

ارزیابی مبادی ورودی شهر ارومیه به لحاظ کالبدی و عملکردی

از نگاه گردشگران

مقاله علمی - پژوهشی

امید مبارکی*، استادیار، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران
رضا الهویردیزاده، استادیار، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران
دیاکو شریفی، دانش آموخته کارشناسی ارشد، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه مراغه، مراغه، ایران

*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: omidmobaraki@gmail.com

دریافت: ۱۴۰۰/۱۱/۰۵ - پذیرش: ۱۴۰۱/۰۴/۲۸

صفحه ۱۱۸-۱۰۵

چکیده

در گذشته‌های نه چندان دور فضای ورودی شهر به مثابه اولین فضای شهری، نخستین تصویری از شهر بود که در ذهن گردشگران شکل می‌گرفت. لذا این فضاها نه تنها از کیفیت فضایی بالایی برخوردار بودند بلکه جزء ویژگی‌های شاخص شهرها بودند. امروزه با گسترش شهرها و ظهور وسایل نقلیه، ورودی شهرها به فضایی بی‌کیفیت برای تردد سواره و استقرار کاربری‌های وابسته به آن و همین‌طور کاربری‌های ناسازگار با محیط شهری که از شهر بیرون رانده شده‌اند، مبدل گشته است. هدف این تحقیق ارزیابی مبادی ورودی شهر ارومیه به لحاظ کالبدی و عملکردی از نگاه گردشگران به عنوان یک شهر توریستی و مرزی است. بدین منظور از روش‌های توصیفی - تحلیلی مبتنی بر مطالعات کتابخانه‌ای و بررسی‌های میدانی استفاده گردید و برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم افزار SPSS و از آزمون‌های تی تک نمونه ای و کروستال والیس استفاده شده است. براساس دیدگاه گردشگرانی که در این مطالعه شرکت کرده‌اند هر چهار متغیر (کالبدی، عملکردی، زیبایی و بازنمایی) بررسی شده در ورودی‌های سه گانه در حدود متوسط ارزیابی شده‌اند. از دیگر نتایج این بررسی که باید در برنامه‌ریزی‌های شهر به آن توجه شود این است که ورودی پیرانشهر - ارومیه در هر چهار متغیر در مقایسه با ورودی دیگر وضعیتی به مراتب بدتر داشته است. از نظر وضعیت زیبایی و بازنمایی شهری ورودی مهاباد - ارومیه وضعیت بهتری داشته، اما از نظر معابر و امکانات خدماتی ورودی تبریز از وضعیت بهتری برخوردار بوده است.

واژه‌های کلیدی: کیفیت کالبدی و عملکردی، مبادی ورودی شهر، گردشگران، شهر ارومیه

۱- مقدمه

چهره‌های زندگی را دگرگون کرد و چنان شد که فرهنگ پویا و بالنده جامعه از رشد بازماند و اجتماع دچار گسیختگی و ناهماهنگی آشکاری در همه زمینه‌ها شد. نبود شناخت و آگاهی کافی از نیازهای تازه سبب شد تا این نیازها بی‌آنکه پاسخ مناسب خود را که در بستر فرهنگ جامعه باشد بیابند، در کالبدهایی نارسا و نابهنجار مجسم شوند (ابلقی و پورجوهری، ۱۳۸۵). به عبارتی گذشت زمان و پدید آمدن تحول در فعالیت‌های شهرها و ارتباطات، منجر به نابودی

شهر یک کالبد همواره در تغییر و رو به رشد است. روند تدریجی تکامل کالبد شهرها در دوران شکوفایی و تکامل شهر و شهرنشینی در شهرهای قدیم ایران نیز سبب پدید آمدن زیستگاه‌های منظم و پویا شده بود. اما، دگرگونی‌های پر شتاب سال‌های آغازین سده بیستم، گویی ایرانیان و بسیاری از ملت‌های دیگر را غافلگیر کرد و جوامع بی آن که فرصت شناخت و تحلیل پدیده‌هایی تازه و درک پیامدهای آن را پیدا کنند، با نیازهای تازه‌ای روبرو گشتند که بسیاری از

دید تازه وارد می‌تواند تا حد زیادی تحت تأثیر ویژگی‌های کالبدی و کارکردی و زیبایی شناسی 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 (Dixo & Wohf, 2007). بدین ترتیب مبادی ورودی در معرفی شهر خود تا حدودی باید دارای تشخیص فضایی - کالبدی و یا ویژگی‌های ماندگار باشد به طور کلی و با وجود روشن شدن اهمیت مبادی ورودی شهرها باید اذعان کرد که ورودی شهرها بیش از همه به مقوله‌های 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 خصوصاتی که باید داشته باشد دیده نمی‌شود (رضایی، ۱۳۹۷). 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). 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 بد منظر شهری بدل شده‌اند (طاهری و بروجنی، ۱۳۹۴). این امر خود باعث شده است که تصاویر و کیفیاتی که امروزه در غالب مبادی ورودی شهرها به چشم می‌خورد، این عرصه‌ها را به پست‌ترین لایه‌های فضایی شهرها تبدیل نموده است. کیفیت ساخت و سازه‌های حاشیه مبادی ورودی که به صورت مجتمع‌های پراکنده و منفصل ظهور یافته‌اند، بر فقدان برنامه‌ریزی، خودرو بودن جریان توسعه و نیز نبود نظارت در مبادی ورودی تأکید می‌ورزند. امروزه ورودی‌های شهرها به سطحی از کیفیت تنزل پیدا کرده‌اند که در فضا سازی آنها غالباً تنها عناصر مشهود برنامه ریزی شده جهت یادآوری مفهوم ورود، تعبیه یک تابلو است که ورود به شهر را متذکر شده و خوش آمد می‌گوید (ابلقی، پورجوهری، ۱۳۸۵) نازل بودن شاخصه‌های خوانایی این محورها، به عنوان فضای شهری، از دیگر مشکلات دست به گریبان ورودی شهرهاست. این فضاها همچنین، توقعات موردی از ورودی شهر را برآورده نساخته و به عنوان اولین

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 بروجنی، ۱۳۹۵). در حالت کلی، ورود به شهر از سه طریق زمینی، دریایی و هوایی شکل می‌گیرد که مبادی زمینی شهر از قدیمی‌ترین شکل‌های ورود به شهر تلقی شده و در حال حاضر نیز کثرت نسبی نسبت به سایر ورودی‌های شهر دارد. ورودی شهرهای معاصر در تعارض با هویت اصلی خود دچار گسیختگی عملکرد و معنایی شده و فضایی غیر قابل انتظار برای مراجعین به شهر فراهم آمده است. با دسته‌بندی مناسب عوامل مؤثر در این آشفتگی درمی‌یابیم که این عوامل ریشه در عدم توجه به لایه‌های مختلف تشکیل دهنده نظام منظرین ورودی، در طرح توسعه‌ای شهر دارد (باقری و منصوری، ۱۳۹۷). 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 (رضایی، ۱۳۹۷) در گذشته ورودی‌ها محل انجام تبادلات اقتصادی و اسکان موقت کاروانسراها و مکان انجام مراسم اجتماعی بودند آنها نه تنها نقطه شروع شهر و مرز بین درون و بیرون به حساب می‌آمدند و در شکل‌گیری ساختار ذهنی مسافران از شهر نقشی اساسی داشتند، بلکه دارای عملکردهای ارتباطی، نظارتی، امنیتی، اقتصادی، اجتماعی نظیر گذران اوقات فراغت، مجازات محکومین، تماس‌ها و مبادلات اقتصادی، بدرقه و استقبال نیز بودند (سلطان‌زاده، ۱۳۷۲). با این تعاریف زمینه شکل‌گیری فضایی پیرامون دروازه ورودی و بسط مفهوم ورودی از یک مرز و یا سطح عمودی برای عبور که با عنصر شاخص دروازه تعریف می‌شد، به فضایی خاص از نظر عملکردی فراهم می‌شد (حبیبی، ۱۳۷۵). 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 (Danseshpour & Mastyani, 2014) که می‌تواند نقش مهمی در ایجاد تصویری کلی از شهر در ذهن عابر ایفا کند و معمولاً یکی از متغیرهای مؤثر در قضاوت تازه واردین در مورد کلیت شهر محسوب می‌شود. زشتی و زیبایی شهر از

