

کالج پروژه

www.collegeprozheh.ir

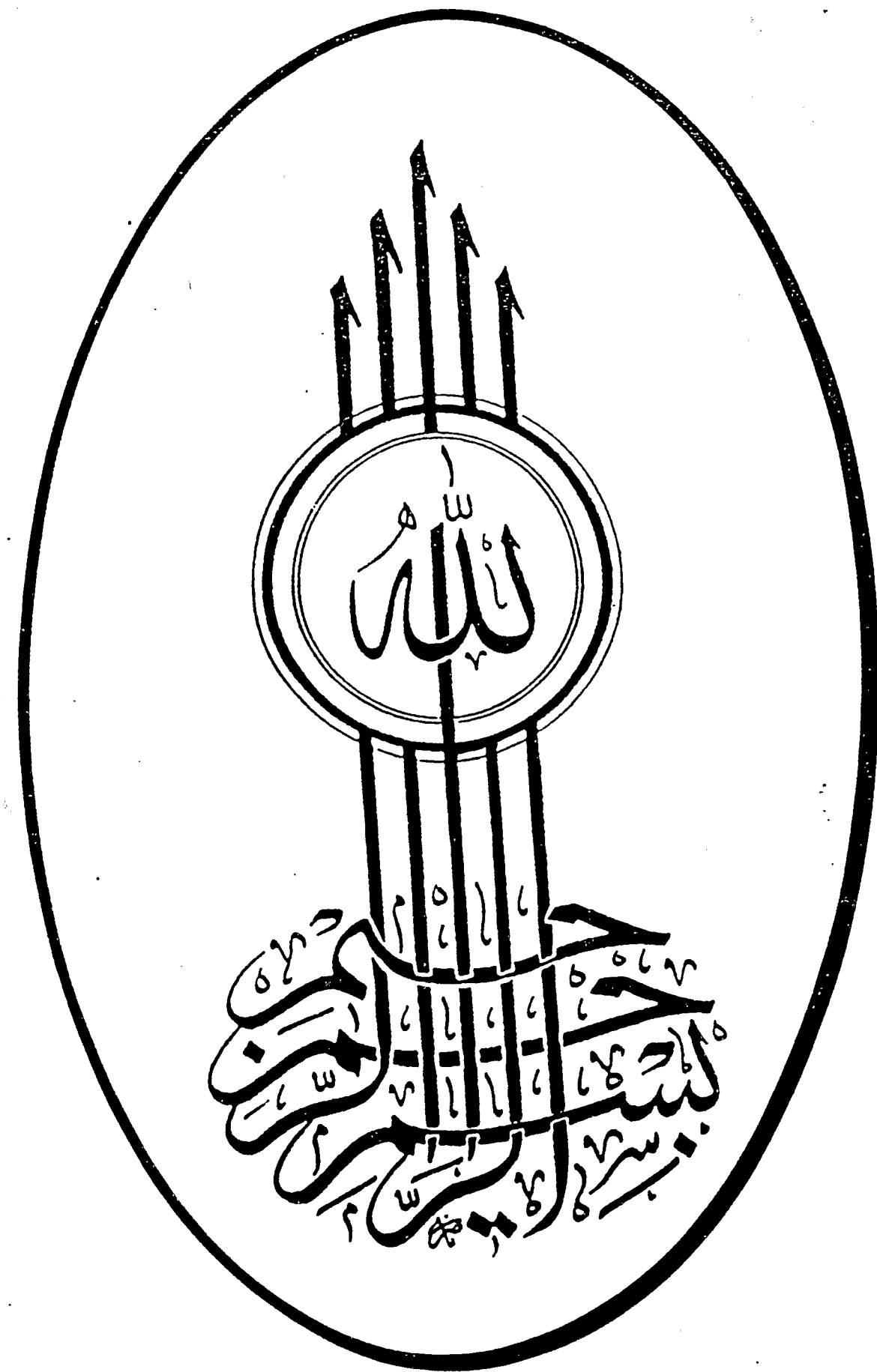


دانلود پروژه های دانشگاهی

بانک موضوعات پایان نامه

دانلود مقالات انگلیسی با ترجمه فارسی

آموزش نگارش پایان نامه ، مقاله ، پروپوزال



۱۰ / ۳ / ۱۳۸۱



دانشگاه سیستان و بلوچستان

تحصیلات تکمیلی

دانشکده ادبیات و علوم انسانی

پایان نامه کارشناسی ارشد

جغرافیا و برنامه ریزی شهری

بررسی اثرات توریسم بر کاربری اراضی شهری
(مورد پژوهش شهر بابلسر)

استاد راهنما:

دکتر محسن شاطریان

استاد مشاور:

دکتر علی عسگری

تحقیق و نگارش:

شیرزاد محمدزاده

فروردین ۱۳۸۱

۴۱۴۹۲

کتابخانه آرشیو
مکتب مدرک

بسم الله

صفحه الف

این پایان نامه با عنوان **بررسی اثرات توریسم بر روی کاربری اراضی شهری**

(**مورد پژوهش شهر بابلسر**) قسمتی از برنامه آموزشی دوره کارشناسی ارشد **جغرافیا و برنامه ریزی شهری**

گرایش --- توسط دانشجو **شیرزاد محمدزاده** تحت راهنمایی استاد پایان نامه **آقای دکتر محسن شامریان**

تهیه شده است. استفاده از مطالب آن بمنظور اهداف آموزشی با ذکر مرجع و اطلاع کتبی به

حوزه تحصیلات تکمیلی دانشگاه سیستان و بلوچستان مجاز می باشد.%

امضاء دانشجو

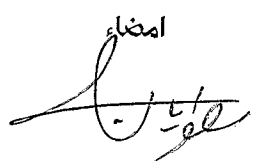
این پایان نامه $\frac{4}{شش}$ واحد درسی شناخته می شود و در تاریخ **۸۱/۰۱/۲۹**.

توسط هیئت داوران بررسی و نمره **.....** با درجه **.....** به آن تعلق گرفت.%

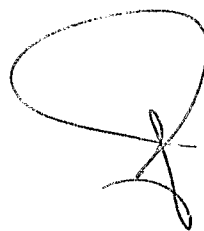
تاریخ

امضاء

نام و نام خانوادگی


دکتر محسن شامریان

۱- استاد راهنما:


دکتر علی عسگری

۲- استاد مشاور:


دکتر مسعود مهدوی

۳- داور ۱:


دکتر حسن افراخته

۴- داور ۲:


دکتر محمد نجار سلیقه

۵- تحصیلات تکمیلی:


دکتر کاریم علیزاده

تقدیم به:

روح پاک پدرم، اسوه عطوفت و مهربانی

همسر دلسوز و مهربانم که با متانت و بردباری، آسایش خود را صرف
ایجاد فضایی مناسب برای اینجانب نمود تا با فراغ خاطر بتوانم این
مقطع تحصیلی را به اتمام برسانم

و فرزند گلم، محمد.

