

تحلیل و سطح‌بندی فضایی محورهای گردشگری روزانه استان تهران بر مبنای خدمات و تسهیلات گردشگری

ابوالفضل مشکینی^۱، حسن بهنام مرشدی^{۲*}، مجتبی برغم‌دی^۳

- ۱- استادیار رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.
- ۲- دانشجوی دکترای جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.
- ۳- دانشجوی دکترای جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

پذیرش: ۱۳۹۷/۰۳/۰۵

دریافت: ۱۳۹۶/۱۱/۲۹

چکیده

شبکه راه‌های ارتباطی به‌عنوان یکی مهم‌ترین زیرساخت‌ها در توسعه‌ی فعالیت‌های گردشگری، رابطه تنگاتنگی میان گردشگری و حمل‌ونقل و به‌طورکلی در مفهوم دسترسی برقرار می‌کند. ازاین‌رو سطح‌بندی محورهای گردشگری معیاری‌ست برای تعیین اولویت این محورها، همچنین تعیین زیرساخت‌ها و تسهیلات گردشگری مورد نیاز و تعدیل نابرابری در بین این محورها متناسب با جاذبه‌های گردشگری. هدف این پژوهش نیز سطح‌بندی محورهای گردشگری استان تهران از نظر خدمات و تسهیلات گردشگری است. روش پژوهش کاربردی بوده و از مدل مثلث سلسله مراتبی فولر برای وزن‌دهی معیارها، همچنین از روش ORESTE برای رتبه‌بندی محورها استفاده شده است. درنهایت پس از رتبه‌بندی، این محورها به ۴ سطح از فروبرخوردار تا فرابرخوردار تقسیم‌بندی شده‌اند. نتایج پژوهش حاکی از آن است که محورهای شمالی و غربی استان از خدمات مناسب‌تری نسبت به محورهای شرق و جنوب‌شرقی استان برخوردار می‌باشند؛ درحالی‌که محورهای شرق و جنوب‌شرقی، علی‌رغم وجود ظرفیت‌های قابل‌توجه، همچنین مسافت طولانی‌تر نیازمند خدمات و تسهیلات گردشگری بیشتری می‌باشند؛ لذا به برنامه‌ریزان و کارشناسان مربوطه توصیه می‌شود که توسعه این محورها را در اولویت برنامه‌ریزی‌های خود قرار دهند.

واژگان کلیدی: محورهای گردشگری، خدمات و تسهیلات گردشگری، جاذبه‌های گردشگری، سطح‌بندی فضایی، استان تهران.

۱- مقدمه

گردشگری بخش عمده‌ی اقتصاد جهانی را تشکیل داده و یکی از بزرگ‌ترین فعالیت‌های خدماتی جهان می‌باشد. طبق پیش‌بینی‌های سازمان جهانی گردشگری تعداد گردشگران در سال ۲۰۳۰ به ۱/۸ میلیارد نفر خواهد رسید (UNWTO, 2013). از این‌رو کشورهایی که به متنوع‌سازی اقتصاد روی آورده‌اند و تمایل دارند تا از اقتصاد تک‌محصولی رها یابند، در جستجوی شناخت راه‌حل‌های آن و خلق ایده‌ها و روش‌های تازه هستند. یکی از مهم‌ترین این روش‌ها گردشگری است که اغلب کشورها به‌ویژه کشورهایی که به لحاظ موقعیت مکانی از این مزیت برخوردارند، آن را در برنامه‌های توسعه ملی خود گنجانده‌اند تا از این طریق بتوانند فرآیند توسعه ملی خود را سرعت بخشند (رکن‌الدین افتخاری و قادری، ۱۳۸۱: ۲۴؛ خسروجردی و نوری‌پور، ۱۳۹۶). درواقع، گردشگری به دلیل ویژگی چتری خود و ایجاد صلح و همدلی اجتماعی- فرهنگی، ابزاری مناسب در تسهیل توسعه امکانات زیرساختی، ایجاد درآمد برای جامعه میزبان و دولت‌ها و تعادل راهبردهای توسعه منطقه‌ای است (تقی‌زاده‌یزدی و دیگران، ۱۳۹۴)؛ بنابراین توسعه این فعالیت در ایران که علاوه بر منابع و جاذبه‌های گوناگون فرهنگی، طبیعی و انسان‌ساخت، تنوع گسترده جغرافیایی و اقلیمی (میرزائی و همکاران، ۱۳۹۴؛ Mirzaei, 2013)؛ و نیز برخورداری از بیست‌ودو اثر ثبت‌شده در فهرست سایت‌های میراث جهانی یونسکو (UNESCO¹, 2017)، در کنار آداب‌ورسوم گوناگون (ضرغام‌پروجنی و ترکمان، ۱۳۹۲) و مهمان‌نوازی ایرانی (O'Gorman, 2007)، شرایط مناسبی را برای توسعه گردشگری ایران، به‌عنوان مقصد سفر گردشگران بین‌المللی فراهم آورده است. لازمه این امر وجود جاذبه‌های گردشگری و از سویی رضایت گردشگران می‌باشد. این رضایت زمانی تأمین می‌شود که درجه مطلوبیت کیفیت خدمات، در سطحی بالاتر از انتظار قرار گرفته باشد؛ بنابراین می‌توان گفت که ارائه خدمات بهینه به گردشگران یکی از پایه‌های اساسی در زمینه جذب و رضایت گردشگران است، چراکه برای گریز از پیامدهای نامطلوب گردشگری و دستیابی به الگوی بهینه توسعه مقصد گردشگری، دسترسی بهینه گردشگران به خدمات و تسهیلات گردشگری لازم است (بهنام‌مرشدی و همکاران، ۱۳۹۵. الف). لذا جهت دستیابی به توسعه گردشگری، بهره‌برداری بهینه از زیرساخت‌ها و پی‌بردن به نابرابری‌ها، سطح‌بندی نواحی گردشگری ضروری است؛ چراکه با شناخت زیرساخت‌ها و رتبه‌بندی آن‌ها در سطح نواحی، می‌توان مدیریت بهتری بر گردشگران داشت. بنابراین، هماهنگی بین تعداد گردشگران و ظرفیت فضاهای گردشگری به‌خصوص زیرساخت‌ها بسیار ضروری است (شماعی و موسی‌وند، ۱۳۹۰: ۴۰-۲۳)؛ بنابراین محورهای

1- The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO)



گردشگری، آنجایی که درواقع بین فضاهاى گردشگری با گردشگران رابطه، جزئی از این فضا و سیستم هستند. به همین جهت در راستای شناسایی، ساماندهی و برنامه‌ریزی توسعه، ضروریست محورهای گردشگری مقصدهای گردشگری متناسب با جاذبه‌های گردشگری و حجم ترافیکی این محورها، از لحاظ خدمات گردشگری رتبه‌بندی و سطح‌بندی شده تا رضایت گردشگران حاصل شود. تهران به دلیل پایتختی، به بزرگ‌ترین قطب اداری، سیاسی، فرهنگی، خدماتی و... تبدیل شده؛ از این رو بیشتر امکانات زیربنایی و خدماتی را در خود جای داده است. با دارا بودن جاذبه‌های فراوان انسان‌ساخت و جاذبه‌هایی طبیعی که به دلیل نیاز جمعیت متراکم ساخته شده‌اند، امروزه بزرگ‌ترین مبدأ و مقصد گردشگری (به لحاظ ورود و خروج گردشگر) در سراسر ایران می‌باشد. این کلان‌شهر به مدد تاریخ ۲۰۰ ساله خود در مقام پایتخت، تعداد انبوهی از جذاب‌ترین مراکز گردشگری و تفریحی را که اغلب به‌طور مصنوعی ایجاد شده‌اند، در خود جای داده است (رستمی، ۱۳۸۶: ۵۸). بدین‌منظور، پژوهش حاضر با هدف تحلیل و سطح‌بندی فضایی محورهای گردشگری روزانه استان تهران متناسب با خدمات و تسهیلات گردشگری پی‌ریزی شده است؛ چراکه می‌توان در صورت نبود تعادل بین جاذبه‌ها و خدمات موردنظر، محورهای مسئله‌دار را شناسایی و درصدد رفع یا کاهش آن برآمد.

۲- مبانی نظری

۲-۱- سیستم گردشگری

از دیدگاه نظریه‌پردازان، گردشگری به‌صورت یک سیستم یکپارچه مطرح بوده و دارای عناصر و روابط خاص است. جدول (۱) مهم‌ترین نظریات مرتبط با سیستم گردشگری آورده شده است.

جدول ۱: خلاصه‌ای از برخی نظریات مرتبط با سیستم گردشگری

نظریه پرداز	نظریه مرتبط با سیستم گردشگری
Leiper (1979)	سه عنصر اصلی مؤثر بر گردشگری عبارت‌اند از: گردشگری (فاعل سیستم)، عوامل جغرافیایی: شامل منطقه تولیدکننده مسافر، منطقه مقصد گردشگر و منطقه حمل‌ونقل و صنعت گردشگری؛ مشتمل بر دامنه‌ای از تجارت‌ها و سازمان‌های درگیر در توزیع محصول گردشگری
Gunn (2002)	سیستم گردشگری مبتنی بر دو بخش عرضه و تقاضا است؛ در بخش تقاضا، جمعیت علاقه‌مند و متمکن به انجام سفر و گردش قرار گرفته و در بخش عرضه، بر روی عناصر و بخش‌های اصلی همچون جاذبه‌ها، حمل‌ونقل، خدمات و تبلیغات تأکید دارد.

Holden (2000)

درون سیستم گردشگری سه بخش زیرسیستم، یعنی زیرسیستم مقصد، گردشگر و حمل‌ونقل اهمیت داشته که یکدیگر را پوشش داده و به یکدیگر نیز وابسته‌اند. در زیرسیستم مقصد، جاذبه‌های طبیعی و فرهنگی برای جذب گردشگری مهم است که منجر به خروجی سیستم می‌شود. داده‌های خروجی سیستم وابسته به درآمد و علاقه گردشگران است که تغییرات فرهنگی و محیطی جامعه را به دنبال خواهد داشت.

(منبع: سلطانی، دشتی و بابایی، ۱۳۹۳)

چنانچه تمامی نظریه‌پردازانی که در جدول (۱) آورده شده‌اند به این نکته تأکید دارند که لازمه سیستم گردشگری برمبنای دو عامل جاذبه‌های گردشگری و خدمات متناسب با این جاذبه‌ها می‌باشند. حضور جاذبه‌های گردشگری یکی از مهم‌ترین دلایل مسافرت مردم به یک مقصد خاص است. جاذبه‌های گردشگری به‌عنوان عامل کشش^۱، با توجه به ویژگی‌های خاص و جذابیت‌هایی که دارند، می‌توانند گردشگران را از نقاط و سرزمین‌های دور به سمت خود جذب کنند و هر قدر جاذبه‌های گردشگری متنوع‌تر و منحصربه‌فردتر و جذاب‌تر باشند از قدرت کشش بالاتری برخوردار خواهند بود و در نتیجه حوزه نفوذ بسیار وسیع‌تری خواهند داشت (رهنمایی، ملک‌نیا و جهانیان، ۱۳۹۰). خدمات گردشگری را نیز می‌توان شامل تمام امکانات و تسهیلاتی دانست که جهت برآوردن نیازها و خواسته‌های مورد انتظار گردشگران از سوی ارائه‌دهندگان خدمات (سازمان‌ها، ادارات، ارگان‌ها، جامعه میزبان و ...) به گردشگران ارائه می‌شود تا رضایت گردشگران جلب گردد (بهنام‌مرشدی و همکاران، ۱۳۹۵ الف)؛ بنابراین خدمات و تسهیلات را می‌توان به‌عنوان روساخت معرفی کرد. جاذبه‌ها بازدیدکنندگان را از خانه‌های خود بیرون می‌کشند و تسهیلات گردشگری به آن‌ها خدمات ارائه می‌نمایند. کمبود تسهیلات و خدمات موجب خواهد شد که منافع موردنظر از توسعه گردشگری کسب نگردد (ابراهیم‌زاده؛ ضیائی و دلشاد، ۱۳۹۱: ۶۵). شناخت جاذبه‌ها و توزیع زیرساخت‌ها براساس سطح و رتبه جذب گردشگر در هر منطقه، یکی از مسائل اساسی در گردشگری است که موجب می‌شود با در نظر گرفتن جاذبه‌ها و موقعیت آن‌ها نسبت به ایجاد تأسیسات و زیرساخت‌های گردشگری اقدام گردد؛ بنابراین اهمیت جاذبه‌ها به حدی است که وجود امکانات اقامتی و پذیرایی، فروشگاه‌های سوغاتی و صنایع‌دستی، حداقل به وجود چند جاذبه اولیه وابسته است که این جاذبه‌های اولیه ممکن است به‌صورت منفرد بوده یا اینکه با جاذبه‌های کوچک‌تر و بزرگ‌تر از خود ترکیب شده باشند و بنابراین شناخت رابطه بین انواع جاذبه‌های مختلف یکی از مهم‌ترین مراحل توسعه جاذبه‌های گردشگری است. بر همین اساس شناسایی و معرفی



