

## نگاشت شناختی مؤلفه‌های ایجاد شهر مردم‌محور و نقش آن در توسعه گردشگری

### (مورد مطالعه: شهر یزد)

حامد فلاح تفتی<sup>۱</sup>، استادیار گروه مدیریت، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه علم و هنر، یزد، ایران  
سعیده درخش، مدرس و دانشجوی دکتری مدیریت جهانگردی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه علم و هنر، یزد، ایران  
وحیده حکمت، دانشجوی دکتری مدیریت جهانگردی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه علم و هنر، یزد، ایران

پذیرش: ۱۳۹۹/۱۰/۷

دریافت: ۱۳۹۸/۱۲/۲۷

### چکیده

شهر انسانی شهری است ارگانیک و سازمند؛ شهری که پایه‌اش با انسانیت و اجتماع انسانهایی که نسبت به حقوق هم، دل مشغولی دارند عجین شده است. در این تعریف، شهر انسان محور در مقابل شهر خودرو محور، شهر کالا محور و شهر پول محور قرار می‌گیرد. در این معنا، محور و رویکرد برنامه‌ریزان شهری، شهرسازان و مهمتر از آن‌ها، تصمیم‌گیران و مجریان شهری، انسان است؛ به این معنا که نیازهای زیستی، معنوی و روانی او مهمترین وجه اصول مدیریت شهری است. چنین شهری می‌تواند رابط اصلی و پیوند دهنده فضاهای پویای شهری و گردشگران باشد. شهر یزد به دلیل دارا بودن پتانسیل‌های بسیار می‌تواند گزینه‌ای مناسب برای توسعه گردشگری و طراحی شهرهای انسانگرا و افزایش مطلوبیت زندگی شهری باشد. در این مقاله تلاش شده است تا با بهره‌گیری از اصول شهرسازی در جهت ایجاد شهر انسان محور در استان یزد و بررسی روابط علی بین عوامل مؤثر در ایجاد چنین شهری، مقصدی مناسب برای جذب هرچه بیشتر گردشگران فراهم بیاوریم. این پژوهش با رویکردی کیفی- کمی و با استفاده از نگاشت شناختی فازی FCM<sup>۲</sup> انجام شد. با نظر ۱۴ نفر از صاحب‌نظران حوزه شهرسازی و گردشگری، به عنوان خبره ۱۹ عامل شناسایی گردید. یافته‌های پژوهش حاکی از آن بود که جهت ایجاد شهر انسان محور در استان یزد، سه عامل آموزش‌های شهروندی، حس الفت با محیط و کاهش آلودگی زیست محیطی (خاک، آب، هوا) نسبت به سایر عوامل از اهمیت بیشتری برخوردار بودند و برای بهبود این عوامل پیشنهادها و راهکارهایی ارائه گردید.

کلیدواژه‌ها: شهر انسان محور، صنعت گردشگری، برنامه‌ریزی شهری، توسعه، نگاشت شناخت فازی (FCM)

## مقدمه

شهر مجموعه‌ای از ترکیب عوامل طبیعی، اجتماعی و محیط‌های ساخته شده توسط انسان است که در آن جمعیت مشخص حداقلی ساکن شده است. جمعیت در این مجموعه به صورت منظمی در آمده و آداب و رسوم را برای خود ابداع کرده است (رجبی و مقدسی حیدری، ۱۳۹۶). فضاهای موفق شهری، فضاهایی هستند که انسان را مخاطب خود قرار داده و بر اساس نیازها و خواسته‌های او طراحی می‌شوند؛ هر چقدر حضور و مشارکت شهروندان در یک فضا بیشتر باشد، آن محیط سرزنده‌تر، پویاتر و جذابتر است. برای حضور بهتر و بیشتر مردم در محیط‌های شهری نیازمند فضاهایی با کیفیت و ایمن هستیم که بستر مناسب برای مشارکت مردم را فراهم سازند (لطیفی علویچه و میرزاده هراتی، ۱۳۹۶). امروزه شهرها با حضور وسایل نقلیه و آلودگی و در نظر نگرفتن آسایش انسان و عدم توجه به نیازهای وی طی سالیان آثار مخربی را در پی داشته‌اند. بنابراین در زمان حاضر، ارتقای کیفیت محیط شهری برای انسان‌ها و تبدیل شهرها به شهرهای انسان محور که به نیازهای انسان در محیط شهری توجه می‌کند، مهم‌ترین هنجار ذهنی معماران و شهرسازان در برخورد با فضای شهری می‌باشد (ذکاوت خوی و جعفری، ۱۳۹۵). تسلط همه جانبه اتومبیل بر خیابان‌های شهری و الویت بخشیدن بر حمل و نقل سواره، تحت سیطره نگرش‌های مدرنیستی در دوران معاصر، موجب مسائلی از قبیل انواع آلودگی‌های صوتی، بصری و هوا، نزول مؤلفه‌های تأثیرگذار بر منظر شهری، کاهش روابط و تعاملات مثبت اجتماعی، کاهش امنیت و ایمنی معابر و... شده است. این مشکلات سبب شکل‌گیری نگرش انسان محور در حمل و نقل و معابر شهری در نیمه دوم قرن بیستم در اروپا و آمریکای شمالی شده است که احداث پیاده راه‌ها یکی از نمودهای عینی از این نگرش می‌باشد (اسلامی و همکاران، ۱۳۹۴). پیاده راه، یکی از بهترین روش‌ها برای تحقق شهری انسان محور است. شهری که در آن کنش‌های انسانی فراموش شده بار دیگر شکل می‌گیرد و سرعت زندگی مدرن و ماشینی در آرامش این فضا مغلوب می‌شود (شهریار نیوز، ۱۳۹۸).

امروزه صنعت گردشگری به عنوان یک صنعت پیشرو در جهان توسعه فراوان یافته است و بسیاری از کشورها با بهره‌گیری از فاکتورهای جذب توریسم هم‌چون محورهای پیاده به تقویت حرکت‌های توریستی خود پرداخته و وضعیت خود را بهبود می‌بخشند. بر پایه وجود ارتباط دو طرفه توسعه پایدار و گردشگری

پایدار، برای آن که گردشگری بتواند به توسعه پایدار شهر کمک کند، باید اثرات آن در شهر شناسایی شده و مورد توجه خاص قرار گرفته شود (شهابیان، ۱۳۹۰). گسترش شهرها، تامین نیازمندی‌ها و چارجویی برای گسترش آینده آن‌ها، اتخاذ تصمیماتی که بتواند مشکلات شهری را به حداقل برساند و بالاخره آن‌که ارتباط منطقی بین انسان با محیط طبیعی‌اش چگونه باید حفظ شود، به تحولاتی در امر شهر سازی منجر شده است (سلطان زاده، ۱۳۹۰). از چالش‌های پیش روی برنامه‌ریزی شهری مباحث مربوط به پایداری و توسعه پایدار شهری است. عوامل گوناگونی وجود دارند که توسعه پایدار شهری را تحت تأثیر قرار می‌دهند که یکی از این عوامل می‌تواند گردشگری و پیامدهای حاصل از آن باشد. از آنجائیکه شهرها به عنوان جذابترین فضاها برای گردشگران دارای مراکز مهم اقتصادی، علمی، تفریحی، پزشکی و غیره بوده و افزون بر این، از جاذبه‌های طبیعی و میراث فرهنگی نیز بهره‌مند هستند، بنابراین برای دستیابی به توسعه گردشگری، شهرها از تمام ابعاد اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، زیست محیطی و کالبدی باید مورد توجه قرار بگیرند.

در میان شهرهای تاریخی و مهم ایران، شهر یزد نیز به دلیل موقعیت نسبی و هم‌چنین برخورداری از جاذبه‌های طبیعی، تاریخی و فرهنگی فراوان و مطرح شدن به عنوان دومین شهر خشتی جهان از سوی سازمان بین‌المللی یونسکو، فرصت بینظیری برای توسعه گردشگری به حساب می‌آید که تاکنون چندان مورد استفاده قرار نگرفته است و در صورت مدیریت اصولی می‌تواند پذیرای گردشگران مختلف باشد (منتظری و براتی، ۱۳۸۳). شهر یزد دارای پتانسیل‌ها و جاذبه‌های نمونه گردشگری در زمینه‌های تاریخی، فرهنگی - مذهبی و طبیعی می‌باشد، در صورتی که تنها در چند مورد خاص توانسته است گردشگران و مردم را در طیف‌های مختلف به خود جذب نماید و هیچ برنامه‌ریزی خاصی در این زمینه صورت نگرفته است. هم‌چنین عدم استفاده از مشارکت مردم اجرایی نشدن طرح‌ها را در پی داشته است و در نهایت می‌توان گفت بی‌توجهی به منابع گردشگری باعث فرسودگی و عدم استفاده از آن‌ها شده است، از این روی بهره‌برداری بهینه از جمیع ظرفیت‌های گردشگری در چارجویی شفاف و همسو با معیارهای توسعه پایدار می‌تواند در راستای پیشبرد اهداف توسعه شهری نقش مهمی ایفا کند. هدف اصلی این پژوهش

بررسی مؤلفه‌های ضروری در ایجاد شهر انسان محور به منظور برنامه‌ریزی بهتر و موثر تر توسعه صنعت با استفاده از رویکرد نگاشت شناختی فازی (FCM) می‌باشد.

### سؤال تحقیق

مؤلفه‌های مختلفی در ایجاد و شکل‌گیری یک شهر انسان محور دخیل می‌باشند. این مؤلفه‌ها با توجه به عواملی مانند میزان مشارکت مردم و همراهی مسئولان، فرهنگ سازی عمومی، شکل ظاهری بناها و... مد نظر قرار می‌گیرند. سؤال مهمی که تحقیق در جستجوی آن انجام شده است، این است که مؤلفه‌های مورد تأکید و اولویت‌دار ایجاد چنین شهری از دیدگاه گردشگران مهمان به استان یزد چه می‌باشند و چگونه توسعه صنعت گردشگری و ترویج فرهنگ گردشگری در استان یزد را به دنبال دارند.