زکی زاده (۱۳۹۴)، در پژوهشی با عنوان ساماندهی ورودی شهر با رویکرد برنامه‌ریزی شهری (ورودی اصلی شهرکرج) با استفاده از پرسش‌نامه و نظرسنجی از شهروندان و مسافران و بعد با تحلیل داده‌ها در نرم افزار SPSS و برای تحلیلی نقاط قوت و ضعف در SOWT راهکارها و استراتژی‌ها را در جهت کیفیت (سرزندگی، پذیرندگی، خوانایی و تشخیص) در این فضا و بهبود وضعیت آن به لحاظ کاربری و کیفیت محیطی ارائه کرده است. براتی و نجفی بروجنی (۱۳۹۵)، در مقاله ارزیابی نماد ورودی شهرها بر مبنای مؤلفه‌های کالبدی طراحی (ورودی شرقی قزوین) نشان می‌دهد که زیبایی، خوانایی اثر و معرفی شهر، سه معیار اصلی طراحی نماد ورودی یک شهر است و عمده ضعف موجود در نماد ساخته شده ورودی قزوین عدم ارتباط با هویت شهر و سختی درک معنای آن توسط مخاطب می‌باشد. رضایی (۱۳۹۷) در مقاله‌ای با عنوان بررسی کیفیت کالبدی و عملکردی مبادی ورودی شهر یزد از دیدگاه گردشگران با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی و آزمون‌های تی یک طرفه و کروسکال والیس به این نتیجه رسیدند که؛ گردشگران، کیفیت ورودی‌های شهر یزد را از نظر شاخص‌های مورد نظر 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. کیم لی (۲۰۰۹)، به پژوهشی تحت عنوان طرح بهبود ورودی‌ها در شهر فرانکلین ویرجینیا پرداخته است؛ نتایج به دست آمده از پژوهش نشان می‌دهد که دروازه‌های ورود به این شهر با حداقل پوشش گیاهی و عدم وجود شبکه پیاده‌رو روبرو است؛ بنابراین پیشنهاد کرده است که امکانات رفاهی و پوشش گیاهی از مجاورت دروازه‌های ورود به شهر تا مرکز شهر ایجاد گردد. همچنین، به ایجاد یک شبکه سواره رو مشترک برای دوچرخه سواران و نصب علائم جاده‌های برای اطلاع رسانی به رانندگان، مبنی بر حضور دوچرخه سواران، تأکید کرده است. اساساً منظر شهری، سطح تماس انسان و پدیده شهر است و از این رو بخش قابل توجهی از دانش و عواطف محیطی شهروندان تحت تاثیر آن شکل می‌گیرد. اهمیت منظر شهری، به عنوان واسطه میان انسان و پدیده شهر، به اندازه‌ای است که برخی اوقات در تعریف طراحی شهر گفته‌اند. طراحی شهر مدیریت منظر شهری (منظر عینی و ذهنی) است. منظر شهری وسیله‌ای است که شهر را

فضاهای شهری که در مقابل تازه‌واردین قرار می‌گیرند، پذیرندگی و تشخیص لازم را ندارند. در همین راستا شهر ارومیه به عنوان یکی از مقاصد اصلی گردشگری 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 خاطره انگیز و فراموش نشدنی را ارائه کند. در همین ارتباط بررسی کیفیت کالبدی و عملکردی مبادی ورودی شهر ارومیه، لازم و ضروری است.

۲-پیشینه تحقیق

قدمی و همکاران (۱۳۹۰)، در مقاله‌ای با عنوان بررسی کیفیت کالبدی و کارکردی مبادی ورودی شهر بابلسر با استفاده از روش توصیفی و تحلیلی و با استفاده از معیارها و شاخص‌های مربوطه، نتیجه می‌گیرد که کیفیت کالبدی و کارکردی محدوده مورد مطالعه بر اساس مجموعه شاخص‌های تحقیقی در سطح نازلی است و در صورت بی‌توجهی به سیما و هویت شهر آسیب خواهد رسانید. خطیبی و رضایی (۱۳۹۲)، در مقاله‌ای با عنوان نحوه طراحی ورودی شهرها با رویکرد سکانس بندی عرصه ورودی شهر (نمونه موردی: ورودی قزوین از سمت تاکستان) با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی به این نتایج رسیده‌اند که؛ این ورودی در سه سکانس پیشنهاد شد تا در هر مکان مخاطب متحرک حس جدید دریافت کند و در ورود فیزیکی با قرارگیری شاخصی که برگرفته از هویت شهر قزوین است می‌خواهد تصویر ذهنی مناسبی برای مخاطب ایجاد کرده و آنها را به شهر دعوت کند.

شهری می‌شود. زمینه شهر به مثابه ظرفی فیزیکی است که در آن تعاملی مداوم و متقابل میان انسان‌ها و محتوای آن ظرف وجود دارد که به موجب آن منطق اجتماعی در ترکیب فضایی منعکس شده است. در واقع می‌توان گفت شهرها هویت خود را از اثر و تعامل دوسویه محیط و انسان‌ها بر یکدیگر می‌گیرند (رابسون، ۱۳۸۲). نکته کیفی مهمی که مشکل اصلی ورودی شهرها می‌باشد، عدم تشخیص آنها است. الگوی بی‌مأخذی که در تمام شهرهای ما چه ساحلی، چه کویری و چه کوهستانی تقلید می‌شود، جوابگوی نیازهای این شهرها نیست. ورودی شهر نشانگر هویت و شخصیت یک شهر است و نمی‌توان با ایجاد فلکه و بلوار، چند تابلو یا مجسمه آن را تعریف کرد. مسافری و ساکنین شهر هنگام ورود توقع دارند که از شهر آن چیزی را در ذهن خود دارند، ببینند. به همین جهت حفظ نقاط خاطره‌انگیز اعم از بناها یا عرصه‌های طبیعی به تقویت تصویر ذهنی آنان کمک زیادی می‌کند (ماستینی و همکاران، ۱۳۹۳).

عملکرد ورودی شهر

عملکرد و کاربری‌های متفاوتی که پاسخ‌گوی نیاز استفاده‌کنندگان می‌باشد. کیفیت عملکردی به چگونگی کارکرد یک مکان توجه می‌کند و این‌که طراحان شهری چگونه می‌توانند فضای بهتری را طراحی کنند، می‌پردازد. در واقع با در نظر گرفتن معیارهای بعد کارکردی در طراحی محیط می‌توان انتظار خلق محیطی پاسخ‌دهنده و مردم‌پسند را داشت (عباس‌زادگان، ۱۳۹۱). در واقع مولفه‌های عملکردی از یک سو در برگیرنده تأمین حرکت و دسترسی و سهل و مناسب پیاده‌ها و سواره‌ها به مراکز جاذب شهری است و از سوی دیگر، برخلاف آموزه‌های مدرنیسم که نقش عملکردی فضاهای شهری را به کانال ساده‌ای برای رفت و آمد تقلیل می‌دهد، در برگیرنده عملکردهای دیگر همچون تفریح غیرفعال، تماشای مردم و مراسم گوناگون، غذاخوردن و گفتگو، روزنامه خواندن، ملاقات با دوستان و ... بوده تا ضامن سرزندگی و غنای تجربه فضایی شهر گردند (گلکار، ۱۳۷۹).