ویژگی‌ها، جذابیت‌ها و توانایی‌های بالقوه و بالفعل جاذبه‌ها از ارکان اساسی صنعت گردشگری بوده و معیاری است برای تعیین ظرفیت پذیرش گردشگران، برنامه‌ریزی توسعه بازار و مدیریت بازاریابی. جاذبه‌های گردشگری با توجه به تنوع، منحصربه‌فرد بودن، درجه اعتبار و سندیت، ارتباط و مجاورت با سایر جاذبه‌ها و در دسترس بودن، زنده بودن و موقعیت استقرار و ... دارای اهمیت و درجه کشش‌پذیری متفاوتی هستند که می‌توانند انگیزه سفر را برای گردشگران تقویت کند. به‌طور کلی منابع گردشگری از نظر پراکنش مکانی فضایی و ویژگی‌های خاص به دلیل قدمت و سابقه تاریخی، وجود عناصر بالارزش و منحصربه‌فرد، جذابیت‌های بصری، جنبه‌های قداست و تبرک، طبیعی، یا فرهنگی بودن و ... پاسخگوی بخش‌های خاصی از بازار است. لذا، شناخت ویژگی‌ها و جذابیت‌ها و تنوع این منابع برنامه‌ریزان را در انتخاب بازارهای هدف، پاسخگویی به تقاضای موجود و برنامه‌ریزی توسعه آتی، یاری خواهد نمود (طرح جامع توسعه گردشگری استان تهران، ۱۳۸۵: ۱۱۲). از سوی توجه به ترکیبی بودن محصول گردشگری و اینکه در بین چهار جزء تشکیل‌دهنده این محصول (محصول اصلی، تسهیلاتی، حمایتی و اضافه‌شده)، جاذبه‌های گردشگری به‌عنوان محصول اصلی و مهم‌ترین هدف گردشگران از بازدید یک مقصد گردشگری به شمار می‌آیند، این نکته را به ذهن متبادر می‌سازد که کارکرد مؤثر، موفقیت و حیات مقاصد گردشگری در گرو برنامه‌ریزی و مدیریت است (Kotler et al, 2016)؛ بنابراین توجه به این‌که هدف گردشگران از سفر به نواحی و مکان‌های مختلف استفاده از اوقات فراغت و دستیابی به آرامش روحی و روانی هست، کمبود در کمیت و کیفیت خدمات‌رسانی به آنان باعث کم شدن میزان گردشگران و مانع تحقق گردشگری پایدار خواهد شد، زیرا یکی از عوامل اصلی جلب رضایت گردشگر میزان تسهیلاتی که برای گردش، بازدید و تفریح گردشگران ارائه می‌شود (امان‌پور، نوذری و بدری، ۱۳۹۳). در چارچوب این بینش، سیستم خدمات گردشگری، مجموعه‌ای است واجد اجزا که باید در یک کل منسجم، انسجام یابد. این کل در جهت تحرکی شایسته نیازمند پیروی از اصول زیر است (طرح جامع مجتمع‌های بین‌راهی، ۱۳۷۹):

جدول ۲: اصول خدمات گردشگری

اصل وحدت و کثرت یا اصل جامعیت ^۱	این اصل بر کثرت و تنوع اجزای سیستم (گردشگر، سفر، راه، وسیله نقلیه و جاذبه‌ها) و ترکیب آن‌ها در قالب مجموعه‌ای یکپارچه دلالت دارد. مجموعه‌ای که اجزای آن باید نسبت به اهداف توسعه‌ای وحدت یابند؛
اصل تحول و تکامل	این اصل بر همراهی اجزای سیستم نسبت به زمان دلالت دارد. به عبارت دیگر، در چارچوب این اصل، ارتقاء کمی و کیفی اجزای سیستم امری اجتناب‌پذیر است. عدم همراهی یا تحول هر یک از اجزاء با شرایط زمانی، تحرک طبیعی مجموعه را برهم زده و ناکارایی آن را موجب می‌شود؛
اصل تعادل و تمایز	این اصل به رشد و توسعه متوازن اجزای یک کل و نیز تعریف قلمرو عمل هر یک از اجزای سیستم در محدوده خاص دلالت دارد. وجوهی که منجر به تکوین کلیتی متعادل و هویتی کارآمد برای اجزای می‌گردد؛
عمومیت ^۲	بایستی خدمات گردشگری با کیفیت و کمیت یکسان به همه افراد ارائه شود و هیچ تبعیضی نباشد؛
مقبولیت ^۳	کمیت و کیفیت خدمات گردشگری بایستی از دیدگاه‌های فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی مورد قبول مردم باشد و بتواند جهت تأمین، حفظ و ارتقای سلامت و رفاه حال گردشگران، مسافران و رانندگان مؤثر باشد؛
عدالت ^۴	همه افراد جامعه فارغ از ملاحظات اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، ملیتی و مذهبی حق برخورداری از این نوع خدمات را دارند؛
فراهم بودن ^۵	امکانات خدمات گردشگری باید به نسبت جمعیت تقاضاکننده با توجه به سطح‌بندی خدمات فراهم باشد؛
در دسترس بودن ^۶	کلیه گردشگران و مسافران بایستی دسترسی کامل به خدمات گردشگری ضروری را داشته باشند؛
اصل به هنگام بودن	خدمات گردشگری بایستی هنگام ضرورت برای جامعه تقاضاکننده فراهم باشد؛
اصل قابل پرداخت	بایستی تمامی استفاده‌کنندگان از عهده پرداخت هزینه این نوع از خدمات گردشگری برآیند؛

(منبع: نویسندگان)

1- Comprehensiveness

2- Universality

3- Acceptability

4- Equity

5- Availability

6- Accessibility



بدین‌منظور تحلیل فضایی توسعه گردشگری در مناطق و استان‌های مختلف، یکی از الزامات مهم توسعه پایدار گردشگری است که موجب اجتناب از ایجاد و توسعه نابرابری‌های فضایی می‌گردد (افراخته، رهنمایی، طهماسبی و ایمنی قشلاق، ۱۳۹۵). ازاین‌رو در برنامه‌ریزی خدمات گردشگری آنچه می‌تواند به تحقق‌پذیری بیشتر این برابری کمک نماید، توجه به عدالت فضایی و برنامه‌ریزی‌هایی است که تمرکز بین دو عنصر تقاضا (گردشگران) و عرضه (مراکز ارائه‌کننده خدمات) را حفظ نماید (ضیایی و شجاعی، ۱۳۸۹: ۲۵-۴۶)؛ بنابراین، سطح‌بندی و ارزیابی مقاصد و جاذبه‌های گردشگری، مهم‌ترین بخش از فرایند تبیین استراتژی توسعه گردشگری را شامل می‌شود که بر مبنای اهداف از پیش تعیین‌شده شکل می‌گیرد و می‌تواند پویایی گردشگری را تضمین کند (قاسمی، نوابخش و کردوانی، ۱۳۹۶). با گسترش این فرایند برنامه‌ریزان می‌توانند مدیریت بهتری بر تقاضای گردشگران داشته باشند. بر همین اساس هماهنگی بین تعداد گردشگران و ظرفیت فضاهای گردشگری به‌خصوص زیرساخت‌ها لازمه توسعه مقاصد گردشگری است (شماعی و موسی‌وند، ۱۳۹۰: ۴۰-۲۳).

۲-۲- محور (مسیر) گردشگری

از آنجایی که سیستم حمل‌ونقل به‌عنوان یک مفهوم اجتناب‌ناپذیر اقتصادی، نقش عمده‌ای در روابط فضایی بین نقاط گره‌گاهی جغرافیایی بازی می‌کند (Rodrigue et al, 2017: 3)؛ بنابراین مسیرها و محورهای گردشگری و جریان‌های گردشگری جریان‌های توریستی از طریق مسیرهای حمل‌ونقل پیرامون یک مقصد توریستی مشاهده و تبیین می‌شود و هر قدر حجم گردشگرهای عبوری از این مسیرها بیشتر باشد نشان‌دهنده جریان بیشتر و جاذبه بیشتر مقصد توریستی از دیدگاه متقاضیان گردشگری و به‌نوعی بیانگر رفتار حرکتی گردشگران در این مناطق می‌باشد (فرج‌زاده، ۱۳۸۷: ۱۰۹) و پویایی این نقاط گره‌گاهی است. به‌لحاظ فضایی، با تحلیل و روی هم قراردادن الگوهای غالب حرکتی گردشگران و مسیرهای بهینه نسبت به دروازه‌های ورودی شهرها، مسیرهای مشترکی مشخص می‌شود که با عنوان مسیرهای ویژه گردشگری نامیده می‌شوند. الگوهای حاکم بر جریانات گردشگری خود نشان‌دهنده کیفیت و کمیت زیرساخت‌های موجود و ضرورت‌ها و الزامات برنامه‌ریزی توریستی است (فرج‌زاده، ۱۳۸۷: ۱۱۰). اهمیت این محورها زمانی دوچندان می‌شود که تداوم موج تقاضا برای فعالیت‌های گردشگری که ناشی از افزایش شهرنشینی، تراکم جمعیت در مناطق شهری، افزایش زمان فراغت، نیاز روزافزون به تمدد اعصاب و همچنین بازدید از مکان‌های

جاذب گردشگری است، روند افزایش سفرهای برون‌شهری را تسریع نموده است که این افزایش تردد نیاز به خدمات گردشگری بین‌راهی را فزون‌تر می‌کند. مقصود از خدمات گردشگری بین‌راهی نیز شامل تمامی خدماتی است که در کنار راه‌ها و مابین مسیرهای عبور و مرور به‌منظور ارائه خدمات مورد نیاز رهگذران (مسافران، گردشگران و رانندگان) تعبیه شده است (بهنام مرشدی، ۱۳۹۱) می‌باشد؛ بنابراین دسترسی بهینه گردشگران به این نوع از خدمات، فرایند امکان بازگشت و تقاضای مجدد گردشگری در منطقه را در پی خواهد داشت. چراکه بازگشت دوباره گردشگران، به میزان رضایت گردشگران از مقصد وابسته است و متقابلاً رضایت گردشگران و تکرار تقاضای آن‌ها نیز ارتباط مستقیمی با تسهیلات و خدمات رضایت‌بخش در دسترس آنان دارد (کرمی و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۵-۲۸).

۳- پیشینه پژوهش

از مهم‌ترین پژوهش‌هایی مرتبط با سطح‌بندی محورهای گردشگری و توزیع بهینه خدمات متناسب با جاذبه‌های گردشگری، می‌توان به پژوهش‌های زیر اشاره کرد:

طرح مطالعاتی «قوانین و استانداردهای لازم سازمان‌دهی و مدیریت متمرکز تأسیسات حاشیه راه‌ها» (۱۳۸۹) که توسط سازمان میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری انجام شده است نیز سعی در بررسی تأسیسات حاشیه راه‌ها از دیدگاه و ابعاد مختلف نموده و به تدوین قوانین و استانداردهای لازم جهت سازمان‌دهی و مدیریت متمرکز این تأسیسات جهت توسعه فعالیت‌های گردشگری کرده است.

تقوایی و رنجبردست‌نایی (۱۳۸۹) در پژوهش خود با استفاده از روش تحقیق توصیفی-تحلیلی و تکنیک اسکالوگرام، مسیر ۲۷۰ کیلومتری شمال شرق استان چهارمحال بختیاری را به پنج محور به طول تقریبی ۵۰ تا ۶۰ کیلومتر تقسیم کرده و سپس این مسیرها را براساس خدمات در دسترس طبقه‌بندی کرده و برای هر مسیر پیشنهادهای مورد نظر را ارائه داده است.

حاجی‌نژاد، اسلام‌فر و علیزاده (۱۳۹۲)، در پژوهش خود که با هدف سطح‌بندی و تعیین میزان توسعه‌یافتگی امکانات گردشگری موجود و خدمات بین‌راهی در مراکز شهرستان‌های استان فارس، که با روش توصیفی تحلیلی انجام شده است، با استناد به یافته‌های تحقیق، بیان می‌کنند که ضریب پراکندگی به‌دست‌آمده حکایت از تفاوت و شدت نابرابری در میزان بهره‌مندی از زیرساخت‌های گردشگری در استان فارس است. به‌گونه‌ای که شهر شیراز از نظر میزان برخورداری در طیف بسیار خوب قرار داشته و بقیه شهرستان‌ها در وضعیت مطلوبی قرار ندارند.



کلانتری و ملک (۱۳۹۳)، نیز در پژوهش خود با هدف ارزیابی توزیع فضایی زیرساخت‌های گردشگری در شهرستان خور و بیابانک و سطح‌بندی جاذبه‌های گردشگری در این شهرستان پرداخته است و برای تحلیل الگوی فضایی از آزمون‌های آماری استفاده کرده‌اند و جهت تحلیل تناسب الگوی استقرار شبکه‌ی راه و زیرساخت‌های ارتباطی با توزیع جاذبه‌های گردشگری مدل تحلیل سلسله مراتبی به کار گرفته شده است.

فرجی‌سبکیار و همکاران (۱۳۹۳) در مقاله خود با مدل کوپراس محورهای گردشگری استان فارس را به چهار سطح بر مبنای خدمات و تسهیلات گردشگری تقسیم کرده و سپس نقشه‌های هر یک از این محورها را ترسیم نموده‌اند و متناسب با هر محور پیشنهاداتی ارائه نموده‌اند.

قاسمی و همکاران (۱۳۹۶) در پژوهش خود با هدف تحلیل شاخص‌های جاذبه‌های گردشگری مقاصد پیرامون کلانشهر تهران و اولویت‌بندی این نواحی و عوامل اثرگذار بر انتخاب مقاصد گردشگری پرداخته است و مهم‌ترین مؤلفه‌های سطح‌بندی جاذبه‌های گردشگری «شاخص‌های تاریخی، اکوتوریستی، زیرساخت‌ها، اماکن مذهبی و منابع آبی» در راستای نیازهای گردشگری روزانه سطح شهر تهران، مقاصد گردشگری در محور شمالی تهران را رتبه‌بندی کرده‌اند. نتایج بیانگر این است که مقصد گردشگری لواسانات به‌عنوان مهم‌ترین مقصد گردشگری و سپس محورهای توچال، دربند، کن و سولقان در رتبه‌های بعدی قرار دارند.

