از مجاورت دروازه های ورود به شهر تا مرکز شهر ایجاد گردد. همچنین به ایجاد یک شبکه سواره رو مشترک برای دوچرخه سواران و نصب علائم جاده ای برای اطلاع رسانی به رانندگان، مبنی بر حضور دوچرخه سواران، تأکید کرده است.

## مبانی نظری

### مبادی ورودی شهر و شاخص های مؤثر

یکی از مؤثرترین و جذاب ترین نقاط هر شهر، ورودی آن شهر است که تأثیرگذارترین خاطره هر شهر نیز نشأت گرفته از آن می باشد (ظاهری، ۱۳۸۰: ۵). در حقیقت مبادی ورودی شهرها مجراهایی بر روی زمین هستند که امکان ورود به شهر از طریق وسایل نقلیه موتوری را فراهم می آورند (ابلی و پور جوهری، ۱۳۸۵: ۶۶). ورودی ها که نمایانگر و چکیده بطن شهرها می باشند، مهم ترین عناصر القاکننده از کلیت یک موضوع به عنوان اصلی ترین عامل نشانگر هویت و تأثیرگذارترین موضوع بر برداشت ذهنی وارد شوندگان محسوب می گردند (دانشپور، ۱۳۸۹). به عبارتی ورودی شهر یک مسیر حرکتی (بین بستر طبیعی بیرون شهر با محیط مصنوع درون آن) است که جریان ورود به شهر از طریق آن میسر می شود و از شخصیت و هویت مستقلی برخوردار می باشد (خطیبی و همکاران، ۱۳۸۸: ۴۳). ورودی شهر برای عملکردی ساده می تواند در ساختار شهر به عنوان عنصر نمادین مطرح شود (Smith, 1977). بنابراین فضای ورودی، چه در بنا و چه شهر، می تواند به عنوان بستری برای یک تجربه مطبوع انسانی عمل کند و خروج را آگاهانه نماید (قدیمی و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۸۳). در گذشته، برای تعریف مکان ورودی شهرها، از عناصر مصنوع مانند دروازه، حصار، برج دیده بانی، خندق و باروها استفاده می شد و تعریف فضا با عناصر طبیعی به معنای امروزی اش مفهومی نداشت. اما با تغییر در سرعت حرکت و نوع وسیله رفت و آمد می توان از عناصر طبیعی، به ویژه گیاهان (درختان)، در تعریف ورودی شهرها کمک گرفت (قریب، ۱۳۸۲). زشتی و زیبایی شهر از دید تازه وارد می تواند تا حد زیادی تحت تأثیر ویژگی های کالبدی و کارکردی و زیبایی شناسی مبادی ورودی شهر قرار گیرد (Dixon et al, 2007: 78). باید اشاره کرد که ایجاد حس حضور در شهر، یکی از مهم ترین کارکردهای ورودی است. حس حضور در شهر، یک روند سلسله مراتبی دارد. حرکت از مسیری منتهی به نقطه و از نقطه ای منتهی به مرکز شهر. این مراحل سلسله مراتبی، منفک از هم نیستند و برای تبیین حضور در شهر به وارد شونده، نیازمند ایجاد حس وحدت در سه مرحله حضور بصری، روانی و فیزیکی در شهر است (باقری و منصوری، ۱۳۹۷: ۵) چراکه ورودی شهر بیش از هر چیز به عنوان مفصلی برای اتصال دو مکان است و نه تیغه ای برای تفکیک دو فضا. اتصال دو مکان نیز تنها از طریق یک فضای واحد حس مکان، امکان پذیر است. از این رو ورودی مکانی

است خلق شده برای یک اتفاق که معنای این اتفاق، ورود و خروج آگاهانه از دنیایی به دنیایی دیگر است (پاکزاد و اسدی خوانساری، ۱۳۸۶: ۲). بر همین اساس مهم‌ترین مؤلفه‌ها و شاخص‌های تأثیرگذار در ارزیابی مبادی ورودی شهرها را می‌توان مؤلفه کالبدی، مؤلفه عملکردی، مؤلفه معنایی ذکر کرد (عباس زاده و همکاران، ۱۳۹۲).

### مؤلفه کالبدی

هنگامی که صحبت از کیفیت محیط می‌شود اولین چیزی که به ذهن می‌رسد شکل و کالبد اشیاء است و کالبد شهر بیانگر هویت شهر می‌باشد. در فضاهای شهری فرم یا کالبد به دو صورت طبیعی و مصنوعی دیده می‌شود. محیط مصنوع شامل بناها و مبلمان، المان‌ها و نمادها و .... و محیط طبیعی شامل فضاهای سبز، جنگل، دشت، کوه، رشته‌کوه‌ها و ... می‌باشد. به گفته کوین لینچ اگر بناست طراحی شهری مفید واقع گردد باید قادر باشد، تا از راه اعتلای کیفیت محیط کالبدی، به اعتلای کیفیت زندگی انسان یاری نماید (گلکار، ۱۳۸۸: ۴۳). و چنانچه در محیط و کالبد شهر هیچ نماد و نشانه‌ای از گذشته وجود نداشته باشد هویت شهر کم‌رنگ می‌شود (آتیشن بار، ۱۳۸۸).

#### جدول شماره ۲. مؤلفه‌های کالبدی

مؤلفه	تعاریف
تناسب بصری	تعابیر و تفسیرهای مردم از یک مکان، تناسب بصری را ایجاد می‌کند.
خوانایی	به مفهوم قابلیت قرأت سهل محیط و راه‌یابی آسان به نقاط و نشانی‌های موردنظر است.
ماندگاری	یعنی آنچه که قدرت حیات و زندگی در او وجود دارد و زنده خواهد ماند.
پایداری	پایدار یعنی باثبات، بادوام، یعنی چیزی که ثابت و برقرار می‌ماند.
غنا	به مفهوم توجه به ظرافت و ریزه‌کاری در محرک‌های حسی مختلف (و نه صرفاً محرک‌های بصری).
غنا حسی	تنوع تجربیات حسی که موجب لذت استفاده‌کنندگان شود.

### مؤلفه‌های عملکردی

از یک سو دربرگیرنده تأمین حرکت و دسترسی سهل و مناسب پیاده‌ها و سواره‌ها به مراکز جاذب شهری است و از سوی دیگر برگیرنده عملکردهای دیگر همچون تفریح غیرفعال، تماشای مردم و مراسم گوناگون، غذا خوردن و گفتگو، روزنامه خواندن، ملاقات با دوستان و غیره بوده تا ضامن سرزندگی و غنای تجربه فضایی شهرگردند (گلکار، ۱۳۷۹).