من لم يفكر المخلوق ولم يفكر الخالق

- از اساتید متفکر، متعهد و نمونه جناب آقایان دکتر شاطریان و دکتر علی عسگری که به ترتیب راهنمایی و مشاوره این پایان نامه را پذیرفته و در تمام مراحل پژوهش با راهنمایی های ارزنده و سنجیده اینجانب را یاری فرموده اند از صمیم قلب تشکر و قدردانی می کنم.
- از فرد فرد اساتید محترم و بزرگوارم آقایان دکتر رفیعیان، دکتر فرج زاده، دکتر افراخته، دکتر بندریان، دکتر نگارش و دکتر نجار سلیقه، صمیمانه تشکر و قدردانی می کنم.
- از همسر مشفق و مهربانم که زحمات و محرومیت های بیشماری را بخاطر ادامه تحصیل اینجانب متحمل شده اند، تشکر و سپاسگزاری می کنم.
- از سازمان مسکن و شهر سازی استان مازندران، سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان مازندران، اداره کل حفاظت محیط زیست استان مازندران، شهرداری بابلسر و کلیه موسسات که به نحوی اینجانب را در انجام تحقیق کمک فرموده اند صمیمانه تشکر و قدردانی می کنم.

شیرزاد محمد زاده

زمستان ۱۳۸۰

چکیده

توریسم یکی از اموری است که در دهه های اخیر مورد توجه بسیار قرار گرفته و توجه به آن روز به روز بیشتر می شود. در دنیای امروز توریسم بزرگترین منبع تجارتی بین المللی گذشته و از نظر اقتصادی بسیار مهم و پر ارزش شده است. کشورهای جهان جهت دستیابی به این منبع تجارتی برنامه های بلند مدت و متفکرانه ای را تهیه می کنند که در این امر به دورنقتهای قابل توجه ای دست یافتند. در این رهگذر برنامه ریزان شهری کشورمان بخصیص شهرهایی که دارای چشم انداز زیبای طبیعی یا تاریخی بودند در سالهای اخیر متوجه چنین منبعی شده اند. شهرهای استان مازندران بخصوص شهرهای ساحلی از سالها پیش پذیرای توریسم بودند که با افزایش توریسم در برخی از آنها نظیر بابلسر رفته رفته اثرات مثبت و منفی توریسم بر روی مسائل مختلف و از همه مهمتر بر روی کاربری اراضی شهری نمایان شده است.

شهر بابلسر در سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۷۵ با پیوستن روستای میان دشت به آن ۴۰۶۳۰ نفر جمعیت داشته است. این شهر از بدو تشکیل خود در مرحله مشخص در بستر جغرافیایی خود توسعه یافته و کم و کان پذیرای توریسم بوده است.

بررسی های میدانی و مرور آمار و اطلاعات مربوط به این شهر نشانهایی از ناپایداری کاربری اراضی شهری دارد. ناپایداریهای موجود تا چه میزان با توریسم و ازدیاد آن رابطه دارد؟ برای پاسخ به این سوالات و آزمون فرضهای تحقیق وضع موجود کاربری اراضی شهر مورد بررسی قرار گرفته که نتایج تحقیق نشان دهنده عدم وجود طرح جامع منظم شهری و توریستی و بی توجهی مسئولان شهری باعث این ناپایداری شده است.

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱	پیشگفتار
	فصل اول: طرح تحقیق
۴	۱-۱- تعریف مساله و بیان اصلی تحقیق
۴	۱-۲- سئوالات تحقیق
۵	۱-۳- فرضیات تحقیق
۵	۱-۴- اهداف تحقیق
۵	۱-۵- روش انجام تحقیق
۵	۱-۶- روش و ابزارگردآوری اطلاعات
۵	۱-۷- روش تجزیه و تحلیل اطلاعات
۶	۱-۸- زمانبندی و مشکلات تحقیق
	فصل دوم: چارچوب نظری و ادبیات تحقیق
۸	۲-۱- مقدمه
۸	۲-۲- کاربری زمین
۹	۲-۲-۱- الگوهای کاربری اراضی شهری
۱۱	۲-۲-۲- عوامل تأثیرگذار بر کاربری اراضی شهری
۱۱	۲-۲-۲-۱- افزایش جمعیت
۱۱	۲-۲-۲-۲- فرهنگ
۱۲	۲-۲-۲-۳- نهاد های مالی
۱۲	۲-۲-۲-۴- توسعه سیستم حمل و نقل
۱۲	۲-۲-۲-۵- توسعه تکنولوژی اطلاعات
۱۳	۲-۲-۲-۶- صنایع درشهر
۱۳	۲-۲-۲-۷- جنبه های سیاسی زمینهای شهری
۱۳	۲-۲-۲-۸- نظام برنامه ریزی شهری و منطقه ای درسیستم شهری
۱۳	۲-۲-۲-۹- مسائل مورفولوژی شهری
۱۵	۲-۳- برنامه ریزی کاربری اراضی شهری
۱۷	۲-۳-۱- دیدگاههای اساسی در کاربری زمین و برنامه ریزی آن
۲۰	۲-۳-۲- برنامه ریزی کاربری اراضی شهری در طرح های توسعه شهری ایران
۲۱	۲-۴- کاربری اراضی توریستی در شهر
۲۳	۲-۵- اثر توریسم بر کاربری اراضی درشهر
۲۴	۲-۶- توسعه پایدار
۲۴	۲-۶-۱- توسعه پایدار شهری

۲۹	۱-۶-۲- توسعه پایدار شهری
۳۰	۲-۶-۲- کاربری پایدار اراضی شهری
۳۱	۳-۶-۲- برنامه ریزی کاربری اراضی پایدار شهری
۳۲	۷-۲- نتیجه گیری
	فصل سوم: ارزیابی (روشها، چها) (چوبها) و شافص ها
۳۴	۱-۳- مقدمه
۳۴	۲-۳- تعریف ارزیابی
۳۴	۳-۳- انواع ارزیابی
۳۵	۱-۳-۳- ارزیابی زیست محیطی
۳۵	۲-۳-۳- ارزیابی اجتماعی
۳۵	۳-۳-۳- ارزیابی اقتصادی
۳۶	۴-۳- نماگرها، شاخص ها و معیارها
۳۶	۱-۴-۳- اثرات فرهنگی و اجتماعی
۳۷	۲-۴-۳- اثرات اقتصادی
۳۸	۳-۴-۳- اثرات زیست محیطی
۳۸	۱-۴-۳-۳- آلودگی هوا
۳۸	۲-۴-۳-۳- آلودگی صوتی
۳۸	۳-۴-۳-۳- بوی نامطبوع
۳۸	۴-۴-۳-۳- ترافیک
۴۰	۴-۴-۳- چشم انداز
۴۱	۵-۳- نحوه ارزیابی
۴۱	۶-۳- نتیجه گیری
	فصل چهارم: وضع موبود کاربری اراضی شهر بابلسر و اثرات توریسم بر آنها
۴۳	۱-۴- کلیات
۴۶	۲-۴- حوزه نفوذ شهر بابلسر
۴۸	۳-۴- مطالعات جمعیتی شهر بابلسر
۵۱	۴-۴- مالکیت اراضی در شهر بابلسر
۵۱	۵-۴- مطالعات کالبدی شهر بابلسر
۵۱	۱-۴-۵- چگونگی توسعه شهر بابلسر
۵۲	۲-۴-۵- سازمان شهری
۵۳	۳-۴-۵- بافت شهری بابلسر
۵۷	۶-۴- نحوه استفاده از اراضی در شهر بابلسر
۵۷	۱-۶-۴- کاربری مسکونی
۵۸	۲-۶-۴- کاربری های آموزشی