از مهم‌ترین مطالعاتی که در خارج از کشور در این زمینه صورت گرفته می‌توان به مطالعات مه‌یر^۱ (۲۰۰۴) که مهم‌ترین مسائل کلیدی توسعه محورهای گردشگری را بیان داشته، اشاره کرد. بریدن‌هان و ویکنز^۲ (۲۰۰۴) نیز در پژوهش خود از محورهای گردشگری به‌عنوان ابزاری برای توسعه اقتصادی مناطق روستایی اشاره کرده است. همچنین مارلین^۳ (۲۰۰۷) در پایان‌نامه خود با موضوع محورهای گردشگری جنوب آفریقا، در ابتدا فاکتورهای اساسی موفقیت محورهای گردشگری را مورد آزمون قرار داده و سپس محورهای مورد مطالعه خود را با سه محور گردشگری مهم در دنیا مقایسه کرده است. هواگیومی^۴ (۲۰۱۶) در مقاله خود با روش‌ها و الگوریتم‌های بهینه‌سازی در پی حل مسئله گردشگری چندروزه می‌باشند. زی‌جوان‌می^۵ (۲۰۱۶) در مقاله‌ای با

1- Meyer

2- Briedenhann

3- Marlien

4- Hua Guo-Mei

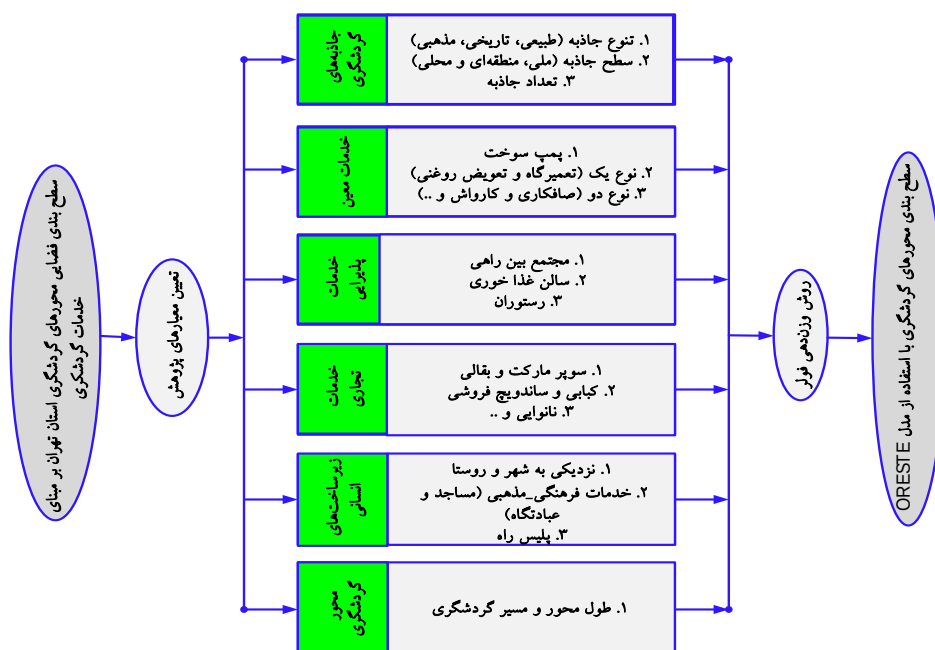
5- Xiujuan Ma

عنوان «روش‌های بهینه‌سازی خلاقانه مسیرهای گردشگری بر پایه توسعه الگوریتم ژنتیک» مسیرهای بهینه گردشگری منطقه مورد مطالعه خود را تعیین نموده است.

۴- روش پژوهش

روش تحقیق این پژوهش براساس هدف، از نوع کاربردی و براساس روش و ماهیت، توصیفی-تحلیلی است. با توجه به اهداف تحقیق، در ابتدا معیارهای مؤثر در خدمات گردشگری بین‌راهی از مقاله فرجی‌سبکیار و همکاران (۱۳۹۳) اقتباس شده و در ادامه متناسب با معیارها، داده‌های مکانی سطح منطقه جمع‌آوری شده‌اند. با استفاده از مدل سلسله مراتبی فولر معیارهای مربوطه وزن‌دهی و سپس با استفاده از مدل ORESTE محورهای مربوطه رتبه‌بندی و درنهایت نقشه سطح‌بندی محورهای گردشگری استان ترسیم گردیده است. قابل‌ذکر است که در این پژوهش تمامی مسیرهای عمومی گردشگری روزانه استان (تعریف‌شده توسط سازمان میراث فرهنگی) مطابق با محورهای اصلی استان منطبق و انتخاب شده است، بنابراین این پژوهش نمونه آماری ندارد و جامعه آماری آن، مطابق با مسیرهای عمومی گردشگری روزانه استان، تمامی راه‌های اصلی استان تهران منتهی به جاذبه‌های گردشگری می‌باشد.

شاخص‌های پژوهش نیز شامل جاذبه‌های گردشگری (تنوع جاذبه، سطح جاذبه و تعداد جاذبه)، خدمات معین یا خدمات خودرویی (پمپ سوخت، نوع یک شامل: تعمیرگاه و تعویض روغنی و نوع دوم شامل: صافکاری و کارواش و ...)، خدمات پذیرایی (مجتمع بین‌راهی، سالن غذاخوری و رستوران)، خدمات تجاری (سوپرمارکت و بقالی، کبابی و ...)، زیرساخت‌های انسانی (نزدیکی به شهر و روستا، خدمات فرهنگی- مذهبی و پلیس‌راه) و محور گردشگری که شامل طول محور می‌باشد. در ادامه چنانچه در شکل (۱) نشان داده شده است، چارچوب روش‌شناسی پژوهش، همراه با معیار و زیرمعیارهای پژوهش نشان داده شده است.



شکل ۱: چارچوب روش‌شناسی پژوهش، همراه با معیار و زیرمعیارهای پژوهش

۴-۱- محدوده‌ی مورد مطالعه

استان تهران به مرکزیت شهر تهران، با وسعتی حدود ۱۲,۹۸۱ کیلومترمربع، بین ۳۴ تا ۳۶,۵ درجه عرض شمالی و ۵۰ تا ۵۳ درجه طول شرقی واقع شده است. این استان از شمال به استان مازندران، از جنوب به استان قم، از جنوب‌غربی به استان مرکزی، از غرب به استان البرز و از شرق به استان سمنان محدود است. جمعیت این استان طبق سرشماری سال ۱۳۹۵ بالغ بر ۱۳,۲۶۷,۶۳۷ نفر بوده است که ۱۲,۴۵۲,۲۳۰ در نقاط شهری و ۸۱۴,۶۹۸ در نقاط روستایی ساکن هستند (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵). مرکز این استان شهر تهران است. شهر تهران پایتخت کشور ایران نیز به‌شمار می‌رود.

۴-۲- روش وزن‌دهی سلسله مراتبی مثلث فولر^۱

مثلث فولر یکی از مدل‌های وزن‌دهی به شاخص‌ها می‌باشد (Zelenáková et al, 2017; Kralik, Jasek R., Zacek P. 2018). این روش بر جدول فولر که برای مقایسات دویه‌دو به کار می‌رود، استوار است. بدین ترتیب که ابتدا جدولی تهیه می‌گردد که معیارها در سطرها آن قرار می‌گیرند. بعد از تشکیل این جدول معیارها دویه‌دو با هم مقایسه شده و هر معیاری که برتری داشته باشد (برتری معیارها و شاخص‌ها نسبت به هم با توجه به نظر کارشناسان تعیین می‌شود) با علامتی خاص آن را مشخص کرده و سپس تعداد برتری‌های هر معیار (عامل) شمارش شده و در ستون دیگری یادداشت می‌گردد. در مرحله سوم به هر یک از معیارها و شاخص‌ها براساس تعداد برتری‌ها، امتیاز تعلق گرفته و در ستون دیگری از جدول مزبور ثبت می‌گردد. در مرحله چهارم براساس امتیاز به‌دست‌آمده از هر معیار، آن را نرمال می‌کنیم تا وزن هر یک از معیارها به دست آید. در مرحله پنجم، وزن شاخص‌ها را نیز بر همین اساس محاسبه کرده و در آخر وزن هر معیار را در شاخص مورد نظر ضرب کرده تا وزن نهایی به دست آید (بهنام مرشدی و همکاران، ۱۳۹۵. ب).

۴-۳- فن چندشاخصه ORESTE^۲

اگر هدف مسئله تصمیم‌گیری چندشاخصه رتبه‌بندی m گزینه براساس K شاخص باشد و برای هر یک از شاخص‌ها ترتیبی ضعیف^۳ روی مجموعه گزینه‌ها تعریف و اهمیت نسبی (وزن) هر شاخص نیز با ترتیب ضعیف دیگری بیان شود. مبانی اولیه برتری یکی از روش‌های MADM، به نام ORESTE پی‌ریزی می‌شود. این روش ابزاری را فراهم می‌کند که قادر است درنهایت، گزینه‌های تصمیم را به‌طور کامل رتبه‌بندی کرده و تعارض‌های میان گزینه‌ها را نشان دهد (Dinçer, 2011). روش ORESTE برای رتبه‌بندی سه مرحله اساسی دارد که به شرح زیر است (محامدپور و اصغری‌زاده، ۱۳۸۷، ۲۱۹؛ عشورنژاد و همکاران، ۱۳۹۲):

مرحله برآورد فاصله‌های گزینه‌ها $d(o, m, k)$

برآورد در روش ORESTE بر کاربرد ماتریسی فرضی، با نام ماتریس موقعیت استوار است که در هر ستون آن، گزینه‌های تصمیم از بهترین به بدترین، با ملاحظه هر یک از شاخص‌ها مرتب می‌شوند. سپس، مبدأ صفر در انتهای سمت چپ قطر اصلی و تمامی تصاویر ایجادشده در نظر

1- Fuller's triangle method

2- Organization, Rangement Et Synthese De Donnes Relationnelles

3- Weak Order



گرفته شده در نظر گرفته می‌شود و فواصل این تصاویر از مبدأ صفر که با $d(o, m_k)$ نشان داده شده است، تعیین می‌شوند به‌طوری که داریم:

$$\text{if } a p_k b \text{ then } d(\cdot, a_k) < d(\cdot, b_k) \quad \text{رابطه‌ی (۱)}$$

$$\text{if } r_1(a) = r_1(b) \text{ and } \forall \alpha \text{ then } d(\cdot, a_\alpha) < d(\cdot, b_\alpha) \quad \text{رابطه‌ی (۲)}$$

عمل برآورد فواصل $d(o, m_k)$ برای حالت‌های مختلفی انجام می‌شود که عبارت‌اند از:
الف) برآورد خطی مستقیم؛ ب) برآورد خطی غیرمستقیم؛ و پ) برآورد غیرخطی.
در حالت برآورد خطی مستقیم که در این تحقیق استفاده شده است، به‌منظور انجام برآورد فاصله $d(o, m_k)$ از r_k برای گزینه m در شاخص k ، رابطه (۳) به کار گرفته می‌شود:

$$d(o, m_k) = \frac{1}{2} [r_k + (m)] \quad \text{رابطه‌ی (۳)}$$

مرحله رتبه‌بندی کلی فاصله‌های گزینه‌ها $R(m_k)$

با تعیین فاصله تصاویر هر یک از عناصر ماتریس موقعیت از مبدأ، از طریق یکی از حالت‌های یاد شده، رتبه‌بندی کلی فاصله‌ها انجام می‌شود. به‌طورکلی، انتخاب هر یک از حالت‌های فوق و یا مقادیر مختلف R برای تصویر کردن و تعیین فاصله‌های $d(o, m_k)$ ، فقط با هدف تأثیرگذاری بر موقعیت آن‌ها نسبت به هم بوده است. در ادامه، فاصله‌ها با کمک روش میانگین رتبه‌های بس‌سون رتبه‌بندی شده و بدین ترتیب، مسئله دوباره به ماهیت ترتیبی آن بازگشت داده می‌شود.
نتیجه این رتبه‌بندی برابر با اختصاص رتبه به‌دست‌آمده از روش بس‌سون به فاصله‌های $d(o, m_k)$ ، به‌صورت $d(m_k)$ است به‌طوری که برای مثال داریم:

$$R(a_1) < R(a_2) \text{ if } d(\cdot, a_1) < d(\cdot, a_2) \quad \text{رابطه‌ی (۴)}$$

رتبه‌های به‌دست‌آمده، رتبه‌های کلی نامیده شده و همگی در محدوده زیر واقع می‌شوند:

$$1 < R(m_k) < m.k \quad \text{رابطه‌ی (۵)}$$

مرحله تجمیع

پس از محاسبه و تعیین همه رتبه‌های کلی، رتبه کلی در هر یک از شاخص‌ها برای تمام گزینه‌ها به‌طور جداگانه جمع می‌شوند؛ یعنی برای هر گزینه‌ای مانند m ، تجمیع نهایی محاسبه می‌شود.

$$R(m) = \sum_{k=1}^k R(m_k) \quad \text{رابطه (۶)}$$

بدین ترتیب، یک ساختار ترتیبی افزایشی براساس $R(m)$ و با در نظر گرفتن روابط زیر تعریف می‌شود:

$if\ R(a) < R(b)\ then\ a\ P\ b$ رابطه (۷)

$if\ R(a) = R(b)\ then\ a\ I\ b$ رابطه (۸)

گزینه‌ای که $R(m)$ مربوط به آن کوچک‌تر است، مناسب‌تر است و رتبه بهتری بدان اختصاص داده می‌شود؛ یعنی گزینه‌ای که برتر است که جمع رتبه‌های مطلق آن در همه شاخص‌ها، از گزینه‌های دیگر کمتر باشد (Chatterjee & Chakraborty, 2014; Esra & Ayşegül, 2017).