#### جدول شماره ۳. مؤلفه‌های عملکردی

مؤلفه	تعاریف
نفوذپذیری	تأمین دسترسی (ارتباط فیزیکی) و ارتباط بصری با نقاط مختلف
تنوع	حضور تنوع عملکردی، تنوع فرم‌ها و تنوع اشخاص و گروه‌های اجتماعی در مکان‌های شهری
انعطاف‌پذیری	توانایی و قدرت فضا در پذیرفتن عملکردها و ماوا دادن فعالیت‌های گوناگون درخور.
دسترسی	چیزی است که دست بدان برسد و حصول وی آسان باشد.
امنیت	به معنای در امان بودن (لغتنامه معین) و بی بیمی است (دهخدا).
آسایش و راحتی	در لغتنامه دهخدا به معنای «آسایش» واژه راحت به معنای «شادمانی، آرام و آسایش» است.
سلسله‌مراتب	برقراری نظم اجزا با کل
سازگاری	به مفهوم انطباق فرم شهری با فعالیت‌های گوناگون و مدارهای رفتاری
کنترل و نظارت	فراهم بودن امکان انتخاب و مداخله شهروندان در امور مرتبط با مدیریت و استفاده از عرصه همگانی شهر

### مؤلفه‌های معنایی

فضاهای شهری مانند هر پدیده‌ای در جهان دارای فرم و محتوا هستند. البته تجزیه پدیده به فرم و محتوا فقط به صورت انتزاعی امکان‌پذیر است. هیچ فرمی را بدون محتوا نمی‌توان تصور کرد و نه محتوایی را می‌توان بدون فرم تحلیل کرد. محتوا، موضوع، معنی و مفهومی است که در یک پدیده نهفته است. محتوا دارای خصلتی دوگانه است (عینی، ذهنی)، محتوای یک پدیده یا فرآیند در داخل اثر نهفته است. عنصر زیبایی‌شناختی یک اثر نه فقط در فرم که در محتوای آن نیز وجود دارد. عملکرد به‌طور معمول فایده پدیده برای انسان است ولی معنا، ارزش مفهوم و پیام (چه عقلی و چه احساسی) و غیره یک پدیده می‌باشد (پاکزاد و اسدی خوانساری، ۱۳۸۶: ۹۶).

با توجه به مطالب بیان شده در مبانی نظری در مبادی ورودی شهرها برای ارزیابی ورودی‌ها از لحاظ کیفیت باید مؤلفه‌های کالبدی و عملکردی و شاخص‌های منظر و حس زیبایی و بازنمایی هویت شهر مورد مطالعه و بررسی قرار گیرند به طوری که در بررسی مؤلفه‌های کالبدی، وضعیت معابر از نظر کیفیت (وضعیت آسفالت معابر، خط‌کشی، جداول حاشیه مسیر، پیاده‌روها و...)، امنیت (کمیت و کیفیت سرعت‌گیرها، خروجی‌ها ورودی‌ها، عرض خطوط عبور و غیره)، استقرار کافی و مناسب تابلوها و تجهیزات (مانند تابلوهای راهنمایی و رانندگی، زیرگذرها و پل‌های هوایی) و امکانات خدماتی گردشگری و اورژانسی بررسی شود. در کنار مؤلفه‌های کالبدی متغیرهای مؤلفه‌های عملکردی همچون متغیرهای اقتصادی، فرهنگی، اقلیمی و معماری باید به نوعی معرف هویت شهر باشند. از سوی دیگر در بحث منظر و حس زیبایی در مبادی ورودی‌ها باید به نورپردازی و روشنایی معابر، نظافت و تمیزی معابر، زیبایی سنگفرش پیاده‌روها، وجود پوشش گیاهی و زیبایی و آراستگی آن، نظم و تزیینات تابلوهای تجاری و زیبایی و عدم فرسودگی تابلوهای راهنمایی و رانندگی توجه شود.

### محدوده مورد مطالعه

محدوده مورد مطالعه این پژوهش شهر یزد با مساحتی بالغ بر ۹۹/۵ کیلومترمربع واقع در استان یزد می‌باشد. این شهر دارای آثار باستانی و تاریخی بسیار زیادی است، به گونه‌ای که چه از لحاظ فرهنگی و چه از لحاظ آثار باستانی و اماکن زیارتی قابل توجه است. وجود چنین زمینه‌هایی است که منجر به انگیزه‌های فراوان برای سفر به این شهر می‌شود، از این رو با توجه به ورود و خروج روزانه تعداد بی‌شماری مسافر به شهر باید کیفیت کالبدی و کارکردی مبادی ورودی شهر شامل ورودی یزد- تهران از طرف شمال، ورودی یزد- کرمان از سمت جنوب و ورودی یزد- تفت از سمت غرب به عنوان یکی از مؤلفه‌های کلیدی مورد بررسی قرار گیرد. شکل ۱ موقعیت ورودی‌های شهر یزد را نشان داده است.



شکل شماره ۱. موقعیت مبادی ورودی شهر یزد

### روش پژوهش

با توجه به اهداف و رویکرد موردنظر در این پژوهش، روش تحقیق از نظر نوع کاربردی و از نظر روش، توصیفی از نوع پیمایشی است. به طوری که برای جمع‌آوری داده‌های موردنیاز از دو شیوه کتابخانه‌ای و میدانی استفاده شده است. در بخش کتابخانه‌ای، به منظور گردآوری اطلاعات توصیفی در رابطه با مفاهیم اصلی پژوهش از کتاب‌ها، مقالات استفاده شده است و در بخش میدانی، جهت گردآوری بخشی دیگر از داده‌های موردنیاز پژوهش از پرسشنامه بهره گرفته شده است. جامعه آماری شامل کلیه گردشگران وارد شده به شهر یزد در ایام نوروز ۱۳۹۷ بوده که طبق برآورد اداره کل حمل و نقل استان یزد و سازمان میراث فرهنگی و گردشگری استان این تعداد به حدود ۸۰۷۹۶۶ مسافر می‌رسد. حجم نمونه آماری با استفاده از فرمول کوکران و سطح خطای ۵ درصد تعداد ۳۲۰ به دست آمد. محدوده زمانی نمونه‌گیری و جمع‌آوری داده‌ها ۱۵ روز (تعطیلات نوروز) بوده است. در این تحقیق از نمونه‌گیری خوشه‌ای متناسب با شرایط تحقیق استفاده شده است. بدین صورت که با توجه به تردد متفاوت در محور ورودی‌ها، ۴۰ درصد از حجم نمونه مربوط به ورودی یزد-تهران که دارای بیش‌ترین تردد بوده و به دو ورودی یزد-کرمان و یزد-تفت نیز هر کدام ۳۰ درصد اختصاص یافته است. روایی یا اعتبار (Validity) وسیله اندازه‌گیری، به طریق محتوایی و صوری و بر اساس نظر متخصصین تحت بررسی قرار گرفت. بدین صورت که با توجه به متغیرهای مورد مطالعه و اطلاعات موردنیاز، طرح اولیه پرسشنامه تهیه گردید و در ادامه در چندین نوبت با هدایت اساتید اصلاح شد. با انجام اصلاحات لازم در این مرحله و تثبیت چارچوب اولیه آن، برای اطمینان بیشتر از روایی پرسشنامه، از نظرات متخصصان آشنا به فنون آماری و مسائل مدیریت شهری استفاده شد. برای محاسبه ضریب پایایی (Reliability) ابزار اندازه‌گیری نیز، از تکنیک آلفای کرونباخ استفاده شده است که با توجه به اینکه ضرایب پایایی بالای ۰/۷ حاصل شده، بیانگر ارتباط کامل گویه‌ها یا سؤال‌ها با همدیگر است. در ادامه ضرایب پایایی و گویه‌های سنجش شاخص‌ها در قالب جداول (۴ و ۵) آورده شده است. در نهایت داده‌های گردآوری شده در محیط نرم‌افزار SPSS، با روش‌های آماری توصیفی و استنباطی از جمله آزمون تی یک‌طرفه و کروسکال والیس استفاده شده است.