۶۰	۴-۶-۲ کاربری خدمات رفاه عمومی
۶۱	۴-۶-۴ تجهیزات شهری
۶۱	۴-۶-۵ کاربری حمل و نقل و انبارها
۶۳	۴-۶-۶ کاربری کارگاه های تولیدی
۶۸	۴-۶-۷ فضا های باز
	۴-۷- کاربری های توریستی و نوع آن در شهر بابلسر
۶۸	۴-۷-۱- کلیات
۶۸	۴-۷-۲ کاربری همجوار کاربری های توریستی
۷۰	۴-۸- توریسم و اثرات آن
۷۰	۴-۸-۱- توریسم و اثرات اقتصادی
۷۰	۴-۸-۱-۱- افزایش اشتغال
۷۲	۴-۸-۱-۲ رونق اقتصادی شهر
۷۳	۴-۸-۱-۳ افزایش قیمت زمین ها و اجاره بها
۷۴	۴-۸-۲- توریسم و اثرات زیست محیطی
۷۴	۴-۸-۲-۱ آلودگی هوا
۷۵	۴-۸-۲-۲ توریسم و آلودگی صوتی
۷۵	۴-۸-۲-۳ بوی نامطبوع
۷۶	۴-۸-۲-۴ ترافیک
۷۹	۴-۸-۳ اثر کاربری های توریستی برچشم انداز
۷۹	۴-۹ برنامه ریزی کاربری اراضی شهر بابلسر
۸۰	۴-۱۰ نتیجه گیری

فصل پنجم: تجزیه و تحلیل اطلاعات

۸۲	۵-۱ مقدمه
۸۲	۵-۲ تجزیه و تحلیل اطلاعات
۹۷	۵-۳ طبقه بندی اثرات توریسم برکاربری اراضی شهری
۹۷	۵-۴ ارزیابی فرضیه ها
۹۹	۵-۵ نتیجه گیری

فصل ششم : نتیجه گیری و ارائه راه حل ها و پیشنهادات

۱۰۱	۶-۱- نتیجه گیری
۱۰۲	۶-۲- پیشنهادات
۱۰۳	منابع و مآخذ
۱۰۶	پرسشنامه

فهرست اشکال، جدولها، نمودارها و نقشه ها

شماره	عنوان	صفحه
۲-۱	طبقه بندی کاربری زمین (هارلف بارتمیو)	۱۲
۲-۲	عوامل تأثیر گذاری بر کاربری اراضی شهری	۱۸
۲-۳	اجزای تسهیلات توریستی	۲۶
۳-۱	سنجش صدای وسایل نقلیه موتوری	۳۹
۴-۱	نقش شهر بابلسر در فاصله سرشماری های ۷۵-۶۵-۱۳۵۵	۷۱
نقشه ها		
۴-۱	موقعیت استان مازندران در کشور	۴۴
۴-۲	موقعیت شهرستان بابلسر در استان مازندران	۴۴
۴-۳	تقسیمات کشوری شهرستان بابلسر و موقعیت شهر بابلسر در آن	۴۴
۴-۴	مالکیت اراضی در شهر بابلسر	۵۴
۴-۵	باقت شهری شهر بابلسر	۵۵
۴-۶	توسعه شهر در مراحل زمانی مختلف	۵۶
۴-۷	کاربری اراضی (وضع موجود شهر بابلسر)	۶۷
۴-۸	شدت مراجعات	۷۸
جدولها		
۴-۱	نرخ رشد جمعیت سالهای ۷۵-۱۳۴۵	۴۸
۴-۲	کاربری مسکونی، مساحت و سرانه آنها دروضع موجود	۵۸
۴-۳	کاربری آموزشی، مساحت و سرانه آنها دروضع موجود شهر	۵۹
۴-۴	کاربری مربوط به خدمات رفاه عمومی، مساحت و سرانه آنها دروضع موجود	۶۲
۴-۵	کاربری تجهیزات شهری، مساحت و سرانه آنها در وضع موجود	۶۳
۴-۶	حمل و نقل و انبارها، مساحت، درصد و سرانه آنها دروضع موجود شهر	۶۳
۴-۷	کاربری کارگاه های تولیدی، مساحت و سرانه آنها در وضع موجود شهر	۶۴
۴-۸	کاربری فضاهای باز به تفکیک، مساحت و سرانه آنها دروضع موجود	۶۵
۴-۹	کاربری اراضی به تفکیک مساحت و سرانه آنها دروضع موجود شهر بابلسر	۶۵
۴-۱۰	کاربری توریستی، مساحت و سرانه آنها	۷۰
۴-۱۱	طبقه بندی مشاغل شهر بابلسر برحسب گروه های عمده فعالیت در دوره های مختلف سرشماری	۷۲
۴-۱۲	نرخ اتاقها در هتل های مختلف بابلسر مصوبه ۷۹/۱۲/۱۰	۷۲