۵- نتایج و یافته‌های پژوهش

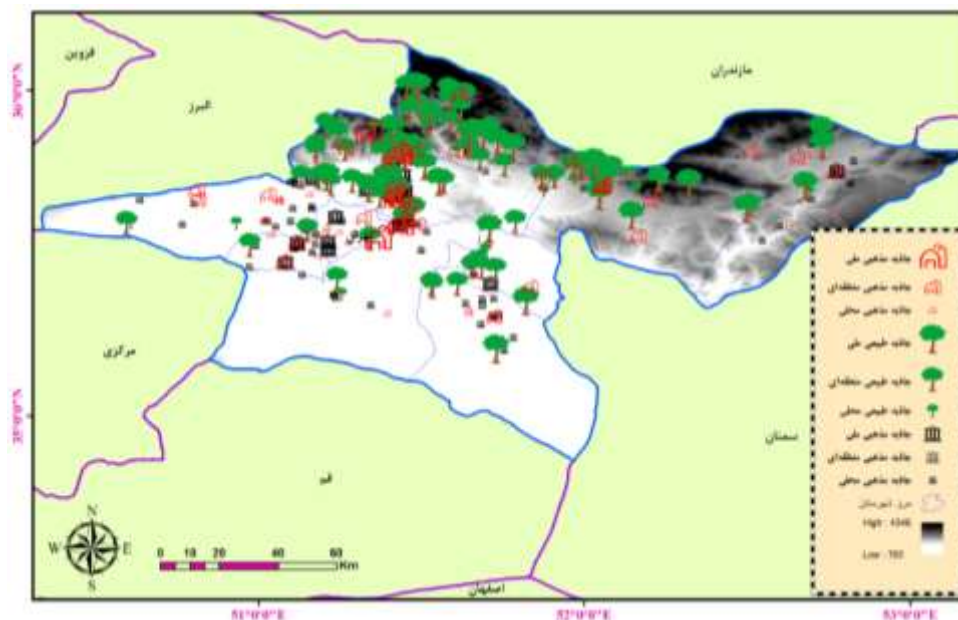
حضور جاذبه‌های گردشگری یکی از مهم‌ترین دلایل مسافرت مردم به یک مقصد خاص است. جاذبه‌های گردشگری با توجه به ویژگی‌های خاص و جذابیت‌هایی که دارند، می‌توانند گردشگران را به‌عنوان عامل جذب از نقاط و سرزمین‌های دور به سمت خود جذب کنند. هرچقدر جاذبه‌های گردشگری متنوع‌تر و منحصربه‌فردتر و جذاب‌تر باشند از قدرت کشش بالاتری برخوردار خواهند بود و در نتیجه حوزه نفوذ وسیع‌تری خواهند داشت؛ بنابراین پژوهش حاضر با هدف سطح‌بندی فضایی محورهای گردشگری روزانه استان تهران که رابط بین گردشگران با جاذبه‌ها بر مبنای خدمات و تسهیلات انجام گرفته است، می‌باشد. در مرحله اول، معیارها و شاخص‌های پژوهش که از مهم‌ترین و ابتدایی‌ترین فرایندهای پژوهش می‌باشد، به دست آمده است. قابل ذکر است که در این پژوهش تعداد خدمات و تسهیلاتی مورد نظر می‌باشد که در نزدیکی هر یک از محورهای گردشگری قرار دارند. به همین دلیل برای هر یک از محورها، حریمی^۱ به شعاع یک کیلومتر در نظر گرفته شده است و در ادامه به دلیل دسترسی بهتر و نیاز گردشگران به این نوع از خدمات، تعداد خدمات موجود در این محدوده، شناسایی شده‌اند. همچنین برای تعداد شهرها و روستا و همچنین جاذبه‌های گردشگری، حریمی به شعاع ۵ کیلومتری در نظر گرفته شده است؛ چراکه شهرها و روستاها به صورت بالفعل از حداقل خدمات، برخوردار می‌باشند. پس از جمع‌آوری داده‌ها، ماتریسی که مشخص‌کننده مقادیر هر یک از شاخص‌ها می‌باشد تشکیل شد.

در مرحله بعد، چنانچه در شکل (۲) ملاحظه می‌شود نقشه پراکندگی جاذبه‌های گردشگری و سطوح هر یک از این جاذبه‌ها ترسیم شد تا پراکنش و تجمع این جاذبه در استان مشخص شود.

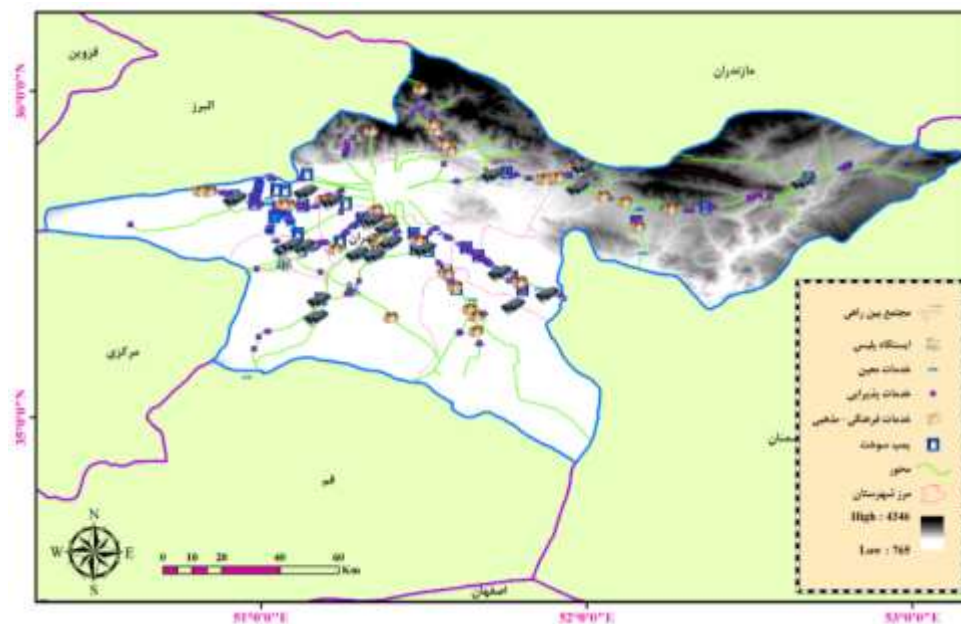
۱- Buffer

ابوالفضل مشکینی و همکاران ----- تحلیل و سطح‌بندی فضایی محورهای گردشگری روزانه ...
 سپس پراکندگی خدمات گردشگری حوالی محورهای گردشگری استان نیز چنانچه در شکل (۳) قابل مشاهده می‌باشد به صورت نقشه ترسیم شده است تا تجمع این نوع از این خدمات نیز در محورهای ارتباطی استان مشخص شود.

شکل ۲: نقشه پراکنش جاذبه‌های گردشگری استان تهران در سطوح محلی، منطقه‌ای و ملی



شکل ۳: نقشه پراکنش خدمات و تسهیلات در طول محورهای استان تهران



محورهای گردشگری پژوهش بر مبنای مسیرهای عمومی گردشگری روزانه استان تهران (تعریف شده توسط سازمان میراث فرهنگی) با تغییراتی اساسی الگوبرداری شده است. این سازمان برای استان تهران، ۴۲ مسیر عمومی گردشگری تعیین کرده است (لازم به ذکر است که مدت زمان تعیین شده برای هر یک از مسیرهای مورد نظر **فاصله زمانی یک روز** بوده است) که در این پژوهش برای عملیاتی و کاربردی شدن پژوهش، تعداد ۳۸ مسیر پرجاذبه به همراه خدمات هر یک از این مسیرها شناسایی شد. لازم به ذکر است که در این پژوهش تعدادی از مسیرهایی که توسط سازمان میراث فرهنگی تعیین شده است، مسیرهای گردشگری است که در محدوده شهری تهران می باشد که از این مسیرها نیز صرف نظر شده است از سویی چه مسیرهای عمومی گردشگری که توسط سازمان میراث فرهنگی استان تعیین شده و چه محورهایی که در این پژوهش مشخص شده اند، دارای مسیرهای مشترکی می باشند، به این معنا که برخی از محورهای مورد نظر به دلیل طولانی بودن مسیر و همچنین به این دلیل که از شهرها و جاذبه های متفاوتی می گذرند، دارای نقاط مشترکی می باشد که با توجه به اهمیت جاذبه های در طول مسیر، محورهای مورد نظر به چند مسیر کوتاه تر تقسیم بندی شده است تا با توجه به طول مسیر بتوان از کم و کیف خدمات محورها



به نسبت اهمیت محور از نظر جاذبه‌های گردشگری آگاهی‌های مورد نیاز را به دست آورد و بتوان برنامه‌ریزی درخور و عملی‌تری با توجه به پتانسیل‌های موجود محور، انجام داد.

۵-۱- وزن‌دهی به معیارها با استفاده از مدل سلسله مراتبی فولر

بعد از اینکه معیارهای محورهای گردشگری در ارتباط با جاذبه‌ها و خدمات گردشگری به دست آمد، معیارهای مربوطه را با ۱۰ نفر از کارشناسان حوزه گردشگری و کارشناسان مربوطه که به صورت گلوله‌برفی انتخاب شده‌اند، در میان گذاشته شده است. بعد از اولویت‌گذاری معیارها و زیرمعیارها، مثلث فولر برای مقایسات زوجی تشکیل و وزن‌دهی معیارها و زیرمعیارها حاصل شد که با توجه به نظر کارشناسان معیارهای جاذبه‌های گردشگری به وزن (۰,۲۸۵)، طول محور (۰,۲۳۸)، خدمات معین (۰,۱۹۰)، خدمات پذیرایی (۰,۱۴۲)، زیرساخت‌های انسانی (۰,۰۹۵) و خدمات تجاری با وزن (۰,۰۴۷)، رتبه ۱ تا ۶ را برحسب اهمیت به دست آورده‌اند.

این مراحل را نیز به ترتیب برای هر یک از زیرمعیار انجام شده است و در ادامه وزن معیارهای اصلی در وزن زیرمعیارهای مربوطه ضرب شده است تا وزن نهایی حاصل شود. جدول (۳)، اولویت‌بندی زیرمعیارها و وزن کسب کرده و نیز وزن نهایی هر یک را نشان می‌دهد.

جدول ۳: وزن نهایی زیرمعیارهای پژوهش با استفاده از مدل سلسله مراتبی فولر

رتبه	زیرمعیارها	تکرار	امتیاز	وزن زیرمعیار	وزن معیارهای اصلی	وزن نهایی فولر
1	سطح جاذبه	16	17	0.11111	0.28571	0.03175
2	طول محور	15	16	0.10458	0.23810	0.02490
3	تنوع جاذبه	14	15	0.09804	0.28571	0.02801
4	تعداد جاذبه	13	14	0.09150	0.28571	0.02614
5	پمپ‌بنزین	12	13	0.08497	0.19048	0.01618
6	شهر	11	12	0.07843	0.09524	0.00747
7	روستا	10	11	0.07190	0.09524	0.00685
8	خدمات معین نوع ۱	9	10	0.06536	0.19048	0.01245
9	مجتمع	8	9	0.05882	0.14286	0.00840
10	رستوران	7	8	0.05229	0.14286	0.00747
11	خدمات فرهنگی- مذهبی	6	7	0.04575	0.09524	0.00436
12	سالن غذاخوری	5	6	0.03922	0.14286	0.00560

0.00311	0.09524	0.03268	5	4	پلیس	13
0.00124	0.04762	0.02614	4	3	سوپرمارکت	14
0.00093	0.04762	0.01961	3	2	کبابی و ساندویچی	15
0.00062	0.04762	0.01307	2	1	نانوایی	16
0.00124	0.19048	0.00654	1	0	خدمات معین نوع ۲	17
		1	153		جمع کل	

(منبع: نگارندگان)

پس از تشکیل ماتریس خدمات گردشگری و جمع‌آوری داده‌ها، با استفاده از روش سلسله مراتبی فولر، وزن معیارها توسط کارشناسان به دست آمد. جدول (۴)، محورهای گردشگری استان فارس را به همراه معیارها و شاخص‌های پژوهش و مقادیر هر یک از این معیارها را نشان می‌دهد. سطح جاذبه‌ها با توجه به اهمیت هر جاذبه از نظر جذب گردشگران داخلی و خارجی و همچنین تعداد گردشگران در طول فصول سال، از طریق منابع و همچنین پرسشنامه از کارشناسان و امتیاز-دهی به هر جاذبه از سطح محلی با نمره ۱ تا سطح ملی و بین‌المللی با نمره ۳، نمره‌گذاری شده‌اند و در نهایت سطوح جاذبه‌های هر محور با هم جمع شده است.