## جدول شماره ۴. ضرایب پایایی شاخص‌ها

ضریب آلفای کرونباخ	تعداد گویه	ابعاد
۰/۸۱	۱۴	وضعیت معابر در مبادی ورودی (کالبدی)
۰/۷۶	۹	امکانات خدماتی در مبادی ورودی (عملکردی)
۰/۷۸	۱۰	زیبایی مبادی ورودی
۰/۷۸	۷	بازنمایی شهر

## جدول شماره ۵. مجموع گویه‌های سنجش شاخص‌های اصلی پژوهش

ردیف	گویه‌ها
۱	وضعیت آسفالت معابر در مبادی ورودی
۲	وضعیت خط‌کشی معابر در مبادی ورودی
۳	وضعیت جداول حاشیه مسیر در مبادی ورودی
۴	وضعیت پیاده‌روها (وجود پیاده‌رو، عرض آن و سنگفرش داشتن آن‌ها) در مبادی ورودی
۵	کمیت و کیفیت سرعت‌گیرها در مبادی ورودی
۶	کمیت و کیفیت خروجی‌ها و ورودی‌های مسیر در مبادی ورودی
۷	جداسازی فیزیکی مسیرهای متضاد (رفت‌وبرگشت) در مبادی ورودی
۸	دو یا سه بانده بودن مسیرهای رفت‌وبرگشت در مبادی ورودی
۹	عرض خطوط عبور (تندرو کندرو) در مبادی ورودی
۱۰	نصب علائم هشداردهنده در مناطق پرخطر در مبادی ورودی
۱۱	زیرگذرها و پل‌های هوایی عابر پیاده در مبادی ورودی
۱۲	استقرار کافی و مناسب تابلوهای راهنمایی و رانندگی در مبادی ورودی
۱۳	خوانایی تابلوهای راهنمایی و رانندگی در مبادی ورودی
۱۴	دسترسی آسان به مسیرهای اصلی شهر و مراکز مهم شهر از مبادی ورودی
۱۵	دسترسی آسان به جایگاه‌های سوخت در مبادی ورودی
۱۶	دسترسی آسان به خدمات اتومبیل (تعمیرگاه، نقروشی و ...) در مبادی ورودی
۱۷	کمیت و کیفیت تابلوهای هدایت‌کننده به مراکز گردشگری، بازار و ... در مبادی ورودی
۱۸	وجود مراکز اطلاع‌رسانی گردشگری و کیفیت خدمات آن‌ها در مبادی ورودی
۱۹	دسترسی آسان به فروشگاه‌ها در مبادی ورودی
۲۰	کمیت و کیفیت پارکینگ‌ها در مبادی ورودی
۲۱	وجود استراحتگاه، سرویس بهداشتی مسجد و ... و کیفیت آن‌ها در مبادی ورودی
۲۲	استقرار نیروهای پلیس و برقراری نظم و امنیت در مبادی ورودی
۲۳	استقرار اکیپ‌های فوریت‌های پزشکی در مبادی ورودی
۲۴	نورپردازی و روشنایی مبادی ورودی در شب
۲۵	نظافت و تمیزی معابر، پیاده‌روها و حاشیه مسیر در مبادی ورودی
۲۶	وضعیت ترافیک و آلودگی بصری و صوتی در مبادی ورودی
۲۷	زیبایی سنگفرش پیاده‌روها در مبادی ورودی
۲۸	رنگ‌آمیزی جداول کنار مسیر در مبادی ورودی
۲۹	وجود پوشش گیاهی و زیبایی و آراستگی آن در مبادی ورودی
۳۰	زیبایی و چشم‌نوازی مناظر مجاور در مبادی ورودی
۳۱	نظم و تزیینات تابلوهای تجاری در مجاورت مبادی ورودی
۳۲	نمای ساختمان‌های مجاور در مبادی ورودی
۳۳	زیبایی و عدم فرسودگی تابلوهای راهنمایی و رانندگی در مبادی ورودی
۳۴	وجود تابلوهای معرف شخصیت‌های برجسته شهر در مبادی ورودی
۳۵	وجود تابلوهای اطلاع‌دهنده از ویژگی‌های شهر و مردم آن در مبادی ورودی
۳۶	نمایش و معرفی فرهنگ مردم شهر در مبادی ورودی
۳۷	تناسب کمیت و کیفیت پوشش گیاهی مبادی ورودی با اقلیم شهر
۳۸	وجود مراکز تولید و عرضه سوغات شهر در مبادی ورودی



نمایش فعالیت اقتصادی عمده مردم شهر در مناظر ورودی	۳۹
تناسب ساختمان‌های مبادی ورودی با ساختمان‌های درون شهر	۴۰

بر اساس مبانی نظری پژوهش مبادی ورودی شهر یزد از نظر چهار بعد کلی که شامل: مؤلفه‌های کالبدی (وضعیت معابر، امکانات خدماتی) و عملکردی، منظر و حس زیبایی و بازنمایی هویت شهر در مبادی ورودی بررسی شده است. هر یک از این ابعاد خود به متغیرها و بخش‌های جزئی‌تر تقسیم شده است و در اینجا شاخص‌هایی برای سنجش این ابعاد طراحی شده است (جدول ۶).