- ۱۳- ۴ تعداد ورودی مسافران به هتل های شهر بابلسر در سال ۷۹-۷۸ ۷۳
- ۱۴- ۴ تعداد خروجی مسافران و اتوبوس به خارج از استان مازندران از شهر بابلسر در سال ۷۹ ۷۴
- ۱۵- ۴ آلاینده های رودخانه بابل رود در بابلسر ۷۶
- ۱۶- ۴ ورودی های شهر بابلسر از لحاظ حجم ترافیک ۷۷
- ۱- ۵ توزیع پاسخگویان برحسب جنس و وضع تأهل ۸۲
- ۲- ۵ توزیع پاسخگویان برحسب گروه های عمده شغلی و سنی ۸۳
- ۳- ۵ توزیع پاسخگویان برحسب تحصیلات و نوع کاربری ۸۳
- ۴- ۵ اثر فعالیت های توریستی بر تغییر رفتار ها طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۸۳
- ۵- ۵ اثر فعالیت های توریستی بر تغییرات فرهنگی طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۸۴
- ۶- ۵ اثر فعالیت های توریستی برافزایش اشتغال طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۸۶
- ۷- ۵ اثر فعالیت های توریستی بر رونق اقتصادی سایر فعالیت طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۸۶
- ۸- ۵ اثر فعالیت های توریستی بر افزایش قیمت زمین طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۸۶
- ۹- ۵ اثر فعالیت های توریستی برافزایش اجاره بها طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۸۷
- ۱۰- ۵ اثر فعالیت های توریستی بر آلودگی هوا طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۸۸
- ۱۱- ۵ اثر فعالیت های توریستی بر آلودگی صوتی طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۹۰
- ۱۲- ۵ اثر فعالیت های توریستی در ایجاد بوی نامطبوع طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۹۱
- ۱۳- ۵ اثر فعالیت های توریستی در ایجاد ترافیک طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۹۲
- ۱۴- ۵ اثر فعالیت های توریستی بر چشم اندازهای محل طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۹۳
- ۱۵- ۵ اثر فعالیت های توریستی بر تغییر استفاده از اراضی طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۹۳
- ۱۶- ۵ اثر فعالیت های توریستی بر توان سایر کاربری طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۹۳
- ۱۷- ۵ اثر فعالیت های توریستی برگسترش سطح شهر طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۹۴
- ۱۸- ۵ فاصله کاربری های توریستی از سایر کاربریها طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۹۶
- ۱۹- ۵ جمع کاربریهای توریستی در شهر بابلسر طبق نظرات پاسخ دهنده گان ۹۶

نمونه دارها

- ۱- ۴ هرم سنی جمعیت شهر بابلسر ۵۰
- ۲- ۴ کاربری اراضی شهری ، درصد هریک از آنها از کل مساحت شهر ۶۶
- ۱- ۵ اثر فعالیتهای توریستی برمسائل فرهنگی واجتماعی طبق نظرات پاسخ دهندگان ۸۵
- ۲- ۵ اثر فعالیت های توریستی بر کاربریهای تجاری طبق نظرات پاسخ دهندگان ۸۷
- ۳- ۵ اثر فعالیتهای توریستی بر آلودگی هوا طبق نظرات پاسخ دهندگان ۸۹
- ۴- ۵ اثر فعالیتهای توریستی بر آلودگی صوتی طبق نظرات پاسخ دهندگان ۹۱
- ۵- ۵ اثر فعالیتهای توریستی بر چشم انداز شهر طبق نظرات پاسخ دهندگان ۹۴

پیشگفتار:

امروز از زمانی که برادران پولو (Polo) سفر خود را به چین آغاز کردند و یاسفیر اسپانیا کلاریخو (Clarigo) حرکت خود را به سمت دربار تیمور پی نهاد، زمان بسیاری سپری شده است. اهداف و اوضاع سفرهای آنان و یا دیگرانی که چنین بوده اند با آنچه که امروزه از آن به عنوان صنعت یاد می شود بسیار متفاوت است. در زمان گذشته و به لحاظ طول مدت سفرها و شرایط مختلف، حوادث تلخ و شیرینی را برای توریست داشته ایم. او در تمامی مدت در دامن طبیعت بود، آن را لمس می کرد، بوی آن را می فهمید و صداهای آن را بخوبی می شنید، با مکانهای مسکونی نیز تا حدودی آشنا بوده در این مسیر تدریجی، تغییرات، بسیار بطئی بود و جز اتفاقات خاص همه چیز روالی عادی داشت. اما با گذشت زمان و پیشرفت تکنولوژی، مسافرت ها شکلی تهاجمی به خود گرفت. در نتیجه مسافران جهت استفاده از چشم اندازهای زیبای طبیعت، نیاز به اماکنی داشتند که بدنبال آن یک سری مراکز خدماتی، جهت سرویس دهی به این مسافران در شهرها و روستا ها ایجاد شدند و بدنبال منافع و سودی که از آن سرچشمه می گرفت مردم را بر آن داشت که این مراکز خدماتی را شکلی زیبا دهند که به مرور زمان تکمیل تر شده و الان به نام هتل، متل و ... در شهرها شاهد آنها هستیم. امروزه، از صنعت توریسم به عنوان یکی از پویا ترین بخشهای اقتصادی و اجتماعی شهرهای توریست پذیر یاد می شود. ایجاد درآمد برای شهر، ایجاد اشتغال و درآمد برای مردم و رفت و آمد توریستها به خودی خود توجه مسولان شهرها را به زیر ساخت های اقتصادی بدید می آورد. راهها توسعه می یابند، فرودگاهها، بنادر، پایانه ها و امکانات حمل و نقل گسترش پیدا می کنند و هتل ها و رستوران ها و هزاران مرکز خدماتی دیگر بوجود می آیند. با آنکه ویژگیهای مثبت توریسم به خوبی شناخته شده است، جنبه های منفی بالقوه ای وجود دارد که باید کنترل شود تا اثرات آن به حداقل برسد. اثرات منفی محیطی، اجتماعی، اقتصادی و حتی سیاسی نقش مخربی را در بسیاری از شهرها ایفا می کنند.

یکی از مباحثی که طی دهه گذشته مطرح بوده، توریسم پایدار می باشد. به عبارت دیگر لحاظ کردن اصول پایداری در طرح ها و برنامه های توسعه توریسم به یک هدف مهم تبدیل شده، هدفی که انتها ندارد و حالتی مستمر می باشد. بدین ترتیب توسعه توریسم باید به لحاظ بوم شناختی در دراز مدت قابل تحسین، به لحاظ اقتصادی کارآمد، و به لحاظ قومی و اجتماعی برای جوامع محلی معقول و عادلانه باشد (درحقیقت همان اهداف توسعه پایدار را دنبال می کند). اما مسائل و مشکلات موجود در شهرهای توریست پذیر نشان از عدم دید کلی از مشخصه های توریسم پایدار در آنها دارد. در زمینه توریسم پایدار

سمینارها و کنفرانسهای مختلفی در سطح بین المللی برگزار شده که از جمله آن می توان منشور توریسم پایدار که در ۲۸ آوریل ۱۹۹۵ در لانزارو، جزایر قناری اسپانیا برگزار شد، و همچنین منشور توریسم فرهنگی بین المللی در اکتبر ۱۹۹۹ در مکزیک، اصول اخلاقی توریسم در استانبول به سال ۱۹۹۷، کمیسیون توسعه پایدار در آوریل ۱۹۹۹ در نیویورک و برگزاری مجمع عمومی توریسم در سانتیاگو شیلی در اکتبر ۱۹۹۹ را برشمرد.