پدیدار می‌کند. به عبارت دیگر ترسیمات تجربی طراحان و معماران (نظیر پلان، مقاطع و نمای جداره خیابان‌ها) تنها در قالب منظر شهری است که به تجربه واقعی و انسانی بدل می‌شود. منظر شهری علاوه بر ممکن ساختن «قرائت» متن شهر، امکان آسیب‌شناسی شهری را فراهم می‌سازد. منظر گونه‌ای دیگر از مکان است. منظر محصول تعامل انسان و محیط در فضاها بیرونی است. منظر دارای ماهیت مکان و محصول تجربه انسان در فضا است. منظر فضای کلان زیست انسان در محیط است منظر خودبخود پدید نمی‌آید. انسان با همه پیچیدگی‌های ذهنی خود، در فرایند رفت و برگشتی با طبیعت و محیط، از آنها اخذ و در آنها رخنه می‌کند رنگ مشترک طبیعت و تاریخ در منظر پیدا است (برک، ۱۳۸۷).

مبادی ورودی شهر

ورودی مکانی است خلق شده برای یک اتفاق که معنای این اتفاق، ورود و خروج آگاهانه از دنیایی به دنیایی دیگر است (خادمی و همکاران، ۱۳۹۰: ۸۵). ورودی معرف ویژگی‌های شهر و مرتبط با موقعیت‌های اصلیش است و از آنجا که با تعداد بی‌شماری مخاطب برخورد دارد باید از یک زمان مشترک، نشانه‌ها، زمینه عمومی و لایه‌های نمادینی برای پیوند برخوردار باشد. (گروتز، ۱۳۸۳). در واقع یکی از موثرترین و جذاب‌ترین نقاط هر شهر، مناظر ورودی آن بوده که در ذهن هر بیننده‌ای خاطره‌ای تأثیرگذار بر جای می‌گذارد. (ظاهری، ۱۳۸۰). مبادی ورودی به عنوان یکی از اصلی‌ترین اجزای ساختار کالبدی و فضایی شهر علی‌رغم اهمیتی که به لحاظ کالبدی و زیباشناسی دارد با جانمایی کاربری‌های ناهمگن و ناسازگار به فضای با ساختاری منفصل، فاقد هویت و مغشوش مبدل شده است. بدین ترتیب فضای ورودی بسیاری از شهرهای کشور با افت شدید کارکردی و کالبدی روبروست این امر آسیب‌های جدی به سیما و هویت شهرها وارد کرده است. منظر دارای ماهیت دوگانه عینی - ذهنی است (قوام‌پور، ۱۳۸۴).

بازنمایی هویت در مبادی ورودی شهر

ارتباط میان هویت و مکان بر اساس دو روش قابل تبیین است: شیوه اول، «هویت‌یابی مکان» است که اشاره به هویت‌یابی بیان شده از سوی فرد با مکان او دارد و شیوه دوم، ارتباط مکان و هویت از طریق هویت مکانی تبیین می‌شود و بر اساس آن هویت مکان جنبه‌ای از هویت است در ارتباط با تجربه یک شهر، هویت مکانی منتهی به هویت

کالبد ورودی شهر

کالبد شهر بیانگر هویت شهر می‌باشد، و به وسیله آن می‌توان به طراحی مناسبی دست پیدا کرد و چنانچه در کالبد شهر هیچ نماد و نشانه‌ای از گذشته وجود نداشته باشد هویت شهر کم‌رنگ می‌شود (آیتشن‌بار، ۱۳۸۸). در فضاهای شهری فرم یا کالبد به دو صورت طبیعی و مصنوعی دیده می‌شود که عبارتند از: ۱- محیط مصنوعی: شامل بناها و مبلمان، المان‌ها و نمادها و... ۲- محیط طبیعی: شامل فضاهای سبز، جنگل، دشت، کوه، رشته کوه‌ها و... به گفته کوین لینچ اگر بناسط طراحی شهری مفید واقع گردد باید قادر باشد، تا از راه اعتلای کیفیت محیط کالبدی، به اعتلای کیفیت زندگی انسان یاری نماید (گلکار، ۱۳۸۸). مؤلفه‌های کالبدی عبارتند از: ۱- تناسب بصری: تعابیر و تفسیرهای مردم از یک مکان، تناسب بصری را ایجاد می‌کند. ۲- خوانایی: به مفهوم قابلیت قرائت سهل محیط و راه‌یابی آسان به نقاط و نشانی‌های موردنظر است. ۳- ماندگاری: یعنی آنچه که قدرت حیات و زندگی در او وجود دارد و زنده خواهد ماند. ۴- پایداری: پایدار یعنی باثبات، بادوام، یعنی چیزی که ثابت و برقرار می‌ماند. ۵- غنا: به مفهوم توجه به ظرافت و ریزه‌کاری در محرک‌های حسی مختلف. ۷- غنای حسی: تنوع تجربیات حسی که موجب لذت استفاده‌کنندگان شود (آیتشن‌بار، ۱۳۸۸).

۳- روش تحقیق

نوع تحقیق کاربردی و روش آن توصیفی - تحلیلی است برای جمع‌آوری داده‌های مورد نیاز از دو شیوه کتابخانه‌ای و میدانی استفاده می‌شود. در بخش کتابخانه‌ای، به منظور گردآوری اطلاعات توصیفی در رابطه با مفاهیم اصلی پژوهش از کتب و مقالات استفاده شده است و در بخش میدانی، جهت گردآوری بخشی دیگر از داده‌های مورد نیاز پژوهش از پرسشنامه بهره گرفته شده است. جامعه آماری در این تحقیق کلیه گردشگرانی که از مبادی ورودی شهر ارومیه به این شهر آمده‌اند تشکیل شده است. براساس اطلاعات مرکز آمار اداره میراث فرهنگی و گردشگری ارومیه تعداد گردشگران سال ۱۳۹۸، ۶۳۱۳۹۶ نفر گزارش شده است. حجم نمونه آماری براساس جامعه آماری تحقیق، با استفاده از فرمول کوکران ۳۸۴ نفر محاسبه شده است. از ورودی تبریز- ارومیه ۱۸۴ نمونه، از ورودی مهاباد ارومیه ۱۵۰ نمونه و از ورودی پیرانشهر ارومیه ۵۰ نمونه انتخاب شده است. در این تحقیق

از نمونه‌گیری خوشه‌ای-تصادفی استفاده شده است. در نهایت داده‌های گردآوری شده در محیط نرم افزار SPSS با روش‌های آمار توصیفی و استنباطی از جمله آزمون تی تک نمونه‌ای و کروسکال والیس استفاده می‌شود. پرسشنامه تحقیق هم شامل مؤلفه‌های زیر است

مؤلفه‌های کالبدی: وضعیت معابر از نظر کیفیت وضعیت آسفالت معابر، خط کشی، جداول حاشیه مسیر، پیاده‌روها، امنیت، کمیت و کیفیت سرعت‌گیرها، خروجی‌ها، ورودی‌ها، عرض خطوط عبور، روگذرها و زیرگذرها

مؤلفه‌های عملکردی: دسترسی آسان به مسیرهای اصلی، دسترسی آسان به جایگاه‌های سوخت، دسترسی آسان به خدمات اتومبیل، کمیت و کیفیت تابلوهای هدایت‌کننده، وجود مراکز اطلاع‌رسانی گردشگری، دسترسی آسان به فروشگاه‌ها، کمیت و کیفیت.