جدول شماره ۶. ابعاد و شاخص‌های پژوهش

ابعاد	متغیر	شاخص‌ها
وضعیت کالبدی در مبادی ورودی (معیار)	کیفیت	وضعیت آسفالت معابر در مبادی ورودی، وضعیت خط‌کشی معابر، وضعیت جداول حاشیه مسیر، وضعیت پیاده‌روها
	امنیت	کمیت و کیفیت سرعت‌گیرها در مبادی ورودی، کمیت و کیفیت خروجی‌ها ورودی‌های مسیر، جداسازی فیزیکی مسیرهای متضاد (رفت و برگشت)، دو یا سه بانده بودن مسیرهای رفت و برگشت، عرض خطوط عبور (تندرو کندرو)، نصب علائم هشداردهنده در مناطق پرخطر
امکانات خدماتی در مبادی ورودی (عملکردی)	و تابلوها	زیرگذرها و پل‌های هوایی عابر پیاده، استقرار کافی و مناسب تابلوهای راهنمایی و رانندگی، خوانایی تابلوهای راهنمایی و تجهیزات
	خدمات و تجهیزات	دسترسی آسان به جایگاه‌های سوخت دسترسی آسان به خدمات اتومبیل (تعمیرگاه، نوفروشی و ...)، کمیت و کیفیت تابلوهای هدایت‌کننده به مراکز گردشگری، بازار و ...، وجود مراکز اطلاع‌رسانی گردشگری و کیفیت خدمات آن‌ها، دسترسی آسان به فروشگاه‌ها، کمیت و کیفیت پارکینگ‌ها، وجود استراحتگاه، سرویس بهداشتی مسجد و ... و کیفیت آن‌ها
زیبایی مبادی ورودی	اورژانسی و انتظامی	استقرار نیروهای پلیس و برقراری نظم و امنیت، استقرار اکیپ‌های فوریت‌های پزشکی
	معیار	نورپردازی و روشنایی در شب، نظافت و تمیزی معابر، پیاده‌روها و حاشیه مسیر، وضعیت ترافیک و آلودگی بصری و صوتی، زیبایی سنگفرش پیاده‌روها، رنگ‌آمیزی جداول کنار مسیر
پوشش گیاهی	پوشش گیاهی	وجود پوشش گیاهی و زیبایی و آراستگی آن، زیبایی و چشم‌نوازی مناظر مجاور
	تابلوها و ساختمان‌ها	نظم و تزیینات تابلوهای تجاری در مجاورت مبادی ورودی، نمای ساختمان‌های مجاور، زیبایی و عدم فرسودگی تابلوهای راهنمایی و رانندگی
بازنمایی هویت و عملکرد شهر در مبادی ورودی	فرهنگی	وجود تابلوهای معرف شخصیت‌های برجسته شهر، وجود تابلوهای اطلاع‌دهنده از ویژگی‌های شهر و مردم آن، نمایش و معرفی فرهنگ مردم شهر
	اقلیمی	تناسب کمیت و کیفیت پوشش گیاهی مبادی ورودی با اقلیم شهر،
اقتصادی	اقتصادی	وجود مراکز تولید و عرضه سوغات شهر در مبادی ورودی، نمایش فعالیت اقتصادی عمده مردم شهر در مناظر ورودی
	معماری	تناسب ساختمان‌های مبادی ورودی با ساختمان‌های درون شهر

## بحث و یافته‌ها

در مطالعه حاضر از کل نمونه آماری که بالغ بر ۳۲۰ نفر بودند، ۶۰/۶ درصد مرد و ۳۹/۴ درصد زن هستند. ۴۰ درصد از این افراد از ورودی تهران، ۳۰ درصد از ورودی تفت و ۳۰ درصد نیز از ورودی کرمان وارد شهر شده‌اند. سن این افراد ۱۸/۱ درصد زیر ۲۰ سال، ۳۹/۴ درصد بین ۲۰ تا ۲۹ سال، ۲۹/۴ درصد بین ۳۰ تا ۳۹ سال، ۱۲/۵ درصد بین ۴۰ تا ۴۹ سال و ۰/۶ درصد بالاتر از ۵۰ سال است. میزان تحصیلات این افراد، ۱۸/۵ درصد زیر دیپلم، ۲۹/۷ درصد دبیرستان و دیپلم، ۱۶/۲ درصد فوق‌دیپلم، ۲۵/۳ درصد لیسانس و ۱۰/۳ درصد فوق‌لیسانس و بالاتر است. از این تعداد پاسخگویان ۴۴/۷ درصد شاغل، ۷/۲ درصد بیکار، ۲۰ درصد خانه‌دار، ۲۲/۵ درصد محصل و ۵/۶ درصد سایرین هستند همچنین از این تعداد گردشگر ۵۴/۱ درصد برای اولین بار، ۱۴/۲ درصد برای دومین بار، ۲۰/۳ درصد برای سومین بار و ۱۱/۴ درصد برای

چهارمین بار و بیشتر به این شهر سفر کرده‌اند. در ارتباط با نحوه ورود گردشگران به شهر یزد در بین جامعه پاسخگویان باید اشاره کرد که ۴۰ درصد گردشگران از مبادی ورودی یزد- تهران و حدود ۳۰ درصد از ورودی یزد-تفت و ۳۰ درصد هم از ورودی یزد-کرمان وارد شده‌اند.

### تحلیل و ارزیابی متغیرهای مبادی ورودی شهر یزد از نظر گردشگران

تحلیل‌های آماری نشان می‌دهد وضعیت معابر از نظر پاسخگویان روی یک طیف ۵ درجه‌ای، نمره ۳،۱۵ گرفته است. به همین ترتیب میانگین امکانات خدماتی ۲/۹۹، زیبایی ۲/۹۰ و بازنمایی شهر ۲/۷۵ بوده است. ملاحظه می‌شود که هر چهار متغیر از نظر پاسخگویان در حدود متوسط ارزیابی شده‌اند. در اینجا روی طیف ۵ درجه‌ای عدد ۴ به عنوان معیار و استاندارد در نظر گرفته شده است. به این دلیل که روی طیف لیکرت ۵ درجه‌ای که ما اینجا استفاده کرده‌ایم عدد ۱ به معنای کاملاً نامطلوب، عدد ۲ نامطلوب، عدد ۳ متوسط، عدد ۴ مطلوب و عدد ۵ کاملاً مطلوب تعریف شده است به مقایسه میانگین‌ها در جامعه آماری با عدد ۴ پرداخته می‌شود.

جدول شماره ۷. وضعیت متغیرهای مبادی ورودی‌های شهر یزد از نظر گردشگران

متغیر	میانگین نمونه (بین ۱ تا ۵)	انحراف معیار	مقدار مقایسه شده	مقدار t	سطح معناداری (sig)
وضعیت معابر در مبادی ورودی	۳/۱۵	۰/۵۲	۴	-۲۸/۷	۰/۰۰۰
امکانات خدماتی در مبادی ورودی	۲/۹۹	۰/۶۹	۴	-۲۵/۷	۰/۰۰۰
زیبایی مبادی ورودی	۲/۹۰	۰/۷۵	۴	-۲۵/۸	۰/۰۰۰
بازنمایی شهر در مبادی ورودی	۲/۷۵	۰/۶۹	۴	-۳۱/۹۷	۰/۰۰۰

چنانکه نتایج آزمون t تک نمونه‌ای نشان می‌دهد (جدول ۵) میانگین هر چهار متغیر در جامعه آماری از عدد ۴ کمتر است. سطح معناداری زیر ۰/۰۵ نشان می‌دهد که میانگین متغیر با عدد مقایسه شده (۴) تفاوت معنادار دارد و مقدار منفی t نشان می‌دهد میانگین متغیر در جامعه آماری کمتر از عدد مقایسه شده بوده است. به همین ترتیب مشاهده می‌شود ابعاد مختلف متغیرهای تحقیق در جامعه آماری دارای میانگین کمتر از ۴ بوده‌اند. سطح معناداری کمتر از ۰/۰۵ و مقدار منفی t در جدول (۷) بیانگر همین مطلب است.

### وضعیت معابر و مؤلفه‌های آن در مبادی ورودی شهر یزد

این مؤلفه شامل معرف‌های کیفیت، امنیت و تابلوها و تجهیزات می‌باشد. یافته‌ها نشان می‌دهد که وضعیت کلی این مؤلفه مطلوب نمی‌باشد ( $X=3/15$ ). با توجه به نتایج آزمون T ( $sig=0/000$ )، تفاوت بین T مشاهده شده برای این معرف و T مورد انتظار آن معنی‌دار است. همچنین بر اساس یافته‌های به دست آمده کیفیت مبادی ورودی ( $X=2/92$ ) و ( $sig=0/000$ ) از جایگاه مناسبی از نظر گردشگران برخوردار نمی‌باشد. به علاوه ابعاد امنیت و تابلوها و تجهیزات نیز نتوانسته نمره مطلوبی از طرف گردشگران به خود اختصاص دهد.

