

مدیریت رشد کالبدی مکان های گردشگر پذیر از طریق توسعه گردشگری ریلی در استان فارس

حمیدرضا بهمن پور خالصی^{۱*}، فرشاد نوریان^۲

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی منطقه ای دانشگاه تهران، hr.bahmanpour@ut.ac.ir

۲- عضو هیئت علمی دانشکده شهرسازی دانشگاه تهران، fnoorian@ut.ac.ir

چکیده

توسعه گردشگری در ارتباط تنگاتنگی با میزان کمیت و کیفیت خدمات منطقه گردشگر پذیر قرار دارد. اما به دلیل اینکه اکثر شهرستان های استان فارس فاقد آستانه جمعیتی لازم برای تامین این خدمات هستند، موجب عدم رونق گردشگری در شهرستان های دور از مرکز گردیده است. از سوی دیگر رشد کالبدی حاصل از گردشگری جاده ای غالباً به صورت پراکنده و در امتداد راه های مواصلاتی شکل می گیرد. این پژوهش با هدف مدیریت رشد و آستانه های خدماتی، قطار گردشگری را گزینه ای می داند که علاوه بر متحرک ساختن خدمات گردشگری و تامین آستانه لازم جمعیتی موجب می شود تا رشد کالبدی حاصل از توسعه، پیرامون ایستگاه ها اتفاق بیفتد و دسترسی گردشگران را مبتنی بر الگوی توسعه حمل و نقل محور سامان دهی کند. برای تعیین مسیر گردشگری ریلی با استفاده از تحلیل مجاورت راه آهن سراسری و تراکم عناصر گردشگر پذیر در GIS، مسیر شیراز-مرودشت-پاسارگاد-کوار-فیروزآباد-فراشبند-کازرون-ممسنی-رستم-سپیدان-سروستان-استهبان-نی ریز-داراب-جهرم شناسایی شد. که علاوه بر تامین آستانه خدمات و مدیریت رشد کالبدی سبب می شود تا استان فارس را به یک قطب کم نظیر گردشگری تبدیل شود.

واژه های کلیدی: رشد کالبدی، گردشگری، گردشگری ریلی، پراکنده رویی

۱- مقدمه

بخشی از علت رشد بی قواره شهرها و از بین رفتن اراضی مرغوب ملی، نتیجه گردشگری مبتنی بر حمل و نقل جاده ای و تامین دسترسی آزاد و بدون کنترل برای گردشگران است. گسترش ارتباطات و وسایل مدرن حمل و نقل، توسعه خدمات هواپیمایی و فرودگاهی و بهره برداری از راههای مناسب ارتباطی و مواصلاتی، بر اقبال گردشگران به مقصد می افزاید. از این رو یکی از مهم ترین ارکان توسعه مقاصد گردشگری، در اختیار داشتن سیستمی کارآمد از تسهیلات، خدمات و تاسیسات گردشگری است. در واقع، کیفیت بالای خدماتی که در این بخش از فعالیت های گردشگری ارائه می شود، به طور مستقیم موجب افزایش درآمد ساکنان منطقه، میانگین مدت اقامت گردشگران و در نهایت افزایش سطح مطلوبیت گردشگران می شود و انگیزه بازدید مجدد آنان را پی خواهد داشت. [۱] اما به دلیل اینکه حداکثر مکان های گردشگر پذیر استان فارس از مرکز استان دور هستند و دارای آستانه کافی برای تامین زیرساخت های مستقل نیستند، سبب شده تا این بخش به صورت موفق نتواند عمل کند. از این رو ایده قطار های گردشگری می تواند با متحرک ساختن بخشی از زیرساخت های گردشگری علاوه بر توسعه گردشگری به مدیریت رشد کالبدی آن نیز کمک کند.

