



شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

افزایش گردشگری شهر اصفهان با کمک حمل و نقل توریستی

فائزه میرزایی^۱، نیلوفر باقر^۲

۱- دانشجوی کارشناسی رشته مهندسی شهرسازی دانشگاه فنی و مهندسی بوئین زهرا

۲- دانشجوی کارشناسی رشته مهندسی شهرسازی دانشگاه فنی و مهندسی بوئین زهرا

Nbagher78@gmail.com

چکیده

از ابتدای پیدایش شهرها چه تا نیمه قرن نوزدهم که شکل قالب حمل و نقل به صورت پیاده بوده و چه بعد از آن که خودروها و راه آهن وارد شهرها شدند، بحث حمل و نقل یکی از مهم ترین بحث های میان رشته ای بوده و به ویژه در شهرسازی توجه ویژه ای به آن شده و می شود. حمل و نقل در کل به دو دسته موتوری و غیر موتوری تقسیم شده و هر یک از این دو دسته نیز خود به بخش های مختلفی تقسیم می شوند. با گسترش روزافزون صنعت گردشگری و توریسم در شهرهایی که جاذبه های گردشگری دارند ضروری است که برای حمل و نقل گردشگری خود برنامه ریزی کنند و آن را توسعه دهند. در ایران نیز یکی از شهرهایی که با وجود داشتن تعداد زیادی گردشگر با مشکلاتی همچون عدم تسلط راننده های حمل و نقل عمومی روی زبان های خارجی مواجه اند، اصفهان می باشد که بهتر است مسئولان برای توسعه ی حمل و نقل توریستی آن برنامه ریزی کنند.

کلمات کلیدی: حمل و نقل؛ گردشگری؛ توریست؛ پیاده مداری

۱- مقدمه

حمل و نقل شهری همواره به عنوان مبحثی کلیدی و اساسی در مطالعات شهری و ناحیه ای مطرح بوده است. زیرا همانطور که می دانیم یکی از نقش های اساسی زندگی شهری را تشکیل می دهد که آن با ارتباط بخشیدن اکثر امور انسانی به یکدیگر و جریان یابی افراد، کالا، انرژی و اطلاعات محقق می گردد. اگر اغراق نباشد حیات و ممت شهرها در اختیار حمل و نقل شهری است. بنابراین پرداختن به این موضوع خود بینشی گسترده و بین رشته ای را می طلبد. یکی از مهمترین ویژگی های سیستم های حمل و نقل، دخالت انسان و اجتماع در آن به صورت مستقیم و غیرمستقیم می باشد. این ویژگی سبب گستردگی و ارتباط و تداخل آن با سایر سیستم های اجتماعی و انسانی از یک سو و غیرقابل پیش بینی بودن و پیچیدگی آن از سوی دیگر شده است. اصولاً نیازهای حمل و نقلی شامل نیاز به جابجایی عموماً در فعالیت های اقتصادی و کاری همچنین نیاز به جابجایی در چرخه ارتباطات اجتماعی می باشد. اما یکی از بخش هایی که به موازات توسعه حمل و نقل در جهان به شدت در حال گسترش مشابه و مرتبط با آن بوده، بخش گردشگری است. این بخش در گونه ها و قالب های متنوعی ظهور پیدا کرده است و اکنون به عنوان یک صنعت پربازده و متحول کننده مطرح می باشد. بخش حمل و نقل و بخش گردشگری در پاره ای اوقات دو بخش غیر قابل تفکیک هستند که دارای اثرات متقابلی بر روی هم می باشند. اهمیت این بخش در توسعه جوامع مخصوصاً در کشورهای در حال توسعه ایجاب می کند تا در این وادی بین رشته ای تلاش هایی در جهت شناخت و بررسی



شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

رابطه این دو مقوله صورت پذیرد. امری که شاید تاکنون کمتر به آن توجهی شده است و هنوز در مرحله ظهور و بیان مسئله باشد. حمل و نقل توریستی یکی از شاخه های مهم برنامه ریزی حمل و نقل در شهرهاست که شناخت آن مستلزم شناخت های پایه ای در زمینه ی مفاهیم اساسی آن است. در ادامه با حمل و نقل و انواع آن و به ویژه حمل و نقل گردشگری بیشتر آشنا می شویم.

۲- حمل و نقل چیست؟

حمل و نقل در فرهنگ لغات به معنی جابه جایی از مکانی به مکان دیگر معنی شده و مهندسی حمل و نقل را می توان کاربرد ریاضیات و آمار برای جابجایی مسافران و کالاها با استفاده بهینه از مواد و انرژی های موجود در طبیعت معرفی کرد. حمل و نقل بحثی کاملاً بین رشته ای است و موضوعات اقتصاد حمل و نقل، جغرافیا و بهینه سازی حمل و نقل و برنامه ریزی شهری و منطقه ای از موضوعات مهم در این علم به حساب می آیند. حمل و نقل به دو بخش حمل و نقل موتوری و حمل و نقل غیر موتوری تقسیم می شود. حمل و نقل شهری هم به دو بخش حمل و نقل عمومی و حمل و نقل خصوصی تقسیم می شود.

حمل و نقل جنبه های مختلفی دارد که در یک طبقه بندی کلی می توان آن را به سه دسته زیرساخت ها، وسایل نقلیه و بهره برداری تقسیم نمود. زیرساخت شامل شبکه های حمل و نقل، جاده ها، خطوط راه آهن، راه های هوایی، راه های آبی، خطوط لوله، مواد مورد استفاده و همچنین گره ها یا پایانه ها مانند فرودگاه ها، ایستگاه های راه آهن، ایستگاه اتوبوس، بنادر و وسایل نقلیه ای که عموماً در شبکه ها حرکت می کنند، همچنین بهره برداری، شامل فعالیتهایی است که کنترل سیستم را انجام می دهند مانند چراغ راهنمایی و شیب سنج ها.

حمل و نقل تشکیل دهنده استخوان بندی اصلی فضایی شهرها بوده و دارای تاثیراتی بنیادین بر شکل و جهت گیری توسعه درون شهری است. از همین رو، بازشناخت روند تغییرات به وجود آمده و مطالعات در حمل و نقل و ترابری و ارزیابی دیدگاه ها و نظریه های مرتبط می تواند نقش بسزایی در بررسی سیر تحول ساختار شهرها و پیش بینی فرآیند های آتی در این زمینه داشته باشد. این امر به ویژه در کشورهای در حال توسعه چون ایران که در مرحله گذار از شهرنشینی سنتی به نوگرا است از اهمیت بیشتری برخوردار بوده و می تواند سبب گشایش افق های جدیدی گردیده و از تکرار اشتباهات پدید آمده در کشورهای پیشرو جلوگیری نماید.

۳- تاریخچه حمل و نقل

از ابتدای پیدایش شهرها در جهان تا حدود نیمه قرن نوزدهم که همزمان با اختراع خودرو و حضور وسایل نقلیه موتوری بود، حرکت پیاده شکل غالب جابه جایی افراد در شهرها و مقیاس انسانی شکل دهنده ابعاد گذرها محسوب می شد. اما در دهه های پایانی قرن نوزدهم با شروع حمل و نقل ریلی درون شهرها، ایستگاه های قطار و راه آهن به مراکز مهم ترافیکی و دروازه های ورودی شهر تبدیل گردید و سبب تغییرات شگرفی در ساختار شهرها شد. علاوه بر این، تولید فزاینده خودرو که به ویژه با آغاز قرن بیستم شتاب بیشتری گرفت، خودروی شخصی را که پیش از این کالایی لوکس به شمار می رفت به عنوان یک وسیله عمومی و بخشی از لوازم اولیه زندگی خانواده ها مطرح نمود.