هدف از این پژوهش بررسی اثرات توریسم بر کاربری اراضی شهری در محدوده شهر بابلسر است. این تحقیق به بررسی وضعیت فعلی کاربری اراضی شهر و اثرات توریست بر آن می پردازد. این تحقیق درشش فصل ارائه می گردد.

در فصل اول، طرح تحقیق ارائه شده است. در این فصل، بیان مسئله، سوالات، فرضیات، اهداف تحقیق و ضرورت انجام آن، روش کار، زمان بندی و مشکلات تحقیق ارائه گردیده اند.

در فصل دوم، چارچوب نظری و ادبیات تحقیق و انواع دیدگاهها و نظریه های ارائه شده به اختصار بیان می گردند.

در فصل سوم، بیان نگرش این تحقیق نسبت به انواع ارزیابی، چارچوبها و شاخصهای تحقیق توضیح داده میشود.

در فصل چهارم ضمن ارائه کلیاتی درباره شهر بابلسر، مطالعاتی درباره تحولات جمعیتی و کالبدی آن و در نهایت به بررسی وضع موجود و کاربریهای آن پرداخته می شود.

فصل پنجم به شناسایی و تجزیه و تحلیل و ارزیابی اثرات توریسم بر سایر کاربریهای اراضی در شهر بابلسر می پردازد.

در فصل ششم بحث و نتیجه گیری و پیشنهادات ارائه می شوند.

فصل اول

طرح تحقیق

۱-۱- تعریف مساله و بیان اصلی تحقیق

درحالیکه از سه دهه پیش بخش کشاورزی از نظر توان ایجاد اشتغال در ایران به حد اشباع رسیده است و سرمایه گذارینهای قابل انتظار برای جذب در بخش صنعت در بهترین شرایط نیز نمی تواند سالانه حتی به بیست درصد نیاز واقعی (هر سال ۸۰۰ هزار فرصت شغلی تازه) پاسخ گوید، تنها صنعت جهانگردی (توریسم) است که می تواند با بحران اجتماعی در پیش رو که ناشی از ورود صدها هزار جویای شغل تازه نفس به بازار کار است، مقابله کند و اقتصاد کشور را از انکاء به بازار لرزان نفت برهاند.^۱

«گردشگری یکی از اموری است که در دهه های اخیر مورد توجه بسیار قرار گرفته و توجه به آن روز به روز بیشتر می شود. در دنیای امروز گردشگری بزرگترین منبع تجارتي بین المللی گشته و از نظر اقتصادی بسیار مهم و پر ارزش شده است.»^۲ گردشگری به عنوان یک صنعت دارای مزایایی است که توسعه آن در یک کشور یا یک شهر مستعد، به نفع افزایش ظرفیت کار و درآمد چه در سطح ملی و محلی و هم به صورت اقتصاد پایدار قابل توجه است. با آنکه ویژگیهای مثبت آن به خوبی شناخته شده است. جنبه های منفی بالقوه ای وجود دارد که باید کنترل شود تا اثرات آنها به حداقل برسد. اثرات منفی توریسم بر محیط طبیعی، اجتماعی، اقتصادی و حتی سیاسی چه در سطح ملی و محلی نقش مخربی را ایفا می کند. در سطح محلی (شهر) این اثرات با افزایش سریع هتل ها، رستوران ها، مهمانپذیر ها، میزان مصرف آب، تراکم شدید و سایل نقلیه، آلودگی هوا و صدا و نابودی محیطهای طبیعی همراه می باشد. در شرایط فعلی، در شهرهای کشور ما، رابطه معقولی بین کاربریهای توریستی با سایر کاربریها وجود ندارد. برای اینکه توسعه توریسم به طور پایدار ایجاد شود، لازم است که بین کاربریهای توریستی با سایر کاربریها ارتباطی منطقی برقرار شود و این کاربریها بر روی هم اثرات مثبتی داشته باشند. اما برخی از کاربریهای توریستی نسبت به کاربریهای دیگر آسیب پذیرند که در برنامه ریزی کاربری اراضی شهری باید به آنها توجه ویژه ای شود.

۱-۲- سوالات تحقیق

سوالات تحقیق عبارتند از:

- ۱- آیا بین توسعه پایدار شهری و کاربری اراضی شهری رابطه وجود دارد؟
- ۲- آیا توریسم دارای تاثیرات منفی بر کاربری پایدار اراضی شهری در بابلسر است؟

^۱ کریمی، ناصر؛ «آغاز پرواز صنعت ایرانگردی»؛ روزنامه همشهری، شماره ۲۲۳۱، شنبه مهرماه ۱۳۷۹، ص ۹.

^۲ دیبانی، پرویز؛ شناخت جهانگردی؛ انتشارات دانشگاه علامه طباطبائی، تهران: ۱۳۷۱، ص ۲.

۳- آیا برنامه ریزی کاربری اراضی، ضمن توسعه پایدار شهر، موجبات تقویت و توسعه توریسم را فراهم خواهد کرد؟

۳-۱- فرضیات تحقیق

با توجه به سوالات تحقیق و در راستای آنها فرضیات اصلی تحقیق عبارتند از:

- ۱- بین توسعه پایدار شهری و کاربری اراضی شهری رابطه وجود دارد.
- ۲- توریسم دارای تأثیرات منفی بر کاربری پایدار اراضی شهری در بابلسر است.
- ۳- برنامه ریزی کاربری اراضی ضمن توسعه پایدار شهر موجبات تقویت و توسعه توریسم را فراهم خواهد کرد.

۴-۱- اهداف تحقیق

این تحقیق، اهداف ذیل را تعقیب می کند:

- ۱- شناسایی رابطه بین توریسم و توسعه پایدار شهری
- ۲- شناسایی رابطه بین توریسم و کاربری پایدار اراضی شهری
- ۳- شناسایی و تعیین روشهای کاهش آثار نامطلوب توسعه توریسم بر پایداری شهری از طریق برنامه ریزی کاربری اراضی شهری

۵-۱- روش انجام تحقیق

در این تحقیق بر حسب مباحث نظری، مقوله های عملی و کمی، روشهای مختلفی انتخاب شده است. در مراحل اول به جهت تحقیق در مباحث نظری و نظریه های موجود و نیز کلیاتی در مورد شهر بابلسر، روش تحقیق مبتنی بر اطلاعات ارائه شده در اسناد و مدارک کتابخانه ای انتخاب شده است. سپس بر اساس تحقیقات نظری و میدانی، با تجزیه و تحلیل اطلاعات کاربریهای اراضی و ویژگیهای کالبدی شهر، به علاوه مشخص کردن کاربریهای توریستی و اثرات آنها بر سایر کاربریها در شهر مورد مطالعه و در نهایت تجزیه و تحلیل آنها بوسیله روشهای ارزیابی مربوط به شاخص های کاری پرداخته می شود.