۲- مبانی نظری

۲-۱- توسعه پایدار

ریشه نگرش توسعه پایدار به نارضایتی از نتایج توسعه و رشد اجتماعی- اقتصادی در شهرها از منظر بوم شناسی (اکولوژی) بر می گردد. از اوایل دهه ۷۰ میلادی، جنبش گسترده ای با حساسیت های زیست محیطی، بر ضد توسعه متداول شهرها در کشور های شمال به راه افتاد. در همین سال ها، نگرانی به پایان رسیدن برخی از منابع عمده و اصلی در رشد صنعتی (همچون انرژی های فسیلی و مس) به نگرانی های پیش گفته از آلودگی آب و هوای شهرها افزوده شد و به تدریج درکی که از محدودیت های رشد در زیست کره^۱ پدید آمد. موجب شد تا در اوایل دهه ۱۹۹۰ ضرورت بازنگری روال توسعه جهانی با نگرش توسعه پایدار پذیرفته شود. [۲]

ظاهراً توسعه پایدار یک مفهوم ساده است: نسل های فعلی و آینده باید کوشش کنند تا به استانداردی شایسته برای زندگی همگان و با توجه به محدودیت های سیستم های طبیعی دست یابند. با وجود این سادگی در ظاهر، اتفاق نظر همگانی در مورد چگونگی ترجمه این تعریف به حوزه عمل وجود ندارد. فیلیپ برک و مونتاکانی پایداری را این گونه تعریف می کنند. " توسعه پایدار فرآیندی پویا در شهرها جهت پیش بینی و مدیریت نیازهای نسل های کنونی و آینده بوسیله بازتولید و ایجاد تعادل در سیستم های اجتماعی، اقتصادی و اکولوژیک محلی و پیوند اقدامات محلی با ملاحظات جهانی است. " [۳]

یکی از دستاوردهای اصلی کنفرانس ریو+۲۰ در ژوئن ۲۰۱۲، دستور کار توسعه پس از ۲۰۱۵ و اهداف توسعه پایدار^۲ می باشد. کشورهای عضو متعهد شدند در فاصله ریو+۲۰ تا ۲۰۱۵، «به ایجاد یک فرآیند بین المللی فراگیر، شفاف و باز برای تمام ذی نفعان در خصوص اهداف توسعه پایدار، با رویکرد گسترش و بسط اهداف جهانی توسعه پایدار توافق شده توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد» اقدام نمایند. این یک فرآیند چند ذی نفعی جهانی خواهد بود که مشتمل بر کنشگران سازمان ملل و جوامع مدنی به منظور ایجاد چارچوبی فراگیر برای کشورهای در حال توسعه و توسعه یافته می باشد. در کنفرانس اهداف توسعه پایدار به طور مشخص هدف یازدهم به ساخت شهرها و اقامتگاه های ایمن، قابل تجدید و پایدار اختصاص پیدا کرده است. از مهم ترین دغدغه های این هدف افزایش جمعیت در دنیا و مهاجرت به سوی شهرها است که منجر به چالش جدی پراکنده رویی در دنیا شده است [۴]