پارکینگ‌ها، استقرار نیروهای پلیس و برقراری نظم و امنیت، وجود استراحتگاه، سرویس بهداشتی، مسجد.

مؤلفه‌های زیبایی: زیبایی سنگ‌فرش پیاده‌روها، رنگ‌آمیزی جداول، وجود پوشش گیاهی، زیبایی و چشم‌نوازی مناظر مجاور، نظم و تزیینات تابلوهای تجاری، نمای ساختمان‌های مجاور، زیبایی و عدم فرسودگی تابلوهای راهنمایی و رانندگی.

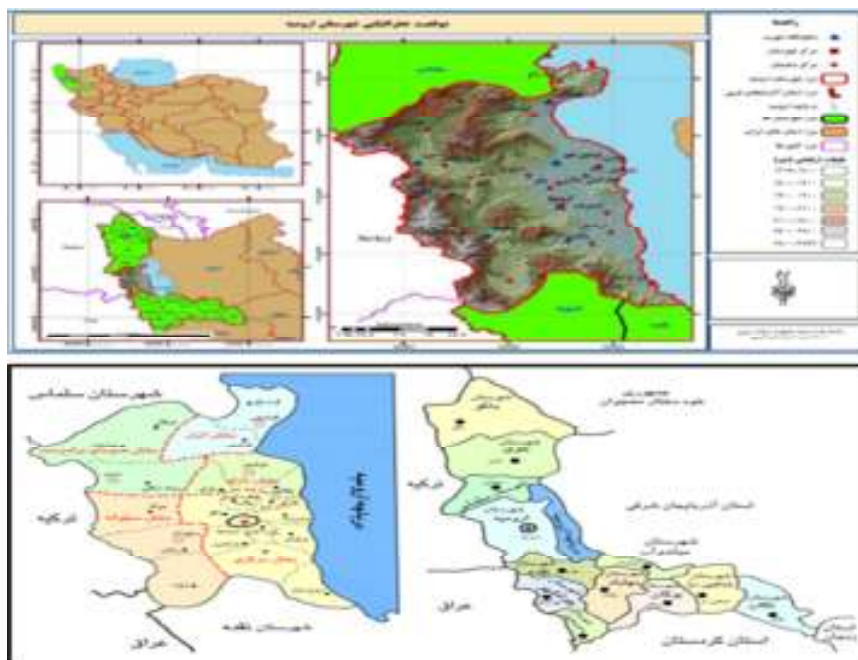
مؤلفه‌های بازنمایی هویت شهری: وجود تابلوهای معرف شخصیت‌های برجسته، وجود تابلوهای اطلاع دهنده از ویژگی‌های شهر و مردم، نمایش و معرفی فرهنگ مردم شهر، تناسب کمیت و کیفیت پوشش گیاهی با اقلیم شهر، وجود مراکز تولید و عرضه سوغات، نمایش فعالیت اقتصادی عمده مردم شهر، تناسب ساختمان‌های مبادی ورودی با ساختمان‌های درون شهر.

۴- محدوده مورد مطالعه

شهرستان ارومیه یکی از شهرستان‌های چهارده‌گانه استان آذربایجان غربی است که در قسمت میانی استان قرار گرفته است. شهرستان ارومیه از شمال به شهرستان سلماس، از جنوب به شهرستان نقده و مهاباد، از شرق به دریاچه ارومیه و از غرب به مرز ایران و ترکیه محدود شده است. این شهرستان با مساحتی بالغ بر ۵۲۵۱ کیلومتر مربع حدود ۱۴ درصد از مساحت استان را به خود اختصاص داده است. شهرستان ارومیه از نظر تقسیمات کشوری، دارای ۵ بخش، ۲۰ دهستان، ۵ شهر و ۶۱۵ آبادی است. شهر ارومیه

بین‌النهرین و نیز شاخه فرعی راه شمالی- جنوبی جاده ابریشم، بارها مورد هجوم واقع شده و خرابی‌های زیاد و متعددی را متحمل شده است. ضمن آنکه همین موقعیت ویژه جغرافیایی شهر ارومیه خود عاملی در ایجاد تنوع قومی- فرهنگی ناحیه و میراث تاریخی با اهمیت آن بوده است (همپانزاد، ۱۳۸۹).

مرکز شهرستان ارومیه و نیز مرکز استان آذربایجان غربی است که در فاصله ۱۸ کیلومتری دریاچه ارومیه، در مختصات جغرافیایی ۴۵ درجه و ۴ دقیقه طول شرقی از نصف النهار گرینویچ و ۳۷ درجه و ۳۳ دقیقه عرض شمالی از مبدا خط استوا در داخل جلگه‌ای به طول ۷۰ کیلومتر و عرض ۳۰ کیلومتر قرار گرفته است. شهر ارومیه به دلیل موقعیت جغرافیایی خود و استقرار در مسیر جاده قفقاز، ارمنستان،



شکل ۱. نقشه موقعیت جغرافیایی شهر ارومیه



شکل ۲. نقشه مبادی ورودی شهر ارومیه

تجزیه و تحلیل یافته‌ها

ارزیابی مؤلفه کالبدی در مبادی ورودی شهر ارومیه

با احتمال ۹۵ درصد نقش ۱۲ مؤلفه مشخص در جدول شماره ۱، شاخص عوامل کالبدی با سطح معنا داری کمتر از (۰,۰۵) مورد پذیرش واقع گرفته‌اند. با توجه به مقایسه میانگین آن‌ها با حد مینا (۴) میزان عملکرد آنها در سطح متوسط به بالا می‌تواند قابل درک باشد. اما از سطح مطلوب

مورد انتظار گردشگران کمتر بوده و نیازمند بازنگری فضایی و کالبدی توسط برنامه‌ریزان شهری است. هر چه مقدار از حد مینا کمتر باشد، این میزان رو به طیف کم تمایل و نامطلوب دارد.

جدول ۱. آزمون تی تک نمونه‌ای برای ارزیابی مبادی ورودی شهر ارومیه در شاخص مؤلفه‌های کالبدی