از نیمه اول قرن بیستم تا سال های ابتدایی دهه ۶۰ قرن بیستم تمرکز و تاکید بر تسهیل هرچه بیشتر حرکت وسایل نقلیه موتوری به هر شکل ممکن، جزئی جدایی ناپذیر از هرگونه برنامه ریزی حمل و نقل و ترافیک در شهرها محسوب می گردید. در این دوران، به تفکیک مسیرهای حرکتی سواره و پیاده در جهت ایجاد حداکثر بهره وری از سامانه های حمل و نقل نوین توجه می گردید و عابر پیاده و نیازهای وی در اولویت قرار نداشت. اما از اواخر ۱۹۶۰ به ویژه با آشکار شدن مشکلات فراوان در شهرها ناشی از ازدحام بیش از اندازه خودروهای شخصی، حرکت هایی جدی جهت توجه به عابران پیاده و حفاظت آنها همچنین افزایش کیفیت و در نتیجه استفاده بیشتر از حمل و نقل همگانی به وجود آمد.

شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

اما از اوایل دهه ۱۹۷۰ تغییر نگرشی اساسی بین صاحب نظران در رابطه با مساله ترابری در شهرها به وجود آمد. چنانکه در روندی معکوس نسبت به گذشته، اولویت بخشی به حرکت خودروی شخصی به یک ضدارزش بدل گشته و بر حمل و نقل همگانی و گونه های جابه جایی غیرموتوری تاکید گردید. با شروع دهه ۸۰ قرن بیستم میلادی رویکرد پیشین حمل و نقل خودرو مدار با چالش های جدی مواجه گردیده و توجه به تعدیل حرکت وسایل نقلیه موتوری در شهرها به ویژه در محلات مسکونی به عنوان یک اصل مطرح شد. از اواخر دهه ۱۹۸۰ سرمایه گذاری جهت ایجاد شبکه ها و انواع سامانه های حمل و نقل همگانی در شهرها ابعاد بسیار گسترده تری یافت و گره های حمل و نقلی به عنوان یکی از مهمترین کانون های توسعه شهری مطرح گردیدند. از سویی دیگر، دهه ۹۰ قرن بیستم میلادی همزمان با گسترش مباحث توسعه پایدار در جهان و شاخه های گوناگون حرفه ای بوده است. اصطلاح حمل و نقل پایدار نیز به همین دلیل از حدود دو دهه پیش وارد ادبیات تخصصی مطالعات شهری گردید.

در نهایت اینکه در آستانه هزاره سوم بر ترکیب اصول طراحی شهری و حمل و نقل همگانی به ویژه سامانه های ریلی در جهت استقرار اجتماعی فشرده تر، دارای کاربری مختلط و با قابلیت پیاده روی در پیرامون پایانه های حمل و نقلی بیش از پیش تاکید می گردد.

۴- انواع حمل و نقل

با توجه به روش ها و ابزارها و وسایل گوناگونی که به منظور حمل و نقل و جابجایی استفاده می شوند و همچنین با توجه به شرایط سرزمینی و اقلیمی هر شهر و کشوری، حمل و نقل به سه دسته کلی حمل و نقل زمینی، حمل و نقل هوایی و حمل و نقل دریایی تقسیم بندی می شود. در این میان حمل و نقل زمینی نیز خود به دو دسته حمل و نقل ریلی و حمل و نقل جاده ای تقسیم بندی می شود.

۴-۱- حمل و نقل عمومی: حمل و نقل عمومی بخشی از حمل و نقل درون شهری محسوب می شود که در دسترس عموم مردم قرار دارد و به لحاظ اقتصادی نسبت به سایر روش های حمل و نقل به صرفه تر می باشد؛ به خصوص برای اقشار ضعیف تر به لحاظ درآمدی. از جمله ی این وسایل حمل و نقل می توان به اتوبوس های شهری و مترو و ... اشاره نمود.

۴-۲- حمل و نقل شهری: به مجموعه ی سیستم حمل و نقل عمومی و خصوصی در یک شهر حمل و نقل شهری اطلاق می شود.

انواع سیستم حمل و نقل شهری عبارتند از:

۴-۲-۱- پیاده مداری و پیاده راه: میان سفرهای انجام شده در یک شهر، سفرهای پیاده همیشه مهم ترین روش انجام سفر بوده و خواهد بود. پیاده روی بخشی از انجام تمامی سفرهای روزانه شهروندان است. عابری پیاده می بایستی به عنوان عنصر اصلی سیستم های حمل و نقل درون شهری در طراحی ها مدنظر قرار گیرند. به همین دلیل پیاده راه ها راه حل علمی و عملی برای بسیاری از مشکلات حاد شهری هستند. پیاده راه ها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعیشان است. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و می بایست پذیرای گروه های مختلفی از شهروندان باشد.

۴-۲-۲- خیابان ها و جاده ها: مسیر تردد وسایل نقلیه می باشند که از کوچه ها تا بزرگراه ها و آزاد راه ها متغیر اند. همچنین در این مسیر ها، اولویت با وسایل نقلیه می باشد.

۴-۲-۳- حمل و نقل ریلی: حمل و نقل ریلی در دنیا از دو منظر حمل و نقل حایز اهمیت است: یکی از منظر پاک بودن این حمل و نقل چون از بین انواع دیگر وسایل حمل و نقل پاکترین نوع حمل و نقل از نظر زیست محیطی محسوب می شود و دوم در مقایسه با سایر وسایل حمل و نقل ایمنی خیلی بالایی دارد. وسایل حمل و نقل ریلی شامل مترو، تراموا و قطار سبک شهری، منوریل و... می باشد.



شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

۳-۴- حمل و نقل جاده ای: حمل و نقل جاده ای یکی از روش های حمل و نقل زمینی محسوب می شود که در آن از جاده های بین شهری به منظور انتقال و جابه جایی کالا ها و انسان ها بهره گرفته می شود.

۴-۴- حمل و نقل زمینی: حمل و نقل زمینی از جمله ابتدائی ترین و با قدمت ترین روش های حمل و نقل محسوب می شود که به دو دسته ی حمل و نقل ریلی و جاده ای تقسیم بندی می شود.

۴-۵- حمل و نقل هوایی: حمل و نقلی کم آلاینده و سریع می باشد. همچنین به نوعی گرانترین نوع حمل و نقل به حساب می آید.

۵- حمل و نقل در ایران

کشور ما دارای تمدن باستانی بسیار کهن است. با توجه به این موضوع سابقه بسیار طولانی و درخشانی در زمینه تاسیس راه، حمل و نقل، باربری و سایر موارد از این دست دارد. حمل و نقل در ایران به طور مداوم از دوره باستان تاکنون وجود داشته است. از این رو خصوصیات و شرایط حاکم بر کشورمان را به نوعی می توان علت اصلی توجه ایرانیان به موضوع راه سازی و بالا بردن میزان مهارت در این زمینه بیان کرد.