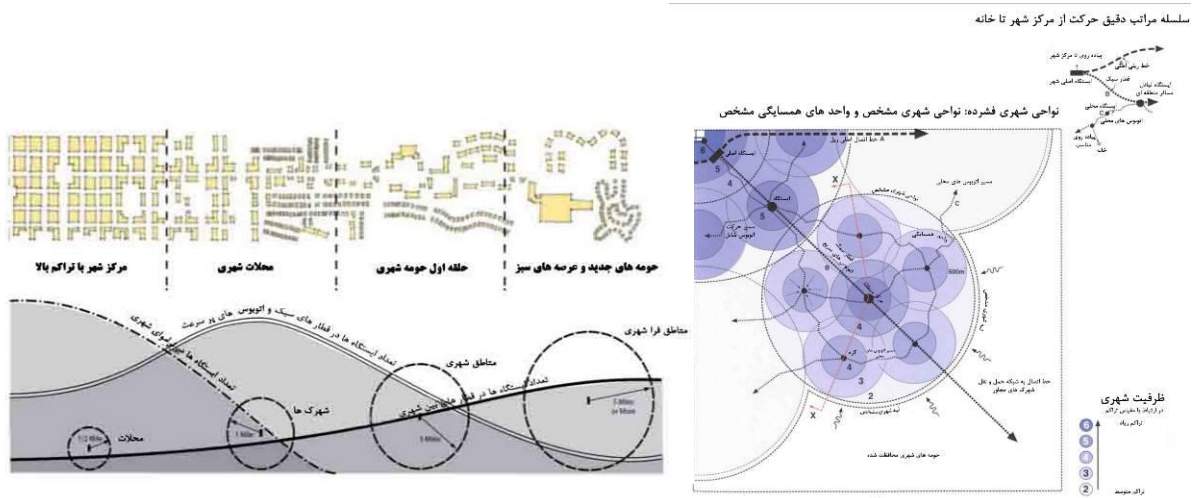
^۱ Biosphere

^۲ SDG

۳-۲- اثر توسعه حمل و نقل محور^{۱۱} بر شکل رشد منطقه ای

تعاریف زیادی برای توسعه حمل و نقل محور مطرح شده است به عنوان مثال سرورو و کاکلومن (۱۹۹۷) با بر رهیافت 3D- تراکم (شکل مناطق مسکونی و اشتغال)، تنوع (اختلاط پهنه های فعالیت) و طراحی (اتصال خوب دسترسی ها) - تاکید می کند. همچنین آرینگتون و سرورو (۲۰۰۸) هدف مفهوم توسعه حمل و نقل محور را تشویق توسعه به صورت مختلط، فشرده، خلق جوامع قابل زندگی و افزایش تعداد مسافرانی که از حمل و نقل عمومی استفاده می کنند می دانند. توسعه حمل و نقل محور به عنوان یک راه حل اجرایی در مسائل رشد شهری به خصوص در ایالات متحده، استرالیا و آسیا ارتقاء و بهبود یافته است. اما توسعه حمل و نقل محور در مقیاس منطقه ای می تواند در طول مرکز یک شهر تا یک بستر حومه ای شکل بگیرد. که مراکز شهری عموماً نسبت به حومه ها دارای تقاضای بیشتری هستند. به هر حال توسعه حمل و نقل محور در حال جهش به حومه ها است که دارای تاثیر گذاری بسیار زیادی خواهد بود. [۱۱] همچنین در گزارشی تحت عنوان "راهنمایی برای توسعه حمل و نقل محور"^{۱۲} که برای منطقه ساکرامنتو^{۱۳} تهیه شده مقیاس های مختلف حمل و نقل توسعه محور را به صورت زیر معرفی می کند. [۱۲]

ساختار شهر فشرده نشان دهنده یک واقعیت پیچیده در مورد زندگی روزمره شهر ها و شهرک های موفق است. این راهکار می تواند در شهر های شعاعی و خطی که به صورت طبیعی در کنار راه ها رشد نموده اند مورد استفاده قرار گیرد و در مقابل گرایش پراکنده رویی شهرها مقاومت کند. برای مثال لندن یک نمونه از توسعه یکپارچه شهری می باشد. شکل زیر به بررسی ساختار حرکت در واحد های شهری^{۱۴} با جزئیات بیشتر می پردازد. این شکل توضیح دهنده چگونگی اتصال پایدار و پیوسته عناصر مختلف شهرها به کمک شبکه حمل و نقل است. [۱۳]



شکل ۳: الگوی عملکردی در مقیاس های مختلف [۱۲]

شکل ۲: الگوی توسعه حاصل از TOD [۱۳]

بهبود دسترسی از طریق زیرساخت های حمل و نقلی سبب فشرده سازی زمان و مکان گردیده است. و از سوی دیگر وجود دیدگاه نئولیبرال در برنامه ریزی منطقه ای و قانونی کردن ویلاهای گردشگری سبب شده تا توسعه شهری به بسیاری از مناطق حفاظت کشیده شود. آقای هاف و همکارانش با اشاره به الگوهای متفاوت پراکنده رویی، معتقد است الگوی پراکنده رویی در اسپانیا حاصل از سه مرحله ۱- توسعه خانه های دوم^{۱۵} در حومه های شهری از طریق سرمایه گذران و گردشگران، ۲-