### وضعیت امکانات خدماتی و مؤلفه‌های آن در مبادی ورودی

برای اندازه‌گیری این مؤلفه از معرف‌های امکانات مسافرتی و گردشگری و اورژانسی و انتظامی منظر ورودی‌ها استفاده شده است. از دید افراد جامعه آماری امکانات خدماتی در مبادی ورودی‌های شهر یزد با دریافت میانگین نمره ۲/۹۹، مطلوبیت چندانی ندارد. نتایج آزمون T صورت گرفته برای مؤلفه مذکور ( $T=-25/7$ ) و ( $sig=0/000$ )، کمتر از T مورد انتظار است که نشان‌دهنده نامطلوب بودن این مؤلفه می‌باشد. میانگین نمره معرف‌های امکانات مسافرتی،

گردشگری و اورژانسی و انتظامی به ترتیب رقم‌های ۳/۰۲ و ۲/۹۱ نشان‌دهنده وضعیت نامطلوب این متغیرها در مبادی ورودی‌ها می‌باشد. T محاسبه شده برای این دو معرف نیز (۲۳/۴۴- و ۲۳/۷۴-) کم‌تر از T مورد انتظار می‌باشد.

### وضعیت زیبایی و مؤلفه‌های آن در مبادی ورودی

نتیجه بررسی‌ها نشان می‌دهد جامعه گردشگران، مبادی ورودی‌های شهر یزد را به لحاظ زیبایی و جذابیت و نقش آن در زیباسازی کل منظر و سیمای شهر نامطلوب ارزیابی کرده‌اند ( $X=۲/۹۰$ ).

نتایج آزمون T یک‌طرفه در این ارزیابی برابر (۲۵/۸-) شده است. از همین رو تمامی مؤلفه‌های شاخص زیبایی از جمله معابر، پوشش گیاهی و تابلوها و ساختمان‌ها از مطلوبیت چندانی برخوردار نمی‌باشند. میانگین نمره‌های هر کدام از حداقل میانگین مطلوب یعنی ۴ کم‌تر شده است (۲/۸۱، ۲/۸۹، ۲/۹۷).

بنابراین کمبود فضای سبز و پوشش گیاهی و تجمع کاربری‌های ناسازگار و نامطلوب مانند تعمیرگاه‌های اتومبیل، انبارهای متروک کالا، سطوح جمع‌آوری ماشین‌آلات و آهن‌قراضه و مابین آن‌ها ساخت‌وسازهای کارگاهی و بناهای مسکونی پراکنده و فاقد ارزش که در گذشته به علت ارزانی قیمت زمین‌های خارج از محدوده و بی‌توجهی مسئولان مربوط، در این مناطق احداث شده‌اند آغاز شهر یا به عبارت دیگر حد و حدود مشخص‌کننده آن را بی‌ربط و بی‌معنا کرده است.

### وضعیت بازنمایی هویت شهر و مؤلفه‌های آن در مبادی ورودی

همان‌طور که قبلاً نیز ذکر گردید ورودی‌ها نمایانگر چکیده و بطن شهرها می‌باشند. مهم‌ترین عناصر القاکننده از کلیت یک موضوع به‌عنوان اصلی‌ترین عامل نشان‌گر هویت و تأثیرگذارترین موضوع بر برداشت ذهنی وارد شوندگان محسوب می‌گردند، عناصر خاطره‌انگیز و هویت‌بخش در طراحی ورودی‌ها بر ایجاد نقشه و منظری مطلوب در ذهن عابران مؤثر است. اما متأسفانه نقش ورودی‌های شهر یزد در بازنمایی هویت شهر با میانگین نمره ۲/۷۵ از وضعیت مساعد و مطلوبی برخوردار نیست.

بنابراین مؤلفه‌های بازنمایی هویت شهر از جمله مؤلفه‌های فرهنگی، اقلیمی، اقتصادی و معماری با میانگین نمره‌های ۲/۵۹، ۳/۰۲، ۲/۸۲، ۲/۵۹ نمی‌توانند هویت شهر یزد را برای مسافران و گردشگران آن‌گونه که هست بازنمایی کنند.

جدول شماره ۸. وضعیت معرف‌های مربوط به متغیرهای مبادی ورودی‌های شهر یزد

متغیرها	ابعاد	میانگین نمونه (از بین ۱ تا ۵)	انحراف معیار	مقدار مقایسه شده	مقدار t	معناداری
وضعیت معابر در مبادی ورودی	کیفیت امنیت	۲/۹۲ ۳/۲۲	۰/۶۸ ۰/۵۸	۴ ۴	-۲۸/۱۹ -۲۳/۸۶	۰/۰۰۰ ۰/۰۰۰
	تابلوها و تجهیزات	۳/۲۹	۰/۶۳	۴	-۱۹/۸۸	۰/۰۰۰
امکانات خدماتی در مبادی ورودی	مسافرتی و گردشگری	۳/۰۲	۰/۷۴	۴	-۲۳/۴۴	۰/۰۰۰
	اورژانسی و انتظامی	۲/۹۱	۰/۸۱	۴	-۲۳/۷۴	۰/۰۰۰
زیبایی مبادی ورودی	معابر پوشش گیاهی	۲/۹۷ ۲/۸۹	۰/۷۰ ۱/۵۴	۴ ۴	-۲۵/۹۲ -۱۲/۷۶	۰/۰۰۰ ۰/۰۰۰
	تابلوها و ساختمان‌ها	۲/۸۱	۰/۸۱	۴	-۲۶/۱۹	۰/۰۰۰
بازنمایی شهر در مبادی ورودی	فرهنگی اقلیمی	۲/۵۹ ۲/۸۲	۰/۸۹ ۰/۹۳	۴ ۴	-۲۸/۰۲ -۲۲/۴۷	۰/۰۰۰ ۰/۰۰۰
	اقتصادی	۳/۰۲	۰/۹۴	۴	-۱۸/۶۱	۰/۰۰۰
	معماری	۲/۵۹	۱	۴	-۲۵/۱	۰/۰۰۰

## رتبه‌بندی کیفیت ورودی‌های شهر یزد از نظر گردشگران

برای مقایسه میانگین متغیرهای کمی در بیش از دو گروه مستقل باید از تحلیل واریانس یک‌طرفه استفاده کرد. از شرایط تحلیل واریانس این است که داده‌ها دارای توزیع نرمال باشند و گروه‌های مورد بررسی دارای واریانس برابر باشند. چون این شرایط فراهم نیست از آزمون کروسکال والیس (Kruskal walis) که جایگزین نا پارامتری تحلیل واریانس یک‌طرفه است استفاده شده است. با آزمون کروسکال والیس مشخص شد سه ورودی بررسی شده از لحاظ متغیرهای تحقیق باهم تفاوت معناداری داشته‌اند.