جدول ۴: محورهای گردشگری استان تهران به همراه مقادیر هر یک از شاخص‌ها

محور گردشگری	طول مسیر (ک.م)	خدمات پذیرایی		خدمات تجاری	خدمات معین	جاذبه ها			زیرساخت های سانی							
		مجموعه بین راهی	رستوران			کبابی و ساندویچی	سوپرمارکت و بقایای	ناتوای		نوع ۱	نوع ۲	سطح جاذبه	تنوع جاذبه	تعداد جاذبه		
تهران - احمدآباد - شهر جدید پردیس - سمت سواوه	۳۲۰٫۶۱	۵	۲	۷	۱۶	۱۱	۸	۵۵	۱۶	۲۶	۳	۲۰	۴۳	۵	۹۰	۱۵
تهران - چهارننگ - اسلام شهر - رابط کریم - شهر جدید پردیس - سمت	۳۷۲٫۰۹	۷	۱	۱۶	۳۹	۱۸	۳۱	۱۱۴	۳۹	۴۰	۳	۳۷	۳۵۴	۱۸	۹۶	۱۸
تهران - باقرشهر - کهریزک - حسن آباد - سمت قم	۸۱٫۶۱۱	۹	۴	۳۲	۳۴	۱۶	۳۲	۷۰	۱۰	۱۰۱	۳	۵۰	۴۸۲	۳۵	۸۶	۸
تهران - خلاریز - شهر انقلاب - وهی آباد - سمت قم	۷۸٫۵۰۲	۹	۳	۳۱	۳۵	۱۶	۳۳	۶۸	۱۱	۱۱۵	۳	۵۸	۴۸۳	۳۶	۹۰	۹
تهران - باقرشهر - کهریزک - حسن آباد	۳۲٫۷۸۶	۶	۳	۱۸	۳۳	۱۱	۴۴	۶۵	۱۰	۱۳۳	۳	۶۸	۳۹۶	۳۹	۱۶	۸
تهران - باقرشهر - کهریزک - کلین - به سمت پارک ملی کویر	۸۱٫۹۷۲	۴	۳	۱۶	۳۳	۱۳	۱۳	۶۵	۱۰	۱۳۳	۳	۶۹	۴۹۷	۳۹	۹۵	۸
تهران - ری - ورامین - سمت پارک ملی کویر	۶۹٫۲۴۳	۲	۴	۱۰	۴۴	۲۰	۴۵	۹۶	۱۵	۱۳۴	۳	۷۱	۴۷۰	۳۷	۱۱۸	۱۴
تهران - ری - ورامین - جوادیه - سمت پارک ملی کویر	۷۲٫۳۴۳	۲	۴	۱۰	۴۴	۲۱	۵۱	۱۰۰	۱۵	۱۴۱	۳	۷۵	۵۲۸	۴۴	۱۳۷	۱۴
تهران - پاکدشت - شریف آباد - سمت گرمسار	۵۶٫۶۷۶	۲	۴	۱۲	۳۵	۱۶	۴۱	۱۱۴	۱۸	۱۲۶	۳	۶۹	۳۹۰	۲۸	۷۰	۱۰
تهران - خسروآباد - پردیس - سریشان - فیروزکوه - سراز	۱۶۳٫۷۳۷	۳	۱۴	۲۶	۱۰۶	۳۴	۵۱	۱۳۵	۲۶	۱۶۱	۳	۸۵	۳۳۶	۳۵	۱۷۲	۱۵
تهران - خسروآباد - پردیس - سریشان - سله بن - به سمت ابتدای رومو	۱۶۳٫۲۰۶	۳	۸	۲۲	۱۰۱	۳۵	۵۲	۱۳۳	۳۴	۱۶۰	۳	۸۳	۳۴۸	۱۵	۱۶۸	۱۵
تهران - خسروآباد - پردیس - آیسرد - میلان - ابوانکی	۸۹٫۸۲۵	۲	۵	۱۹	۸۲	۳۰	۵۰	۱۰۶	۲۲	۱۳۹	۳	۷۱	۳۴۸	۳۵	۱۴۳	۱۳
تهران - خسروآباد - پردیس - رودهن - آبملی	۶۵٫۳۷۰	۳	۹	۲۳	۹۳	۳۳	۴۹	۱۰۲	۱۹	۱۳۷	۳	۶۸	۳۳۶	۳۶	۸۵	۱۰
تهران - خسروآباد - پردیس - مهرآباد - دماوند	۷۱٫۶۰۴	۳	۶	۲۱	۸۴	۳۲	۴۹	۹۹	۲۲	۱۳۹	۳	۷۵	۳۳۷	۳۶	۱۰۱	۱۲
تهران - خسروآباد - پردیس - سریشان - آتشان	۱۲۴٫۱۷۲	۲	۸	۳۱	۹۸	۳۳	۵۰	۱۳۲	۳۴	۱۴۸	۳	۷۷	۳۳۶	۳۵	۱۴۶	۱۴
تهران - تلویلا - خسرو آباد - لوسان بزرگ	۳۲٫۹۱۳	۱	۲	۷	۱۷	۷	۴۹	۲۶	۴	۱۲۱	۳	۵۸	۳۳۵	۳۵	۵۹	۵
تهران - لوسان - افجه	۳۷٫۹۴۰	۰	۶	۶	۶	۲	۴۹	۷	۰	۱۳۵	۳	۶۴	۳۳۲	۳۴	۲۴	۲
تهران - لوسان کوچک	۳۷٫۲۸۴	۰	۶	۵	۶	۲	۴۹	۳	۰	۱۳۷	۳	۶۱	۳۳۲	۱۱	۵	۲
تهران - تجریش - لوسان کوچک - افجه	۳۹٫۳۸۷	۰	۷	۶	۷	۲	۳۳	۲	۰	۱۰۰	۳	۴۴	۱۹۲	۲۸	۴۵	۴

ادامه جدول ۴: محورهای گردشگری استان تهران به همراه مقادیر هر یک از شاخص‌ها

محور گردشگری	طول مسیر (ک.م)	خدمات پذیرایی		خدمات تجاری	خدمات معین		جاذبه‌ها			زیر ساخت‌ها سانی
		مجموع بین راهی	رستوران	سوپرمارکت و بقالی	نظایر	نوع ۱	سطح جاذبه	تنوع جاذبه	تملاد جاذبه	
تهران - حاجی آباد - قشم - شمشک	۵۶.۲۲۲	۰	۱۶	۷	۱۷	۵۰	۱۳۵	۳	۶۷	۴
تهران - تجریش - حاجی آباد - قشم	۴۱.۰۰۲	۰	۱۶	۷	۱۴	۳۳	۸۷	۳	۴۱	۴
تهران - پارک جمشیدیه	۱۳۳.۰۱	۰	۰	۰	۰	۰	۸۳	۳	۳۶	۱
تهران - تله کابین توچال	۸.۰۵۸	۰	۰	۰	۰	۰	۷۳	۳	۳۱	۱
تهران - کن - بسمت منطقه حفاظت شده البرز مرکزی	۱۹.۲۱۴	۰	۲	۰	۰	۱۲	۲۲	۳	۹	۱
تهران - حاجی آباد - قشم - بسمت منطقه حفاظت شده البرز مرکزی	۲۲.۰۲۲	۰	۱۵	۷	۱۵	۴۹	۱۳۳	۳	۶۶	۳
تهران - کن سوقان - بسمت منطقه حفاظت شده البرز مرکزی	۲۵.۰۷۳	۰	۴	۱	۵	۱۶	۳۳	۳	۱۴	۳
تهران - کن سوقان	۲۲.۳۳۲	۰	۳	۱	۵	۱۶	۳۲	۳	۱۳	۳
تهران - دانش - به سمت هفت جوی	۲۰.۳۹۲	۲	۰	۵	۳	۲۵	۳۷	۳	۱۴	۳
تهران - دانش - بسمت منطقه حفاظت شده البرز مرکزی	۲۰.۹۸۹	۱	۰	۲	۱	۳۵	۳۷	۲	۱۷	۳
تهران - سدید آباد - باغستان - شهریار - هفت جوی	۲۸.۱۳۷	۲	۱۴	۱۵	۲۹	۳۴	۳۴	۳	۱۸	۱۰
تهران - دانش - ملارد	۲۵.۳۳۴	۲	۱۳	۱۱	۱۹	۳۰	۴۱	۳	۳۳	۷
تهران - دانش - حفاظت	۵۵.۹۵۰	۳	۱۷	۱۱	۳۷	۳۱	۴۰	۳	۳۳	۹
تهران - سدید آباد - باغستان - شهریار - بندک - اختر آباد	۷۷.۶۱۳	۳	۱۶	۱۴	۲۹	۲۷	۳۷	۳	۳۳	۱۲
تهران - سدید آباد - باغستان - شهریار - متجیل آباد - رباط کریم	۵۱.۵۷۸	۴	۱۲	۲۲	۵۴	۳۰	۳۳	۳	۳۳	۱۱
تهران - ری - ورامین - جواد آباد - پارک ملی کویر	۱۱۱.۳۹۹	۲	۴	۹	۴۳	۵۱	۱۵۳	۳	۸۴	۱۵
تهران - باغستان - متجیل آباد - رباط کریم - وهن آباد - پارک ملی	۱۰۲.۵۵۴	۷	۱۴	۱۸	۵۲	۷	۳۷	۳	۳۰	۱۵
تهران - شیراز - پردیس - سرشتان - فیروزکوه - شهر آباد	۷۵.۵۵۲	۱۰	۲۸	۳۸	۶۰	۱۳	۳۹	۳	۳۱	۲۶
تهران - خسروآباد - پردیس - سرشتان - فیروزکوه - شهر آباد	۱۳۶.۱۲۲	۲	۳۶	۳۳	۱۰۱	۵۲	۱۷۱	۳	۸۹	۱۵

(منبع: داده‌های پژوهش)



۵-۲- اولویت‌بندی محورهای گردشگری روزانه بر مبنای خدمات و تسهیلات گردشگری

معمولاً به کارگیری مدل‌ها، وزندهی و تلفیق داده‌ها با بررسی نقاط تعیین‌شده و مشاهدات میدانی این نقاط، برای تأمین اهداف کار تکمیل می‌شود. شناسایی پارامترهای کیفی نقاط تعیین‌شده به عنوان مکان‌های استقرار خدمات و تسهیلات گردشگری و اولویت‌بندی آن‌ها در طول این محورهای گردشگری روزانه می‌تواند مدیران، برنامه‌ریزان و دست‌اندرکاران گردشگری را یاری رساند و اهداف استقرار این خدمات و تسهیلات را که جاذب گردشگران و پاسخگوی نیازهای آن‌ها می‌باشد را کسب کرد. در ادامه، فن ORESTE برای رتبه‌بندی این نقاط به کار گرفته شده است.

به منظور رتبه‌بندی با به کارگیری این روش، نخست، دو نوع ساختار رجحانی برای مجموعه شاخص‌ها و گزینه‌ها ایجاد شد. به منظور ایجاد ساختار رجحانی برای شاخص‌ها نظرات کارشناسان و متخصصین در این زمینه به کار گرفته شد. به طور مشابه، برای مجموعه گزینه‌ها و براساس تمامی شاخص‌ها و با بهره‌گیری از داده‌های ماتریس تصمیم‌گیری ساختار رجحانی ایجاد شد و با روش میانگین رتبه‌های پس‌سورن رتبه‌بندی اولیه مجموعه شاخص‌ها و گزینه‌ها انجام گرفت،

پس از رتبه‌بندی مجموعه شاخص‌ها و مجموعه گزینه‌ها براساس هر یک از شاخص‌ها، روش برآورد خطی مستقیم برای به دست آوردن برآورد فاصله‌ها به کار گرفته شد و نتایج با روش میانگین رتبه‌بندی‌های پس‌سورن رتبه‌بندی شد تا رتبه‌های کلی $R(m_k)$ به دست آید. با به دست آمدن $R(m_k)$ برای تمامی گزینه‌ها در همه شاخص‌ها، باید مرحله تجمیع انجام گیرد و $R(m_k)$ که مقدار آن معادل با مجموع $R(m_k)$ برای هر یک از گزینه‌ها است، محاسبه شود،

جدول (۵) نتایج اولویت محورهای گردشگری روزانه را براساس خدمات و تسهیلات گردشگری در سطح استان تهران را که با اجرای فن ORESTE به دست آوردن آمده است را نشان می‌دهد.

جدول ۵: رتبه‌بندی محورهای گردشگری استان و مهم‌ترین جاذبه‌های گردشگری هر محور

رتبه	محور گردشگری	مهم‌ترین جاذبه‌های در طول محور
۲۸	تهران- احمدآباد- شهر جدید پرنده-سمت ساوه	موزه اتومبیل- کاروانسرای حاج کمال- امامزاده محمد، حسن، ابوطالب، عمادالدین- قلعه و خانه تاریخی آدران- درخت کهن‌سال- یخچال علی‌آباد
۱۶	تهران- چهاردنگه- اسلام‌شهر- گلستان- رباط کریم- شهر جدید پرنده- سمت ساوه	برج آزادی- موزه حیات وحش- موزه زمین‌شناسی- کاروانسرای حاج کمال- امامزاده طاهر، ابوطالب و عمادالدین- خانه تاریخی آدران-
۱۷	تهران- باقرشهر- کهریزک- حسن‌آباد- به سمت قم	جاذبه‌های مرکزی شهر تهران، بازار ری، حرم مطهر شاه عبدالعظیم، محوطه حرم امام، حرم امام خمینی، موزه حیات وحش، چشمه‌علی، آرامگاه ابن‌بابویه، تپه و برج و بارو، کاروانسرای شاه‌عباسی، امامزاده
۱۵	تهران- خلایق- شهر آفتاب- وهن‌آباد- به سمت قم	جاذبه‌های مرکزی شهر تهران، حرم امام خمینی، امامزاده طاهر، تپه واوان، شهر آفتاب، سد فشافویه، کاروانسرای کنارگرد، یخچال جعفرآباد، امامزاده باقر
۱۱	تهران- باقرشهر- کهریزک- حسن‌آباد	جاذبه‌های مرکزی شهر تهران، بازار ری، حرم مطهر شاه عبدالعظیم، حرم امام خمینی، چشمه‌علی، آرامگاه ابن‌بابویه، تپه و برج و بارو، کاروانسرای شاه‌عباسی، برج طغرل، امامزاده، جوانمرد قصاب، شهر آفتاب
۱۸	تهران- باقرشهر- کهریزک- کلین- به سمت پارک ملی کوبر	جاذبه‌های مرکزی شهر تهران، حرم امام خمینی، سد فشافویه، کاروانسرای کنارگرد، آب‌انبار عرب، کاروانسرای کنارگرد، امامزاده هاجر، شیخ کلینی
۱۰	تهران- ری- ورامین- به سمت پارک ملی کوبر	جاذبه‌های مرکزی شهر تهران، بازار ری، حرم مطهر، تور کوهنوردی، تور شترسواری، چشمه‌علی، آرامگاه ابن‌بابویه، تپه و برج و بارو، کاروانسرای شاه‌عباسی، برج طغرل، امامزاده، مقبره بی‌بی شهربانو، جوانمرد قصاب، روستای پوئینگ، امامزاده یحیی، امامزاده یوسف رضا
۸	تهران- ری- ورامین- جوادیه- به سمت پارک ملی کوبر	جاذبه‌های مرکزی شهر تهران، بازار ری، حرم مطهر، تور کوهنوردی، تور شترسواری، چشمه‌علی، آرامگاه ابن‌بابویه، تپه و برج و بارو، کاروانسرای شاه‌عباسی، برج طغرل، امامزاده، مقبره بی‌بی شهربانو، جوانمرد قصاب، روستای پوئینگ، امامزاده اسحاق و موسی، روستای هدف گردشگری خاوه
۱۳	تهران- پاکدشت- شریف‌آباد- به سمت گرمسار	جاذبه‌های مرکزی شهر تهران، پارک آبی آزادگان، گلزار- جیتو- روستای الوئک- باغ نگار، چشمه‌علی، آرامگاه ابن‌بابویه، آرامگاه مسیحیان، امامزاده اوون، عمارت نصیری، تپه و برج و بارو، برج طغرل، مقبره بی‌بی شهربانو، روستای حصار امیر، بام پاکدشت