¹¹ Transit Oriented Development

¹² A Guide to Transit Oriented Development (TOD)

¹³ Sacramento

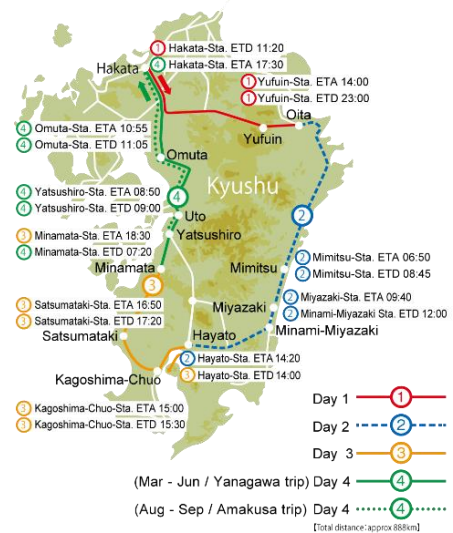
¹⁴ Urban Neighborhoods

¹⁵ Second Residentces

توسعه حومه شهر ها به وسیله سکونت مردم محلی و ۳- مرحله شکل گیری خانه های ویلایی پراکنده با تراکم پایین در خارج از شهر می باشد. [۱۴]

۳- قطار های گردشگری و تجربیات جهانی

قطار های لوکس، وسیله ای برای برانگیختن یک احساس قوی تاریخی، میراثی و تفریحی در مسافران است. این قطار ها در بسیاری از کشور ها ارائه دهنده یک گزینه راحت و لوکس به مسافران می باشد. [۱۵] بعضی از شرکت ها از این نوع قطار ها به عنوان قطار های گردشگری^{۱۶} استفاده می کنند. به عنوان مثال شرکت "قطار های گردشگری هفت ستاره" در جزیره کیوشو ژاپن توانسته با تبدیل نمودن این قطار ها به یک هتل متحرک و تامین نیازهای گردشگران، گردشگری را بیش از پیش در این جزیره رونق دهد. در زیر نمونه ای تصاویر و نقشه قطار گردشگری این شرکت را مشاهده می کنید.



شکل ۴: نمونه ای از واگن ها و مسیر های گردشگری در ژاپن [۱۶]

¹⁶ Cruise Train

۴- بررسی نمونه مطالعاتی

۴-۱- بررسی اسناد فرادست و تعیین مسیر قطار گردشگری فارس

با توجه به چشم انداز ۲۰ ساله جمهوری اسلامی ایران لازم است سهم ایران از شمار گردشگران جهانی از ۹ صدم درصد در سال ۸۳ به ۱/۵ درصد در سال ۱۴۰۴ افزایش یابد، یعنی تعداد گردشگران به حدود ۲۰ میلیون نفر افزایش می یابد، همین طور سهم ایران از درآمد گردشگری جهانی از ۷ صدم درصد در سال ۸۳ به (۲ درصد) در سال ۱۴۰۴ رشد می یابد به گونه ای که کشور ایران در سال ۱۴۰۴ سالانه قریب ۲۵ میلیارد دلار از محل گردشگر ورودی درآمد کسب می نماید. به منظور دستیابی به این هدف تصویر توسعه گردشگری در ایران به تفکیک برنامه های توسعه کشور به صورت زیر است: [۱۷]

جدول ۱: اهداف سند چشم انداز توسعه گردشگری کشور [۱۷]

سالهای برنامه	نرخ رشد برنامه	تعداد گردشگران در سالهای پایانی برنامه به میلیون نفر	درآمد ارزی در سالهای پایانی برنامه به میلیارد دلار
برنامه چهارم (۸۴-۸۸)	٪۳۰	۲/۶	۱/۵
برنامه پنجم (۸۹-۹۳)	٪۲۰	۶/۵	۴/۵
برنامه ششم (۹۴-۹۸)	٪۱۵	۱۳	۱۰
برنامه هفتم (۹۹-۱۴۰۳)	٪۱۰	۲۰	۲۵