### مبانی نظری

شهر (به انگلیسی: urban) منطقه‌ای با ویژگی تراکم جمعیت انسانی بالا و با امکانات انسان ساخته فراوان در مقایسه با مناطق اطراف آن است. مناطق شهری ممکن است یک شهر یا شهرک باشد، اما این اصطلاح معمولاً به زیست گاه‌های انسانی با تعاریف محدوده روستایی از جمله روستاها و آبادی‌ها گفته نمی‌شود. یک منطقه شهری، مقداری کوچکتر از منطقه کلان شهری و بخشی از آن است. واژه urban در زبان انگلیسی و urbain در زبان فرانسوی، از ریشه urbanus لاتین، یعنی شهری یا متعلق به شهر و از urbs که به شهر رم اطلاق می‌شد، می‌آید. فضای شهری در واقع چیزی نیست جز فضای روزمره شهروندان که هر روز به صورت آگاهانه و ناآگاهانه در طول راه از منزل تا محل کار ادراک می‌شود (سایت دانشیاری).

پس از سال‌ها سر و کله زدن شهرها با مدرنیته، دیدگاه‌های متخصصان یکباره با چرخش ۱۸۰ درجه‌ای سمت و سوی انسان محور گرفته است. ذهن‌ها در تلاش هستند تا شهرها را براساس باز تعریفی از انسان محوری شهرها در گذشته‌های نه چندان دور طرح‌ریزی کنند، اما رشد موزون و بدون برنامه شهرها مبتنی بر تملک نامناسب اراضی به سادگی مؤلفه‌های تاثیرگذار شهر انسان محور را از شهروندان گرفته است تا جایی که برای تعریف جایگاه و مکانی به نام پیاده راه به عنوان مهم‌ترین رکن شهرهای انسان محور چالش‌های بسیاری وجود دارد. شهر انسان محور عنوانی زیبا ولی بسیار سخت و طاقت فرسا از نظر

اجراست، زیرا طی عملکرد مدیران شهری، شهر روز به روز و خواسته یا ناخواسته از محوریت انسان فاصله گرفته و به صورت کاملاً ماشینی تبدیل شده است.

- آیا مدیران موفق می‌شوند در گذرها و معابر طولانی، با ایجاد کنج فرصت آسایش و آرامش را به شهروندان در قالب شهر انسان محور هدیه کنند؟
- آیا مدیران موفق می‌شوند شهر را از مصنوع بتن و فلز به باغی انسان دوست تغییر دهند؟
- آیا مدیران موفق می‌شوند مناطق شهری را که متعلق به انسان است از سیطره اتومبیل نجات دهند؟
- آیا مدیران موفق می‌شوند امکان دسترسی به عابران پیاده را به مناظر عمده و زیبا فراهم کنند؟
- آیا مدیران موفق می‌شوند شلوغی و درهم ریختگی شهر را با پیاده محوری برخی مسیرها به آرامش و آسایش تبدیل کنند؟ (خبرگزاری مهر، ۱۳۹۷).

واژه شهر مدت زمان طولانی است که ذهن افراد را به خود مشغول کرده است. روش‌های بسیاری برای مفهوم سازی آن ارائه شده است و از نقطه نظر سیاسی به عنوان یک سیستم اجتماعی، یک سیستم اقتصادی مورد تحلیل و توصیف قرار گرفته است. همچنین به عنوان یک اثر هنری، ابزاری برای ارتباطات، یک اثر باستانی تاریخی در نظر گرفته می‌شود، و از این رو رویکردهای بسیاری در مورد برنامه‌ریزی و طراحی آن وجود داشته است. فضاهای عمومی شهری با حضور انسان و فعالیت اوست که معنا می‌یابد و بیشتر از آن که دارای نقش کالبدی باشد، به دلیل ایجاد تعامل اجتماعی میان شهروندان واجد اهمیت هستند (رضایی سوق و همکاران، ۱۳۹۲).

اصلی‌ترین هدف یک جامعه پایدار، توسعه کیفی است تا از طریق آن بتوان دانش صحیح و تخصص‌های لازم را جهت ارتقای رشد و دستیابی به اهداف پایداری به کار گرفت. از این رو توسعه پایدار در قالب شاخص‌های اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی مطرح می‌شود تا تمامی وجوه حیات انسانی در شهر را در برگیرد. به دنبال شکل‌گیری و توسعه شهرها یکی از عناصر ساختاری شهرها فضاهای عمومی شهری هستند. در واقع فضاهای عمومی شهری به عنوان مهم‌ترین جزء ساختار شهر، منعکس‌کننده روابط اجتماعی - فرهنگی در شهر است که می‌تواند ارتباطات اجتماعی را تسهیل و یا بر آن‌ها تاثیر گذارد. در واقع فضاهای عمومی شهری به عنوان بستری مناسب در برگیرنده تعاملات اجتماعی و روابط جمعی

شهروندان در شهر و فعالیت‌های عمومی آنان می‌باشد. از این رو حرکت به سوی پایداری اجتماعی با وجود فضاهای عمومی سرزنده و پویا که زمینه را برای حضور خودجوش شهروندان فراهم آورد؛ ضرورتی دو چندان دارد. لذا توجه به انسان و پاسخگویی به نیازهای وی با ارتقاء سطح کیفیت فضاهای عمومی شهری، حضور مداوم شهروندان را به همراه خواهد داشت (مؤیدی، ۱۳۹۲).

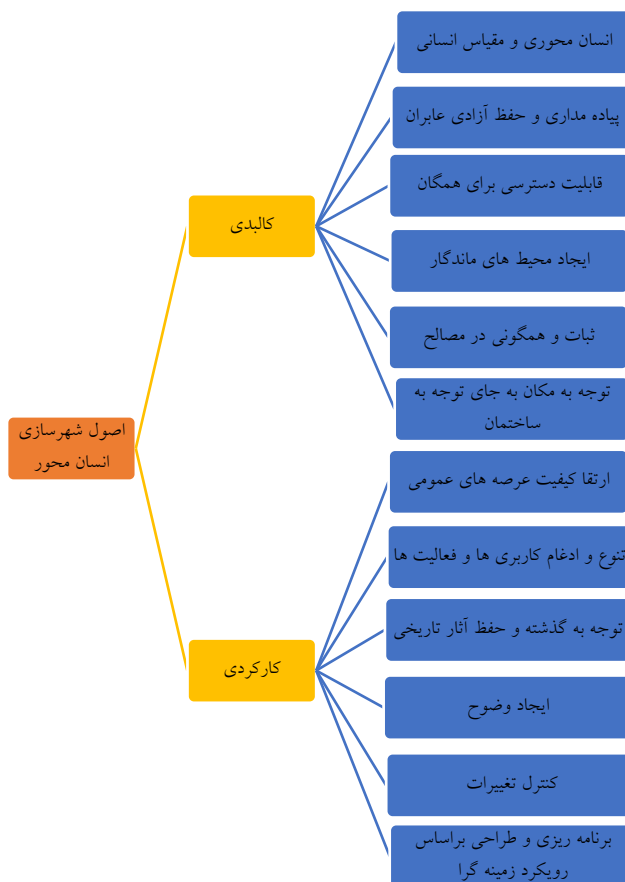
در مورد شهر، مدت طولانی است در زمینه این که چه چیزی طراحی کنیم و چرا، کنجکاو‌های زیادی صورت گرفته است و از آن غفلت کرده‌اند. برای طراحی مبتنی بر درک انسان و محیط با هدف رسیدن به معیارهای انسانی، با جنبه‌های خاص از سه سؤال کلی زیر در مورد شهرسروکار داریم:

(۱) مردم چگونه محیط خود را شکل می‌دهند؟ کدام ویژگی‌های افراد، به عنوان افراد یا گروه‌هایی با اندازه‌های مختلف، مرتبط با شکل‌گیری محیط‌های خاص است؟

(۲) تاثیر محیط فیزیکی بر روی افراد محیط چگونه و تا چه میزان می‌باشد، به عنوان مثال، میزان اهمیت محیط طراحی شده و بافت محیط چگونه است؟

(۳) مکانیسم‌هایی که افراد و محیط‌ها را در این تعامل دو طرفه پیوند می‌دهند، چه چیزهایی می‌باشند؟ (لطیفی و سجادزاده، ۱۳۹۳).

در تاریخ شهرسازی ایرانی - اسلامی مولفه‌های وحدت، تعادل، توازن، زیبایی، همزیستی انسان با طبیعت و توسعه پایدار شهری همواره مورد توجه بوده است. یکی از ویژگی‌ها و اهداف شهر آرمانی ایرانی - اسلامی حضور انسان و تعاملات اجتماعی فرهنگی آن در محیط‌های شهری از جمله پیاده راه‌های شهری بوده که نقش مهمی در سرزندگی شهرها داشته است (شماعی و اقبال، ۱۳۹۵). نمودار زیر اصول کالبدی و کارکردی شهرسازی انسان محور از دیدگاه (رضایی سوق و همکاران، ۱۳۹۲) را نشان می‌دهد:



شکل ۱. اصول کالبدی و کارکردی شهر انسان محور (منبع: رضایی سوق، ۱۳۹۲)

زمانی شهر در خدمت انسان بود و هر چیز جدیدی برای خدمت به انسان ساخته می‌شد. اما چندسالی است که شهرهای ایران برای در خدمت بودن خودروها ساخته می‌شوند و اکثر مسیرگشایی شهرها برای تردد راحت خودروها و کاهش بافت ترافیکی انجام می‌شود. مدیریت شهری و شهروندان می‌توانند با تعریف کارکردهای مناسب و فرهنگی پیاده راه‌های موجود را می‌توانند به جاذبه‌ی زنده شهری تبدیل کنند و شهر را برای حضور شهروندان و گردشگران در ساعت‌های مناسب برای گردش و پیاده روی فراهم کنند. سالمترین، ارزانتترین و زیباترین نوع زندگی بشر در بین ملت‌ها از قدیم الایام تاکنون زندگی پیاده

بوده است، لازم‌ترین و ضروریت‌ترین سیستم آمدوشد شهری نیز برای زندگی امروزی در شهرها، پیاده روی می‌باشد (بهرامی، ۱۳۹۱). در شهری که برای حرکت پیاده طرحی اندیشیده نشده و نیز فضاهای موجود و طرح‌های آتی همگی به نفع حرکت سواره باشند، شهروندان از حضور فعال در فضاهای شهری طرد شده و بدین ترتیب سرزندگی و نشاط شهر از بین می‌رود (لطیفی علویچه و میرزاده هراتی، ۱۳۹۶).