تهران-خسروآباد- پردیس - سربندان- فیروزکوه- سراز	۱	پارک ملی سرخه‌حصار- روستای هدف گردشگری قرا- روستای هدف گردشگری مرانک- روستای هدف گردشگری هراونده- روستای هدف گردشگری رود افشان- بومهن- رودهن-
تهران-خسروآباد- پردیس - سربندان- سله‌بن- به‌سمت ابتدای رمپ چیتگر	۴	پارک ملی سرخه‌حصار- روستای هدف گردشگری قرا- روستای هدف گردشگری مرانک- روستای هدف گردشگری هراونده- روستای هدف گردشگری رود افشان- بومهن- رودهن- رمپ چیتگر
تهران-خسروآباد- پردیس - آب‌سرد- گیلان- ایوانکی	۷	پارک ملی سرخه‌حصار- روستای هدف گردشگری قرا و گردشگری مرانک- بومهن- رودهن- آبشار کمرد- پیست دوچرخه- کوهنوردی و صخره‌نوردی- امام‌زاده
تهران-خسروآباد- پردیس - رودهن- آبلعی	۶	پارک سرخه‌حصار- بومهن-رودهن- آبشار کمرد- پیست دوچرخه- قره صخره‌نوردی- امام‌زاده سلطان محمد- مسجد جامع رودهن- چشمه الله-
تهران-خسروآباد- پردیس - مهرآباد- دماوند	۳	پارک سرخه‌حصار- دماوند- پیست اسکی آبلعی- بومهن- رودهن- آبشار کمرد- پیست دوچرخه- صخره‌نوردی- چشمه اعلا- امام‌زاده سلطان
تهران-خسروآباد- پردیس - سربندان- آتشان	۵	پارک ملی سرخه‌حصار- روستای هدف گردشگری قرا و مرانک- رودافشان- بومهن- رودهن- آبشار کمرد- پیست دوچرخه- کوهنوردی و صخره‌نوردی
تهران- تلو بالا- خسروآباد- لوسان بزرگ	۲۵	پارک لویزان- پارک سرخه‌حصار- روستای هدف گردشگری برگ جهان و لوسان بزرگ- آبشار کمرد- پیست دوچرخه- صخره‌نوردی- عمار
تهران- لوسان- افجه	۲۷	پارک لویزان- پارک سرخه‌حصار- روستای هدف گردشگری برگ جهان، لوسان بزرگ، افجه و کند سفلی
تهران- لوسان کوچک	۳۱	پارک لویزان- پارک سرخه‌حصار- روستای هدف گردشگری کند سفلی و افجه- پیست دوچرخه- صخره‌نوردی- عمارت نظام‌السلطنه- امام‌زاده موسی-
تهران- تجریش- لوسان کوچک- افجه	۳۰	تله‌کابین توچال- بازار تجریش- حسینیه نیاوران- پارک جمشیدیه- دربند- امام‌زاده صالح- موزه هنرهای زیبا- روستای افجه، برگ جهان و کند سفلی
تهران- حاجی‌آباد- فشم- شمشک	۲۲	روستای هدف گردشگری شمشک- پارک سرخه‌حصار- پیست دوچرخه- کوهنوردی - اسکی دربندسر- روستای امامه- دیزین- رودبار قصران-
تهران- تجریش- حاجی‌آباد- فشم	۲۹	تله‌کابین توچال- بازار تجریش- حسینیه نیاوران- پارک جمشیدیه- دربند- امام‌زاده صالح- موزه هنرهای زیبا- نیاوران- موزه پرفسور حسابی- دارآباد- رودبار

تهران- پارک جمشیدیه	۳۴	بازار تجریش- حسینیہ نیاوران- پارک جمشیدیه- دربند- امامزاده صالح- موزه هنرهای زیبا- مجموعه سعدآباد- نیاوران- موزه پرفسور حسابی- موزه حیات وحش، دارآباد، پارک نیاوران، باغ فردوس، دره نصر
تهران- تله کابین توچال	۳۶	تله کابین توچال، دربند، درکه، موزه هنرهای زیبا، مجموعه سعدآباد، امامزاده قاسم، آبشار اوسون، آبشار پسنگ، آبشار سوتک، گورستان ظهیرالدوله
تهران- کن- به سمت منطقه حفاظت شده البرز	۳۸	درکه- امامزاده داوود- غار بیوک
تهران- حاجی آباد- فشم- به سمت منطقه حفاظت شده البرز	۲۴	پارک لویزان- پارک سرخه حصار- گرمابدر- پیست دوچرخه- کوهنوردی و صخره نوردی- لالان- روستای گردشگری- رودبار قصران- امامزاده موسی- شهر اوشن- فشم- شه
تهران- کن سولقان- به سمت منطقه حفاظت شده البرز مرکزی	۳۲	مجموعه ورزشی آزادی- امامزاده داوود- روستای هدف گردشگری سنگان- روستای سلقان- امامزاده سید محمدنوربخش- موزه زمین شناسی- پارک ارم- غار بیوک
تهران- کن سولقان	۳۵	مجموعه ورزشی آزادی- روستای سنگان- روستای سولقان- امامزاده محمد نوربخش- آبشار سنگان
تهران- دانش- به سمت هفت جوی	۳۳	موزه اتومبیل- شهرک سینمایی غزالی- پارک وردآورد
تهران- دانش- به سمت منطقه حفاظت شده البرز	۳۷	موزه حیات وحش- پارک چیتگر- موزه اتومبیل- باغ ملی- شهرک سینمایی غزالی- پار ارم، پارک وردآورد
تهران- سعیدآباد- باغستان- شهریار- هفت جوی	۲۳	موزه اتومبیل- امامزاده اسماعیل- امامزاده کرشته- پل دختر بادامک- امامزاده جعفر- ماکت منزل امام
تهران- دانش- ملارد	۲۶	پارک چیتگر- موزه اتومبیل- باغ ملی- شهرک سینمایی- پارک وردآورد- امامزاده اسماعیل- امامزاده کرشته
تهران- دانش- ملارد- صفادشت	۲۱	پارک چیتگر- موزه اتومبیل- باغ ملی- شهرک سینمایی- پارک وردآورد- امامزاده اسماعیل- امامزاده کرشته- امامزاده بی بی سکینه- امامزاده محسن
تهران- سعیدآباد- باغستان- شهریار- بیدک- اخترآباد	۲۰	پارک چیتگر- موزه اتومبیل- دشت شقایق- امامزاده اسماعیل- امامزاده محسن- امامزاده جعفر



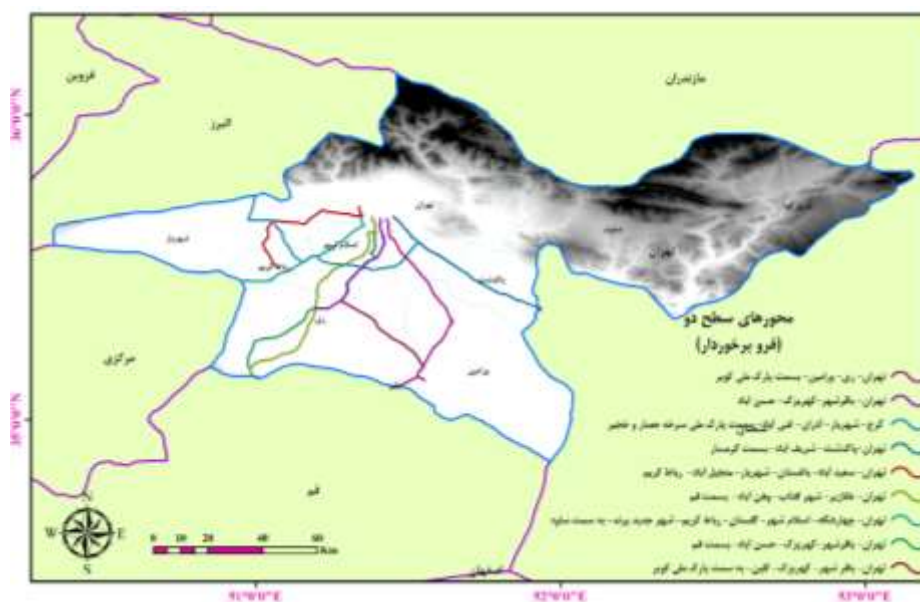
تهران- سعیدآباد- باغستان- شهریار- منجیل آباد- رباط کریم	۱۴	برج آزادی- موزه زمین‌شناسی- کاروانسرای حاج کمال- امامزاده اسماعیل- امامزاده کرشته- امامزاده قاسم وحیده- امامزاده محمد
تهران- ری- ورامین- جوادآباد- پارک ملی کویر	۹	روستای هدف گردشگری خاوه- بازار ری- حرم مطهر شاه عبدالعظیم- تور کوهنوردی- تور شترسواری- چشمه‌علی- آرامگاه ابن‌بابویه- امامزاده جعفر- تپه و برج
تهران- سعیدآباد- باغستان- شهریار- منجیل آباد- رباط کریم- وهن آباد- پارک ملی کویر	۱۹	موزه اتومبیل- کاروانسرای حاج کمال- امامزاده ابوطالب- خانه تاریخی ادران- امامزاده عمادالدین- امامزاده اسماعیل- سد فشافویه- کاروانسرای کنارگ
تهران- کرج- شهریار- آدران- غنی‌آباد- به‌سمت پارک سرخه‌حصار	۱۲	تپه اون- تپه مافین‌آباد- امامزاده ابوطالب- خانه تاریخی ادران- درخت کهنسال- مقبره بی‌بی شهربانو- امامزاده اسماعیل- شهر آفتاب- امامزاده کرشته
تهران- خسروآباد- پردیس- سربندان- فیروزکوه- شهرآباد	۲	تنگ واشی- پارک سرخه‌حصار- روستای هدف گردشگری جلیزجند- روستای قرا- روستای مرانک- روستای هرانده- روستای رود افشان- بومهن- رودهن- آبشار کمرد- پیست

نتایج پژوهش بیان‌کننده این است که محورهای گردشگری شرق و جنوب‌شرقی استان چون «تهران- خسروآباد، پردیس- سربندان- فیروزکوه- سراز»، «تهران- خسروآباد، پردیس- مهرآباد» به نسبت جاذبه‌های گردشگری که مبادی ورودی و خروجی گردشگران را به مناطق سرسبز دماوند و فیروزکوه و از آنجا به تهران می‌باشند دارای حداقل خدمات مورد نیاز گردشگران می‌باشند. همچنین محورهایی چون «تهران- ری- ورامین- جوادیه» که به‌سمت پارک ملی کویر که یکی از مهم‌ترین جاذبه‌های گردشگری و طبیعی کشور می‌باشد نیز با توجه به پتانسیل‌های بالقوه این جاذبه‌ها در جذب گردشگران استان نیز دچار حداقلی از امکانات می‌باشد. نکته‌ی دیگری که باید به آن توجه شود طولانی بودن این مسیر است که با طولانی شدن مسیر، مسافران و گردشگران دچار خستگی شده و نیاز به استراحت و خدمات بیشتری دارند؛ از این‌رو لزوم توجه برنامه‌ریزان و کارشناسان مربوطه را طلب می‌کند. لازم به ذکر است که اکثر محورهای جنوب و جنوب‌غربی استان نیز که به طریقی درگاه ورودی به پایتخت می‌باشند و دارای تردد و بار ترافیکی سنگینی در تمام طول سال نیز می‌باشند نیز دارای کمبود خدمات و تسهیلات در جهت رفع نیاز گردشگران و مسافران می‌باشد و باید به این محورها نیز توجه



ابوالفضل مشکینی و همکاران ----- تحلیل و سطح‌بندی فضایی محورهای گردشگری روزانه ...

شکل ۵: نقشه محورهای سطح دو (فرو برخوردار)



شکل ۶: نقشه محورهای سطح سه (فرا برخوردار)





گردشگری شده‌اند را مرتفع سازد که سطح‌بندی محورهای گردشگری استان تهران در این پژوهش نیز در راستای همین هدف انجام شده است.

استان تهران به‌عنوان قلب تپندهٔ مراودات اجتماعی، سیاسی و تجاری، افزون بر جاذبه‌های طبیعی و تاریخی منحصربه‌فرد گردشگری آن، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین قطب‌های گردشگری، در انعکاس زیرساخت‌های گردشگری و فراهم آوردن تسهیلات زیربنایی اجتماعی، سیاسی و اقتصادی در آن نقش بسزایی ایفا نموده است. از آنجاکه محورهای ارتباطی استان تهران به‌عنوان یکی از زیرساخت‌های گردشگری منجر به کاهش هزینه و وقت گردشگر می‌شد، می‌توان گفت که این عامل در توسعهٔ صنعت گردشگری بسیار مؤثر بوده است. از سویی تأسیسات و خدماتی که مستقیم و غیرمستقیم در تهران، فعالیت بخش گردشگری را به عهده دارند، نه‌تنها خود عاملی مهم در جهت رشد و ارتقاء سطح درآمد اقتصادی گردشگری محسوب می‌گردند، بلکه با توجه به تبعیت سایر استان‌ها از استان تهران، به‌عنوان استانی که پایتخت کشور را در خود جای داده است، صنعت گردشگری کشور را می‌تواند به‌سوی توسعه پایدار سمت‌وسو دهد. وجود تأسیسات زیربنایی مانند فرودگاه و شبکه حمل‌ونقل قوی، که به‌صورت شعاعی تمام کشور را در نهایت به پایتخت متصل کرده است، به‌نوعی بر اهمیت گردشگری شهرستان تهران افزوده است. به‌نحوی که اکثریت قریب به‌اتفاق بازدیدکنندگان و گردشگران در سطح بین‌المللی مجبور به بازدید و اقامت در شهر تهران هستند و محورهایی که دسترسی به این جاذبه‌های گردشگری را فراهم می‌کند لازم است دارای حداقلی از خدمات باکیفیت در محدوده خود دارا باشند. نکته حائز اهمیت دیگر، تمرکز فعالیت‌ها در برخی محورها و عدم توجه کافی به برخی دیگر از محورهای دارای پتانسیل می‌باشد که این امر باعث تمرکز جمعیت، امکانات و خدمات، سرمایه و مانند آن می‌گردد. این موضوع به‌راحتی در وضعیت محورهای گردشگری استان قابل‌مشاهده است. در کل علت این تمرکز را می‌توان در سیستم برنامه‌ریزی بخشی‌نگری و بی‌توجهی به برنامه‌ریزی فضایی و منطقه‌ای در توسعه گردشگری استان دانست.