همچنین بر اساس طرح جامع گردشگری ایران، ایران به ۷ منطقه گردشگری تقسیم شده است. و استان های فارس، اصفهان، بوشهر و یاسوج در منطقه ۵ تحت عنوان قلب ایران (پرشیا) قرار گرفته است. در گزارش استراتژی توسعه منطقه ۵، شیراز به عنوان دروازه ورود هوایی بین المللی تعیین و به بازارهای منطقه ای و کشور های دور دست متصل می شود. و نقش فرودگاه های اصفهان و بوشهر به عنوان فرودگاه های منطقه ای بین المللی تقویت می گردد. همین طور شهر شیراز نقطه عزیمت برای دیدار از پرسپولیس، پاسارگاد، نقش رستم، دریاچه تشک، دریاچه بختگان، فیروزآباد، نورآباد و مناطق کوهستانی زاگرس معرفی شده است. [۱۸]



شکل ۵: نمونه ای از واگن ها و مسیر های گردشگری در ژاپن [۱۶]

در طرح جامع گردشگری استان فارس با توجه به استعداد های فراوان فارس در انواع گردشگری، ۴ مورد اصلی را در چشم انداز توسعه گردشگری توسعه استان فارس در افق ۱۴۰۴ اشاره می شود که عبارتند از:

۱- قطب برتر خدمات پزشکی-سلامت کشور، ۲-قطب برتر گردشگری تاریخی-فرهنگی کشور، ۳-قطب برتر گردشگری روستایی-عشایری کشور و ۴-کلانشهر شیراز به عنوان شهر نمونه گردشگری(وقایع)کشور[۱۹]

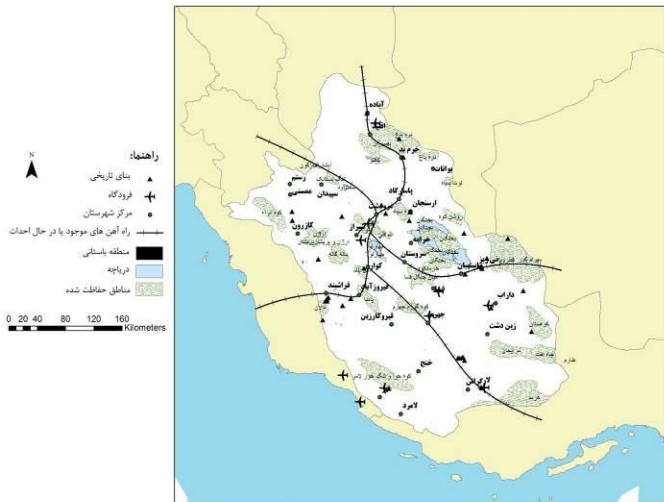
همچنین مطالعات مهندسان مشاور رویان در مورد تراکم نقاط جاذب گردشگر پذیر و آینده نگری تعداد گردشگران^{۱۷}، نشان می دهد که محتمل ترین سناریو برای تعداد گردشگران در افق ۱۴۰۴ به شرح زیر می باشد: [۱۹]

جدول ۲: برآورد تعداد گردشگران و متوسط هزینه کرد در افق طرح[۱۹]

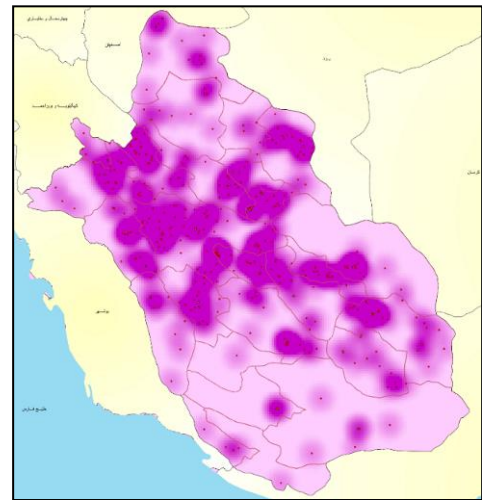
1397	1396	1395	1394	1393	1392	1391	شاخص هدف
57000	50000	42000	41000	41000	40900	38371	تعداد گردشگران خارجی
1180000	109000	990000	915000	860000	810000	770000	تعداد گردشگران داخلی
253	241	229	218	208	198	189	متوسط هزینه کرد گردشگر خارجی(دلار)
180000	16000	152000	139000	128000	118000	107000	متوسط هزینه کرد گردشگر داخلی(تومان)
1404	1403	1402	1401	1400	1399	1398	شاخص هدف
150000	135000	118000	102000	85500	75800	66000	تعداد گردشگران خارجی
2000000	1855000	1830000	1670000	1540000	1410000	130000	تعداد گردشگران داخلی
356	339	323	308	293	279	266	متوسط هزینه کرد گردشگر خارجی(دلار)
330000	303000	278000	255000	235000	215000	197000	متوسط هزینه کرد گردشگر داخلی(تومان)