مؤلفه‌ها	میانگین	مقدار آماره T	سطح معناداری (Sig)	اختلاف از میانگین	میزان اختلاف در سطح اطمینان ۹۵ درصد	
					حد بالا	حد پایین
وضعیت آسفالت	۳/۰۵	-۱۱,۳۶۲	.۰۰۰	-/۰۵۳	-۰.۰۵۷	-۰.۰۵۰
وضعیت خط‌کشی معابر	۳/۳۲	-۱۸,۳۶۳	.۰۰۰	-/۰۴۷	-۰.۰۵۰	-۰.۰۴۴
وضعیت جداول حاشیه مسیر	۳/۲۸	-۱۹,۳۴۸	.۰۰۰	-/۰۵۱	-۰.۰۵۴	-۰.۰۴۸
وضعیت پیاده‌روها	۳/۰۳	-۱۳,۰۶۳	.۰۰۰	-/۰۵۷	-۰.۰۶۰	-۰.۰۵۳
کیفیت سرعت‌گیرها	۳/۰۵	-۱۳,۱۰۸	.۰۰۰	-/۰۶۱	-۰.۰۶۵	-۰.۰۵۷
کمیت خروجی/ ورودی	۳/۰۹	-۱۱,۵۲۲	.۰۰۰	-/۰۶۵	-۰.۰۶۹	-۰.۰۶۱
جداسازی فیزیکی مسیره‌ها	۳/۴۵	-۱۸,۹۱۹	.۰۰۰	-/۰۵۸	-۰.۰۶۱	-۰.۰۵۴
دو/ سه بانده بودن مسیره‌ها	۳/۴۹	-۲۵,۱۲۷	.۰۰۰	-/۰۵۴	-۰.۰۵۸	-۰.۰۵۰
عرض خطوط عبور	۳/۴۳	-۲۰,۲۶۹	.۰۰۰	-/۰۵۸	-۰.۰۶۱	-۰.۰۵۳
نصب علائم هشداردهنده	۳/۳۸	-۱۶,۹۰۶	.۰۰۰	-/۰۶۵	-۰.۰۶۹	-۰.۰۶۰
زیرگذرها و پل‌های هوایی	۳/۳۶	-۱۷,۳۰۲	.۰۰۰	-/۰۶۲	-۰.۰۶۶	-۰.۰۵۸
استقرار مناسب تابلوها	۳/۴۳	-۱۹,۲۴۷	.۰۰۰	-/۰۶۳	-۰.۰۶۷	-۰.۰۵۹

منبع: محاسبات نگارندگان

جدول ۲. میانگین مؤلفه کالبدی به تفکیک هر یک از مبادی ورودی شهر ارومیه

تعداد نمونه : ۱۸۴		ورودی تبریز- ارومیه		مؤلفه‌های کالبدی
سطح معنی‌داری	انحراف معیار	میانگین		
.۰۰۰	/۴۴	۳/۷۸		
تعداد نمونه : ۱۵۰		ورودی مهاباد- ارومیه		
سطح معنی‌داری	انحراف معیار	میانگین		
.۰۰۰	/۶۲	۲/۷۹		
تعداد نمونه : ۵۰		ورودی پیرانشهر- ارومیه		
سطح معنی‌داری	انحراف معیار	میانگین		
.۰۰۰	/۴۲	۲/۸۵		

منبع: محاسبات نگارندگان

پیرانشهر- ارومیه نسبت به بقیه ورودی‌ها در بحث مؤلفه‌های کالبدی وضعیت نامطلوبی دارد.

با توجه به جداول ۱ و ۲ به این نتیجه می‌رسیم که در مؤلفه‌های کالبدی وضعیت ورودی تبریز- ارومیه با میانگین ۳/۷۸ نسبت به بقیه مبادی ورودی بهتر بوده و ورودی

ارزیابی مؤلفه عملکردی در مبادی ورودی شهر ارومیه

از (۰,۰۵) مورد پذیرش واقع گرفته‌اند. با توجه به مقایسه میانگین آن‌ها با حد مبنا (۴) میزان مطلوبیت آنها در سطح

با احتمال ۹۵ درصد نقش ۱۰ مؤلفه مشخص در جدول شماره ۳، شاخص عوامل عملکردی با سطح معناداری کمتر

که در مولفه‌های عملکردی ورودی مهاباد - ارومیه و تبریز ارومیه تقریباً نزدیک به یکدیگر بوده، اما ورودی مهاباد - ارومیه نسبتاً وضعیت مطلوبتری نسبت به بقیه ورودی‌ها دارد و ورودی پیرانشهر - ارومیه نسبت به بقیه ورودی‌ها در بحث مولفه‌های عملکردی وضعیت نامطلوبی دارد.

متوسط به بالا می‌تواند قابل درک باشد. اما از سطح مطلوب مورد انتظار گردشگران کمتر بوده و نیازمند بازنگری فضایی و کالبدی توسط برنامه‌ریزان شهری است. هر چه مقدار از حد مینا کمتر باشد، این میزان رو به طیف کم تمایل و نامطلوب دارد. با توجه به جداول زیر به این نتیجه می‌رسیم

جدول (۳). آزمون تی تک نمونه‌ای برای ارزیابی مبادی ورودی شهر ارومیه در شاخص مؤلفه‌های عملکردی

مؤلفه‌ها	میانگین	مقدار آماره T	سطح معناداری (Sig)	میزان اختلاف در سطح اطمینان ۹۵ درصد	
				اختلاف از میانگین	حد پایین / حد بالا
دسترسی آسان به مسیرها	۳,۴۵	-۱۶,۷۰۶	.۰۰۰	-۰.۰۵۹	-۰.۰۶۴ / -۰.۰۵۵
دسترسی آسان جایگاه سوخت	۳,۶۳	-۱۹,۹۶۶	.۰۰۰	-۰.۰۵۷	-۰.۰۶۱ / -۰.۰۵۲
دسترسی آسان خدمات اتوبیبل	۳,۷۴	-۲۲,۷۴۹	.۰۰۰	-۰.۰۵۲	-۰.۰۵۷ / -۰.۰۴۸
کمیت و کیفیت تابلوها	۳,۸۰	-۲۴,۴۶۳	.۰۰۰	-۰.۰۴۹	-۰.۰۵۴ / -۰.۰۴۵
وجود مراکز اطلاع‌رسانی	۳,۹۶	-۲۶,۰۴۸	.۰۰۰	-۰.۰۵۳	-۰.۰۵۹ / -۰.۰۴۹
دسترسی آسان فروشگاه‌ها	۳,۵۹	-۱۷,۱۲۴	.۰۰۰	-۰.۰۶۱	-۰.۰۶۵ / -۰.۰۵۸
کمیت و کیفیت پارکینگ	۳,۷۷	-۱۷,۵۵۳	.۰۰۰	-۰.۰۷۰	-۰.۰۷۴ / -۰.۰۶۶
وجود استراحتگاه، مسجد و ...	۳,۹۳	-۲۳,۱۹۵	.۰۰۰	-۰.۰۶۲	-۰.۰۶۶ / -۰.۰۵۸
استقرار نیروهای پلیس	۳,۹۶	-۲۲,۹۷۹	.۰۰۰	-۰.۰۶۲	-۰.۰۶۶ / -۰.۰۵۸
استقرار فوریت‌های پزشکی	۳,۹۷	-۲۴,۱۳۴	.۰۰۰	-۰.۰۶۰	-۰.۰۶۴ / -۰.۰۵۶

جدول ۴. میانگین مولفه عملکردی به تفکیک هر یک از مبادی ورودی شهر ارومیه

تعداد نمونه : ۱۸۴		ورودی تبریز- ارومیه		مؤلفه‌های عملکردی
سطح معنی داری	انحراف معیار	میانگین		
.۰۰۰	/۶۱	۳/۸۰		
تعداد نمونه : ۱۵۰		ورودی مهاباد- ارومیه		
سطح معنی داری	انحراف معیار	میانگین		
.۰۰۰	/۵۴	۳/۸۱		
تعداد نمونه : ۵۰		ورودی پیرانشهر- ارومیه		
سطح معنی داری	انحراف معیار	میانگین		
.۰۰۰	/۵۶	۳/۵۸		

ارزیابی مؤلفه زیبایی در مبادی ورودی شهر ارومیه

مورد انتظار گردشگران کمتر بوده و نیازمند بازنگری فضایی و کالبدی توسط برنامه‌ریزان شهری است. هر چه مقدار از حد مینا کمتر باشد، این میزان رو به طیف کم تمایل و نامطلوب دارد.