جدول شماره ۹. نتایج آزمون کروسکال والیس برای سنجش رابطه بین متغیر ورودی با چهار متغیر اصلی

وضعیت معابر	کای اسکور	درجه آزادی	سطح معناداری (sig)
وضعیت معابر	۱۶/۷۷	۲	۰/۰۰۰
امکانات خدماتی	۱۲/۴	۲	۰/۰۰۲
زیبایی	۳۱/۳۹	۲	۰/۰۰۰
بازنمایی شهر	۲۸/۲۹	۲	۰/۰۰۰

چون سطح معناداری در تمام متغیرها کمتر از ۰/۰۵ شده است پس باید نتیجه گرفت بین متغیرهای اصلی تحقیق با متغیر ورودی ارتباط معنادار وجود دارد و میزان این متغیرها در ورودی‌های مختلف به‌طور معناداری با هم متفاوت است جدول (۹). همان‌طور که در جدول (۱۰) ملاحظه می‌شود از لحاظ وضعیت معابر، ورودی یزد- تفت و از لحاظ سه متغیر دیگر یعنی امکانات خدماتی، زیبایی و بازنمایی شهر ورودی یزد- تهران، از نظر پاسخگویان وضعیت بهتری داشته‌اند و همان‌طور که آزمون کروسکال والیس نشان داده است با سطح اطمینان ۹۵٪ در جامعه آماری نیز این نتایج پابرجا است. ورودی یزد- کرمان در تمام متغیرهای بررسی شده در رتبه آخر قرار گرفته وضعیت نامطلوب‌تری داشته است.

جدول شماره ۱۰. تفاوت میانگین ورودی‌ها برحسب چهار متغیر اصلی تحقیق

متغیر	ورودی	میانگین نمونه	رتبه‌بندی
وضعیت معابر	ورودی یزد- تهران	۱۵۵/۴۹	۲
	ورودی یزد- کرمان	۱۳۷/۲۰	۳
	ورودی یزد- تفت	۱۸۹/۸۲	۱
امکانات خدماتی	ورودی یزد- تهران	۱۷۴/۵۹	۱
	ورودی یزد- کرمان	۱۳۳/۶۵	۳
	ورودی یزد- تفت	۱۷۰/۴۵	۲
زیبایی	ورودی یزد- تهران	۱۸۰/۸۰	۱
	ورودی یزد- کرمان	۱۱۷/۵۸	۳
	ورودی یزد- تفت	۱۷۹/۰۷	۲
بازنمایی شهر	ورودی یزد- تهران	۱۹۱/۵۵	۱
	ورودی یزد- کرمان	۱۲۵/۱۲	۳
	ورودی یزد- تفت	۱۵۸/۶۲	۲

مقایسه ورودی‌ها از لحاظ ابعاد مختلف متغیرهای تحقیق می‌تواند اطلاعات دقیق‌تری برای ما فراهم کند و وضعیت جامعه آماری را برای ما روشن کند. با آزمون کروسکال والیس مشخص شد که ورودی‌های سه‌گانه از لحاظ ابعاد مختلف متغیرهای تحقیق (کیفیت، امنیت، و...) در جامعه آماری با یکدیگر تفاوت معنادار دارند. سطح معناداری کمتر از ۰/۰۵ در جدول (۱۱) نشانگر این تفاوت در بین اعضای جامعه آماری می‌باشد.

جدول شماره ۱۱. ارتباط ابعاد متغیرها با نوع ورودی (نتایج آزمون کروסקال والیس)

متغیرها	کای اسکور	درجه آزادی	سطح معناداری (sig)
کیفیت	۱۸/۶۸	۲	۰/۰۰۰
امنیت	۱۰/۸۴	۲	۰/۰۰۴
تابلوه‌ها و تجهیزات	۱۱/۱۴	۲	۰/۰۰۴
امکانات مسافرتی و گردشگری	۶/۱۳	۲	۰/۰۴۶
اورژانسی و انتظامی	۲۹/۹۸	۲	۰/۰۰۰
معابر	۱۲/۸۱	۲	۰/۰۰۲
زیبایی پوشش گیاهی	۲۹/۷۷	۲	۰/۰۰۰
تابلوه‌ها و ساختمان‌ها	۴۸/۹۰	۲	۰/۰۰۰
بازنمایی فرهنگی	۱۴/۰۹	۲	۰/۰۰۱
اقلیمی	۲/۷۸	۲	۰/۰۰۰
اقتصادی	۳۱/۳۳	۲	۰/۰۰۰
معماری	۱۰/۷۳	۲	۰/۰۰۵

نتایج نشان می‌دهد ورودی یزد-تهران در ۶ مورد از ابعاد متغیرهای تحقیق رتبه اول را داشته است (امکانات مسافرتی و گردشگری، زیبایی پوشش گیاهی، زیبایی تابلوها و ساختمان‌ها، بازنمایی فرهنگی، بازنمایی اقلیمی، و بازنمایی اقتصادی) ورودی یزد-تفت نیز در ۶ مورد دیگر رتبه اول را داشته است. (کیفیت معابر، امنیت معابر، تابلوها و تجهیزات معابر، امکانات اورژانسی و انتظامی، زیبایی معابر، و بازنمایی معماری). ورودی یزد-کرمان تنها در دو مورد (تابلوه‌ها و تجهیزات معابر، و بازنمایی اقتصادی) رتبه دوم را داشته است و در دیگر موارد در رتبه سوم بوده است. ورودی‌های تهران و تفت به تعداد مساوی در رتبه دوم بوده‌اند. نتایج رتبه‌بندی ورودی‌ها برحسب موارد دوازده‌گانه بررسی‌شده در جداول زیر (۱۲) آمده است.

جدول (۱۲): تفاوت میانگین ورودی‌ها برحسب متغیر معابر و ابعاد آن

متغیرها	ابعاد	ورودی‌ها	میانگین	رتبه‌بندی
معابر	کیفیت معابر	ورودی یزد-تهران	۱۵۶/۳۷	۲
		ورودی یزد-کرمان	۱۵۳/۲۱	۳
		ورودی یزد-تفت	۱۹۰/۷۵	۱
	امنیت معابر	ورودی یزد-تهران	۱۶۱/۳۲	۲
		ورودی یزد-کرمان	۱۳۸/۵۹	۳
		ورودی یزد-تفت	۱۸۱/۴۳	۱
تابلوه‌ها و تجهیزات	ورودی یزد-تهران	۱۴۷/۵۴	۳	
	ورودی یزد-کرمان	۱۵۰/۸۴	۲	
	ورودی یزد-تفت	۱۸۵/۷۱	۱	

بر اساس جدول فوق، بالاترین رتبه از لحاظ ابعاد کیفیت، امنیت، تابلوها و تجهیزات معابر به ورودی یزد-تفت اختصاص دارد. به دنبال آن ورودی یزد-تهران در دو بعد کیفیت و امنیت معابر در رتبه دوم ورودی یزد-کرمان از لحاظ تابلوها و تجهیزات معابر در رتبه دوم قرار دارند.