راه آهن های پیش بینی شده برای استان فارس، این استان را به اصفهان، بوشهر، کرمان، بندرعباس و خوزستان متصل خواهد کرد. در این میان بعضی از راه آهن ها به واسطه مجاورت با مراکز گردشگر پذیر جاذبه بسیار بالایی در تبدیل شدن به یک کریدور گردشگری منطقه ای دارند. همان طور که در نقشه های زیر مشاهده می کنید محور های شمالی-جنوبی استان(یعنی فاصله بین پاسارگارد تا فراشبند) و محور غربی استان(یعنی فاصله بین مرودشت تا سپیدان) از پتانسیل بسیار زیادی برخوردار هستند اما برای تشکیل حلقه های گردشگری و پوشش کافی سایر مراکز گردشگری دو قطعه پیشنهادی فراشبند-کازورن-ممسنی-رستم-سپیدان و اتصال جهرم-داراب-نی ریز به منظور تکمیل شبکه گردشگری در استان فارس پیشنهاد شده است.

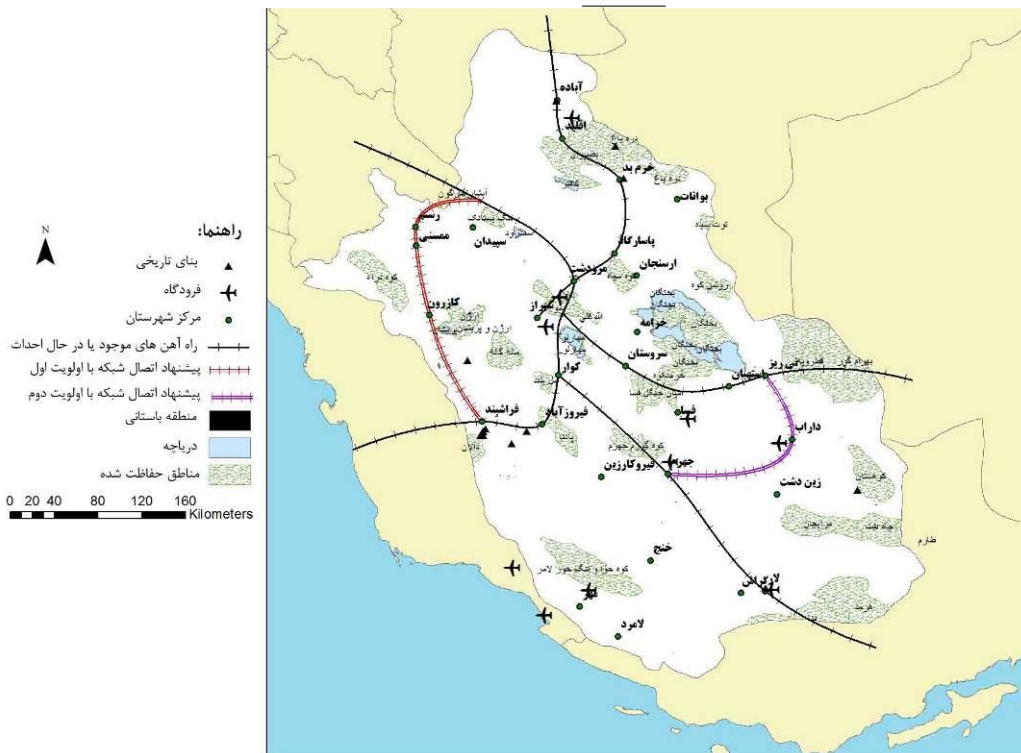
^{۱۷} منظور از گردشگر، تعداد گردشگرانی است که در ایام غیر نوروز در هتل ها اقامت دارند.