با احتمال ۹۵ درصد نقش ۷ مؤلفه مشخص در جدول شماره ۵، شاخص عوامل زیبایی با سطح معناداری کمتر از (۰,۰۵) مورد پذیرش واقع گرفته‌اند. با توجه به مقایسه میانگین آن‌ها با حد مینا (۴) میزان مطلوبیت آنها در سطح متوسط به بالا می‌تواند قابل درک باشد. اما، از سطح مطلوب

جدول ۵. آزمون تی تک نمونه‌ای برای ارزیابی مبادی ورودی شهر ارومیه در شاخص مؤلفه‌های زیبایی

مؤلفه‌ها	میانگین	مقدار آماره T	سطح معناداری (Sig)	میزان اختلاف در سطح اطمینان ۹۵ درصد	
				اختلاف از میانگین	حد پایین / حد بالا
زیبایی سنگ‌فرش پیاده‌رو	۲,۹۶	-۸,۳۶۵	.۰۰۰	-۰,۰۵۹	-۰,۰۶۳ / -۰,۰۵۵
رنگ آمیزی جداول	۳,۲۶	-۱۳,۵۹۶	.۰۰۰	-۰,۰۵۴	-۰,۰۵۷ / -۰,۰۵۰
وجود پوشش گیاهی	۳,۱۵	-۱۱,۱۵۵	.۰۰۰	-۰,۰۵۶	-۰,۰۵۹ / -۰,۰۵۱
زیبایی و چشم‌نوازی مناظر	۳,۰۲	-۹,۱۶۱	.۰۰۰	-۰,۰۵۷	-۰,۰۶۰ / -۰,۰۵۳
نظم و تزیینات تابلو تجاری	۲,۹۳	-۷,۳۶۲	.۰۰۰	-۰,۰۶۶	-۰,۰۶۹ / -۰,۰۶۲
نمای ساختمان‌های مجاور	۳,۰۸	-۹,۰۳۵	.۰۰۰	-۰,۰۶۸	-۰,۰۷۱ / -۰,۰۶۴
زیبایی و عدم فرسودگی تابلوها	۳,۲۰	-۱۱,۱۷۳	.۰۰۰	-۰,۰۶۲	-۰,۰۶۶ / -۰,۰۵۹

جدول ۶. میانگین مولفه زیبایی به تفکیک هر یک از مبادی ورودی شهر ارومیه

تعداد نمونه: ۱۸۴		ورودی تبریز- ارومیه		مؤلفه‌های زیبایی
سطح معنی‌داری	انحراف معیار	میانگین		
.۰۰۰	/۷۵	۲/۸۲		
تعداد نمونه: ۱۵۰		ورودی مهاباد- ارومیه		
سطح معنی‌داری	انحراف معیار	میانگین		
.۰۰۰	/۶۲	۳/۴۱		
تعداد نمونه: ۵۰		ورودی پیرانشهر- ارومیه		
سطح معنی‌داری	انحراف معیار	میانگین		
.۰۰۰	/۶۰	۳/۰۳		

ورودی تبریز - ارومیه با میانگین ۲/۸۲ نسبت به بقیه ورودی‌ها وضعیت نامطلوبی دارد.

با توجه به جدول بالا به این نتیجه می‌رسیم که در مؤلفه‌های زیبایی ورودی مهاباد ارومیه با میانگین ۳/۴۱ نسبت به بقیه ورودی‌ها وضعیت بهتری دارد و در این بخش

ارزیابی مؤلفه بازنمایی هویت در مبادی ورودی شهر ارومیه

مقدار از حد مبنا کمتر باشد، این میزان رو به طیف کم تمایل و نامطلوب دارد. با توجه به جدول زیر به این نتیجه می‌رسیم که در مؤلفه‌های بازنمایی هویت ورودی مهاباد ارومیه با میانگین ۳/۶۲ نسبت به بقیه ورودی‌ها وضعیت بهتری دارد و در این بخش ورودی تبریز - ارومیه با میانگین ۲/۵۴ نسبت به بقیه ورودی‌ها وضعیت نامطلوبی دارد.

با احتمال ۹۵ درصد نقش ۷ مؤلفه مشخص در جدول شماره ۷، شاخص عوامل بازنمایی هویت با سطح معناداری کمتر از (۰,۰۵) مورد پذیرش واقع گرفته‌اند. با توجه به مقایسه میانگین آن‌ها با حد مبنا (۴) میزان مطلوبیت آنها در سطح متوسط به بالا می‌تواند قابل درک باشد. اما، از سطح مطلوب مورد انتظار گردشگران کمتر بوده و نیازمند بازنگری فضایی و کالبدی توسط برنامه‌ریزان شهری است. هر چه

جدول ۷. آزمون تی تک نمونه‌ای برای ارزیابی مبادی ورودی شهر ارومیه در شاخص مؤلفه‌های بازنمایی هویت

میزان اختلاف در سطح اطمینان ۹۵ درصد	اختلاف از میانگین	سطح معناداری (Sig)	مقدار آماره T	میانگین	مؤلفه‌ها
	-۰.۶۰	.۰۰۰	-۵,۲۶۵	۲,۷۶	وجود تابلوها معرف شخصیت
	-۰.۶۲	.۰۰۰	-۸,۷۴۷	۳,۰۴	وجود تابلوها اطلاع دهنده
	-۰.۶۱	.۰۰۰	-۷,۵۲۷	۲,۹۷	نمایش و معرفی فرهنگ مردم
	-۰.۵۸	.۰۰۰	-۸,۸۱۱	۳,۰۶	تناسب پوشش گیاهی با اقلیم
	-۰.۶۳	.۰۰۰	-۱۰,۹۸۴	۳,۲۸	مراکز تولید و عرضه سوغات
	.۰۶۳	.۰۰۰	-۱۰,۹۴۷	۳,۲۶	نمایش فعالیت اقتصادی
	-۰.۷۹	.۰۰۰	-۱۱,۲۲۵	۳,۵۴	تناسب ساختمان‌ها

جدول ۸. میانگین مؤلفه بازنمایی هویت به تفکیک هر یک از مبادی ورودی شهر ارومیه

تعداد نمونه: ۱۵۰		ورودی مهاباد- ارومیه		مؤلفه بازنمایی هویت
سطح معنی داری	انحراف معیار	میانگین		
.۰۰۰	/۵۸	۳/۶۲		
تعداد نمونه: ۱۸۴		ورودی تبریز- ارومیه		
سطح معنی داری	انحراف معیار	میانگین		
.۰۰۰	/۵۰	۲/۵۴		
تعداد نمونه: ۵۰		ورودی پیرانشهر- ارومیه		
سطح معنی داری	انحراف معیار	میانگین		
.۰۰۰	/۵۷	۳/۴۸		

رتبه‌بندی کیفیت ورودی‌های شهر ارومیه از نظر گردشگران

جدول شماره ۹ نشان داده شده است. 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 به طور معناداری با هم متفاوت است. مقایسه ورودی‌ها از لحاظ ابعاد مختلف متغیرهای تحقیق می‌تواند اطلاعات دقیق‌تری برای ما فراهم کند و وضعیت جامعه آماری را برای ما روشن کند در زیر به بررسی ابعاد مختلف متغیرهای تحقیق می‌پردازیم.