طراحی و اجرا و پیاده سازی شهرهای انسان محور به دلیل طراحی و فضای منحصر بفرد خود، علاوه بر افزایش میزان رضایت مردم در نتیجهی دخیل شدن در امور و پررنگ شدن نقششان در شهر، خود عاملی جهت جذب هر چه بیشتر توریسم و رشد و توسعه صنعت گردشگری می‌باشد و از این رو ایجاد شهر انسان محور نیازمند همکاری و رسیدگی و نظارت کامل مسئولان و مدیران شهرسازی و گردشگری است. پر واضح است که در عصر پیچیده امروزی، مسائل ملی و منطقه‌ای نیازمند سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی است. به نظر نمی‌رسد که هیچ یک از ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، امنیتی و صنعتی ملی بدون برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری بتواند روندی رو به رشد و پایدار داشته باشد. بر این اساس، بهروری و استفاده بهینه از ظرفیت‌های گردشگری هر کشور نیازمند سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی‌های راهبردی و کلان میان مدت و بلند مدت است (ویسی، ۱۳۹۶).

گردشگری شهری پدیده جذابی است که به طور فزاینده‌ای به بخشی از فرهنگ زندگی معاصر تبدیل شده است و از لحاظ آکادمیک نیز، طی سال‌های اخیر، به طور چشم‌گیری مورد توجه قرار گرفته است، جاذبه‌های متعدد طبیعی و انسان ساخت از مهم‌ترین منابع جذب گردشگر بوده و شهرها، به عنوان بزرگترین جایگاه این جاذبه‌ها و آثار، جلوه گاه متنوعی از آن‌ها فراهم می‌سازند (رجبی، ۱۳۹۷).

درست مانند پرنده‌ها که برای پرواز ساخته شده‌اند، انسان‌ها نیز برای پیاده‌روی خلق شده‌اند. شهردار سابق بوگوتای کلمبیا، انریکه پنیالوزا این موضوع را به بهترین شکل بیان کرده است. او توضیح می‌دهد که خداوند ما را حیواناتی پیاده و عابر آفرید. همانطور که یک ماهی به شنا کردن، یک پرنده به پرواز کردن و یک آهو به دویدن نیاز دارد، ما نیز به راه رفتن نیازمندیم؛ نه برای زنده ماندن بلکه برای شاد بودن. هر چند این مفهوم همه جا صادق نیست. برای نمونه، شهرهای خودرو محوری مانند هوستون و جاکارتا را در نظر بگیرید. طبق عقیده یان گل، معمار و طراح شهری دانمارکی، شهرها برای مردم معنی دارند نه برای ماشین‌ها.



ها. شهرهای پیاده مدار، به دلیل داشتن محورهای پیاده می‌توانند مقاصد خوبی برای گردشگران باشند (سید موسوی، ۱۳۹۵).

#### پیشینه تحقیق

پیرامون موضوع ارزیابی قابلیت پیاده راه که به عنوان موضوع جدید و جذاب در مطالعات شهری شناخته شده پژوهش‌هایی در حوزه پیاده راه‌ها انجام شده؛ اما در این موضوع از منظر ارزیابی مؤلفه‌های پیاده راه در چارچوب رضایت‌مندی گردشگران پژوهش‌ها و مطالعات چندانی صورت نگرفته است. با این حال می‌توان به چند مورد از مطالعاتی که در چارچوب پژوهش‌های نزدیک به موضوع این مقاله پرداخته‌اند، اشاره نمود: عده‌ای از پژوهشگران ارتقاء قابلیت پیاده‌مداری در محورهای گردشگری بافت با ارزش تاریخی (نمونه موردی: محورهای گردشگری محله جویباره اصفهان) بررسی کردند (سویزی ورجب پور، ۱۳۹۳). عده‌ای سنجش کیفیت پیاده راه‌های شهری در ایران (نمونه موردی: پیاده راه صف سپهسالار تهران) را بررسی کردند (رنجبر و اسماعیلی، ۱۳۸۹). تیبالدز به منظور تاکید بر ملاحظات مهم در آزادی افراد پیاده و چگونگی وضوح بخشیدن به مکان‌ها، سهولت در دسترسی و استفاده از آن‌ها و همچنین بحث در مورد توجه به مقیاس انسانی، این‌گونه نظر می‌دهد که دستیابی به کیفیت انسان محور - بودن تنها از طریق ترکیب صحیح کاربری‌ها و فعالیت‌ها امکان‌پذیر می‌شود. او در مباحث خود نیاز به توسعه را به صورت هماهنگ و با تغییرات و کنترل مردم با اهمیت جلوه می‌دهد و بر ضرورت و کنترل مردم با اهمیت جلوه می‌دهد و بر ضرورت دستیابی به درک صحیحی از نحوه اتصال اجزای شهر به یکدیگر برای دستیابی به یک شهر انسان محور مطلوب تاکید دارد (تیبالدز، ۱۳۸۸).

منتظری و براتی (۱۳۸۳) در پژوهشی تحت عنوان «برنامه‌ریزی راهبردی توسعه گردشگری، رهیافتی کارآمد جهت تحقق گردشگری پایدار» (مطالعه موردی: شهر یزد) به این نتیجه دست یافتند که محیط گردشگری مجموعه‌ای از فعالیت‌ها، کاربری‌ها و انسان‌ها است. به طور کلی گردشگری نظام پیچیده‌ای است و از آن جا که عنصر اولیه و اصلی در گردشگری، انسان است؛ لذا این صنعت تحت تاثیر عوامل موثر بر انسان‌ها، نظیر عوامل اقتصادی، فرهنگی - اجتماعی، سیاسی و زیباشناختی قرار دارد.

در پژوهشی با عنوان «بررسی نقش و اثرات گردشگری شهری در توسعه پایدار شهر؛ با تأکید بر ادراک ساکنان» که پویان شهبابیان در سال ۱۳۹۰ انجام داد، چنین نتیجه‌گیری شد که ادراک ساکنان شهر میزبان از اثرات گردشگری، نقش مهمی در سنجش پایداری توسعه شهر دارد.

رحبی و مقدسی رستمی (۱۳۹۶) پژوهشی توصیفی-تحلیلی با عنوان «بررسی جایگاه انسان در شکل‌گیری سکونت‌گاههای شهری با تأکید بر شهر انسان محور» انجام دادند. نتیجه بررسی‌های صورت گرفته اینگونه بود که در یک شهر انسان محور، باید به دنبال بازبایی هویت انسان در شهر، ایجاد و افزایش حس تعلق شهروندان به شهر، رعایت و در نظر گرفتن مقیاس انسانی، گسترش و عمومی شدن مفهوم «شهر انسان محور» بود.

چن و همکاران (۲۰۱۶) در پژوهشی تحت عنوان چالش‌ها و راهکارهای شهرسازی نوین در چین، به لزوم شهرسازی مردم محور در این کشور اشاره نموده و راهکارهایی از جمله ایجاد خط قرمزهایی برای توسعه‌ی شهری از بعد زیست محیطی و منابع، ایجاد ادراک جمعی در مردم در مورد محدود بودن زمین و منابع زیست محیطی در شهرها، اولویت‌بندی به کارگیری نیروهای انسانی در شهرها و توسعه‌ی هماهنگ شهر و روستا بدون جانبداری بیشتر از توسعه‌ی شهری را ارائه می‌نماید.

پرزورندا و همکاران (۲۰۱۷) در «پارادایم انسان محور برای شهرهای هوشمند»، با تأکید بر این نکته که مردم پایه‌های اصلی شهرهای هوشمند هستند؛ به لزوم جمع‌آوری اطلاعات مستقیم در مورد ساکنین این شهرها و تجربیات و عادات آن‌ها جهت ارائه خدمات منطبق با نیاز شهروندان و تأمین هر چه بیشتر رفاه آن‌ها تأکید کرده و مدلی را برای تحقق این هدف ارائه نموده است.

چن و همکارانش (۲۰۱۸) در مطالعه‌ی دیگری تحقیقی تحت عنوان «شهر مردم محور بسازید: با تأکید بر رویای شهرسازی جدید در چین» انجام دادند. در این مقاله یک چارچوب مفهومی از نوع جدید شهرسازی ارائه می‌شود که عمدتاً شامل چهار جنبه است: انسان‌گرایی، شهرنشینی مردم‌گرا، پایداری و توسعه بدون از بین بردن منابع و محیط زیست. این مطالعه نشان داد که علی‌رغم تأکید ویژه بر شهرسازی مردم محور، فشارها و هزینه‌های شهروندی طبقه متوسط با رشد قیمت مسکن در شهرها به سرعت در حال رشد است. این بینش نشان می‌دهد که ترویج شهرسازی نوع جدید چین مزایا و هزینه‌هایی دارد. با

وجود مزایای نوآوری نهادی، عوارض جانبی غیر منتظره مانند افزایش سریع قیمت مسکن در واقع موفقیت اجرای طرح را تضعیف می‌کند.