شکل ۷: مسیر راه آهن سراسری فارس [۲۰]



شکل ۶: تراکم جاذبه های گردشگری فارس [۱۹]



شکل ۸: قطعات پیشنهادی توسعه شبکه ریلی فارس با رویکرد گردشگری ریلی

۴-۲- تحلیل کریدور های گردشگری در استان فارس

مسیر پیش بینی شده برای قطار گردشگری استان فارس با عبور از حداکثر جاذبه های تاریخی و طبیعی استان موجب می شود که استان فارس به یک قطب گردشگری کم نظیر تبدیل گردد. قطبی که علاوه بر میراث دارا بودن چندین سلسله تاریخی از جاذبه های طبیعی و اقلیمی متفاوتی برخوردار است. این مسیر با اتصال خود به کلان شهر شیراز و بهره مند ساختن گردشگران از خدمات ملی و بین المللی این شهر موجبات بهبود در زنجیره ارزش گردشگری استان خواهد شد.

این مسیر از دو حلقه زیر تشکیل شده است:

۱- مرودشت-کوار-فیروزآباد-فراشبند-کازرون-ممسنی-رستم-سپیدان

۲- مرودشت-سروستان-استهبان-نی ریز-داراب-چهرم-کوار

حلقه اول را می توان حلقه اصلی و حلقه دوم را می توان حلقه فرعی دانست. همچنین دسترسی دو شهرستان شیراز و پاسارگاد به این حلقه ها از طریق اتصال شبکه ریلی به شهرستان مرودشت تامین می گردد. در زیر بخشی از توان شهرستان ها و نحوه ی ایفا نقش آنها در مسیر گردشگری ریلی بررسی شده است:

جدول ۳: جاذبه های گردشگری در مسیر پیشنهادی قطار گردشگری فارس

نام محدوده شهری	جاذبه های گردشگری
شیراز	شاهچراغ ، مجموعه زنده و شهر تاریخی شیراز، حافظیه و سعدیه، شهرک سلامت شیراز و توریسم درمانی
مرودشت سعادت شهر	تخت جمشید، نقش رستم، نقش رجب، شهر استخر، پاسارگاد
فیروزآباد کازرون نورآباد	شهر گور، شهر بیشاپور، کاخ اردشیر، قلعه دختر، تنگ چوگان، دریاچه پریشان و جاذبه های طبیعی، نقش برجسته های عیلامی
سپیدان	تپه تاریخی انشان، پیست اسکی بین المللی سپیدان، آبشار مارگون، تنگ تیز آب، بهشت گمشده، چله گاه و جاذبه های طبیعی زاگرس
داراب نی ریز چهرم	شهر تاریخی دارابگرد، دریاچه پریشان، نخلستان های چهرم

قطار گردشگری با مدیریت دسترسی گردشگران در ایستگاه های راه آهن موجب می شود تا رشد کالبدی پیرامون ایستگاه ها به صورت یکپارچه و فشرده تر اتفاق بیفتد و امکان قرار گیری کاربری های مناسب گردشگری به منظور بهبود زنجیره تامین گردشگری استان و اقتصادی شدن این فعالیت ها را فراهم آورد. علاوه بر این شهر ها و روستایی که فاقد امکانات زیر ساختی کافی در اسکان و خدمات پشتیبان گردشگری هستند می توانند با استفاده از قطار های گردشگری پتانسیل های بالقوه گردشگری خود را به بالفعل تبدیل کنند.