جالب است بدانید که ایرانیان ۷۰۰ سال قبل از میلاد مسیح در زمینه ساخت شناور و دریانوردی فعالیت داشتند و همین موضوع سبب شد تا ایرانیان قرن ها حاکمیت دریاها را داشته باشند. موقعیت جغرافیایی، تمدن ایرانیان و رابطه خوب ایرانیان با مصر و ملت های خاورمیانه سبب شد که حمل و نقل زمینی و دریایی از همان دوران در ایران رونق بیشتری پیدا کند. قبل از آن حمل و نقل جاده ای به طور شهر به شهر در کشورمان به انجام می رسید.

با گذشت زمان در دوره حکومت اشکانیان، شرکت های حمل و نقل و سیستم های باربری شکل جدی تری به خود گرفت و در واقع گسترده تر از گذشته شد. در دوره ساسانیان موضوع تجارت و حمل و نقل تا جایی پیشرفت داشت که حمل و نقل و همچنین تجارت های بین المللی، از اهمیت بسیار زیادی برخوردار شد. در زمان ساسانیان بود که حمل و نقل و تجارت میان ایران و کشورهای اروپایی و آفریقایی شروع شد.

در جریان قرن ۱۸ و ۱۹، تغییراتی که از طریق کامل شدن فنی وسایل نقلیه به وجود آمد، انگیزه های بسیار زیادی را در زمینه تغییرات بنیادی نظام های حمل و نقل ایجاد کرد. با توجه به این مسأله، سرعت و همچنین کارایی خدمات حمل و نقل و جابجایی افزایش بسیار زیادی پیدا کرد.

در این بین با انقلاب صنعتی و پیشرفت های بسیار زیاد در زمینه تکنیک حمل و نقل در دنیا، کشور ایران که به طور اغلب در مسیر جاده ابریشم که جزو بهترین جاده های دنیا به حساب می آمد و لقب شاهزاده بین المللی را یدک می کشید، تجارت های بین المللی خود را انجام می داد، به یکی از اولین کشورهای دنیا تبدیل شد، که با استفاده از حمل و نقل، سود خوبی را به دست می آورد. بعدها نیز ایران با استفاده از روش های دریایی، هوایی و ریلی توانست به موفقیت های بسیار زیادی در زمینه حمل و نقل برسد. تاریخچه حمل و نقل در ایران به طور کلی، درخشان بوده است.

۶- حمل و نقل در صنعت گردشگری

گردشگری و حمل و نقل پیوندی نا گسستنی و جدا نا شدنی هستند و بی شک شناخت روش های گوناگون حمل و نقل در صنعت گردشگری بسیار پر اهمیت است. با رشد صنعت گردشگری در جهان، تقاضا برای حمل و نقل نیز افزایش پیدا کرده است. به طوری که می توان با بررسی انواع وسیله حمل و نقل به جایگاه هر کدام رسید مثلا در سفرهایی با مسیر طولانی و متوسط، سفرهای هوایی و پرواز اهمیت به سزایی دارد و یا خودرو های شخصی وسیله غالب سفر می باشند که برای مسافرت های کوتاه و داخلی بسیار مناسبند و می توان گفت به عنوان محبوب ترین وسیله حمل و نقل سفر های داخلی به حساب می آیند. هر چند بسیاری از گردشگران ماجراجو سفرهای بین منطقه ای و قاره ای که در سطح بین المللی می باشد را نیز با



شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

خودرو شخصی خود می پیمایند چرا که معتقدند سفرهایی ماجراجویانه می تواند با خودرو شخصی لذتی دو چندان داشته باشد و به کشف مناطق کمتر شناخته شده بیشتر کمک کند. البته برخی وسایل حمل و نقل همانند قطار هنوز هم مسافران خاص خود را دارد و به خصوص در کشور های اروپایی می تواند سهم خود را از بازار هنوز هم حفظ کند اما ناگفته نماند که به طور کلی میتوان گفت محبوبیتی را که قطار ها در چند دهه قبل داشتند دیگر ندارند. حمل و نقل و جابجایی با اتوبوس نیز برای جوامع خاصی به خصوص جوانان و قشر های متوسط و همچنین برای فواصل کوتاه هنوز هم بهترین و مقرون به صرفه ترین وسیله حمل و نقل و جابه جایی می باشد.

۷- حمل و نقل از نظر متخصصان گردشگری

در این بخش به دیدگاه متخصصین گردشگری درباره حمل و نقل و جایگاه آن در گردشگری به ویژه تحت عنوان مقوله حمل و نقل گردشگری می پردازیم. حمل و نقل بخشی لاینفک از گردشگری محسوب می شود و دارای دو کارکرد اصلی در گردشگری می باشد:

- وسیله جا به جایی گردشگران از مبدا به مقصد

- جاذبه و خدمت رسانی برای گردشگران در طول جا به جایی در وسیله نقلیه (به عنوان مثال تجربه مسافرت دریایی و یا سفر با قطار با مسیر خوش منظر)

رابطه تنگاتنگ بین گردشگری و حمل و نقل را می توان در مفهوم دسترسی خلاصه نمود. از نظر متخصصین امور گردشگری هنوز مطالعات گردشگری منحصراً بر روی حمل و نقل متمرکز نشده است و در مطالعات حمل و نقل نیز به طور غیرمستقیم به حمل و نقل گردشگران اشاره می شود. مطالعات تخصصی تر در زمینه حمل و نقل شامل مباحث اقتصادی، سازمانی، مدیریتی و عملکردی می باشد. چه در مطالعات گردشگری و چه در مطالعات حمل و نقل یک چارچوب روشن جهت ارزیابی حمل و نقل گردشگران ارائه نشده است، از این رو می توان مبحث فوق را بر اساس جنبه تکمیلی این دو رشته بنا نهاد. رشته گردشگری مشابه با رشته حمل و نقل یک رشته چند ضابطه ای است و در مطالعات این رشته مفاهیم و تئوری های سایر علوم به کار گرفته می شوند. در این صورت در برخورد با سیستم حمل و نقل گردشگری ممکن است روش های مختلفی برحسب زمینه نظری محقق انجام گیرد. سه شاخه از علوم اجتماعی با مقوله سیستم حمل و نقل گردشگری در ارتباط می باشند: اقتصاد، جغرافیا و بازاریابی (فروش).

از منظر اقتصادی دو مقوله اقتصاد حمل و نقل و اقتصاد گردشگری مرتبط با این موضوع می باشد. اقتصاددانان در رشته حمل و نقل برای تحلیل رفتار تولید سفر مسافران، عوامل تاثیرگذار در تقاضا تحت اثر عوامل اقتصادی و اجتماعی (نظیر سن، درآمد، مهارت و مشخصه های خانوادگی) و شرایط اقتصاد کلان از مدل های ریاضی استفاده نموده اند. از آنجا که درآمد تاثیر مهمی روی تقاضای گردشگری دارد، اقتصاددانان این تاثیر را با عبارت الاستیسیته^۱ تقاضا معرفی نموده اند که براساس تعریف با نسبت درصد تغییرات تقاضای گردشگری به درصد تغییرات درآمد قابل مصرف نشان داده می شود. این کمیت در زمان یکسان برای صورت و مخرج کسر در نظر گرفته می شود. نکته مهم در این جا این است که تغییر در تقاضای نیازهای اساسی (مثل غذا، آب و سرپناه) کم بوده و غیرالاستیک می باشد در صورتی که آیتم های لوکسی نظیر تعطیلات و مسافرت الاستیک می باشند و وابستگی مستقیم با درآمد و قیمت خدمات دارند. به منظور ارزیابی اثر قیمت بر روی تقاضای گردشگری نیز اقتصاددانان کمیت الاستیسیته قیمت تقاضا را تعریف نمودند که برابر است با نسبت درصد تغییرات تقاضای گردشگری به درصد تغییرات در قیمت عرضه گردشگری براین اساس بین تقاضا و قیمت رابطه معکوس وجود دارد. عوامل دیگر تاثیرگذار در