از این رو، با توجه به بررسی مطالعات قبلی که در این جا به چند نمونه آن اشاره شد و مرور نظام‌مندی که بر روی پژوهش‌های پیشین مرتبط با شهر انسان محور انجام شده بود، تمامی مطالعات صورت گرفته به ابعاد گوناگون شهر انسان محور و نقش جدی و پررنگ انسان در ایجاد این شهر اشاره داشته‌اند؛ اما در بررسی‌های آن‌ها ردپایی از صنعت گردشگری و گردشگران و در نتیجه میزان رشد و توسعه صنعت توریسم در شهرهای انسان محور، دیده نمی‌شد. لذا بر آن شدیم تا در این پژوهش به بررسی ضرورت توجه به شهر انسان محور و عوامل مؤثر در شکل‌گیری آن و جایگاه چنین شهری در رشد گردشگری و توسعه فرهنگ گردشگری بپردازیم.

#### روش شناسی تحقیق

این پژوهش از نوع هدف کاربردی است. زیرا در این پژوهش هدف به کارگیری و آزمون مفاهیم نظری در موقعیت‌های مسائل واقعی حوزه گردشگری است تا بتوان توسعه گردشگری در شهر انسان محور را بررسی نمود. ضمناً از حیث چگونگی بدست آوردن داده‌ها یک تحقیق توصیفی است؛ زیرا در این تحقیق به توصیف و تفسیر مؤلفه‌های مرتبط با ایجاد شهر انسان محور و رابطه آن‌ها با یکدیگر پرداخته شده است. از منظر متدولوژیک این تحقیق بر اساس روش تحقیق آمیخته انجام می‌شود. زیرا ترکیبی از روش‌های مختلف را طی چند مرحله و بر اساس یک طرح از پیش تعیین شده به کار گرفته و نتیجه نهایی حاصل ترکیبی از روش‌های تحقیقاتی است نه یک روش خاص. بنابراین در چهارچوب روش‌شناسی پژوهش آمیخته، فرآیند مدل‌سازی توسعه گردشگری در شهر انسان محور، در این مقاله طی سه مرحله انجام می‌شود. در مرحله اول بر اساس نتایج مطالعه کتابخانه‌ای در خصوص مبانی نظری و پیشینه پژوهش، چهارچوب مفهومی اولیه شهر انسان محور استخراج می‌شود و پس از انجام تحلیل‌های لازم، مدلی برای توسعه گردشگری در این شهر ارائه می‌شود. در این مرحله برای انجام تحلیل‌ها و مدل‌سازی از تکنیک نگاشت شناختی و همچنین تکنیک شبکه‌های اجتماعی برای انجام تجزیه و تحلیل‌های کمی مورد نیاز کمک گرفته شده است. نرم افزار مورد استفاده برای اجرای تکنیک نگاشت شناختی، نرم‌افزار نگاشت

شناختی<sup>۱</sup> و نرم‌افزار مورد استفاده جهت رسم گراف ویزو ۲۰۱۶ می‌باشد. جامعه آماری این تحقیق عبارت است از خبرگان حوزه گردشگری و همچنین حوزه شهرسازی که در زمینه گردشگری شهری دارای تجربیات کاری و مدیریتی مناسب هستند. با توجه به شرایط کنونی گردشگری شهری، برای نمونه‌گیری از روش نمونه‌گیری گلوله‌برفی استفاده شد و طی چندین مرحله برخی کارشناسان زنده شناسایی و پس از دریافت اطلاعات از هر کدام، از آن‌ها خواسته شد تا افراد صاحب نظر دیگر را معرفی کنند و در نهایت تعداد ۱۴ نفر از خبرگان جامعه آماری برای مشارکت در ساخت مدل انتخاب شدند.

### رویکرد نگاشت شناختی

رویکرد نگاشت شناختی در واقع ساز و کاری برای عصاره‌گیری دانش است. نگاشت شناختی علاوه بر این‌که روش مفیدی برای حل مسئله است، به تصمیم‌گیرندگان در تحلیل روابط علی پنهان کمک کرده و دستیابی به جواب مطلوب را تسهیل می‌کند. نقشه شناختی ترکیبی از گره‌هایی است که بیانگر مهم‌ترین عوامل محیط تصمیم‌گیری هستند. علاوه بر این، نگاشت شناختی امکان شناسایی روابط علی مختلف بین گره‌ها را فراهم می‌کند. از این رو می‌توان نقشه‌های شناختی را نوعی مدل قلمداد کرد که قوانین خاصی برای گسترش خود دارند و ویژگی عمده آن‌ها تعریف ساختار سلسله مراتبی برای مسائل تصمیم‌گیری است. نقشه شناختی ابزاری است برای نشان دادن مدل‌های ذهنی افراد یا گروه‌ها که شامل مفاهیم و روابط بین آن‌هاست و برای درک محیط یا پدیده‌های پیرامونی مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ بنابراین نقشه‌های شناختی، تصویری از الگوهای درونی یا مدل‌های ذهنی در خصوص یک موضوع خاص هستند که به واسطه تعامل فرد با محیط آموخته می‌شوند و شکل می‌گیرند. یک نگاشت شناختی، نمایشی از روابط علی و معلولی موجود بین عناصر تصمیم برای یک پدیده یا مسئله بوده و همچنین دانش ضمنی متخصصان حوزه مورد بررسی را توصیف می‌کند. مطالعات پیشین نشان می‌دهد که نگاشت‌های شناختی برای حل مسائل پیچیده و ساختار نیافته (با تعداد زیادی متغیر و روابط علی) و مدیریت مقادیر زیادی از داده‌های کیفی استفاده ویژه دارند.

1. Fcmapper  
2. Visio 2016

## یافته‌ها

به منظور تطبیق فهرست عوامل مؤثر در ایجاد شهر انسان‌محور و توسعه توریسم، ابتدا فهرستی از عوامل استخراج شده از ادبیات نظری و پژوهش‌های پیشین تهیه شدند که شامل ۲۹ عامل بود. مرحله بعد شامل مصاحبه‌های نیمه ساختاریافته با ۵ نفر از خبرگان این حوزه به منظور شناسایی عمده‌ترین عوامل و اختصاصی سازی نگاشت موردنظر بود. به منظور پالایش عوامل و روابط بین آن‌ها، از طریق روش دلفی، مصاحبه با ۹ نفر از خبرگان ادامه یافت که در نتیجه آن از فهرست تهیه شده تعدادی از عوامل حذف، ادغام یا اضافه شدند. از آن‌جا که به منظور تهیه و جمع‌آوری عوامل موردنظر پژوهش، نظرات و دیدگاه‌های گردشگران در مدت اقامتشان در مقصدهایی که طرح شهرسازی انسان‌محور پیاده شده بود، لازم به نظر می‌رسید؛ عوامل استخراج شده نهایی با برخی عوامل ذکر شده در پژوهش‌های مرتبط با دیدگاه‌های گردشگران نسبت به یک شهر مردم‌محور و ساکنان آن مورد تطبیق قرار گرفت. مبنای توافق نیز معنادار بودن مفاهیم در حوزه شهرسازی و توسعه گردشگری بود. عوامل نهایی گرچه در ابتدا ابعاد مختلف ایجاد چنین شهری را نشان می‌دهد، اما نتیجه‌ی در نظر گرفتن این ابعاد در ایجاد و شکل‌گیری شهر مردم‌محور؛ در نحوه برخورد و روش زندگی ساکنان مقصد تاثیرگذار خواهد بود و نهایتاً به دنبال افزایش میزان رضایت گردشگران از روش برخورد جامعه میزبان و فضای ایجاد شده در چنین شهری؛ رشد و توسعه گردشگری را به دنبال خواهد داشت. فهرست پالایش شده که شامل ۱۹ عامل مرتبط با ایجاد شهر انسان‌محور و نقش آن در توسعه گردشگری بود در جدول زیر ارائه شده است:

جدول ۱. فهرست عوامل مؤثر در ایجاد شهر انسان‌محور و توسعه توریسم بر اساس نظر خبرگان

کدعوامل	منابع	مؤلفه	بعد
A1	مینگ سینگ چنا(۲۰۱۹)	ارتفاع سطح درآمد شهروندان	اقتصادی
	لینگ ژو ژانگ و همکاران(۲۰۱۹)		
	ادیسون ژانگ ژیدونگا همکاران(۲۰۱۷)		
A2	پروفیسور سرورو(۱۳۹۴)	کیفیت جابجایی شهروندان	
	اویل المغراوی و همکاران(۲۰۱۷)		
	دروپلا میچل و همکاران(۲۰۱۶)		
A3	مینگ سینگ چنا(۲۰۱۹)	سطح کیفیت زندگی شهروندان	
	لینگ ژو ژانگ و همکاران(۲۰۱۹)		