نتایج نشان می‌دهد اکثر محورهای استان از خدمات مناسب محروم بوده است. از این‌رو محورهایی شمال شرقی، شرق و جنوب شرق که از سویی دارای مسافت طولانی‌تری نیز می‌باشند و به‌صورت بالقوه کسالت و خستگی گردشگران و بازدیدکنندگان را پس از طولانی‌تر شدن مسیر در پی خواهد داشت باید بیشتر موردتوجه برنامه‌ریزان و دست‌اندرکاران این حوزه قرار گیرد تا رضایت گردشگران حاصل شود؛ بنابراین پس از شناسایی این مسئله می‌توان متناسب با ظرفیت هر محور، مدیریتی بهتر بر گردشگران داشت و با ارائه خدمات مناسب، پاسخگوی بیشترین نیازهای این قشر

باشیم و نیز محورهایی را که دارای موانع و محدودیت‌هایی از نظر خدمات می‌باشند، شناسایی کرد و جهت رفع مشکلات این محورها تلاش نمود. درنهایت می‌توان به این نکته اشاره کرد که با تحلیل فضایی، میزان تعادل یا عدم تعادل در توسعه گردشگری مشخص می‌گردد و چنانچه مشخص است این نابرابری که ساخته دست بشر است، نتیجه توسعه نامتوازن و نامتعادل است. ازاین‌رو در صورت توزیع نامتعادل، میزان نابرابری و تمرکز مشخص شده و امکان برنامه‌ریزی آگاهانه برای تعدیل نابرابری و توسعه متوازن و بهره‌مندی همه مناطق از منافع گردشگری را فراهم می‌نماید. با توجه به مباحث فوق توسعه متعادل و پایدار در مناطق و مقاصد گردشگری در گرو فراهم آمدن همه عناصر موجود و توزیع مناسب آن‌ها در بین مناطق است که این نتایج با یافته‌های ضیایی و شجاعی (۱۳۸۹)، فرجی‌سبکبار و همکاران (۱۳۹۳) و افراخته و همکاران (۱۳۹۵) مطابقت دارد.

۷- پیشنهادات

- در راستای بهبود و ارتقاء کمی و کیفی محورهای گردشگری استان، پیشنهادات زیر ارائه می‌گردد:
- احداث مجتمع‌های خدماتی رفاهی در مناطقی که دارای پتانسیل‌های گردشگری بالایی هستند؛ چراکه این مجتمع‌ها در درجه اول بسیاری از نیازهای گردشگران را مرتفع ساخته و از سویی دارای امنیت و ایمنی بالاتری به نسبت دیگر مراکز خدماتی می‌باشند؛ ازاین‌رو تنها تعداد اندکی از مسیرها از قبیل (تهران، چهاردنگه، رباط کریم، شهر جدید پرد، (تهران، باقرشهر، کهریزک، حسن‌آباد- به سمت قم)، (کرج، شهریار، آدران، غنی‌آباد، به سمت پارک ملی سرخه‌حصار) و (تهران باغستان، منجیل آباد، رباط کریم، پارک ملی کویر) به نسبت دیگر محورها از وجود این مجتمع برخوردار هستند.
 - سرمایه‌گذاری بیشتر بر روی فضاها و جاذبه‌های طبیعی و اکوتوریستی، و شناسایی و بهینه‌کردن خدمات آن‌ها با توجه به شلوغی جمعیت استان و به‌خصوص شهر تهران و نیز آلودگی و ترافیک سنگین که لزوم این نوع از جاذبه‌های برون‌شهری را برای اوقات فراغت شهروندان دوجندان می‌کند؛ بخصوص جاذبه‌های محورهای شرق و جنوب شرق و جنوب غربی استان.
 - لزوم توجه به امکانات و خدمات محورهای شرقی و جنوب‌شرقی استان؛ برای مثال مسیر (تهران، خسروآباد، پردیس، سربندان، فیروزکوه، سراز) یا (تهران، خسروآباد، پردیس، سربندان، فیروزکوه، شهرآباد) با طول مسیر طولانی حدود ۱۶۳ کیلومتر و با جاذبه‌های مهمی چون پارک ملی سرخه‌حصار، کوه دماوند و روستاهای هدف گردشگری مهمی چون قرا، مرانک، هرانده، و بومهن و رودهن از فروبرخوردارترین محورهای گردشگری استان می‌باشند که توجه جدی



ابوالفضل مشکینی و همکاران ----- تحلیل و سطح‌بندی فضایی محورهای گردشگری روزانه ...

مسئولان را در شناسایی این پتانسیل‌های گردشگری و نیز خدمات‌رسانی بهتر را به گردشگران را طلب می‌کند.

- ایجاد تأسیسات زیربنایی همچون برق اضطراری، پریز، دوشاخه و دکل‌های مخابراتی در مناطق کور برای آنتن‌دهی در جاده‌ها به‌ویژه در گلوگاه‌ها؛
- لزوم توجه بیشتر به خدمات معین (خدمات خودرویی) در این محورها؛ بخصوص محورهای شمالی چون محور (تهران، حاجی‌آباد، فشم، شمشک)، (تهران، پارک جمشیدیه)، (تهران، تله‌کابین توچال)، (تهران، کن، به‌سمت منطقه حفاظت‌شده البرز مرکزی).
- توزیع خدمات گردشگری متناسب با نحوه پراکندگی جاذبه‌های گردشگری در استان؛ و نیز توجه ویژه به مسیرهایی که درگاه ورودی گردشگران از مناطق غرب، جنوب و شرق کشور به استان تهران و عبور به مناطق شمالی هستند.

منابع

- ابراهیم‌زاده، عیسی؛ ضیایی، محمود؛ دلشاد، علی (۱۳۹۱) «*صول و فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی توسعه توریسم*»، انتشارات صحرا شرق مشهد، چاپ اول.
- افراخته، ح؛ رهنمایی، م. ت؛ طهماسبی، ا؛ ایمنی‌قشلاق، س. (۱۳۹۵) «*تحلیل نابرابری‌های فضایی در توسعه منابع گردشگری (استان اردبیل)*»، گردشگری و توسعه، دوره ۵، شماره ۱.
- فرج‌زاده‌اصل، منوچهر (۱۳۸۷) «*سیستم اطلاعات جغرافیایی و کاربرد آن در برنامه‌ریزی صنعت توریسم*»، تهران: انتشارات سمت.
- امان‌پور، سعید؛ نوذری، عبدالرحمن و بدری، رضا (۱۳۹۳) «*سنجش میزان رضایت‌مندی گردشگران نوروزی از تسهیلات و خدمات رفاهی، تفریحی و توریستی شهرستان شوشتر*». *فصلنامه مطالعات مدیریت شهری*، سال ۶/ شماره ۱۹، صص ۷۱-۸۳.
- بهنام‌مرشدی، حسن (۱۳۹۱) «*برنامه‌ریزی فضایی خدمات گردشگری استان فارس (نمونه موردی: محورهای اصلی استان فارس)*»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی توریسم با راهنمایی دکتر حسنعلی فرجی‌سبکبار، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، زمستان.
- بهنام‌مرشدی، حسن؛ احمدی، داریوش؛ فرجی‌سبکبار، حسنعلی؛ رضوانی، محمدرضا (۱۳۹۵). الف) «*پهنه‌بندی فضایی کانون‌های گردشگری به‌منظور تعیین مناطق بهینه خدمات گردشگری، مطالعه موردی: استان فارس*»، *مجله برنامه‌ریزی منطقه‌ای*، سال ششم، شماره پیاپی ۱۲.
- بهنام‌مرشدی، حسن؛ فرجی‌سبکبار، حسنعلی؛ رضوانی، محمدرضا؛ محمدیان، زهرا (۱۳۹۵). ب) «*برنامه‌ریزی فضایی خدمات گردشگری (مطالعه موردی: استان فارس)*»، *مجله پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، دوره ۴۸، شماره ۲۱، ۲۹۵-۲۷۷، (DOI): 10.22059/jhgr.2016.53861
- تقوایی و رنجبردست‌نایی (۱۳۸۹) «*تحلیلی بر پراکنش امکانات و خدمات مسیر گردشگری شمال شرق استان چهارمحال و بختیاری*». *مجله پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، سال ۱، شماره ۱، صص ۲۱-۴۸.
- تقی‌زاده‌یزدی، محمدرضا؛ فاطمه باقری، علیرضا دهقان و عبدی ناصر (۱۳۹۴) «*شناسایی و اولویت‌بندی بازارهای هدف صنعت گردشگری ایران با استفاده از رویکرد تصمیم‌گیری چندشاخصه ترکیبی در یک محیط فازی*». *مدیریت بازرگانی*، ۷(۲): ۳۸۱-۴۰۶. (DOI): 10.22059/JIBM.2015.52080
- حاجی‌نژاد، علی؛ اسلام‌فر، فاطمه؛ علیزاده، محمدرضا (۱۳۹۱) «*ارزیابی سطح برخورداری توسعه خدمات و امکانات رفاهی گردشگری در مراکز شهرستان‌های استان فارس*». *پژوهش‌های بوم‌شناسی شهری*، دوره ۳، شماره ۵، صص ۳۴-۲۳.
- خسروجردی، مدینه و نوری‌پور، مهدی (۱۳۹۶) «*شناسایی راهبردهای توسعه گردشگری روستایی منطقه درودزن: تلفیق مدل‌های برنامه‌ریزی راهبردی و شبکه عصبی مصنوعی*»، *مجله برنامه‌ریزی و آمایش فضا (مدرس علوم انسانی)*، دوره ۲۱، شماره ۱، صص ۱۶۷-۱۹۶. URL: <http://journals.modares.ac.ir/article-21-11134-fa.html>



- ابوالفضل مشکینی و همکاران ----- تحلیل و سطح‌بندی فضایی محورهای گردشگری روزانه ... رستمی، قهرمان (۱۳۸۶) «بررسی توان‌های توریستی تهران بزرگ و راه‌های توسعه آن»، پایان‌نامه، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران.
- رکن‌الدین افتخاری، عبدالرضا و قادری، اسماعیل (۱۳۸۱) «نقش گردشگری روستایی در توسعه روستایی (نقد و تحلیل چهارچوب‌های نظریه‌ای)»، مجله برنامه‌ریزی آمایش فضا (مدرس علوم انسانی)، دوره ۶، شماره ۲، تابستان ۱۳۸۱، صص ۴۱-۲۳.
- رهنمایی، محمدتقی؛ ملک‌نیا، محبوبه و جهانیان، منوچهر (۱۳۹۰) «نقش محورهای فرهنگی و تاریخی منطقه ۱۲ در توسعه گردشگری شهر تهران»، نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، سال ۳، شماره ۴، صص ۱۰۱-۸۳.
- سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور (۱۳۷۹) «طرح جامع مکان‌یابی مجتمع‌های خدماتی- رفاهی بین‌راهی و تیر پارک‌ها»، دفتر امور سرمایه‌گذاری و نظارت بر بهره‌برداری.
- سازمان میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری (بی تا). «شناسه مسیرهای گردشگری استان تهران»، معاونت گردشگری، دفتر برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری داخلی.
- سازمان میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری (۱۳۸۹) «مطالعات طرح قوانین و استانداردهای لازم ساماندهی و مدیریت متمرکز تأسیسات حاشیه راه‌ها»، مهندسين مشاور ورز بوم.
- سلطانی، علی؛ دشتی، علی؛ بابایی، احسان (۱۳۹۳) «ارزیابی کیفیت خدمات گردشگری مذهبی کلانشهر مشهد از دیدگاه گردشگران»، آرمان‌شهر، شماره ۳۱، صص ۳۴۲-۳۳۳.
- شماعی، علی و موسی‌وند، جعفر (۱۳۹۰) «سطح‌بندی شهرستان‌های استان اصفهان از لحاظ زیرساخت‌های گردشگری با استفاده از مدل TOPSIS و AHP»، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال سوم، شماره دهم، صص ۴۰-۲۳.
- ضرغام، حمید؛ ترکمان، نسرين (۱۳۹۲) «تحلیلی بر توسعه گردشگری مذهبی در استان همدان»، مجله علوم مدیریت ایران، دوره ۸، شماره ۳۰، صص ۵۷-۸۰.
- ضیایی، محمود؛ شجاعی، مسلم (۱۳۸۹) «سطح‌بندی مقصدهای گردشگری: واکاوی مفهومی نو در برنامه‌ریزی فضایی گردشگری»، مطالعات گردشگری، شماره ۱۳، صص ۴۶-۲۵.
- عشورنژاد، غدیر؛ فرجی‌سبکبار، حسنعلی؛ علوی‌پناه، سیدکاظم؛ نامی، محمدحسن (۱۳۹۲) «تلفیق شبکه عصبی RBFLN و فن چندشاخصه ORESTE برای شناسایی مکان بهینه استقرار مراکز مالی و تجاری در فضای شهری (مطالعه موردی شهر تهران)»، مجله آمایش سرزمین، دوره ۵، شماره ۲، پاییز و زمستان، صص ۳۱۶-۲۸۹، (DOI): 10.22059/jtcp.2013.36783
- فرجی‌سبکبار، حسنعلی؛ رضوانی، محمدرضا؛ بهنام‌مرشدی، حسن؛ روستا، حسین (۱۳۹۳) «سطح‌بندی فضایی محورهای گردشگری استان فارس بر مبنای خدمات و تسهیلات گردشگری»، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، دوره ۴۶، شماره ۳، صص ۵۸۶-۵۶۱، (DOI): 10.22059/jhgr.2014.51227

قاسمی، علی؛ نوابخش، مهرداد و کردوانی، پرویز (۱۳۹۶) «اولویت‌بندی مقاصد گردشگری پیرامونی کلانشهرها، مورد: حومه‌های ییلاقی شمال تهران»، *فصلنامه اقتصاد و توسعه روستایی*، سال ۶، ش ۲:

URL: <http://serd.khu.ac.ir/article-2780-1-fa.html>.