۶-۱- روش و ابزار گردآوری اطلاعات

اطلاعات مورد نیاز این تحقیق به طور عمده به روشهای زیر گردآوری شده است:

- از طریق منابع کتابخانه ای مراکز علمی همچون دانشگاهها، سازمانها، موسسات و مراکز تحقیقاتی
- همچون سازمان مدیریت و برنامه ریزی، سازمان محیط زیست و ...،
- شبکه ها و پایگاههای اطلاع رسانی و بین المللی (internet)؛

- آمارنامه ها، سرشماریها، اطلاعات رسمی ادارات و سازمانهای ذیربط؛

- طرح جامع شهرتهیه شده توسط مهندسين مشاور بويژه مهندسين مشاور نقش محيط؛

- بررسی های میدانی و اطلاعات پرسشنامه ای، مصاحبه با مردم و مسئولین محلی؛

۷-۱- روش تجزیه و تحلیل اطلاعات

دراین تحقیق با استفاده ازداده های سرشماریها، آمارنامه هاو اطلاعات طرح جامع شهر، متغیرهاو شاخص های مناسب تهیه شده از وضع موجود کاربریها و اثرات کاربریهای توریستی بر سایر کاربریها از طریق ایجاد شاخصها و در نهایت جهت تجزیه و تحلیل و ارزیابی آن ازروش های آماری ومقایسه ای استفاده شده است .

۸-۱- زمانبندی و مشکلات تحقیق

پیش از تصویب طرح تحقیق حدود دوماه به بررسی منابع تحقیق و تعیین مدل ها، شاخص ها و روشهای ارزیابی پرداخته بودم . دراین مدت جستجو درمنابع کتابخانه ای و شبکه هاو بانکهای اطلاعاتی جهت یافتن مطالعات انجام گرفته درخصوص توریسم و توسعه پایدار، توریسم و کاربری اراضی شهری ونهایتا تاثیر کاربریهای توریستی بر سایر کاربریها و اقدامات مشابه با مطالعه موردی در این تحقیق، صورت گرفت. عمده مشکل تحقیق دراین مرحله دست یابی به منابع خوب و ترجمه آن بود که زمان زیادی را صرف این مرحله کردم . پس از تصویب نهایی طرح تحقیق پایان نامه درشورای تحصیلات تکمیلی دانشگاه در اسفند ماه ۱۳۷۹، رسما کارتحقیق آغاز، وسپس جستجو در ادبیات مربوطه ادامه یافت .

مرحله دوم تحقیق به بررسی کاربری اراضی فعلی شهر بابلسر، جمع آوری آمارها، داده هاو اطلاعات، نقشه های مورد نیاز کاربری اراضی شهر و مشخص کردن کاربریهای توریستی در بابلسر بود . دراین مرحله مطالعاتی که در این زمینه انجام گرفته ازجمله در طرح جامع شهر، طرح تفصیلی و مراجعه به ادارات مختلف رابا چالشها، اهداف و مدل های ارائه شده در ادبیات مربوطه به اثرات توریسم بر کاربری اراضی شهری در سطح شهر بابلسر، منطبق نموده و چارچوب کلی برای تحقیق تعیین گردید .

در مرحله سوم، ضمن بررسی های میدانی که در مراحل مختلف به تناوب انجام می گرفت با جمعبندی اطلاعات، تهیه شاخص های ارزیابی تحقیق به آزمون فرضیه ها وارد شده و اثرات کاربریهای توریستی بر سایر کاربریها ی اراضی شهر بابلسر با توجه به فرضیه های مطرح شده مورد ارزیابی قرار گرفته است . مشکلات این مرحله، عدم دسترسی به یک دستگاه رایانه با نرم افزارهای مورد نیاز و امکانات جانبی



جهت ساخت پایگاه اطلاعات و نیز برخی مشکلات مالی محقق رابر آن داشت که تمام کار را به صورت دستی انجام دهد که بعضا با صرف وقت زیاد همراه بوده است .



فصل دوم

چارچوب نظری و ادبیات تحقیق

۱-۲- مقدمه

در جهان، گرایش به سمت شهرنشین شدن رو به افزایش می باشد و تا چند دهه آینده بیشتر مردم جهان شهرنشین خواهند شد. خیلی از این جمعیت ها اساساً سابقه شهرنشینی طولانی نداشتند که این امر باعث کمبود و مشکلاتی در زمینه توزیع و تحولات کاربری اراضی در این شهرها شده است.

در مقابل، شهرهایی که سابقه زیادی دارند. نهادهایی مربوط به کاربری اراضی در آنها شکل گرفته که مسائل و مشکلات مربوط رابه حداقل میرساند. نمونه آن شهر تهران و لندن را می توان مثال زد که تهران به مراتب، مسائل و مشکلات بیشتری در زمینه کاربری اراضی، نسبت به شهر لندن را دارا می باشد. اصولاً یک شهر، مجموعه ای است از کاربریهای مختلف که این کاربریها هر یک اراضی رادر شهر اشغال می کنند. نحوه استفاده از زمین شهری به شهر دیگر و از کشوری به کشور دیگر متفاوت می باشد. بدین معنا که در بعضی از کشورها درصد بالایی از اراضی شهری اختصاص به کاربری مسکونی دارند و در مقابل در برخی از کشورها این درصد نسبت به کاربریهای دیگر کمتر می باشد. این فصل به بیان چارچوب نظری مربوط به کاربری اراضی شهری و برنامه ریزی و همچنین کاربریهای توریستی و اثرات آن و کاربری پایدار اراضی شهری و برنامه ریزی آن می پردازد.

۲-۲- کاربری زمین

«بکارگیری زمین در فعالیت های انسانی ضرورتاً برای سودمادی، مفهوم کاربری زمین را نمی رساند. کاربری زمین در روستا (کشاورزی، جنگلداری و غیره) با کاربری زمین در شهر (صنعت، تجارت، خانه سازی و غیره) که گاهی از آن به عنوان کاربری کنارکردی زمین نام می برند متفاوت است. چنین می نماید که کاربری زمین جنبه های فضایی همه فعالیت های انسانی را در روی زمین برای رفع نیازهای مادی و فرهنگی او نشان می دهد.»^۱

«در مقیاس گسترده، زمین به عنوان یک (منبع) در نظر گرفته شده و (کاربری زمین) به معنی (کاربری منابع) می باشد، لیکن در مقیاس شهری، بجای اینکه زمین را از دید توان تولیدی خاک ویا معادن زیر زمینی آن ارزیابی کنند، تاکید بیشتر بر روی توان استفاده از رویه زمین جهت استقرار فعالیت های گوناگون است.