## ادامه جدول ۱

کدعوامل	منابع	مؤلفه	بعد	
B4	آبینگدان و روتلج (۲۰۱۳)	امنیت اجتماعی	آب و هوا	
	حسین محمدپور زرنندی و ناصر امینیان (۲۰۱۶)			
B5	علی اکبر تقوی و همکاران (۲۰۱۷)	سطح تعاملات میان شهروندان		
B6	حسین محمدپور زرنندی و ناصر امینیان (۲۰۱۶)	تسهیلات و خدمات اجتماعی		
	مجبایی و خستو (۱۳۹۶)			
	ادیسون ژانگ زیدونگا همکاران (۲۰۱۷)			
B7	آبینگدان و روتلج (۲۰۱۳)	افزایش ایمنی شهروندان		
	رضایی سوق و همکاران (۱۳۹۲)			
C8	ادیسون ژانگ زیدونگا همکاران (۲۰۱۷)	کیفیت فضاهای فرهنگی		زیست محیط
C9	عباس زاده و آیشم (۱۳۹۶)	حفظ آثار تاریخی و فرهنگی		
C10	تام بام (۲۰۱۸)	آموزش های شهروندی		
	ادیسون ژانگ زیدونگا و همکاران (۲۰۱۷)			
C11	استفن گلداسمیت (۲۰۱۹)	هویت فرهنگی فضاها		
	سابیل رحمان (۲۰۱۹)			
C12	فیضی و اسدپور (۱۳۹۳)	زیبایی بصری و جذابیت فضاها		
	سسلیا دیناردی (۲۰۱۵)			
	سروش کریمی و همکاران (۲۰۱۴)			
D13	پریزادی و صالحی (۱۳۹۵)	کارآمدی قوانین و مقررات شهری	سیاسی	
	منتظری و همکاران (۱۳۹۶)			
D14	لشکری تفرشی و همکاران (۱۳۹۶)	فعالیت احزاب سیاسی		
D15	بدناراسکا و همکاران (۲۰۱۹)	مشارکت اجتماعی		
E16	شاهچراغی و بندرآبادی (۱۳۹۴)	حس الفت با محیط		
E17	استفان جیا وانگ و پاتریک موریرتی (۲۰۱۸)	کاهش آلودگی زیست محیطی (آب، خاک، هوا)	زیست محیط	
	گونتسکل و همکاران (۲۰۱۵)			
E18	کراستن و همکاران (۲۰۱۸)	محافظت از گونه های زیستی در خطر		
	مظفر و همکاران (۱۳۹۶)			
E19	کاظمیان و همکاران (۱۳۹۶)	استفاده از انرژی های تجدید پذیر و پاک		

منبع: یافته های پژوهشی نویسندگان

## استخراج نقشه علی خبرگان و تحلیل آن

استخراج و تحلیل نقشه علی خبرگان، دومین مرحله از فرایند مدل سازی می باشد. در این مرحله بار دیگر شهر انسان محور و توسعه توریسم تهیه و خبرگان ارائه گردید. خبرگان با نمره دهی از ۱- تا ۱+ چگونگی

ارتباط بین عوامل و شدت هر یک از عوامل در ایجاد شهر انسان محور را نشان داده و به این ترتیب ماتریس را تکمیل نمودند و بنابراین مدل ذهنی هر خبره به دست آمد. سپس نقشه علی هر خبره در نرم افزار نگاشت شناختی ترسیم شد و برای اطمینان از دقت فرایند ثبت و استخراج مدل ذهنی خبرگان، نقشه علی ترسیم شده به تأیید خبرگان مربوط رسانده شد. پس از آن که مدل ذهنی خبرگان تعیین و تحلیل‌های اولیه در رابطه با آن انجام گرفت، امکان استخراج نقشه علی ادغامی برای توسعه توریسم در شهر انسان محور بررسی شده که این امر طی مراحل زیر صورت گرفته است:

۱- بررسی رابطه بین ویژگی‌های شخصی خبرگان (سن، جنسیت، سابقه کار، میزان تحصیلات، نوع سازمان) و شاخص‌های پیچیدگی و قلمرو نقشه علی آن‌ها.

۲- بررسی وضعیت تشابه یا فاصله بین نقشه علی خبرگان.

پاسخگویی به این موارد امکان‌پذیری ادغام نقشه‌های علی خبرگان برای دستیابی به نقشه علی ادغامی را نشان می‌دهد. برای پاسخ به این سوالات از آزمون‌های مختلفی استفاده شده که به طور خلاصه به شرح زیر است:

الف: آزمون کروسکال والیس، آزمون یومن وایت نی و آزمون ضریب همبستگی اسپیرمن در نرم افزار اس پی اس اس<sup>۱</sup>

ب: تشکیل ماتریس‌های اولیه ادغامی در نرم افزار اکسل<sup>۲</sup> و ترسیم آن‌ها در نرم افزار نگاشت شناختی و سپس تحلیل نقشه‌های ادغامی.

با پاسخگویی به موارد فوق مشخص شد که می‌توان نسبت به ادغام نقشه‌های علی خبرگان اقدام کرد. جدول ۲، ماتریس ادغامی خبرگان را نشان می‌دهد. اعداد این ماتریس میزان تأثیر هر متغیر بر دیگری را بر اساس جمع‌بندی نظر خبرگان می‌باشد.

1. Spss  
2. Excel

## جدول ۲. ماتریس ادغامی خبرگان

استفاده از انرژی های تجدید پذیر و پاک	.	.	.	.	.
محافظت از گونه های زیستی در خطر	.	.	.	.	.
کاهش آلودگی زیست محیطی (آب، خاک، هوا)	.	.	.	.	.
حس الق با محیط	.	.	.	.	.
مشارکت اجتماعی	.	.	.	.	.
فعالیت احزاب سیاسی	.	.	.	.	.
کارآمدی قوانین و مقررات شهری	.	.	.	.	.
زیبایی بصری و جذابیت فضاها	.	.	.	.	.
هویت فرهنگی فضاها	.	.	.	.	.
ارائه آموزش های شهروندی	.	.	.	.	.
حفظ آثار تاریخی و فرهنگی	.	.	.	.	.
کیفیت فضاهاى فرهنگی	.	.	.	.	.
افزایش ایمنی شهروندان	.	.	.	.	.
تسهيلات و خدمات اجتماعی	.	.	.	.	.
سطح تعاملات میان شهروندان	.	.	.	.	.
امنیت اجتماعی	.	.	.	.	.
سطح کیفیت زندگی شهروندان	.	.	.	.	.
کیفیت جابجایی شهروندان	.	.	.	.	.
ارتقا سطح درآمد شهروندان	.	.	.	.	.
شهر انسان محور	شهر انسان محور	کیفیت جابجایی شهروندان	سطح کیفیت زندگی شهروندان	امنیت اجتماعی	سطح تعاملات میان شهروندان



## ادامه جدول ۲

استفاده از انرژی های تجدید پذیر و پاک	.	.	.	.	.	.
محافظت از گونه های زیست در خطر	.	.	.	.	.	.
کاهش آلودگی زیست محیطی (آب، خاک، هوا)	.۸	.	.	.	.	.
حس الفت با محیط	.۷۵	.	.	.	.	.
مشارکت اجتماعی	.	.	.	.	.	.
فعالیت احزاب سیاسی	.	.	.	.	.	.
کارآمدی قوانین و مقررات شهری	.	.	.	.	.	.
زیبایی بصری و جذابیت فضاها	.	.	.	.	.۵	.
هویت فرهنگی فضاها	.۸	.	.	.	.	.
ارائه آموزش های شهروندی	.	.	.	.	.	.
حفظ آثار تاریخی و فرهنگی	.۷۷	.	.	.	.	.
کیفیت فضاهای فرهنگی	.	.	.	.	.	.
افزایش امنیت شهروندان	.	.	.	.	.	.
تسهیلات و خدمات اجتماعی	.	.	.	.	.	.
سطح تعاملات میان شهروندان	.	.	.	.	.	.
امنیت اجتماعی	.	.	.	.	.	.
سطح کیفیت زندگی شهروندان	.۷۷	.	.	.	.	.
کیفیت جابجایی شهروندان	.	.	.	.	.	.
ارتقا سطح درآمد شهروندان	.	.	.	.	.	.
شهر انسان محور	شهر آموختنی شهروندی	کیفیت فضاهای فرهنگی	افزایش ایمنی شهروندان	تسهیلات و خدمات اجتماعی	حفظ آثار تاریخی و فرهنگی	ارائه آموزش های شهروندی

## ادامه جدول ۲

استفاده از انرژی های تجدید پذیر و پاک	.	.	.	.	.	.
محافظت از گونه های مستقر در خط	.	.	.	.	.	.
کاهش آلودگی زیست محیطی (آب، خاک، هوا)	.۷۸	.	.	.	.	.
حس الفت با محیط	.۷۵	.	.	.	.	.
مشارکت اجتماعی	.	.	.	.	.	.
فعالیت احزاب سیاسی	.	.	.	.	.	.
کارآمدی قوانین و مقررات شهری	.	.	.	.	.	.
زیبایی بصری و جذابیت فضاها	.	.	.	.	.۵	.
هویت فرهنگی فضاها	.۷۸	.	.	.	.	.
ارائه آموزش های شهروندی	.	.	.	.	.	.
حفظ آثار تاریخی و فرهنگی	.۷۷	.	.	.	.	.
کیفیت فضاهای فرهنگی	.	.	.	.	.	.
افزایش ایمنی شهروندان	.	.	.	.	.	.
تسهیلات و خدمات اجتماعی	.	.	.	.	.	.
کیفیت فضاهای فرهنگی	.	.	.	.	.	.
سطح تعاملات میان شهروندان	.	.	.	.	.	.
امنیت اجتماعی	.	.	.	.	.	.
سطح کیفیت زندگی شهروندان	.۷۷	.	.	.	.	.
کیفیت جابجایی شهروندان	.	.	.	.	.	.
ارتقا سطح درآمد شهروندان	.	.	.	.	.	.
شهر انسان محور	شهروندی	کیفیت فضاهای فرهنگی	افزایش ایمنی شهروندان	تسهیلات و خدمات اجتماعی	حفظ آثار تاریخی و فرهنگی	ارائه آموزش های شهروندی

## ادامه جدول ۲

استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر و پاک	.	.	.	.
محافظت از گونه‌های زیستی در خطر	.۷۵	.۷	.	.
کاهش آلودگی زیست محیطی (آب، خاک، هوا)	.	.	.	.
حس الفت با محیط	.	.	.	.
مشارکت اجتماعی	.۶۳	.	.	.
فعالیت احزاب سیاسی	.	.	.	.
کارآمدی قوانین و مقررات شهری	.	.	.	.
زیبایی بصری و جذابیت فضاها	.	.	.	.
هویت فرهنگی فضاها	.	.	.	.
ارائه آموزش‌های شهروندی	.	.	.	.
حفظ آثار تاریخی و فرهنگی	.	.	.	.
کیفیت فضاهای فرهنگی	.	.	.	.
افزایش ایمنی شهروندان	.	.	.	.
تسهيلات و خدمات اجتماعی	.	.	.	.
سطح تعاملات میان شهروندان	.	.	.	.
امنیت اجتماعی	.	.	.	.
سطح کیفیت زندگی شهروندان	.	.	.	.
کیفیت جابجایی شهروندان	.	.	.	.
ارتقا سطح درآمد شهروندان	.	.	.	.
شهر انسان‌محور	حس الفت با محیط	کاهش آلودگی زیست محیطی	محافظت از گونه‌های زیستی در خطر	استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر

منبع: یافته‌های پژوهشی نویسندگان

پس از ادغام نظر خبرگان، میزان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری هر یک از عوامل در نرم‌افزار نگاشت شناختی تجزیه و تحلیل می‌شود. این نتایج در جدول ۳ نشان داده شده است. هرچه عاملی درجه مرکزیت بالاتری داشته باشد، در شبکه عوامل دارای تأثیرگذاری بالاتری خواهد بود. با توجه به جدول ۳ و ارزیابی عوامل

مؤثر در ایجاد شهر انسان محور و نقش آن در بهبود وضعیت سایر عوامل سناریوهای بررسی شده است که نتیجه ۲ مورد از آن‌ها ارائه شده است.