۵- نتیجه گیری

قطارهای گردشگری می توانند ایده ای برای توسعه گردشگری پایدار باشند به طوری علاوه بر مدیریت رشد کالبدی در پیرامون ایستگاه های راه آهن و ساماندهی اراضی، تامین کننده آستانه های جمعیتی لازم برای احداث تاسیسات و تجهیزات گردشگری می باشد. با در نظر گرفتن این ایده به عنوان یک استراتژی توسعه گردشگری در استان فارس توانستیم. پتانسیل های بالقوه گردشگری استان را در مسیر شهرستان های شیراز-مرودشت-پاسارگاد-کوار-فیروزآباد-فراشبند-کازرون-ممسنی-رستم-سپیدان-سروستان-استهبان-نی ریز-داراب-چهرم به پتانسیل های بالفعل تبدیل کنیم. و مسئله آستانه خدمات گردشگری را با متحرک ساختن خدمات گردشگری بر طرف نماییم. به این وسیله موجبات تبدیل شدن استان فارس به یک قطب گردشگری کم نظیر را فراهم نموده شد.

مراجع

- [۱] فرجی سبکبار، ح، رضوانی، م، مرشدی، ح. روستا، ح. سطح بندی فضایی محور های گردشگری استان فارس بر مبنای خدمات و تسهیلات گردشگری. پژوهش های جغرافیای انسانی (۴۶): ۳: ۵۶۱-۵۸۶، ۱۳۹۳.
- [۲] صرافی، م. مبنای برنامه ریزی توسعه منطقه ای. تهران، سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، ۱۳۷۹.
- [3] R. Berke, P. & Mata Conroy, M. Are We planning for Sustainable Development?. Journal of the American Planning Association. 66: 21-33, 2007.
- [4] UNDP. Sustainable Development Goals. 2015.
- [5] Sierra Club. Sprawl: The dark side of the American dream.
<http://www.sierraclub.org/sprawl/report98/report.asp>. (Accessed november 2016). (1998)
- [6] Clawson, M. Urban Sprawl and speculation in suburban land. Land Economics, 38(2): 99-111, 1962.
- [7] Ewing, R. Is los Angelas-Style Sprawl desirable?. American Planning association. 63(1): 107-126. 1997.
- [8] Harvey, R, Clark, W. The nature and Economics of Urban Sprawl. Land Economics. 41(1): 1-9, 1965.
- [9] Young M, Tanguay G, Lachapelle U. Transportation costs and urban sprawl in Canada metropolitan areas. Research in transportation economic 57: 1-10, 2016.
- [10] Geocases. the rural-urban fringe. www.geocases.co.uk/sample/urban1.htm (Accessed in November 2016)
- [11] Galelo, A, Ribeiro, A, Martinez, M. Measuring and evaluating the impacts of TOD measures searching for evidence of TOD characteristics in Azambuja train. Procedia-social and behavioral science. 111: 889-908, 2014.
- [12] Transit-Oriented Development (TOD) Guidelines. Published by san Bernardino Associated Governments, sacramento. 2008.
- [13] toward urban renaissance, final report th urban task force chaired by Lord Rogers of riverside, office of Deputy Prime ministor under licence from the Controller of Her Majesty,s Stationnery office 2002
- [14] Hof, A, Blazquez-Salom M. The linkage between real estate tourism and urban sprawl in Majorca (Balearic island, Spain). Journal of land, 2, 252-227, 2013.
- [15] Wikipedia, luxury train. https://en.wikipedia.org/wiki/Luxury_train (Accessed in November 2016)
- [16] Cruisetrain-sevenstars, <http://www.cruisetrain-sevenstars.com> (Accessed in November 2016)
- [17] میراث فرهنگی و گردشگری کشور، سند چشم انداز توسعه گردشگری کشور، ۱۳۸۴.
- [18] میراث فرهنگی و گردشگری کشور، طرح جامع گردشگری کشور، ۱۳۸۴.
- [۱۹] مهندسین مشاور رویان، طرح جامع گردشگری استان فارس، ۱۳۹۱.
- [۲۰] شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، نقشه شبکه ریلی کشور، ۱۳۸۹.