جدول شماره ۱۳. تفاوت میانگین ورودی‌ها برحسب متغیر امکانات خدماتی و ابعاد آن

متغیر	ابعاد	ورودی‌ها	میانگین	رتبه‌بندی
امکانات خدماتی	مسافرتی و گردشگری	ورودی یزد-تهران	۱۷۳/۰۰	۱
		ورودی یزد-کرمان	۱۴۲/۴۶	۳

۲	۱۶۳/۵۵	ورودی یزد - تفت	اورژانسی و انتظامی
۲	۱۷۰/۶۲	ورودی یزد - تهران	
۳	۱۲۰/۶۵	ورودی یزد - کرمان	
۱	۱۸۸/۲۱	ورودی یزد - تفت	

مطابق داده‌های جدول (۱۳)، ورودی یزد- تهران از لحاظ امکانات خدماتی مسافرتی و گردشگری ورودی یزد- تفت از لحاظ امکانات اورژانسی و انتظامی در رتبه اول قرار دارند.

جدول شماره ۱۴. تفاوت میانگین ورودی‌ها برحسب متغیر زیبایی و ابعاد آن

رتبه‌بندی	میانگین	ورودی‌ها	ابعاد	متغیر
۲	۱۶۲/۳۵	ورودی یزد- تهران	معاير	زیبایی
۳	۱۳۶/۱۴	ورودی یزد - کرمان		
۱	۱۸۲/۶۴	ورودی یزد - تفت	پوشش گیاهی	
۱	۱۸۹/۱۱	ورودی یزد- تهران		
۳	۱۲۱/۸۸	ورودی یزد - کرمان		
۲	۱۶۴/۸۰	ورودی یزد - تفت	تابلوه‌ها و ساختمان‌ها	
۱	۱۹۱/۷۹	ورودی یزد- تهران		
۳	۱۰۸/۲۸	ورودی یزد - کرمان		
۲	۱۷۵/۱۸	ورودی یزد - تفت		

بر اساس جدول (۱۴)، ورودی یزد- تفت از لحاظ زیبایی معابر، ورودی یزد- تهران از لحاظ پوشش گیاهی و زیبایی تابلوها و ساختمان‌ها در رتبه اول قرار دارند و ورودی یزد- کرمان در تمام ابعاد زیبایی در رتبه سوم قرار دارد.

جدول شماره ۱۵. تفاوت میانگین ورودی‌ها برحسب متغیر بازنمایی و ابعاد آن

رتبه‌بندی	میانگین	ورودی‌ها	ابعاد	متغیر
۱	۱۷۷/۲۳	ورودی یزد- تهران	فرهنگی	بازنمایی
۳	۱۳۲/۳۸	ورودی یزد - کرمان		
۲	۱۶۸/۵۴	ورودی یزد - تفت		
۱	۱۸۵/۴۲	ورودی یزد- تهران	اقلیمی	
۳	۱۲۸/۰۴	ورودی یزد - کرمان		
۲	۱۶۳/۰۷	ورودی یزد - تفت		
۱	۱۹۷/۳۹	ورودی یزد- تهران	اقتصادی	
۲	۱۳۹/۱۸	ورودی یزد - کرمان		
۳	۱۳۷/۵۶	ورودی یزد - تفت		
۲	۱۷۱/۰۳	ورودی یزد- تهران	معماری	
۳	۱۳۶/۵۳	ورودی یزد - کرمان		
۱	۱۷۱/۸۴	ورودی یزد - تفت		

بر اساس جدول فوق، ورودی یزد- تهران از لحاظ بازنمایی فرهنگی، اقلیمی و اقتصادی ورودی یزد- تفت از لحاظ بازنمایی معماری رتبه اول را به خود اختصاص داده‌اند.

### نتیجه‌گیری

شهر یزد، هم دارای جاذبه‌های گردشگری و هم مانند دیگر شهرهای بزرگ کشور به علت صنعتی شدن و جذب جمعیت به سرعت در حال توسعه است. این ویژگی در کنار هم ضرورت برنامه‌ریزی و مدیریت شهری را دوچندان می‌کند تا هم

کارکرد گردشگری باقوت بیشتر ادامه پیدا کند و هم شهر از معضلات مهاجرت و توسعه بی‌رویه در امان بماند. ورودی‌های شهر، از جمله نقاط حساس و کلیدی در برنامه‌ریزی شهری شهر یزد (و دیگر شهرها) با شرایطی که ذکر شد، می‌باشند؛ زیرا از یک طرف شهرها (بیشتر به دلایل اقتصادی) متمایل به توسعه از سمت ورودی‌ها می‌باشند و از طرفی این ورودی‌ها در بحث رونق گردشگری اهمیت زیادی دارند. نتیجه اینکه ورودی‌ها طبیعتاً نیازمند مطالعه و برنامه‌ریزی و نظارت جدی‌تری می‌باشند. این مطالعه در راستای همین نیاز انجام شده است. از نظر گردشگرانی که در این مطالعه شرکت کرده‌اند هر چهار متغیر بررسی شده در ورودی‌های سه‌گانه در حدود متوسط ارزیابی شده‌اند. در بین متغیرها، «وضعیت معابر» کمی بهتر از سه متغیر دیگر (امکانات خدماتی، زیبایی، بازنمایی شهر) ارزیابی شده است. در بررسی ابعاد متغیرهای تحقیق نیز این نتایج پابرجاست. یعنی ابعاد متغیر «وضعیت معابر» (کیفیت معابر، امنیت معابر، تابلوها و تجهیزات) در حد بالاتر از ابعاد دیگر متغیرها ارزیابی شده‌اند. گرچه تفاوت‌ها زیاد نیست ولی بازنمایی شهر از بعد فرهنگی و معماری در ورودی‌های شهر، از نظر پاسخگویان، در بین دیگر ابعاد متغیرها کمترین مطلوبیت را داشته‌اند. بنابراین یکی از مهم‌ترین توقعاتی که از ورودی انتظار برآورده شدن آن می‌رود تشخیص و با هویت بودن عرصه ورودی شهر است به این معنی که، افراد انتظار دارند ورودی هر شهر، معرف خصوصیات و عناصر شاخص هویت همان شهر باشد. این مسئله باید مورد توجه برنامه‌ریزان شهر قرار گیرد و نمادهای فرهنگی و معماری شهر در ورودی‌ها افزایش پیدا کند چون یکی از مهم‌ترین جاذبه‌های گردشگری شهر یزد نوع معماری خاص آن است که در اینجا هم ملاحظه می‌شود که این ویژگی شهر، در ورودی‌ها چندان به چشم گردشگران نیامده است. از دیگر نتایج این بررسی که باید در برنامه‌ریزی‌های شهر به آن توجه شود این است که ورودی یزد- کرمان در هر چهار متغیر (و حتی اکثر ابعاد جزئی‌تر متغیرها)، در مقایسه با ورودی دیگر وضعیتی به مراتب بدتر داشته است. از نظر وضعیت معابر ورودی تفت و از نظر امکانات خدماتی، زیبایی و بازنمایی شهر ورودی تهران وضعیت بهتری داشته‌اند.