^۱ شکوئی، حسین؛ دیدگاههای نو در جغرافیای شهری؛ انتشارات سمت، ۱۳۷۳، ص ۲۵۳.

درمورد اول، زمین به گروههایی همچون: معدن، کشاورزی، مرتع و جنگل دسته بندی شده و توان آن برحسب محصول سنجیده می شود. در حالیکه درمورد زمین شهری، زمین به گروههایی نظیر: تولید، توزیع، خدمات، مسکن، تفریح، حمل و نقل و فعالیت های دیگر یک جامعه شهری تقسیم و توان آن به عوامل متعددی بستگی دارد که از آن جمله است. مکان و موقعیت آن محدودیتهای موجود زمین در مناطق شهری و خصوصا در مراکز شهرها، استفاده بهینه از آن را برای فعالیت های رقیب مطرح می سازد.^۱

۱-۲-۲- الگوهای کاربری اراضی شهری

الف- «کاربری زمین به معنای استفاده از زمین یا استفاده از قطعات مشخص و معین شهری است که می توان آنها را به شرح زیر طبقه بندی کرد:

- مسکونی: برای زندگی و سکونت افراد نظیر خانه ها، مکانهای اقامت شبانه روزی (خوابگاههای دانشجویی)، مسافرخانه ها و غیره.

- تجاری: مغازه ها، کارگاهها، کارخانه ها و آسیابها و...

- عمومی و نیمه عمومی: ادارات دولتی و نیمه دولتی، مدارس، دانشکده ها، کتابخانه ها، بیمارستانها، معابد، موزه ها، سالن اجتماعات، بناهای تاریخی و یادبود و نظایر آن.

- فضاهای باز: پارکها، زمینهای بازی، استادیوم ها، میدانهای مسابقه و غیره.

- حمل و نقل: جاده ها، خطوط راه آهن، فرودگاهها و بنادر، آب راهها و کانالها.

- کشاورزی: زمینهای کشت شده، دامداری ها، باغها و...

- منابع آب^۲: رودخانه ها، دریاچه ها و...

- نواحی خالی و دست نخورده: زمینهای بایر.

- کاربریهای دیگر: نواحی دفع زباله ها، قبرستانها، نواحی دفاعی و...^۳

ب- «کاربری اراضی شهری به معنای نحوه استفاده از اراضی شهر برحسب کارکردهای مختلف در کل شهر است. این کارکردها عبارتند از: مسکونی، تجاری، آموزشی، آموزش حرفه ای و عالی، فرهنگی،

^۱ بحرینی، سید حسین؛ فرآیند طراحی شهری؛ انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۷، ص ۱۸۰.

^۲ - Water Shets

^۳ هیراسکار، جی، کی؛ درآمدی بر مبانی برنامه ریزی شهری؛ مترجمین محمد سلیمانی و دیگران؛ انتشارات جهاد دانشگاهی تربیت معلم، تهران: ۱۳۷۶، ص ۶۸.

مذهبی، خدمات جهانگردی و پذیرایی، درمانی، بهداشتی، ورزشی، اداری، فضای سبز، مناطق نظامی، صنعتی، تاسیسات، حمل و نقل و انبارها و سایر کارکردهای شهری.^۱

ج- «کاربری اراضی شهری به معنای نحوه استفاده از زمین برحسب فعالیت های مختلفی که در سطح شهر موجود می باشد.

باتوجه به تعریف فوق انواع کاربری زمین در شهر عبارتند از:

کاربری مسکونی، آموزشی، اداری، تجاری، درمانی و بهداشتی، تاسیسات تفریحی و گذران اوقات فراغت، تاسیسات عمومی شهری، تاسیسات زیربنایی شهری، صنایع، راهها و شبکه های ارتباطی، عوامل طبیعی در داخل محدوده شهر مثل رودخانه، سیل، تپه و کوه و باغات و مزارع^۲

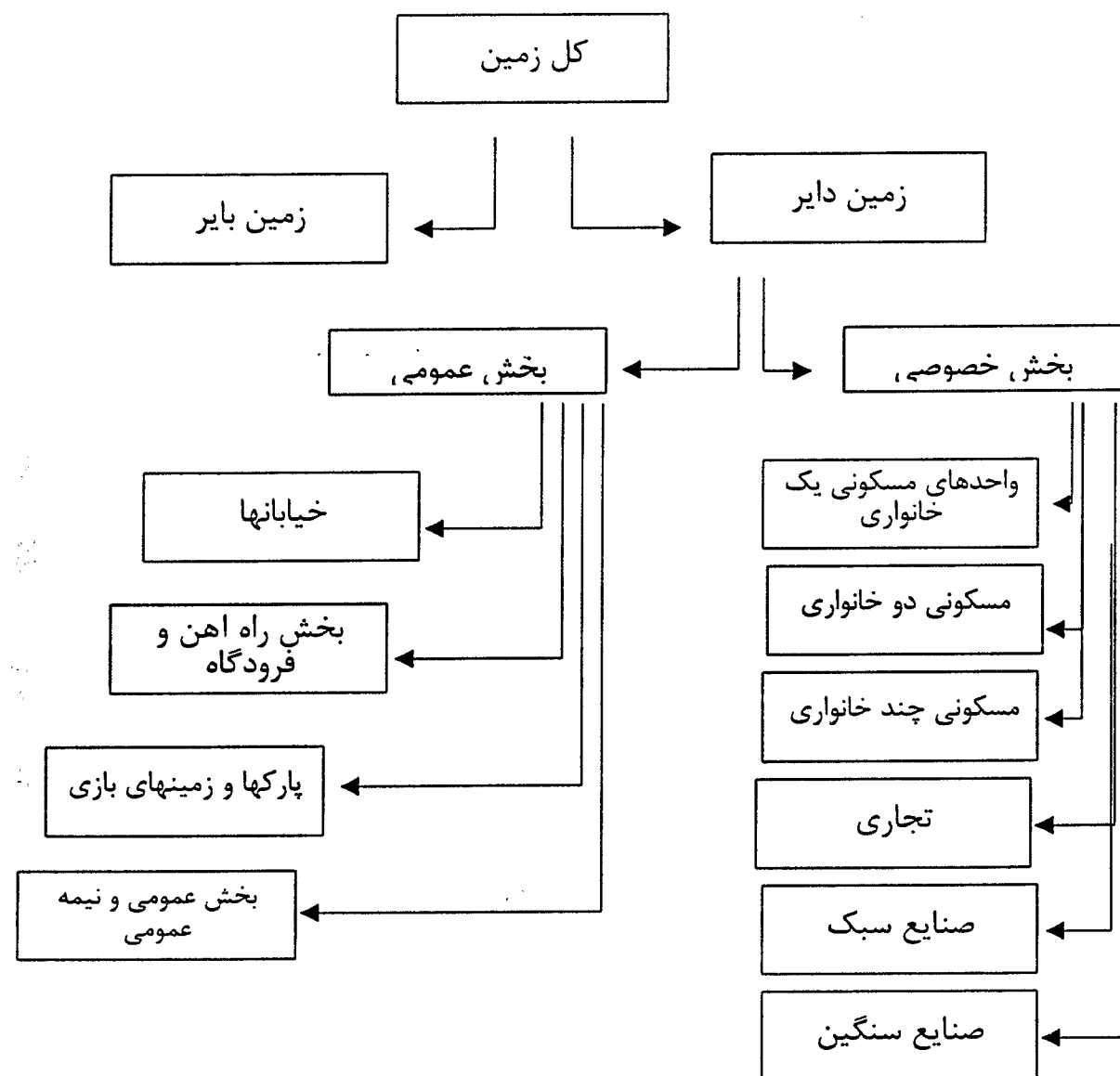
د- آقای هارلند بار تلمیو کاربری اراضی شهری را به دو بخش عمومی و خصوصی تقسیم می کند که بخش عمومی شامل خیابانها، بخش راه آهن و فرودگاه، پارکها و زمین های بازی و بخش عمومی و نیمه عمومی می داند.