جدول ۳. میزان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری و مرکزیت هر عامل

عوامل	تأثیرگذاری	تأثیرپذیری	مرکزیت
ارتقاسطح درآمدشهروندان	۰/۷۷	۰	۰/۷۷
جابجایی با کیفیت شهروندان	۰	۰	۰
سطح کیفیت زندگی شهروندان	۰	۱/۵۴	۱/۵۴
امنیت اجتماعی	۰	۰	۰
سطح تعاملات میان شهروندان	۰	۰	۰
تسهیلات و خدمات اجتماعی	۰	۰	۰
افزایش ایمنی شهروندان	۰	۰	۰
کیفیت فضاهای فرهنگی	۰	۰	۰
حفظ آثار تاریخی و فرهنگی	۰/۵	۱/۲۷	۱/۷۷
آموزش های شهروندی	۳/۸۹	۰	۳/۸۹
هویت فرهنگی فضاها	۰/۵	۰/۸	۱/۳
زیبایی بصری و جذابیت فضاها	۰	۰/۵	۰/۵
کارآمدی قوانین و مقررات شهری	۰/۵	۰	۰/۵
فعالیت احزاب سیاسی	۰	۰	۰
مشارکت اجتماعی	۰	۱/۱۳	۱/۱۳
حس الفت با محیط	۱/۳۸	۰/۷۵	۲/۱۳
کاهش آلودگی زیست محیطی (آب، خاک، هوا)	۰/۷	۱/۶۵	۲/۳۵
محافظت از گونه های زیستی در خطر	۰	۱/۴۵	۱/۴۵
استفاده از انرژی های تجدید پذیر و پاک	۰/۸۵	۰	۰/۸۵

در سناریو سازی بایستی به این نکته توجه داشت که با چه سناریویی می‌توانیم به تغییر در عواملی برسیم که بیشترین تأثیر را در ایجاد و توسعه شهر انسان محور دارد. قبل از تشکیل سناریوها لازم به ذکر است که در قسمت تشکیل سناریوها برای عاملی که براساس آن سناریو تشکیل می‌شود، دو عدد صفر و یک تعریف شده است. عدد صفر به معنی غیر فعال کردن یا عدم وجود عامل مورد نظر است و عدد یک به معنی وجود عامل مورد نظر بدون هیچ‌گونه تغییری است. در تشکیل سناریوها، معمولاً عواملی که دارای

بالاترین مرکزیت هستند مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرند. بنابراین در این پژوهش، سناریوها بر اساس عوامل آموزش‌های شهروندی، حفظ الفت با محیط و کاهش آلودگی زیست محیطی (آب، خاک، هوا) ساخته شده‌اند که در این جا بر اساس این عوامل به بررسی و مقایسه دو سناریو پرداخته شده است. در اولین سناریو وضعیتی شبیه‌سازی شده است که در آن علی‌رغم توجه به عامل آموزش‌های شهروندی، کاری برای دو عامل حفظ الفت با محیط و کاهش آلودگی زیست محیطی (آب، خاک، هوا) صورت نگیرد. در صورت توجه به عامل آموزش‌های شهروندی، سایر عوامل نیز بدلیل تحت تأثیر قرار گرفتن از این عامل، تغییر می‌کنند و وضعیتشان ثابت نمی‌ماند. در سناریو دوم، افزایش توجه به عامل حفظ الفت با محیط و کاهش آلودگی زیست محیطی بدون توجه به عامل آموزش‌های شهروندی مورد بررسی قرار می‌گیرد. نتایج حاصل از این سناریوها در شکل انشان داده شده است.

نتایج حاصل از سناریو اول نشان می‌دهد در صورتی که تنها به آموزش‌های شهروندی توجه شود، عواملی همچون سطح کیفیت زندگی شهروندان، حفظ آثار تاریخی فرهنگی، هویت فرهنگی فضاها و زیبایی بصری و جذابیت فضاها بهبود پیدا می‌کنند. این در حالی است که نتایج سناریو دوم حاکی از حساسیت پایین سایر عوامل نسبت به عامل‌های حفظ الفت با محیط و کاهش آلودگی زیست محیطی (آب، خاک، هوا) است. زیرا بدون توجه به عامل آموزش‌های شهروندی، بجز عامل محافظت از گونه‌های زیستی در خطر و عامل مشارکت اجتماعی تغییری در سایر عوامل ایجاد نمی‌شود. بدین معنا که در یک شهر انسان محور، افزایش توجه به میزان حس انس و الفت با محیط و کاهش قابل توجه آلودگی زیست محیطی (آب، خاک، هوا) بدون در نظر گرفتن آموزش‌های شهروندی، نمی‌توان موفق به جذب بیشتر گردشگر و توسعه گردشگری گردید.

جدول ۳. نتایج شبیه سازی سناریوها بر روی مدل پیشنهادی

عوامل	بدون تغییر	سناریو اول	سناریو دوم	نتایج		مقایسه سناریو	
				بدون تغییر	سناریو اول	اول با بدون تغییر	دوم با بدون تغییر
ارتقا سطح درآمد شهروندان	۱			۰/۵	۰/۵	۰/۵	۰
کیفیت جابجایی شهروندان	۱			۰/۵	۰/۵	۰/۵	۰

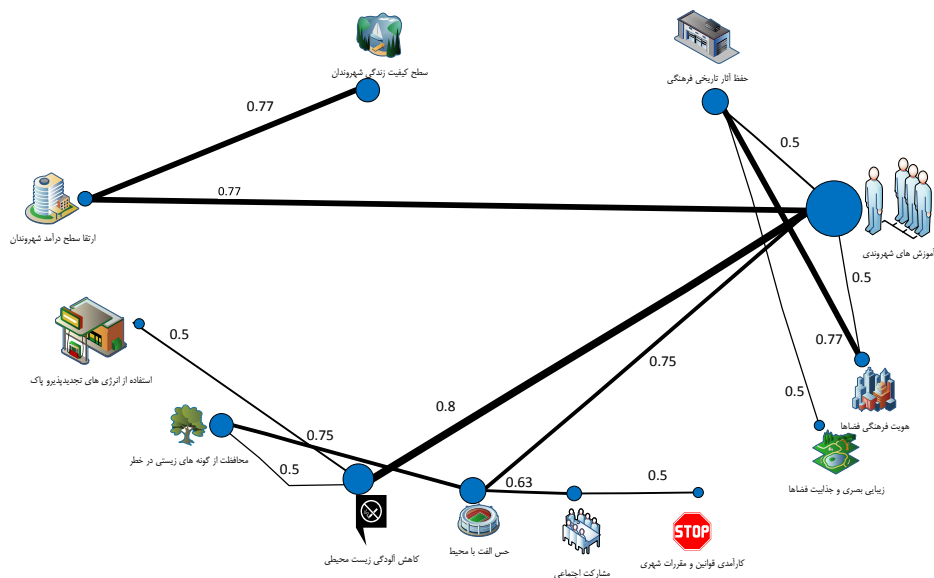
## ادامه جدول ۳

عوامل	بدون تغییر	سناریو اول	سناریو دوم	نتایج بدون تغییر	نتایج سناریو اول	نتایج سناریو دوم	مقایسه سناریو اول با بدون تغییر	مقایسه سناریو دوم با بدون تغییر
سطح کیفیت زندگی شهروندان	۱			۰/۶۸	۰/۸	۰/۶	۰/۰۸	۰
امنیت اجتماعی	۱			۰/۵	۰/۵	۰/۵	۰	۰
سطح تعاملات میان شهروندان	۱			۰/۵	۰/۵	۰/۵	۰	۰
تسهیلات و خدمات اجتماعی	۱			۰/۵	۰/۵	۰/۵	۰	۰
افزایش ایمنی شهروندان	۱			۰/۵	۰/۵	۰/۵	۰	۰
کیفیت فضاهای فرهنگی	۱			۰/۵	۰/۵	۰/۵	۰	۰
حفظ آثار تاریخی و فرهنگی	۱			۰/۶۶	۱	۱	۰/۰۹	۰
ارائه آموزش های شهروندی	۱	۱	۰	۰/۵	۱	۰/۰	۰/۵	-۱
هویت فرهنگی فضاها	۱			۰/۶	۰/۶۹	۰/۵	۰/۰۹	۰
زیبایی بصری و جذابیت فضاها	۱			۰/۵۸	۰/۵۹	۰/۵۷	۰/۰۱	۰
کارآمدی قوانین و مقررات شهری	۱			۰/۵	۰/۵	۰/۵	۰	۰
فعالیت احزاب سیاسی	۱			۰/۵	۰/۵	۰/۵	۰	۰
مشارکت اجتماعی	۱			۰/۶۵	۰/۵۶	۰/۷۱	-۰/۰۹	۰
حس الفت با محیط	۱	۰	۱	۰/۵۹	۰	۱	-۰/۵۹	۰
کاهش آلودگی زیست محیطی	۱	۰	۱	۰/۷	۰	۱	-۰/۷	۰
محافظت از گونه های زیستی درخطر	۱			۰/۷۲	۰/۵	۰/۸۱	-۰/۲۲	۰
استفاده از انرژی های تجدیدپذیر	۱			۰/۵	۰/۵	۰/۵	۰	۰