^۱انعطاف پذیری



شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

- تقاضای گردشگری عبارتند از: اخذ مالیات، تعطیلات قابل استفاده، آب و هوا و مسائل فرهنگی. به طور کلی عرضه در حمل و نقل گردشگری دارای مشخصه های زیر است:
- هزینه اضافه برای تامین جابجایی مسافر (قیمت جابجایی با هواپیما، قطار مسافربری و قایق)
 - محدودیت و تنظیم دولت برای نظارت بر عرضه
 - عکس العمل رقابتی سایر بخش های تجاری مرتبط با حمل و نقل گردشگری
 - نیاز به ارتقای سطح مهارت
- در این زمینه از نظر عرضه اقتصاددانان با سه سوال زیر مواجه اند:
- چه چیز تولید می شود؟ چگونه تولید میشود؟ کی و کجا تولید میشود؟
- اما تقاضای سفر به مفهوم مصرف خود آن نیست و معمولاً وسیله ای است برای مصرف کالاها و خدمات دیگر. تقاضای سفر گردشگری دارای مشخصه های زیر می باشد:
- تقاضای سفر گردشگری همیشه دارای طبیعتی آبی و غیر قابل پیش بینی است و پیشگیری از عدم رضایت کاربران مستلزم عرضه بیش از ظرفیت می باشد.
 - تقاضای سفر گردشگری دارای گستره وسیعی است و تنوع زیادی دارد.
 - تقاضای سفر گردشگری دارای مولفه هایی است که قابل قیمت گذاری نیستند (کیفیت خدمت رسانی، قابلیت اطمینان و دسترسی در زمان دقیق)
- در ارزیابی پروژه های حمل و نقل مرتبط با گردشگری اشتغال ایجاد شده و درآمد ایجاد شده برای اقتصاد محلی حائز اهمیت است. در این زمینه اقتصاددانان به منظور تخمین منابع اقتصادی ثانویه یا غیر مستقیم مصارف گردشگران در مناطق گردشگری از روشهای تحقیقی پیچیده ای نظیر تحلیل مضاعف استفاده نموده اند. هم چنین در زمینه هزینه های زیست محیطی ناشی از گردشگری در میان اقتصاددانان آگاهی ایجاد شده است. اما جغرافیدانان در مواجهه با حمل و نقل گردشگری روی سه مورد اصلی زیر تمرکز دارند:
- فضا که معمولاً سطح زمین می باشد.
 - موقعیت که محل قرارگیری چیزی در فضا است.
 - مکان که موقعیت مشخصی در سطح زمین است.
- از نظر جغرافیا، حمل و نقل دارای یک سری متغیرهای مکانی است که بر روی هزینه ها و تولید در سایر فعالیت های اقتصادی و اجتماعی تاثیرگذار است. از این منظر حمل و نقل به عنوان عامل تسهیل کننده جا به جایی است که دارای هزینه های اقتصادی و بودجه ای می باشد. در تحلیل سیستم حمل و نقل جغرافیدانان موارد زیر را در نظر دارند:
- رابط ها و جریان ها در داخل سیستم حمل و نقل
 - مکان ها و موقعیتهایی که توسط این رابطها به هم متصل اند (معمولاً با نقاط داده می شوند)
 - سیستم ارتباطات در داخل سیستم حمل و نقل
- براساس مطالعات پیرس، تحقیقات جغرافیایی بر روی گردشگری بر روی موارد زیر متمرکز است:
- تحلیل فضایی عرضه و تقاضای گردشگری
 - جغرافیای محل تجمع گردشگران
 - جا به جایی و جریان گردشگران
 - تحلیل اثرات گردشگران
 - توسعه مدل های فضای گردشگری به منظور درک تخمین و تشریح گردشگری در موقعیت های مشخص



شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

پیشرفت تکنولوژی حمل و نقل در سال های اخیر مخصوصاً در زمینه رشد مسافرت هوایی و افزایش مالکیت خودرو باعث گسترده شدن جغرافیای گردشگری و انعطاف پذیری بیشتر مسافرت ها شده است. به طوری که بعضاً گردشگری بین المللی وابستگی شدیدی به تعداد فرودگاه ها و فراوانی پروازها دارد. این در حالی است که در گذشته مسافرت های گردشگری عمدتاً به صورت خطی در امتداد ریل های راه آهن یا رودخانه ها انجام می گرفته است.

آنچنان که دیدیم در زمینه اقتصاد و جغرافیا مطالعاتی روی مقوله حمل و نقل گردشگری انجام گرفته اما در زمینه علم بازاریابی و فروش کمتر کار آکادمیک انجام گرفته است. با این وجود در مطالعات گردشگری نسبت به مطالعات حمل و نقل توجه بیشتری به بازاریابی شده است. در زمینه بازاریابی سه حوزه کلیدی وجود دارد:

- برنامه ریزی استراتژیک

- تحقیقات بازاریابی

- ترکیب بازاریابی

۸- گردشگری از منظر متخصصان حمل و نقل

در ادبیات رشته حمل و نقل بیشترین توجه به گردشگری در حوزه مقوله تقاضای سفر و مهندسی ترافیک مطرح شده است. با این دید گردشگران بخشی از مسافران هستند که دارای اهداف سفر تفریحی و گردشگری می باشند. از این رو دارای رفتار و الگوی سفر متفاوتی هستند و توزیع زمانی سفر ویژه ای را به وجود می آورند.

در راهنمای HCM، در بحث تقاضا و حجم ترافیک پس از اشاره به ماهیت غیر یکنواخت تقاضای حمل و نقل توزیع زمانی ترافیک در طول سال، ماه، روز و ساعت اوج ترافیک مورد بررسی قرار گرفته و تشریح شده است. در بخش فوق اشاره می شود که در مقایسه با راه های درون شهری و برون شهری، راه های دسترسی مناطق گردشگری دارای تغییرات شدیدتر ماهانه، هفتگی، روزانه و ساعتی می باشند. از آنجا که به دلایل اقتصادی طراحی ترافیکی راه ها بر اساس یک ساعت طرح و نه ساعت اوج ترافیک انجام می گیرد، از ترافیک اضافه بر ظرفیت در بعضی از ساعت ها در طول یک سال صرف نظر میشود. لذا به دلیل ماهیت پر نوسان راه های گردشگری، با وجود این که به خودی خود مقدار نسبت ترافیک ساعت اوج به متوسط ترافیک روزانه در مقایسه با سایر راه ها بیشتر در نظر گرفته می شود، با این وجود مشکلی که در مورد این راه ها مطرح می شود این است که در این راه ها هزینه تراکم بیشتری به سیستم حمل و نقل وارد می گردد.