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 که جایگزین ناپارامتری 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. نتایج آزمون کروسکال والیس برای سنجش رابطه بین متغیر ورودی با چهار متغیر اصلی در

جدول ۹. آزمون کروسکال والیس

سطح معنی داری	درجه آزادی	کای اسکونر	آزمون کروسکال والیس
۰/۰۰۰	۲	۱۸۳/۷۷۳	وضعیت معابر
۰/۰۳۶	۲	۶/۶۵۳	امکانات خدماتی
۰/۰۰۰	۲	۵۷/۷۲۲	زیبایی
۰/۰۰۰	۲	۱۸۳/۳۷۰	بازنمایی هویت شهر

منبع: محاسبات نگارندگان

جدول ۱۰. نتایج آزمون کروسکال والیس برای سنجش رابطه بین ابعاد متغیر ورودی با چهار متغیر اصلی

سطح معنی داری	درجه آزادی	کای اسکونر	ابعاد	آزمون کروسکال والیس
۰/۰۰۰	۲	۷۵/۷۳۵	کیفیت	وضعیت معابر
۰/۰۰۰	۲	۱۷۰/۲۴۷	امنیت	
۰/۰۰۰	۲	۱۱۴/۹۰۹	تابلوها و تجهیزات	
۰/۰۴۱	۲	۶/۴۱۰	مسافرتی و گردشگری	امکانات خدماتی
۰/۱۸۶	۲	۳/۳۶۲	اورژنسی و انتظامی	
۰/۰۰۰	۲	۲۳/۳۰۲	سایر	زیبایی
۰/۰۰۰	۲	۳۴/۵۹۶	پوشش گیاهی	
۰/۰۰۰	۲	۴۹/۷۳۴	تابلوها و ساختمان	
۰/۰۰۰	۲	۸۴/۲۶۶	فرهنگی	بازنمایی شهر
۰/۰۰۰	۲	۱۲۴/۰۲۸	اقلیمی	
۰/۰۰۰	۲	۱۳۵/۶۹۱	اقتصادی	
۰/۰۰۰	۲	۶۹/۷۲۶	معماری	

شهر از معضلات مهاجرت و توسعه بی‌رویه در امان بماند. ورودی‌های شهر، از جمله نقاط حساس و کلیدی در برنامه‌ریزی شهری، شهر ارومیه 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. در این پژوهش سه ورودی ارومیه (ورودی تبریز- ارومیه، ورودی مهاباد- ارومیه، ورودی پیرانشهر- ارومیه) از دیدگاه گردشگران مورد بررسی قرار گرفت. از نظر گردشگرانی که در این مطالعه شرکت کرده‌اند هر چهار متغیر (معابر، خدمات، زیبایی و بازنمایی هویت) بررسی شده در ورودی‌های سه‌گانه در حدود متوسط به بالا ارزیابی شده‌اند. در بین متغیرها، «وضعیت بازنمایی هویت شهری» کمی بهتر از سه متغیر دیگر (امکانات خدماتی، زیبایی، معابر) ارزیابی شده است. در بررسی ابعاد متغیرهای تحقیق نیز این نتایج

براساس نتایج جدول شماره ۱۰ ورودی مهاباد - ارومیه از لحاظ وضعیت متغیرهای زیبایی و بازنمایی هویت شهری (پوشش گیاهی، تابلوها و ساختمان، فرهنگی، اقلیمی، اقتصادی، معماری و سایر) رتبه اول داشته است. ورودی تبریز ارومیه هم به لحاظ امکانات خدماتی و وضعیت معابر وضعیت بهتری داشته است. ورودی پیرانشهر- ارومیه در هیچ کدام از ابعاد رتبه اول را نداشته و در رتبه سوم و دوم قرار داشته است.

۵- نتیجه‌گیری

هدف از این پژوهش بررسی کیفیت کالبدی و عملکردی مبادی ورودی شهر ارومیه از دیدگاه گردشگران بود. شهر ارومیه، 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 با قوت بیشتر ادامه پیدا کند و هم

پایدار باعث تلطیف هوا نیز می‌شود. ۷- ساماندهی و طراحی مناسب تابلوها از نظر اندازه، رنگ، مکان قرار گیری در هر سه مورد بهبود کیفیت کف سازی معابر و روشنایی مناسب معابر و دفع مناسب آب‌های سطحی. ۸- جابجایی کاربری‌های ماندگارخانجات و کارگاه‌های تولیدی که ایجاد آلودگی بصری می‌کنند. ۹- ارتقاء امنیت عبور و مرور ساکنین محدوده از طریق ایجاد سلسله مراتب حرکت و ایمنی پیاده و دوچرخه در محدوده ورودی. ۱۰- تامین پارکینگ‌ها در حاشیه مسیر ورودی در هر سه مورد از مبادی ورودی ۱۱- استفاده از پوشش گیاهی بومی در طراحی مناظره ویژه در مبادی تبریز - ارومیه و پیرانشهر - ارومیه. ۱۲- حفظ و احیاء موقعیت فضاها و بناها در ورودی. ۱۳- جلوگیری از تداخل‌های فضایی و فعالیتی. ۱۴- استفاده از فضاهای خالی و مخروبه در اطراف مسیر ورودی و اختصاص به کاربری‌های ماندگار فضای سبز، ورزشی، تفریحی، رستوران، و استراحت‌گاه‌های موقت و محدود، خدمات عام مانند پمپ بنزین، فروشگاه‌های تجاری.

۶- مراجع

-آتشین‌بار، م.، (۱۳۸۸)، "تداوم هویت در منظر شهری"، نشریه باغ نظر، دوره ۶، شماره ۱۲، ص. ۵۶.

-ابلقی، ع.ر.، پورجوهری، ا.، (۱۳۸۵)، "مبادی ورودی شهر"، نشریه آبادی، شماره ۵۳، زمستان ۸۵، ص. ۶۶.

-باقری، ی. و منصور، ا.، (۱۳۹۷)، "ورودی شهر به مثابه عنصری جهت ایجاد هویت مستقل برای منظر شهری"، ماهنامه باغ نظر، شماره ۱۵ (۶۰).

-براتی، ن. و نجفی بروجنی، س.ن.، (۱۳۹۵)، "ارزیابی نماد ورودی شهرها بر مبنای مؤلفه‌های کالبدی طراحی (نمونه موردی: نماد ورودی شرقی شهر قزوین)"، مطالعات شهری، دوره ۵، ش. ۱۹، ص. ۸۱ - ۹۱.

-پاکراد، ج.ش.، اسدی خوانساری، ح.، (۱۳۸۶)، "راهنمای طراحی فضاهای شهری"، چاپ دوم، شرکت طرح و نشر پیام سیما، تهران، ص. ۴۷۰.

-ترابی، ز. و سیما، ی.، (۱۳۹۴)، "طراحی ورودی شهر با رویکرد هویت بخشی به فضای شهری (نمونه موردی: ورودی شرقی شهر زنجان)"، مدیریت شهری، دوره ۱۳، شماره ۳۶، ص. ۱۰۴ - ۸۳.

پابرجاست. گرچه تفاوت‌ها زیاد نیست ولی وضعیت معابر 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 وضعیت مطلوب معابر ورودی شهر است به این معنی که، افراد انتظار دارند ورودی هر شهر، از شرایط مطلوب معابر برخوردار 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 ارومیه 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 پیرانشهر - ارومیه در هر چهار متغیر و حتی اکثر ابعاد جزئی‌تر متغیرها، در مقایسه با ورودی دیگر وضعیت به مراتب بدتر داشته است. از نظر وضعیت زیبایی و بازنمایی شهری ورودی مه‌آباد وضعیت بهتری داشته‌اند اما از نظر معابر و امکانات خدماتی ورودی شهر تبریز از وضعیت بهتری برخوردار بود. نتیجه کلی این پژوهش بیانگر این واقعیت است که، تمامی ورودی‌های ارومیه نیازمند بازنگری و الگوهای جدید فضایی و زیرساختی مدرن هستند و هیچ یک از ورودی‌های این کلان‌شهر مرزی در سطح رضایت مطلوب قرار ندارند.