کرمی، فریبا؛ درخشان، الهام؛ حسن‌زاده، مهرشاد و صفایی، امید (۱۳۹۶) «رهیافتی بر بهبود کیفیت خدمات گردشگری شهری با استفاده از مدل سروکوال (مطالعه موردی: شهر یاسوج)»، *گردشگری شهری*، دوره

۴، شماره ۱، صص ۲۸-۱۵. DOI: 10.22059/jut.2017.62000

کلانتری، محسن؛ ملک، مرضیه (۱۳۹۳) «تحلیل فضایی و سطح‌بندی جاذبه‌های گردشگری و زیرساخت ارتباطی و شبکه‌ی راه در مناطق کویری ایران (مطالعه موردی: شهرستان خور و بیابانک)»، *مطالعات*

جغرافیایی مناطق خشک، سال پنجم، شماره ۱۸، صص ۵۳-۷۰. URL:

<http://journals.hsu.ac.ir/jarhs/article-612-1-fa.html>

محمدپور، مریم؛ اصغری‌زاد، عزت‌الله (۱۳۸۷) «رتبه‌بندی پژوهشکده‌ای یک مرکز تحقیقاتی از طریق روش

تصمیم‌گیری چندشاخصه ORESTE». *پژوهش‌های مدیریت*، شماره ۱، صص ۲۱۷-۲۳۳. URL:

<http://cs.shahed.ac.ir/article-799-1-fa.html>.

مرکز آمار ایران. «سالنامه آماری استان تهران». ۱۳۹۵. <https://www.amar.org.ir>.

میرزائی، روزبه، حکیمه نصیری، و سیدابوالقاسم میرا (۱۳۹۴) «از انگیزه‌های گردشگران اروپایی تا انتخاب

مقصد سفر (مورد مطالعه: ایران)». *فصلنامه مدیریت بازرگانی*، ۷(۴): ۹۲۱-۴۰. DOI:

10.22059/JIBM.2015.57098

Afrakhteh, h, Rahnemaie, M. T. Tahmasebi, A., Imani gheslagh, S., "Analysis of Spatial Inequalities in the Development of Tourist Resources (Ardabil Province)", Volume 5, Issue 1, (2016).

Farajzadehisan, Manouchehr, "Geographic Information System and its Application in Tourism Tourism Planning", Sadegh Publication (2008). [In pershian]

Amanpour, Saeed, Nozari, Abdolrahman and Badri, Reza, "Assessing the satisfaction rate of Norooz tourists from welfare facilities, recreation and tourism services in Shoushtar". Quarterly Journal of Urban Management Studies, Issue 6 / Issue 19, Pages 83-71, (2014). [In pershian]

Ashoornejad, Ghadir; Faraji sabokbar, Hassan Ali; Alavi Panah; Seyyed Kazem; Nami; Mohammad Hassan; "Integration of the RBFLN Neural Network and the ORESTE Multiuser Model for Identifying the Best Place for the Establishment of Financial and Commercial Centers in Urban Space (A Case Study in Tehran)". Journal of Amiyas Land, Volume 5, Issue 2, Autumn and Winter, Pages 316-289 (2013). (DOI): 10.22059/jtcp.2013.36783 [In pershian]

Behnammorshedi, Hasan, "Spatial Planning of Tourism Services of Fars Province (Case Study: Main Rote of Fars Province)", Master's Degree Program in Geography and Tourism Planning with the Help of Dr. Hasanali Faraji Sabokbar, Faculty of Geography, University of Tehran, Winter (2012). [In pershian]



- Behnammorshedi, Hasan; Ahmadi, Dariush; Faraji Sabokbar; Hasanali; Rezvani; Mohammad Reza; Spatial zoning of tourism centers in order to determine the optimal areas of tourism services; Case study: Fars province., Journal of Regional Planning, Year 6, Consecutive Number 12, (2016 A). [In pershian]
- Behnammorshedi, Hasan; Faraji Sabokbar, Hasanali; Rezvani, Mohammad Reza; Mohammadian, Zahra, "Spatial planning of tourism services (case study: Fars Province)", Journal of Human Geography Research, Vol. 48, No. 21, 27-295 (2016 B). (DOI): 10.22059/jhgr.2016.53861 [In pershian]
- Briedenhann, J. and Wickens, E., "Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas – vibrant hope or impossible dream". *Tourism Management*, 25, 71-79. (2004). [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(03\)00063-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(03)00063-3).
- Chatterjee, P. and Chakraborty, S. "Flexible Manufacturing System Selection Using Preference Ranking Methods: A Comparative Study" *International Journal of Industrial Engineering Computations*, Volume 5 Issue 2 pp. 315-338, (2014). DOI: 10.5267/j.ijiec.2013.10.002.
- Ebrahimzadeh, Isa; Ziaei, Mahmoud; Delshad A., "Principles and Process of Strategic Planning for Tourism Development", Sahra Publications, East Mashhad, First Edition, (2012). [In pershian]
- Esra AYTAÇ ADALI1, Ayşegül TUŞ IŞIK, "Ranking Web Design Firms with the ORESTE Method". *Cilt* .17.SS. 243 / 254. (2017). DOI: 10.21121/eab.2017225202.
- Farjizbakbar, Hassan Ali, Rezvani, Mohammad Reza, Behnammorshidi, Hassan; Roust, Hossein, "Spatial Leveling of Fars Tourism Tours Based on Tourism Services and Facilities", Journal of Human Geography, Volume 46, Issue 3, Pages 586-561, (2014). (DOI): 10.22059/jhgr.2014.51227 .[In pershian]
- Ghasemi, Ali; Navabakhsh, Mehrdad and Kardovani, Parviz, "Aviation of the tourist destinations around the cluster of the metropolitan area, case: the suburbs of northern Tehran", Quarterly Journal of Rural Economics and Development, vol. 6, No. 2, pp. 187-173 (2017). URL: <http://serd.khu.ac.ir/article-۲۷۸۰-۱-fa.html>. [In pershian]
- Hajinejad, Ali; Islamabad, Fatemeh, Alizadeh, Mohammad Reza, "Assessment of the level of development of services and amenities of tourism in the centers of the cities of Fars province". Urban Ecosystem Research, Volume 3, Issue 5, Pages 34-23, (2012). [In pershian]
- Holden, Andrew. "Winter tourism and the environment in conflict: the case of Cairngorm, Scotland", *The International Journal of Tourism Research* 2.4. (2000). [https://doi.org/10.1002/1522-1970\(200007/08\)2:4<247::AID-JTR214>3.0.CO;2-X](https://doi.org/10.1002/1522-1970(200007/08)2:4<247::AID-JTR214>3.0.CO;2-X).
- Hua Guo-Mei. "Tourism Route Design and Optimization Based on Heuristic Algorithm". Published in: Measuring Technology and Mechatronics Automation (ICMTMA), Eighth International Conference on. DOI: 10.1109/ICMTMA.113 . Macau, China. (2016).
- Iran's Statistics Center. "Statistical Yearbook of Tehran Province". 2016. <https://www.amar.org.ir>. [In pershian]

- Kalantari, Mohsen, Malek, Marziyeh, "Spatial Analysis and Leveling of Tourism Attractions and Communication Infrastructure and Road Network in Desert Regions of Iran (Case Study: Khor and Biabanak Township)", *Geographical Studies of Arid Regions*, Year 5, No. 18, Pages 53-70, (2013). URL: <http://journals.hsu.ac.ir/jarhs/article-۶۱۲-۱-fa.html> [In pershian]
- Karami, Fariba, Derakhshan, Elham, Hassanzadeh, Mehrshad and Safai, Omid, "An Approach to Improving the Quality of Urban Tourist Services Using the Servqual Model (Case Study: Yasuj City)", *Urban Tourism*, Volume 4, Number 1, Pages 28-15, (2017). (DOI): 10.22059/jut.2017.62000. [In pershian]
- Khosrowjerdi, Madinah and Noripour, Mehdi, "Identifying the strategies of rural tourism development in the Doroodzan region: integrating strategic planning and artificial neural network models", *Journal of Space Planning (Teacher of Humanities)*. Volume 21, Issue 1, pp. 167-196, (2017). URL: <http://journals.modares.ac.ir/article-21-11134-fa.html> [In pershian]
- Kotler, P., Bowen, J. T., Makens, J. C., Baloglu, S., "Marketing for Hospitality and Tourism". Publisher: Pearson; seven edition, (2016).
- Kralik L., Jasek R., Zacek P. "Influence of User's Criteria Preferences for Open Source ITIL Tools Evaluation by Simple MCDM". In: Rocha Á. Reis L. (Eds) *Developments and Advances in Intelligent Systems and Applications*. Vol 718. Springer, Cham. (2018). DOI: 10.1007/978-3-319-58965-7_10
- Leiper, Nell. "The framework of tourism: Towards a definition of tourism, tourist, and the tourist industry", *Annals of Tourism Research*, Volume 6, Issue 4, Pages 390-407. (1979). <https://doi.org/10.1177/004728758001900184>.
- Marlien Lourens, "the Underpinnings for Successful Route Tourism Development in South Africa". Dissertation submitted to the University of the Witwatersrand, School of Geography, Archaeology and Environmental Studies in fulfilment of the requirements for the degree of Masters of Tourism. Johannesburg, (, 2007).
- Meyer, D., "Tourism Routes and Gateways: Key Issues for the Development of Tourism Routes and Gateways and Their Potential for Pro-Poor Tourism", London: Overseas Development Institute. (2004).
- Mirzaei, R. "Modeling the Socioeconomic and Environmental Impacts of Nature-Based Tourism to the Host Communities and their Support for Tourism", PhD Thesis, Justus Liebig University Giessen. (2013).
- Mirza'i, Roozbeh, Hakimeh Nasiri, and Seyyed Abolqasem Mira, "From the motives of European tourists to travel destination selection (Iran case study)". *Business Management Quarterly*, 7 (4): 921-40, 2015. DOI: 10.22059/JIBM.2015.57098. [In pershian]
- Mohamadpour, Maryam, Asgharizad, Ezatollah, "The ranking of the research institutes of a research center through the ORESTE multi-index decision-making method." *Management Researches*, No. 1, Pages 217-233, (2008). URL: <http://cs.shahed.ac.ir/article-۷۹۹-۱-fa.html>. [In pershian]



- O'Gorman, K. D. "Iranian hospitality: A hidden treasure", *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 9(1): 31- 36. (2007). ISSN 0959-6119.
- Organization of Heritage, Handicrafts and Tourism, ""Identity of the tourism routes of Tehran province", Tourism deputy, Office of planning and development of domestic tourism, (undated). [In pershian]
- Organization of Heritage, Handicrafts and Tourism, "Studies of the Laws and Requirements Standards for Managing and Managing Roadside Border Facilities," Varro Boom Consulting Engineers (2010). [In pershian]
- Organization of Transportation and Terminals of the Country, "Comprehensive Plan for Reconnaissance Complexes of Roads and Tiers of Parks", Office of Investment Affairs and Supervision of Operation, (2000). [In pershian]
- Rahnemaie, Mohammad Taghi; Maleknia, Mahboubeh and Jahanian, Manouchehr, "The role of cultural and historical role of the 12th region in the development of tourism in Tehran", *New Attitudes in Human Geography*, Vol. 3, No. 4, pp. 101-83 (2011). [In pershian]
- Rodrigue, J-P; Comtois, C; Brian Slack, Brian. "*The Geography of Transport Systems*", fourth Edition. Routledge. (2017).
- Roknoddin Eftekhari, Abdolreza and Ghaderi, Ismail, "The Rural Tourism Role in Rural Development (Review and Analysis of Theoretical Frameworks)", *Journal of Space Planning (Lecturer in Humanities)*. Volume 6, Issue 2, Summer 2002, Pages 23-41, (2002). [In pershian]
- Rostami, Ghahraman, "Investigating the Power of the Great Tehran and its Development Tools", Thesis, Faculty of Geography, University of Tehran (2007). [In pershian]
- Shamaee, Ali and Mousivand, Jafar, "The level of urbanization of Isfahan province in terms of tourism infrastructure using the TOPSIS and AHP model". *Urban and Regional Studies and Research*, Third Year, No. Ten, pp. 40-23 (2011). [In pershian]
- Soltani, Ali; Dashti, Ali; Babaei, Ehsan; "Assessment of the Quality of Religious Tourist Services in Mashhad Metropolis from the Point of View of Tourists", *utopian*, No. 31, pp. 342-333, (2014). [In pershian]
- Taghvaie and Ranjbardastnaie, "An Analysis of the Distribution of Services and Facilities for the Tourism of the North East of the Province of Chaharmahal va Bakhtiari". *Journal of Urban Planning and Research*, Year 1, Issue 1, Pages 21-48, (2010). [In pershian]
- Taqazadeizadeh, Mohammad Reza; Fatemeh Bagheri, Alireza Dehghan, and Abdi Naser, "Identification and Prioritization of the Objective Markets in the Tourism Industry of Iran Using the Multi-Attribute Decision Making Approach in a Fuzzy Environment". *Business Administration*, 7 (2): 381-406, (2015). (DOI): 10.22059/JIBM.2015.52080 .[In pershian]
- UNESCO. "*Properties inscribed on the World Heritage List: Iran*". (2016).
- UNWTO. *Tourism Highlights*, Edition, Madrid: World Tourism Organization. (2013).

- Xiujuan Ma. "Intelligent Tourism Route Optimization Method Based on the Improved Genetic Algorithm". Published in: Smart Grid and Electrical Automation (ICSGEA), International Conference on. DOI: 10.1109/ICSGEA.2016.64. Zhangjiajie, China. DOI: 10.1109/ICSGEA.2016.64
- Zargham, Hamid; Turkman, Nasrin, "An Analysis of the Development of Religious Tourism in Hamedan Province", *Journal of Management Sciences of Iran*, Vol. 8, No. 30, pp. 57-80 (2013). [In pershian]
- Zeleňáková, M; Harbul'áková, V. O.; Olejník, A.; "Using of Multicriteria Method for Choosing the Best Alternative of the Heating Power Plant", *Journal Of Civil Engineering*. Vol. 12, Issue 1, (2017).
- Ziaee, Mahmoud, Shojae, Moslem, "The Leveling of Tourist Destinations: New Conceptual Analysis in Spatial Planning of Tourism", *Tourism Studies*, No. 13, Pages 46-25 (2010). [In pershian]