بر اساس این دسته بندی جاده های دوخطه به دو طبقه تقسیم بندی شده اند. دسته اول شامل راه هایی با قابلیت جا به جایی بالا هستند. در این نوع راه ها هدف اصلی حداکثر سرعت و جابجایی است. در حالی که دسته دوم شامل راه هایی با سرعت حرکت پایین و دارای مناظر دیدنی می باشند. بنابر این تقسیم بندی راه های گردشگری خوش منظر نیز در دسته دوم قرار می گیرند. در این دسته از راه ها، فاکتور سرعت متوسط به عنوان معیاری برای تعیین سطح سرویس دهی راه مورد استفاده قرار نمی گیرد و از این رو تنها عامل تاثیرگذار در تحلیل، زمان صرف شده در صف های غیر قابل سبقت گیری می باشد. به عنوان یک نکته حاشیه ای و در عین حال مهم در ارتباط با این مقوله باید گفت یکی از ویژگی های راه های گردشگری خوش منظر، سرعت (متوسط) بسیار پایین این راه ها در مقایسه با سایر راه ها است. از دیگر موارد مرتبط با مقوله گردشگری که در این مرجع به صورت پراکنده مشاهده می شود و می توان به آن اشاره نمود، تعریف فاکتور آشنایی راننده می باشد. این فاکتور در محاسبات مربوط به تعیین حجم معادل ترافیک راه های چهارخطه و آزادراه ها وارد می شود. فاکتور فوق بازتابی است از میزان آشنایی راننده با مسیر و مقدار آن بین ۰/۸۵ تا ۱ متغیر است. مقدار ۱ متناظر با راهی حومه ای است که بیشتر در معرض سفرهای کاری روزانه می باشد و از این رو رانندگان نسبت به راه آشنایی کامل دارند. اما در صورت وجود شرایط متفاوت نظیر ترافیک آخر هفته و وجود ترافیک گردشگری و تفریحی به دلیل تغییر رفتار رانندگان، مقدار کمتری به این



شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

فاکتور اختصاص می یابد. کمتر شدن این مقدار به منزله بیشتر شدن میزان ترافیک معادل و کاهش سطح سرویس دهی راه می باشد که مفهوم آن کاهش بازدهی راه تحت وجود این شرایط است. یکی از موارد دیگری که در راهنمای HCM به آن اشاره شده است، تفکیک گروه وسایل نقلیه گردشگری در مخلوط ترافیکی است. نحوه استفاده از این نوع وسایل نقلیه در جوامع مختلف متفاوت می باشد و این نوع وسایل نقلیه دارای انواع متفاوت و ابعاد متنوعی هستند. با تفکیک این گروه وسایل نقلیه از کل ترافیک در محاسبات ترافیکی ضریب هم ارز سواری بیشتر از یک برای آن در نظر گرفته می شود.

۱۰- رویکرد اقتصادی/اجتماعی در نگاه به رابطه سیستم حمل و نقل و گردشگری

در سال های اخیر توجه زیادی به اثرات اقتصادی هر یک از بخش های حمل و نقل و گردشگری به صورت مستقل شده است. به نحوی که برخی از کشورها با فراهم نمودن شرایط و بستر مناسب برای رشد هر یک از این دو بخش، منافع اقتصادی بزرگی را نصیب خود نموده اند. اما به نظر میرسد در ادامه توجه به این مسئله، کارکرد متقابل این دو بخش و پیامدهای مشترک آن باید مورد بررسی قرار گیرد. به عنوان نمونه اساس توسعه خطوط ریلی در ایران جایابی بار و ترانزیت کالا بوده است. همچنین در سال های اخیر توجه ویژه ای به توسعه گردشگری در کشور مبذول شده است. این دو مورد نمونه هایی از موارد ذکر شده در شروع بحث بالا در ایران می باشند. اما مسئله جدید در این زمینه بررسی پتانسیل ها و منافع اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی دو بخش حمل و نقل و گردشگری به طور هم زمان می باشد. در نتیجه با توجه به اثرات عمیق اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی گردشگری که با گذشت زمان در حال افزایش است، پیشنهاد می شود مطالعات امکان سنجی در باب توسعه حمل و نقل در جهت ایجاد بستر مناسب برای رشد گردشگری و ارائه استراتژی هایی در این زمینه صورت پذیرد.

۹- انواع حمل و نقل در صنعت گردشگری

۹-۱- حمل و نقل هوایی: در ۱۷ دسامبر ۱۹۰۳ تحولی بی نظیر در صنعت حمل و نقل با اختراع اولین هواپیما در کیتی هاواک کالیفرنیا شمالی رقم خورد و اولین هواپیمای موتوری ساخته شد که تحولی عظیم در صنعت گردشگری رخ داد. و حمل و نقل جهان را برای همیشه دگرگون ساخت. و حال با گذشت بیش از صد سال از تولد اولین پرواز می توان تغییرات سریع را در این صنعت دید و شاهد تحولات فراوانی در نگرش افراد از سفر های دور و غیر قابل دسترس دانست. حال آن که صنعت حمل و نقل هوایی دوران اولیه خود را سپری کرده و اکنون کاملاً به بلوغ رسیده است. امروزه صنعت حمل و نقل هوایی بیش از ۲/۲ میلیارد مسافر را جابه جا می کند و حمل و نقل هوایی به عنوان مهم ترین بخش های توریسم و گردشگری به حساب می آید. گفتنی است که ایران در سال ۱۳۹۲ دارای ۶۱ فرودگاه مسافری بوده که به پرواز های داخلی سرویس می دهد که رتبه یک و دو و سه این فرودگاه ها شامل فرودگاه مهر آباد تهران، مشهد و کیش است. به علاوه شرکت های هواپیمایی مختلفی چون ایران ایر، ماهان ایر، آسمان، تابان، کیش ایر، ایران ایر تور، زاگرس، آتا، کاسپین، نفت ایران، معراج، هسا، قشم ایر خدمات جابه جایی پروازهای داخلی و خارجی مسافران را که شامل حمل و نقل مسافران، جابه جایی بار و پست های داخلی و بین المللی فرودگاه های کشور انجام میدهد.

۹-۲- حمل و نقل ریلی: خطوط ریلی همواره از دیر باز به عنوان وسیله حمل و نقل مهمی برای جابه جایی مسافران و بار بوده است و شاید بتوان علت آن را وجود مزیت هایی چون مصرف سوخت و انرژی کمتر، آلودگی زیست محیطی کمتر، ایمنی بیشتر، استهلاک کمتر و حمل و نقل انبوه دانست. خطوط ریلی پیشرفته با قطارهای پرسرعت، در بسیاری از کشور ها، مسافران را با هزینه کمتر و رفاه بیشتر جابه جا می کند و شاید بتواند در آینده ای نه چندان دور جایگزین سفر های هوایی شود. کشور هایی که دارای خطوط ریلی با سرعت ۲۰۰ تا ۳۰۰ کیلومتر در ساعت می باشند عبارتند از بلژیک، چین، فنلاند، فرانسه،



شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

آلمان، ایتالیا، ژاپن، پرتغال، کره جنوبی، اسپانیا، تایوان، ترکیه، انگلستان، ایالات متحده، گفتنی است محدودیت هایی که با توجه به رشد بزرگ راه ها و سیستم های حمل و نقل هوایی تحمیل می شوند، خطوط ریلی پر سرعت می تواند بار ترافیکی و شلوغی سایر روش های حمل و نقل را بر طرف کند. قطار های پر سرعت در مقایسه با حمل و نقل هوایی یا انواع وسایل موتوری حمل و نقل، انرژی کمتری مصرف می کنند. ناگفته نماند که سرعت جابه جایی این قطار ها از خودرو شخصی نیز بیشتر است. هر چند سرعت آنها از هواپیماهای جت بیشتر نیست اما برای مسافت های کمتر از ۵۰۰ کیلومتر طرفدار بیشتری نسبت به پرواز دارد.