از اهم پیشنهادها کاربردی پژوهش حاضر می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: ۱- با توجه به نتایج تحقیق پیشنهاد می‌شود برنامه‌ریزان و مدیران بیشتر به کیفیت کالبدی و عملکردی مبادی ورودی شهر ارومیه توجه کنند. ۲- برنامه‌ریزان و مدیران بیشتر به ورودی پیرانشهر توجه کنند. این ورودی از لحاظ هر چهار مؤلفه اصلی (معابر، خدمات، زیبایی و بازنمایی هویت شهری) بررسی شده، در وضعیت مطلوبی نبوده است. ۳- برنامه‌ریزان و مدیران از لحاظ کیفیت کالبدی (معابر) بیشتر به ورودی مه‌آباد توجه کنند. ۴- پیشنهاد می‌شود برنامه‌ریزان و مدیران از لحاظ زیبایی و بازنمایی هویت شهری بیشتر به ورودی تبریز توجه کنند. ۵- ایجاد باندهای تندرو و کندرو به منظور حرکت مکث مسافری و گردشگران و دسترسی سریع و راحت به نقاط مورد نظر در طول مسیر که موجب کاهش ترافیک، و در نهایت کاهش آلودگی هوا و آلودگی صوتی می‌شود. ۶- کاشت پوشش گیاهی مترکام در طرفین جاده که علاوه بر ایجاد سیما و منظر

- حیبی، م.، (۱۳۷۵)، "از شار تا شهر"، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- خادمی، م.، و رفیعی جوزم، ر.، (۱۳۹۰)، "بررسی مولفه‌های کیفیت محیط در فضای ورودی شهرها"، تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران، ص. ۸۵.
- خادمی، م.، رفیعی جوزم، ر.، (۱۳۸۸)، "بررسی مؤلفه‌های کیفیت محیط در فضای ورودی شهرها"، نشریه آبادی، شماره ۶۲-۶۱، ص. ۸۹-۸۴.
- سلطان زاده، ح.، (۱۳۷۲)، "فضای ورودی در معماری سنتی ایران"، شرکت توسعه فضاهای فرهنگی، دفتر پژوهش‌های فرهنگی، تهران.
- رضایی، م.ر.، (۱۳۹۷)، "بررسی کیفیت کالبدی و عملکردی مبادی ورودی شهر یزد از دیدگاه گردشگران"، فصلنامه شهر پایدار، دوره ۱، شماره ۲، تهران.
- زکی‌زاده، ف.، (۱۳۹۴)، "ساماندهی ورودی شهر با رویکرد برنامه‌ریزی شهری (نمونه موردی: ورودی اصلی شهر کرج)"، همایش ملی معماری و شهرسازی بومی ایران، یزد، ص ۱-۱۶.
- طاهری بروجنی، ن.، (۱۳۹۰)، "طراحی ورودی شهر یزد بر مبنای تصویر ذهنی شهروندان و گردشگران (نمونه مطالعه: بلوار فقیه خراسانی، مبدأ ورودی تهران)"، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده شهرسازی، دانشگاه یزد.
- ظاهری، م.، (۱۳۸۰)، "بررسی ابعاد مؤثر در ترکیب منظر ورودی شهر، پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد"، دانشگاه تربیت مدرس، ص. ۵.
- عباس‌زادگان، ر.، (۱۳۹۱)، "برنامه‌ریزی توسعه پایدار شهرستان‌های استان آذربایجان غربی"، استاد راهنما: ضرابی، اصغر، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه اصفهان، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، ص. ۴۳.
- قدمی، م.، حسینی، س.س.، (۱۳۹۰)، "بررسی مولفه‌های کالبدی در کیفیت محیط شهری در نواحی مرکزی"، همایش ملی آرمان شهر. ص. ۴.
- کیانی، اکبر، سرگزی، ز.، (۱۳۹۲)، "بررسی سیما و منظر محور ورودی زاهدان در شهر زابل از جنبه زیبایی‌شناسی"، پژوهش و برنامه ریزی شهری، دوره چهارم، شماره ۱۵، ص. ۱۶-۱.
- گروتر، ی.، (۱۳۸۳)، "زیبایی شناسی در معماری"، ترجمه جهان‌شاه پاکزاد، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، چاپ دوم.
- گلکار، ک.، (۱۳۸۷)، "طراحی شهری: تحلیل گونه شناختی تئورهای"، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی، ص. ۲۹.
- همپانزاد، ا.، (۱۳۸۹)، "تحلیلی بر توسعه‌ی فیزیکی شهر ارومیه"، پایان‌نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی نجف آباد.
- Carmona, Matthew. & Steve, Tiesdell, (2011), "Urban Design Reader", Translation to Persian by Kamran Zekavat & Farnaz Farshad, Azarakhsh Press.
- Daneshpour, S. Abdolhadi. & Mahdi, Mastyani, (2014), "Developing of Design Strategies of Cities, Iranian Architecture & Urbanism. Vol.7, pp.5-22.
- Dixon, K. Karen. & wolf, L. Kathleen, (2007), "Benefits and Risks of UrbanRoadsideLandscape, Finding a Livable, Balanced Response", 3rd Urban StreetSymposium, Seattle, Washington, pp.1-17.
- Madanipour, A., (2011), "Designing the City of Reason Foundations and frameworks", Translation to Persian by Bahador Zamani, University of Tehran Press.
- Moghare, V., (2008), "Urban functions of the entrance and gate, abadi magazine", No 61-62, pp.17-28.

Evaluation of the Entrance Points of Urmia in Terms of Physical and Functional From the Perspective of Tourists

*Omid Mobaraki, Assistant Professor, Department of Geography and Urban Planning,
University of Maragheh, Maragheh, Iran.*

*Reza Allahverdizadeh, Assistant Professor, Department of Geography and Urban
Planning, University of Maragheh, Maragheh, Iran.*

*Diaco Sharifi, M.Sc., Grad., Department of Geography and Urban Planning,
University of Maragheh, Maragheh, Iran.*

E-mail: omidmobaraki@gmail.com

Received: October 2021- Accepted: June 2022

ABSTRACT

In the not-so-distant past, the entrance space of the city, as the first urban space, was the first image of the city that was formed in the minds of tourists. Therefore, these spaces not only had a high spatial quality but also were one of the characteristic features of cities. Today, with the expansion of cities and the advent of vehicles, the entrances of cities have become a low-quality space for equestrian traffic and the establishment of related uses, as well as uses that are incompatible with the urban environment that have been driven out of the city. The purpose of this study is to investigate the physical and functional quality of the entrances of Urmia from the perspective of tourists as a tourist and border city. For this purpose, descriptive and analytical methods based on library studies, documentation and field studies were used. And for analyze the data from SPSS software and one-sample t-test and Kruskal-Wallis tests were used. According to the tourists who participated in this study, all four variables (passages, services, beauty, representation) examined in the three inputs were evaluated as average. Another result of this study that should be taken into account in city planning is that the entrance of Piranshahr in all four variables was in a much worse situation compared to the other entrance. In terms of beauty and urban representation, the entrance of Mahabad had a better situation, but in terms of passages and service facilities, the entrance of Tabriz had a better situation.

Keywords: Physical and Functional Quality, Urban Entrance, Tourists, Urmia City