منبع: یافته‌های پژوهشی نویسندگان

پس از شبیه‌سازی سناریوهای مختلف بر روی مدل، داده‌های ماتریس ادغامی خبرگان در نرم افزار ویزیو ۲۰۱۶ وارد و گراف از مدل رسم شد. این گراف در واقع مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار بر ایجاد شهر انسان محور و نقش آن در توسعه صنعت توریسم را نشان می‌دهد. همان‌طور که مشاهده می‌شود در گراف ترسیمی، شکل‌های کنار هر عامل و خطوط ترسیمی بین عوامل از لحاظ اندازه و ضخامت با یکدیگر تفاوت دارند. دلیل این امر تفاوت در میزان اهمیت هر عامل و رابطه هر یک از عوامل با یکدیگر در مدل است. به عبارت دیگر با توجه به روابط علی بین عوامل، هر عاملی که اهمیت و نقش مهم‌تری در ایجاد

شهر انسان محور دارد، با شکل بزرگتر و خطوط پررنگتر رسم شده است و می‌توان با مشاهده گراف ارائه شده عوامل را از لحاظ اهمیت، اولویت‌بندی کرد.



شکل ۲. گراف عوامل مؤثر در ایجاد شهر انسان محور

## بحث و نتیجه‌گیری

در پژوهش حاضر با رویکرد نگاشت شناختی در حوزه شهرسازی و گردشگری، مدلی ارائه شد تا بر اساس آن بتوان بررسی و تحلیل و لزوم عوامل مؤثر در ایجاد شهر انسان محور در استان یزد و نقش آن در توسعه توریسم اقدام کرد. در واقع مدل ارائه شده عوامل مؤثر در ایجاد شهر انسان محور را به همراه رابطه علت و معلولی بین آن‌ها و همچنین شدت این روابط نشان می‌دهد که این اطلاعات می‌تواند در تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری مدیران شهری استان یزد مورد استفاده قرار گیرند. همان‌طور که مشاهده شد مدل استخراج شده شامل ۱۹ عامل است. نتایج تحلیل مدل نشان داد که برخی از عوامل در ایجاد چنین محیطی به جهت جذب هر چه بیشتر گردشگر، تأثیر گذارتر از سایر عوامل هستند. نقش این عوامل در مدل به عنوان محرک برای توسعه و ایجاد شهر انسان محور مورد توجه قرار گرفته است. تأثیر آموزش‌های

شهروندی که در مدل نشان داده شده است با یافته‌های تام بام (۲۰۱۸) و ادیسون ژانگ ژیدونگا<sup>۲</sup> و همکاران (۲۰۱۷) تطابق دارد. به طور کلی، توسعه و آموزش سرمایه‌های انسانی یکی از شروط اساسی شکوفایی و پیشرفت شهرها می‌باشد. آموزش و به ویژه آموزش شهروندی عامل اساسی و مهم در ارتقا شهر انسان محور می‌باشد. باید از دوران ابتدایی به بحث‌های اساسی آموزش‌های شهروندی، مانند ترافیک، حفظ محیط زیست، آلودگی هوا و ... توجه گردد تا این آموزش‌ها در سنین بزرگسالی کاملاً در فرد نهادینه شده باشد. علاوه بر این، بیشتر آموزش‌ها، حضوری می‌باشد و تاثیر پذیری این آموزش‌ها هم زیاد می‌باشد ولی با توجه به نبودن زمان کافی، بسیاری از افراد تمایل به آموزش غیر حضوری و مجازی دارند، چرا که افراد در انتخاب زمان و مکان آن مختار می‌باشند. از این رو توجه ویژه جهت برگزاری آموزش‌های شهروندی البته به صورت مجازی در یک شهر انسان محور امری لازم می‌باشد. همچنین قالب‌های آموزش‌های شهروندی باید متناسب با بافت فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و سیاسی هر منطقه از شهر تعریف گردد و نمی‌توان برای کل مناطق شهر یزد نسخه آموزشی واحدی در نظر گرفت. در باب مسئله آموزش‌های شهروندی در شهر انسان محور، باید این نکته را در نظر داشت که افراد با توجه به سطح تحصیلات، شغل، جنسیت، وضعیت تاهل و ناحیه محل سکونت خود، آموزش‌های متفاوتی را می‌طلبند و آموزش‌های شهروندی در استان یزد باید متناسب با این متغیرها صورت پذیرد. یافته‌های به دست آمده از اجرای سیاست‌های مختلف حاکی از آن بود که به منظور ایجاد شهر انسان محور و نقش آن در جلب تعداد بیشتر گردشگران به استان یزد، نیاز به افزایش توجه به ساخت و ایجاد فضاهایی است که حس آشنایی و الفت به آن محیط را در افراد و به تبع آن در گردشگران، برانگیزاند. نتایج به دست آمده در مورد اهمیت این عامل، با یافته‌های شاهچراغی و بندرآبادی (۱۳۹۴) همسو بود. محور و رویکرد برنامه‌ریزان شهری، شهرسازان و مهمتر از آن‌ها، تصمیم‌گیران، تصمیم‌سازان و مجریان شهری، انسان است. به این معنا که نیازهای زیستی، معنوی و روانی او مهمترین وجه اصول مدیریت شهری است. در معماری و برنامه‌ریزی شهری اصلاحی وجود دارد به نام حس مکان؛ یعنی هرکسی حسی نسبت به یک مکان دارد. به خاطر وجود همین حس هست که گاه هنگامی که با مکانی مواجه می‌شویم و می‌بینیم که آن مکان امن

1. Baum, T  
2. ZHANG Zhidonga, E



نیست، آلوده است و...، حسی درونمان شکل می‌گیرد که موجب می‌شود از قدم زدن در شهر امتناع کنیم. در این معنا، به جهت افزایش حس آشنایی و الفت با محیط در شهر، پیاده‌مداری و توجه به افزایش حس پیاده‌مداری در استان یزد، بسیار واجد اهمیت است. با توجه به مدل طراحی شده، مشاهده گردید که کاهش آلودگی زیست محیطی (خاک، آب، هوا) در کنار دیگر عوامل، از ضروریات ایجاد شهر انسان‌محور در استان یزد می‌باشد. استفان جیا وانگ و پاتریک موریارتی<sup>۱</sup> (۲۰۱۸) و کراستن و همکاران (۲۰۱۸) نیز در بررسی‌های خود در زمینه مؤلفه‌های شهر انسان‌محور، به این عامل اشاره داشته‌اند. مشکلات زیست محیطی یکی از اساسی‌ترین مسائل شهر امروزی و حاصل تعارض و تقابل آن‌ها با محیط طبیعی است؛ چرا که توسعه شهری ناگزیر با تسلط ساختمان‌ها، صنایع و حمل و نقل و فعالیت‌های اقتصادی بر فضاها، طبیعی همراه است و این تسلط به مرور زمان به شکل چیرگی شهر بر طبیعت تغییر یافته است و زمینه ساز آلودگی‌های گسترده شهری می‌شود. تمرکز جمعیت در شهرها و مناطق حاشیه‌ای شهرها و عدم تناسب بین رشد خدمات و زیر بناهای شهری به ویژه در کشورهای در حال توسعه مناطق شهری را به مکان‌های غیر بهداشتی و آلوده تبدیل و با مشکلات دفع فاضلاب و زباله، تأمین آب بهداشتی و... روبرو ساخته است. از جمله راه کارهای کاهش آلودگی زیست محیطی (خاک، آب، هوا) در استان یزد می‌توان به کاهش تردد وسایل نقلیه موتوری در شهر و محل‌های پیاده رو اشاره کرد که کمک شایانی به کاهش آلودگی هوا و صوت و آرام کردن فضاها، شهر یزد می‌کند. در ضمن پیاده‌مداری تأثیر به‌سزایی در تشویق مردم به استفاده از حمل و نقل عمومی دارد.

### منابع

- اسلامی، عارفه؛ طاهره، شهبازی؛ ابراهیمی دهکردی، امین. (۱۳۹۴). «ارزیابی قابلیت پیاده راه در چارچوب رضایتمندی گردشگران. (نمونه موردی: پیاده راه علم الهدی رشت)». فصلنامه فضای گردشگری، (۵۲)، ۷، ۱۰۰-۸۳
- پرفسور سرورو. (۱۳۹۴). عنوان *Charting pathway for sustainable urbanism and mobility the 21 century*. اتاق بازرگانی. سه شنبه ۵ خرداد ۱۳۹۴ گاهنامه رصد *century*، (۱)، ۶.

پریزادی، طاهرو صالحی، عبدالله. (۱۳۹۵). «تحلیل فضایی عوامل موثر بر ناپایداری الگوی توسعه شهری. مطالعه موردی: شهر بانه»، مجله آمایش جغرافیایی فضا، فصلنامه علمی - پژوهشی دانشگاه گلستان. ۲(۲۶)، ص: ۱۱۴۰۱۰۱.

تیبالدز، فرانسیس (۱۳۸۸). شهرهای انسان محور: بهبود محیط شهری در شهرهای بزرگ و کوچک، چاپ دوم، انتشارات دانشگاه تهران.

خبرگزاری بین المللی قرآن: حجت الاسلام قطبی. خرداد (۱۳۹۶). شهرخلاق. <https://isfahan.iqna.ir>.

خبرگزاری مهر: دادبود، عبدالرضا. ۸دی (۱۳۹۷). پرمطراق به سوی شهرانسان محوردرگران. <https://www.mehrnews.com>.