۳-۹- حمل و نقل جاده ای از طریق اتوبوس: شرکت های اتوبوس رانی خدمات زیاد و متنوعی را در جهت بهبود حمل و نقل ایجاد کرده است که شامل خدمات گردشگری، حمل و نقل شهری، حمل و نقل برون شهری و حمل و نقل بین المللی و برون مرزی. اتوبوس ها در مقایسه با پرواز قیمت ارزان تری دارند و بسیاری از مسافران که سفر ارزان را به راحتی ترجیح می دهند معمولاً اتوبوس را برای حمل و نقل و جابه جایی خود استفاده می کنند به خصوص برای قشر جوان و دانشجو که مقرون به صرفه بودن جابه جایی برایشان در اولویت قرار دارد. مواردی چون هزینه پایین تر، بهبود کیفیت راه ها، مدرن شدن اتوبوس ها و جذابیت مسیر برای برخی از مسافران ماجراجویی که علاقمند به عبور از شهر های مختلف برای رسیدن به مقصد هستند باعث شده تا تقاضا برای استفاده از اتوبوس برای مسیر های بین شهری و حتی بین المللی هنوز هم جذابیت خود را داشته باشد.

۴-۹- حمل و نقل جاده ای از طریق خودرو شخصی: سفر های جاده ای با خودرو شخصی از صنعت گردشگری جدا نشدنی است. و باید گفت که بیشتر سفرهای که در دنیا انجام میشود با خودرو های شخصی بوده است. به طوری که می توان روزانه حجم زیادی از سفر های مختلف را به اتوموبیل های شخصی اختصاص داد. شاید انعطاف پذیر بودن اتوموبیل های شخصی در سفر باعث محبوبیت آن شده است که باعث شده همواره جز سفرهای غالب گردشگران باشد. ناگفته نماند که حوادثی چون حادثه ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱ باعث شد چندین سال خودرو شخصی در حمل و نقل پیشه زیادی نسبت به وسایل حمل و نقل دیگر بگیرد.

۵-۹- حمل و نقل آبی: حمل و نقل آبی مربوط به وسایل حمل و نقلی می شود که از طریق آب دریاچه ها، رودخانه ها، دریاها و اقیانوس ها صورت می گیرد و حمل نقل مسافر و بار را انجام می دهد. جالب است بدانید قبل از رونق گرفتن حمل و نقل هوایی حمل و نقل آبی بیشترین نقش را در سفر های طولانی به خصوص سفر های بین قاره ای داشت و سفر و دریانوردی به صورت جدی به هم گره خورده بود اما با اختراع هواپیما و رایج شدن جابه جایی ها از طریق پرواز کمی از رونق کشتی ها کاسته شد؛ به طوری که می توان گفت در ۵۰ ساله گذشته کاهش شدیدی پیدا کرده است.

۶-۹- حمل و نقل با دوچرخه: حمل و نقل از طریق دوچرخه سواری یکی از روش های رایج برای گردشگران ماجراجویی است که برنامه های سفر های طولانی را برای پیمودن حتی از قاره ای به قاره دیگر دارند و مسافت های طولانی ای را در سفر با دوچرخه شخصی خود می پیمایند. برخی از شرکت ها نیز تور های دوچرخه سواری برگزار می کنند که خود طرفداران خاص خود را دارد و می تواند سفری بسیار جذاب و خاص باشد.

شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست



شکل شماره (۱): انواع وسایل حمل و نقل

شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

۱۱- حمل و نقل گردشگری در اصفهان

در صنعت گردشگری اصفهان همزمان با توسعه هتل و افزایش ظرفیت های اقامتی، مؤسسات حمل و نقل نیز باید مورد توجه قرار گیرند. مسلط نبودن تاکسیرانان به زبان انگلیسی، ناتوانی در برقراری ارتباط و نامناسب بودن خودروهای حمل و نقل از جمله مشکلاتی است که گردشگران با آن درگیر هستند.

یکی از فرصت های سرمایه گذاری پیش بینی شده در حوزه حمل و نقل، راه اندازی شرکت های حمل و نقل گردشگری است. این پیشنهاد از سوی شرکت تاکسیرانی ارائه شده و جای تعجب است که چرا سازو کار کسب مجوز از این نهاد تا این حد سخت است.

به گفته مدیر عامل مجمع گردشگری استان اصفهان یک سرمایه گذار بخش خصوصی حدود یک سال است که در این حوزه اعلام آمادگی کرده و منتظر صدور مجوز از سوی سازمان تاکسیرانی شهر اصفهان است که به تازگی رئیس شورای اسلامی شهر اصفهان از حل این مشکل خبر داد.

معاون حمل و نقل شهرداری اصفهان درباره این مشکلات می گوید: تا پیش از این، مجوز تشکیل شرکت های حمل و نقل از سوی شورای اسلامی شهر اصفهان صادر نشده بود که این اقدام به تازگی محقق شد.

معاون شهردار اصفهان درباره چگونگی جلوگیری از تنش میان این مؤسسات با تاکسی های شهری اظهار کرد: این تاکسی ها ویژه گردشگران خارجی یا میهمانان خاص داخلی هستند.



شکل شماره (۲) : حمل و نقل با درشکه در اصفهان

۱۲- جاذبه های گردشگری اصفهان

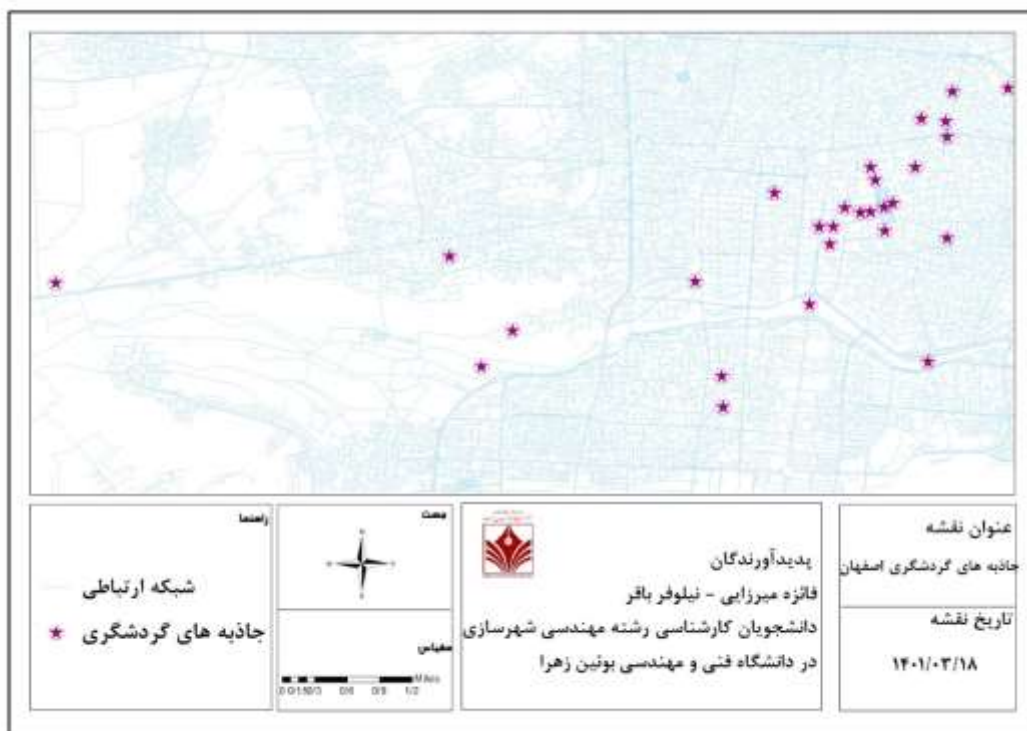
اصفهان دارای جاذبه های تاریخی و طبیعی بی شماری می باشد و به همین دلیل این شهر را به مرکز توریستی و گردشگری ایران تبدیل کرده است. از جمله مهم ترین بناهای تاریخی و گردشگری اصفهان می توان موارد زیر را نام برد:



شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

- میدان نقش جهان
- کاخ چهلستون
- عالی قاپو
- پل خواجه
- سی و سه پل
- موزه کلیسای وانک
- مسجد جامع عتیق
- منارجنبان
- میدان امام علی
- مسجد رحیم خان
- کاخ هشت بهشت
- بازار اصفهان
- بازار قیصریه
- محله جلفا
- موزه موسیقی
- مسجد شیخ لطف الله
- مدرسه چهارباغ
- مسجد امام
- خانه جواهری
- باغ پرندگان
- خانه مشیرالملک اصفهان
- آرامگاه باباقاسم اصفهان
- موزه هنرهای معاصر
- آتشگاه
- منار چهل دختران
- خانه ملاباشی
- آرامگاه صائب تبریزی
- آکواریوم نازوان

شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست



نقشه شماره (۱): مکان جاذبه های گردشگری اصفهان

۱۳- تحلیل سوات حمل و نقل توریستی در اصفهان

جدول شماره (۱)

تهدید	فرصت	ضعف	قوت
(۱) افزایش آلودگی ناشی از خودروهای شخصی	(۱) امکان ایجاد خط ویژه اتوبوس	(۱) نامناسب بودن وضعیت کفپوش خیابان در بعضی قسمت ها	(۱) زیبایی و پاکیزگی خیابان های معروف
(۲) عدم امنیت مسافران به دلیل قدیمی بودن اتوبوس ها	(۲) امکان ایجاد حمل و نقل توریستی	(۲) قدیمی بودن اتوبوس ها	(۲) وجود مسیر دوچرخه در بعضی معابر
	(۳) امکان زیباسازی بیشتر معابر	(۳) مسلط نبودن راننده ها به زبان های خارجی	(۳) وجود پیاده راه هایی با فضاسازی زیبا و مناسب در بعضی قسمت ها
	(۴) امکان افزایش تابلوهای راهنما		

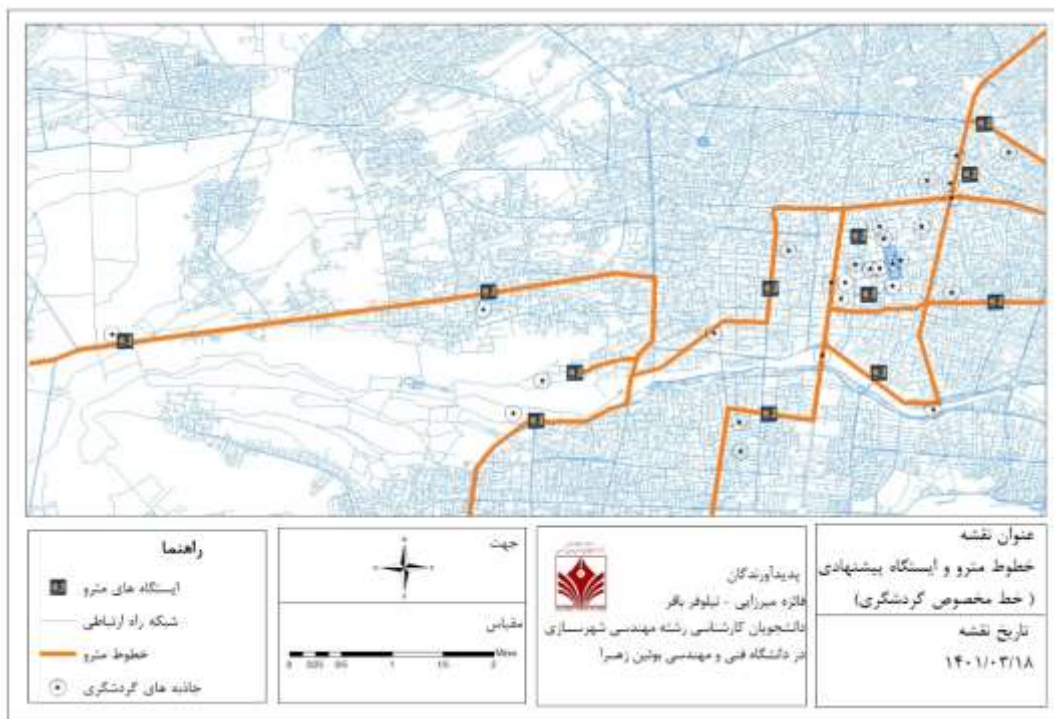
۱۴- طراحی حمل و نقل توریستی در اصفهان

با توجه به تمام مطالب گفته شده اکنون نیازمند طراحی یک شبکه حمل و نقل مناسب برای گردشگران هستیم که علاوه بر رفع مشکلات یاد شده دستدار محیط زیست نیز باشند.

۱-۱-۱ اولین پیشنهاد ما برای حمل و نقل توریستی ایجاد خطوط متروی زیرزمینی ای است که ایستگاه های آن تنها در کنار جاذبه های گردشگری می باشند؛ این موضوع باعث کاهش شلوغی ها در این خط می شود. این خط مترو مخصوص گردشگران است و تمام کارمندان آن در ایستگاه ها باید مسلط به زبان انگلیسی باشند و تابلوهای راهنما نیز باید به زبان انگلیسی نیز

شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

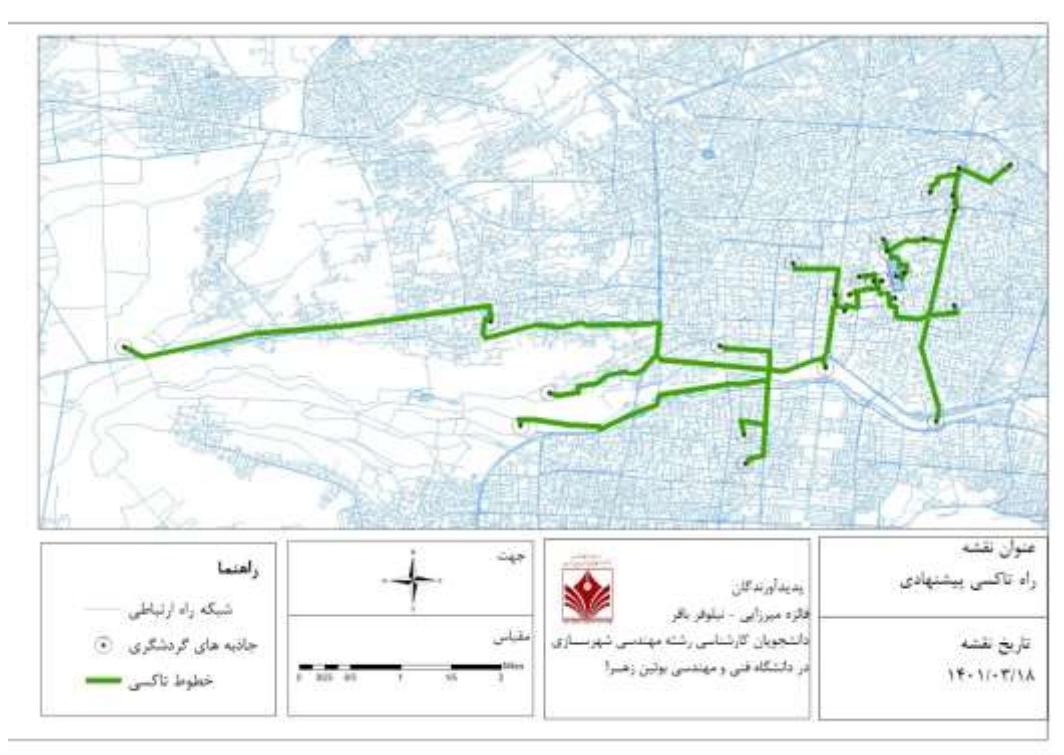
نوشته شده باشند. این خط مترو باعث می شود که گردشگران با آسودگی خاطر و بدون هیچ مشکل و برخورد با ترافیک بتوانند از جاذبه های گردشگری لذت ببرند.