## منابع

- ۱) ابلقی، علیرضا، پور جوهری، امیرحسین (۱۳۸۵) مبادی ورودی شهرها و تدوین اصول و معیارهای ساماندهی برای بازایی یک فضای شهری فراموش شده، نشریه آبادی، دوره ۱۸، شماره ۵۳، صص. ۷۴-۶۶.
- ۲) آتشین بار، محمد (۱۳۸۸) تداوم هویت در منظر شهری، نشریه باغ نظر، دوره ۶، شماره ۱۲، صص ۵۶-۴۵.
- ۳) باقری، یوسف، منصوری، امیر (۱۳۹۷). ورودی شهر، به مثابه عنصری جهت ایجاد هویت مستقل برای منظر شهری، ماهنامه باغ نظر، دوره ۱۵، شماره ۶۰، صص. ۱۴-۵.
- ۴) براتی، ناصر، نجفی تروجنی، نسیم (۱۳۹۵) ارزیابی نماد ورودی شهرها بر مبنای مؤلفه‌های کالبدی طراحی (نمونه موردی: نماد ورودی شرقی شهر قزوین). مطالعات شهری، دوره ۵، شماره ۱۹، صص ۹۱-۸۱.
- ۵) پاکزاد، جهان‌شاه، اسدی خوانساری، حسین (۱۳۸۶). راهنمای طراحی فضاهای شهری، چاپ دوم، شرکت طرح و نشر پیام سیما، تهران، ص ۴۷۰.
- ۶) ترابی، زهره، سیما، یلدا (۱۳۹۳). طراحی ورودی شهر با رویکرد هویت بخشی به فضای شهری (نمونه موردی: ورودی شرقی شهر زنجان). مدیریت شهری، دوره ۱۳، شماره ۳۶، صص ۱۰۴-۸۳.
- ۷) خادمی، مسعود، رفیعی جوزم، رضا (۱۳۸۸). بررسی مؤلفه‌های کیفیت محیط در فضای ورودی شهرها، نشریه آبادی، شماره ۶۲-۶۱، صص ۸۹-۸۴.
- ۸) دانشپور، عبدالهادی (۱۳۸۹). بازشناسی مفهوم هویت در فضای عمومی شهری (خیابان)، (نمونه موردی: تهران، خیابان انقلاب)، پایان‌نامه دکتری، شهرسازی، به راهنمایی ایرج اعتصام، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.
- ۹) زکی زاده، فرزانه و زکی زاده، فرحناز (۱۳۹۴). ساماندهی ورودی شهر با رویکرد برنامه‌ریزی شهری (نمونه موردی: ورودی

- اصلی شهر کرج)، همایش ملی معماری و شهرسازی بومی ایران، یزد، صص. ۱۶-۱.
- ۱۰) طاهری بروجنی، نسیم، (۱۳۹۰). "طراحی ورودی شهر یزد بر مبنای تصویر ذهنی شهروندان و گردشگران (نمونه مطالعه: بلوار فقیه خراسانی، مبدأ ورودی تهران)، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده شهرسازی، دانشگاه یزد، استاد راهنما محمدرضا نقصان محمدی.
- ۱۱) ظاهری، مصطفی (۱۳۸۰)، بررسی ابعاد مؤثر در ترکیب منظر ورودی شهر از نقطه نظر برنامه ریزی شهری (نمونه: محور ورودی اصلی شهر قزوین، اتوبان قزوین-تهران)، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، استاد راهنما، مجتبی انصاری.
- ۱۲) عباس زاده. شهاب، یزدانی، مجید، حسینی شاخن، جواد (۱۳۹۲). ارتقاء مؤلفه های کیفیت محیط شهری در ورودی شهرها (نمونه موردی: ورودی شهر مشهد از سمت جاده سرخس شهر رضویه)، همایش معماری، شهرسازی و توسعه پایدار با محوریت از معماری بومی تا شهر پایدار، مشهد، موسسه آموزش عالی خاوران.
- ۱۳) قاضی زاده، سیده ندا (۱۳۷۸). امامزاده هاشم، تصویری آشنا، تهران، معماری منظر ایران
- ۱۴) قدمی، مصطفی، ملکشاهی، غلامرضا، اکبری مهام، امیر، محسنی، ایرج (۱۳۹۰). بررسی کیفیت کالبدی و کارکردی مبادی ورودی شهری (نمونه موردی: شهر بابلسر)، جغرافیا و توسعه، دوره ۹، شماره ۲۱، صص ۱۹۷-۱۸۸.
- ۱۵) قریب، فریدون (۱۳۸۲). ضوابط ساماندهی و معیارهای طراحی شهری برای مبادی ورودی شهرها، هنرهای زیبا، شماره ۱۵، صص ۲۸-۴۱.
- ۱۶) کیانی، اکبر سرگزی، زهرا (۱۳۹۲). بررسی سیما و منظر محور ورودی زاهدان در شهر زابل از جنبه زیبایی شناسی، پژوهش و برنامه ریزی شهری، دوره چهارم، شماره ۱۵، صص ۱۶-۱.
- ۱۷) گلکار، کوروش (۱۳۷۹). مؤلفه های سازنده کیفیت طراحی شهری، نشریه صفا، دوره ۱۱، شماره ۳۲، صص ۳۸-۶۵.
- ۱۸) گلکار، کوروش (۱۳۸۷) تئوری های طراحی شهری: تحلیل گونه شناختی تئوری ها، صفا، دوره ۹، شماره ۲۹، صص ۳۳-۱۶.
- ۱۹) گلکار، کوروش (۱۳۸۵). مفهوم منظر شهری، نشریه آبادی، شماره ۱۸ (پیاپی ۵۳)، صص ۳۸-۴۷.
- ۲۰) لیتکوهی، ساناز، صبور، سمیه (۱۳۹۳). ساماندهی ورودی شهر تبریز، تحلیل کلیدی گذشته و حال، همایش ملی معماری، عمران و توسعه شهری، کانون ملی معماری ایران، تبریز، صص. ۲۰-۱.
- 21) Smith, Peter. (1977) *Syntax of Cities* (Routledge Library Editions. the City), 1st Edition, Publisher: Routledge.
- 22) Moghare, Vahid. (2008) urban functions of the entrance and gate, *abadi magazine*, No 61-62, pp.17-28.
- 23) Carmona, Matthew. & Steve, Tiesdell. (2011) "Urban Design Reader", Translation to Persian by Kamran Zekavat & Farnaz Farshad, Azarakhsh Press.
- 24) Madanipour, Ali, (2011) "Designing the City of Reason Foundations and frameworks", Translation to Persian by Bahador Zamani, University of Tehran Press.
- 25) Daneshpour, S. Abdolhadi. & Mahdi, Mastyani. (2014) "Developing of Design Strategies of Cities Entry Points with Perceptual- Visual Qualities (The Case Study: The Southeast Entrance of Tehran Metropolis)", *Iranian Architecture & Urbanism*. Vol.7, pp.5-22.
- 26) Dixon, K. Karen. & wolf, L. Kathleen. (2007) *Benefits and Risks of Urban Roadside Landscape: Finding a Livable, Balanced Response*, 3rd Urban Street Symposium, Seattle, Washington, pp.1-17.