خبرنامه: سید موسوی، سیده فاطمه. ۲۰آذر (۱۳۹۵). ۱۰ شهر برتر پیاده مدار. <https://landscaper.ir>.

ذکاوت خوی، سیدعلی و محی الدین جعفری، فهیمه السادات (۱۳۹۵). «تحلیل ظرفیت شهر اصفهان برای تبدیل به شهر انسان محور و راهکارهای فراروی آن». دومین همایش بین المللی ایده‌های نوین در معماری شهرسازی، جغرافیا و محیط زیست پایدار. رجبی، آرزیتا (۱۳۹۷). شهرگردشگر محور، چاپ اول. انتشارات مهکامه.

رضایی سوق، سمیه، پیوسته گر، یعقوب، آرام، علی (۱۳۹۲). «توسعه پیاده مداری با رویکرد شهرسازی انسان محور (بررسی موردی: محور تجاری شهر یاسوج)»، همایش ملی معماری و شهرسازی انسان گرا (دانشگاه آزاد اسلامی قزوین).

رنجبر، احسان و رئیس اسماعیلی، فاطمه (۱۳۸۹). «سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران»، فصلنامه هنرهای زیبا، ۴۲، ۹۳-۸۳.

سایت دانشیاری: (۱۳۹۸). مقالات مرتبط با شهرسازی. <http://www.daneshyari.ir>.

سویزی، امیر، رجب پور، حسن (۱۳۹۳). «ارتقا قابلیت پیاده مداری در محورهای گردشگری بافت با ارزش تاریخی (نمونه موردی: محورهای گردشگری محله جویباره اصفهان)»، اولین کنفرانس ملی جغرافیا، گردشگری، منابع طبیعی و توسعه پایدار.

شماعی، علی و اقبال، محمدرضا (۱۳۹۵). «عوامل مؤثر بر ارتقای کیفیت محیط پیاده راه های شهرهای ایرانی - اسلامی؛ مورد مطالعه: پیاده راه میدان امام حسین (ع) و هفده شهریور»، مطالعات الگوی پیشرفت اسلامی ایرانی، ۷، ۷۲۱-۱۵۱.

شهبان، پویان (۱۳۹۰). «بررسی نقش و اثرات گردشگری شهری در توسعه پایدار شهر؛ با تأکید بر ادراک ساکنان»، نشریه آرمان شهر، ۷، ۱۳۲-۱۲۱.

شهریار نیوز: ۲۹ خرداد (۱۳۹۸). پیاده روهای تبریز؛ فرصتی برای لمس تجربه شهر انسان محور. <http://shahryarnews.ir>.

عباس زاده، مظفر، آیشم، معصومه (۱۳۹۶). «تعریف محور تاریخی، فرهنگی و گردشگری در بافت کهن شهر ارومیه، نمونه مطالعاتی: محله مهدی القدم»، نشریه جستارهای شهرسازی، ۴۸، ۹۷-۱۱۴.

فیضی، محسن و اسدپور، علی (۱۳۹۲). «فرآیند بازآفرینی منظر میدانی شهر تهران با هدف ارتقای تعاملات اجتماعی شهروندان»، فصلنامه علمی - پژوهشی مطالعات شهری، ۲۶، ۱۴-۳.

کاظمیان، غلامرضا، رسولی، افشین، خزایی، محمد مهدی (۱۳۹۶). «جایگاه انرژی های نو و تجدیدپذیر در زیست پذیرانه کردن شهرها، مطالعه موردی: شهر تهران»، نشریه برنامه ریزی شهری، ۲۹(۱)، ۹۹-۱۱۸.

- لشکری تفرشی، احسان، رضایی، محمدرضا، کاویان پور، گلشن (۱۳۹۶). «تبیین نظری کارکردهای قدرت سیاسی در فضای شهری»، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، (۲) ۳۲، شماره پیاپی ۱۲۵، ۶۶-۵۲.
- لطیفی، امین وسجادزاده، حسن (۱۳۹۳). «ارزیابی تأثیر مؤلفه‌های کیفیت محیطی بر الگوهای رفتاری در پارکهای شهری، (مطالعه موردی: پارک مردم همدان)»، فصلنامه علمی-پژوهشی مطالعات شهری، ۱۱، ۱۸-۳.
- مجاوی، سید حمید و خستو، مریم (۱۳۹۶). «تحقق شهرهای انسان محور با تأکید بر پیاده‌مداری در مناطق مرکزی شهرها (نمونه موردی مناطق مرکزی شهر قزوین)»، چهارمین کنفرانس معماری و شهرسازی. دانشگاه واحد اسلامی قزوین.
- محمدپور زرنندی، حسین و امینیان، ناصر (۱۳۹۴). «ارزیابی قابلیت‌های بازآفرینی پیاده راه‌های گردشگری از منظر توسعه پایدار شهری (مطالعه موردی: خیابان ۱۵ خرداد تهران)»، فصلنامه علمی-پژوهشی اقتصاد و مدیریت شهری، (۱۱) ۳، ۲۱-۱.
- مظفر، فرهنگ، حسینی، مهدی، خدادادی، رضا (۱۳۹۶). «نقش هنرهای شهری در بهبود کیفیت محیط زیست شهری»، دو فصلنامه علمی-ترویجی پژوهش هنر، (۱۳) ۱، ۸۴-۷۳.
- منتظری، مرجان و براتی، ناصر (۱۳۹۳). «برنامه ریزی راهبردی توسعه گردشگری، رهیافتی کارآمد جهت تحقق گردشگری پایدار (مطالعه موردی: شهر یزد)»، نشریه برنامه ریزی توسعه راهبردی، ۴۸-۴۷، ۵۷-۴۰.
- مؤیدی، محمد (۱۳۹۲). «تأثیر فضاهای عمومی شهر انسان محور در حرکت به سوی پایداری اجتماعی»، کنفرانس معماری، مرمت و شهرسازی. <http://www.tpbin.com/article/55284>

- Abingdon, R (2013). "Building a People-oriented Security Community the ASEAN Way", *journal of conflict Transformation & security*, 208.
- Baum, T (2018). "Changing employment dynamics within the creative city: Exploring the role of 'ordinary people' within the changing city landscape", *Economic and Industrial Democracy*, 1-39.
- Bednarska-Olejniczak, D., Jarosław Olejniczak, J., Svobodová, L (2019). "Towards a Smart and Sustainable City with the Involvement of Public Participation—The Case of Wrocław", *journal of sustainability*, 11(2), 332.
- Colléony, A., Shwartz, A (2019). "Beyond Assuming Co-Benefits in Nature-Based Solutions: A Human-Centered Approach to Optimize Social and Ecological Outcomes for Advancing Sustainable Urban Planning", *journal of sustainability*, 11(18), 4924.
- Dervilla, M., Susan, C., David, E (۲۰۱۶). "Human-Centered Mobility: A New Approach to Designing and Improving Our Urban Transport Infrastructure. Engineering", vol(2), 33-36.
- Dinardi, C (2015). "Cities for sale: Contesting city branding and cultural policies in Buenos Aires", *Urban Studies*, 54(1), 1-17.
- Goldsmith, S (2019). *designing the human-centered city*
- Karami, S., Fakhrayee, A., Karami, S (2015). "Studying the Effect of Accessibility and Vitality on Urban Space Efficiency in Iran (Case Study: Hamadan City)". *International Journal of Architecture and Urban Development* .5(1), 33-40.

- Lingzhu Zhang , Yu Ye . , Wenxin, Z .,Alain, Ch (2019). "A Systematic Measurement of Street Quality through Multi-Sourced Urban Data: A Human-Oriented Analysis". International Journal of *Environmental Research and Public Health*. 16,1782.
- Mingxing Chena,b., Yinghua Gong,a,b., Dadao Lua,b., Chao Yec (۲۰۱۹). "Build a people-oriented urbanization: China's new-type urbanization dream and Anhui model". journal homepage.*Land Use Policy*.1-7.
- Ouail, Al. M., Vallet,F., Puchinger,J., Yannou,B (2017). "Framing key concepts to design a human centered urban mobility system". 21<sup>st</sup> International Conferenceon Engineering Design (ICED 17). Vancouver. Canada. 91-100.
- Parris, K., Amati, M., Bekessy, S.A., Dagenais, D., Ole Fryd, Amy K. Hahse, Dominique Hes, Samantha J. Imberger, Stephen J. Livesley, Adrian J. Marshall, Jonathan R. Rhodes., Caragh G. Threlfall., Reid Tingley., Rodney van der Ree, Christopher J. Walsh., Marit L. Wilkersonk, Nicholas S.G. Williams (2018). "The seven lamps of planning for biodiversity in the city", *Journal of Cities*.6,1-10.
- Sabeel Rahman,K (2019). "Hollie Russon Gilman, Of, For, and By the People: Rebuilding American Democracy in an Era of Crisis", Cambridge University Press.290 pages.
- Sagl, G., Resch, B., Blaschke , Th (2015). "Contextual Sensing: Integrating Contextual Information with Human and Technical Geo-Sensor Information for Smart Cities. *Sensors* " .15,17013-17035.
- Taghvae, A., Kamyar, M., Moradi, Amir (2017). "Human, Nature, City: From Oblivion to Review", Open Journal of *Ecology*,433-446,.
- Wang,S., Moriarty,P. (2018). "Big Data for Urban Sustainability A Human- Centered Perspective", journal of *sustainability*.141-155.*Doi: 10.1007/978-3-319-73610-5\_8*.
- Wikipedia. *Tourist destinations in India*, October 2019.
- [www.javanonline.ir](http://www.javanonline.ir)
- ZHANG Zhidonga, E., LAU Siu-yub, S., SHENc, E., Tong-pingd, A (2017). "A Human-Oriented Study of the Assessment Method for Sustainable Urban District in China-Comparison of LEED Neighbourhood Development, BREEAM Community", CASBEE-Cities and DGNB Urban Districts .World Sustainable Built Environment Conference Hong Kong.83-88.