نقشه شماره (۲) : خطوط مترو و ایستگاه های پیشنهادی

۱۱-۲- دومین پیشنهاد ما برای توسعه حمل و نقل توریستی ایجاد زیرساخت هایی برای تاکسی های تلفنی مخصوص گردشگران است. عملکرد این تاکسی ها به این گونه خواهد بود که از هر قسمت شهر که گردشگران با آن ها تماس بگیرند تنها از مسیر های ویژه ی خود بین مکان های گردشگری جا به جا می شوند. تمام خودرو ها باید کیفیتی مناسب حمل و نقل توریستی داشته و تمام راننده ها باید به زبان های خارجی و خصوصا انگلیسی مسلط باشند. میتوان راننده هایی را که به زبان خاصی مسلط هستند را برای خدمات رسانی به گردشگرانی با همان زبان فرستاد.

شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست



نقشه شماره (۳) : خطوط تاکسی پیشنهادی

وجود حمل و نقل توریستی در یک شهر باعث راحتی گردشگران در آنجا شده و امکان حضور گردشگران را بیشتر می کند. بنابراین باید زیرساخت های لازم در تمام شهر ها ایجاد شود تا کشور ما با وجود تعداد زیادی مکان های تاریخی و گردشگری بتواند از نهایت پتانسیل خود در این زمینه استفاده کند.

۱۴- نتیجه گیری

با توجه به مطالب مطرح شده در این مقاله و مسائلی که درباره مقوله رابطه گردشگری با سیستم حمل و نقل مورد بررسی قرار گرفت، نتایج و پیشنهادات زیر ارائه میشود:

- ارتباط گردشگری با سیستم حمل و نقل به صورت کاملاً متقابل میباشد و رشد و توسعه در هر کدام از این دو بخش متاثر از روابطی است که با دیگری دارد.

- فرایند برنامه ریزی و تصمیم گیری در بخش حمل و نقل روز به روز در حال تکامل و جامعیت بیشتری میباشد که ورود ملاحظات زیست محیطی و اجتماعی در این فرایند شاهدهی بر این تکامل می باشند. این مقوله ناشی از ماهیت گسترده سیستم حمل و نقل به عنوان یک سیستم انسان و ماشین می باشد. با این وجود ورود مقوله گردشگری به این فرایند میتواند در جهت همان تکامل مفید واقع شود.

- تاثیر همکاری های سازمانی در حوزه مشترک حمل و نقل و گردشگری بر روی بهبود کیفی تصمیم گیری ها و تخصیص بهینه منابع باعث شده دولت ها به فکر جایگزینی تداخل سازمانی با همکاری سازمانی بیفتند.

- با توجه به اثرات عمیق اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی گردشگری که با گذشت زمان در حال افزایش است، پیشنهاد می شود مطالعات امکان سنجی در باب توسعه حمل و نقل در جهت ایجاد بستر مناسب برای رشد گردشگری و ارائه استراتژی هایی در این زمینه صورت پذیرد.



شانزدهمین کنفرانس ملی شهرسازی، معماری، عمران و محیط زیست

مراجع

۱. امینی نژاد، رامین، انتخاری، قدرت، مقدمه ای بر برنامه ریزی حمل و نقل شهری، تهران: انتشارات دانشگاه پیام نور، ۱۳۸۹
۲. اوستروفسکی، واتسلاف، شهرسازی معاصر از نخستین سرچشمه ها تا منشور آتن، ترجمه لادن اعتضادی، چاپ اول، تهران: مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۷۱
۳. پاکزاد، جهانشاه، سیر اندیشه ها در شهرسازی (۲)؛ از کمیت تا کیفیت، چاپ اول، تهران: شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۸۶
۴. چاک. وای. گی و ادواردو فایوسولا، جهانگردی در چشم اندازی جامع، ترجمه دکتر علی پارسیان و سید محمد اعرابی، دفتر پژوهش های فرهنگی، ۱۳۹۰
۵. نظریان، اصغر؛ قادری، اسماعیل؛ حقیقی، عبدالرضا؛ نقش حمل و نقل هوایی در صنعت توریسم با تأکید بر فرودگاه بین المللی ارومیه، نشریه نگرش های نو در جغرافیای انسانی، تابستان ۱۳۸۹، دوره ۲، شماره ۳، صفحه ۴۴-۲۵
۶. سقائی، محسن، تحلیلی بر تأثیر صنعت حمل و نقل هوایی بر توسعه گردشگری مذهبی- مورد مطالعه: فرودگاه مشهد، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، سال ۲۸، شماره ۳، پاییز ۱۳۹۲، مقاله ۹۱۲، صفحه ۴۸-۷۱
۷. میرطالبی اقدم، سید مسعود، تأثیر آزادسازی صنعت حمل و نقل هوایی بر توسعه صنعت گردشگری در ایران، پایان نامه کارشناسی ارشد برنامه ریزی گردشگری، دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران، اسفند ۱۳۸۹
8. Sorupia, Eden, rethinking the role of transportation in tourism, Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol.5, pp. 1767-1777, 2005
9. Transport for tourism, 1994, Page S.J., London Routledge.
10. Transportation Research Board, Highway Capacity Manual, 2000, Published by the National Research Council, Washington DC.
11. Bent Flyvbjerg, Mette K. Skamris Holm, and Søren L. Buhl, "How (In)Accurate Are Demand Forecasts in Public Works Projects", Journal of the American Planning Association 71:2, pp. 131-46.
12. Clark, C. (1957), "Transport: maker and breaker of cities", town planning review, No. 28, PP. 237-250
13. Dittmar, Hank et al.(2004), "An Introduction to Transit-Oriented Development", The New Transit Town; Best Practices in Transit-Oriented Development, Edited by Hank Dittmar & Gloria Ohland, Washington, London: Island Press, pp 1-18
14. Jacobs, Jane (1993), "Tod und Lebengrober Amerikanischer Stadte", Frankfurt: Verlage uhlstein GmbH
15. M.Daisa, James (2004), "Traffic, Parking and Transit- Oriented Development", The New Transit Town; Best Practices in Transit-Oriented Development, Edited by Hank Dittmar & Gloria Ohland, Washington, London: Island Press, pp 113-130
16. Tange, Kenzo (1970), "Architecture and Urban Design", Zurich: Verlag Fur Architekture Artemis