اما بخش خصوصی شامل واحدهای مسکونی یک خانواری، دو خانواری، چند خانواری، تجاری، صنایع سبک و سنگین میداند که این الگو به صورت شکل ۱-۲ نشان داده می شود.

^۱ شیعه، اسماعیل؛ مقدمه ای بر مبانی برنامه ریزی شهری؛ انتشارات دانشگاه علم و صنعت، ۱۳۷۴، صص ۱۲۳-۱۲۰.

^۲ همان منبع، صص ۱۲۳-۱۲۰.

شکل ۱-۲- طبقه بندی کاربری زمین شهری (از: هارلند بار تلمیو)



منبع: شکویی، حسین؛ دیدگاههای نو در جغرافیای شهری؛ انتشارات سمت، ۱۳۷۳، ص ۲۵۶.

۲-۲-۲- عوامل تاثیرگذار بر کاربری اراضی شهری

کاربری اراضی شهری نقش بسیار مهمی در برنامه ریزی آتی شهر دارد. اما عوامل گوناگونی وجود دارند

که بر روی کاربری اراضی در شهر تاثیر گذار می باشند که مهمترین آنها عبارتند از:

- افزایش جمعیت

- فرهنگ

- نهادهای مالی

- توسعه در سیستم حمل و نقل

- توسعه تکنولوژی اطلاعات

- صنایع در شهر

- جنبه های سیاسی زمین های شهر

- نظام برنامه ریزی شهری و منطقه ای در سیستم شهری

- مسائل مورفولوژی جغرافیایی

- سایر عوامل که به نحوی در کاربری اراضی شهری تاثیر گذارند.^۱

۱-۲-۲-۲- افزایش جمعیت

وقتی جمعیت ساکن در شهر افزایش پیدا می کند، بدنال آن تقاضا برای اراضی شهر هم بالا می رود که

نتیجه این افزایش تقاضا، افزایش قیمت زمین می باشد که گاه آن زمین را به یک کالای سرمایه ای تبدیل

می کند که چنین وضعیتی رادر شهرهای کشورمان شاهد میباشیم. در نتیجه این جا پول تعیین کننده

می باشد و بدنال آن کاربری منظم و بهینه ای را نخواهیم داشت.^۲

«امروزه بویژه در شهرهای جهان سوم، به سبب افزایش سریع جمعیت و اوضاع خاص اقتصادی کشورهای

جهان سوم، تغییرات کمربند حاشیه ای شهرها به سرعت انجام می گیرد و کاربری زمین در این

کمربند، از درهم آمیختگی فعالیت های مختلف اجتماعی - اقتصادی تاثیر می پذیرد.^۳»

^۱ عسگری، علی؛ «در برنامه ریزی کاربری اراضی شهری»؛ جزوه دوره کارشناسی ارشد، دانشگاه س و ب، ۱۳۷۹.

^۲ همان منبع.

^۳ شکوهی، حسین؛ دیدگاههای نو در جغرافیای شهری؛ انتشارات سمت، ۱۳۷۳، ص ۲۶۱.

۲-۲-۲-۲- فرهنگ

جمعیت ساکن در یک شهر دارای فرهنگ های متفاوتی می باشند (چندفرهنگی در شهر)، تضاد در فرهنگ ها نیازهای متفاوتی را آشکار می کند که این نیازهای متفاوت بر روی کاربری اراضی به صورت مستقیم تاثیر گذار می باشد. مثلا در یک شهری که تنوع مذهبی وجود دارد، پیروان هر کدام از این مذاهب، انتظارات مختلفی از مسئولین شهرداری دارند، چون آنها اماکنی را برای پرداختن به مراسم دینی خودشان دارند که این اماکن مذهبی نیاز به پارکینگ و معابر مناسب و مطلوب دارد که همه اینها روی کاربری اراضی شهر تاثیر گذار می باشند.^۱

۲-۲-۲-۳- نهادهای مالی

نهادهای مالی^۲ در شهرها، شامل بانکها، موسسات مالی و اعتباری می باشند که تاثیرات زیادی را بر روی کاربری اراضی در شهر دارند. بدین صورت که همه افراد ساکن در شهر، قدرت خرید زمین و مسکن را ندارند. پس این نهادها با در اختیار گذاشتن وام، قدرت خرید را برای آنها بوجود می آورند که این مسئله باعث افزایش تقاضا و بدنبال آن تبدیل اراضی به کالاهای سرمایه ای می باشد. در کنار مسئله فوق، گاهی اوقات این موسسات خودشان به صورت مستقیم به خرید و فروش اراضی می پردازند که در نتیجه آن باید گفت که نهادهای مالی، عمیق ترین اثرات را بر روی کاربری اراضی شهری می گذارند.^۳

۲-۲-۲-۴- توسعه سیستم حمل و نقل

تکنولوژی حمل و نقل از زمانی به زمان دیگر در حال تغییر و تحول می باشد و شیوه های نوین و جدیدی به بازار عرضه می شوند که این تکنولوژی نوین در سیستم حمل و نقل نیاز به زمین بیشتری دارند. در گذشته سیستم حمل و نقل شهر را محدود به مرکز شهر می کرد. ولی امروزه به علت پیشرفت تکنولوژی حمل و نقل، حتی فعالیتهای تجاری هم در خارج از شهرها استقرار می یابند. این بیان کننده کاهش اهمیت فضا است که از دستاوردهای سیستم حمل و نقل نوین می باشد.^۴

۲-۲-۲-۵- توسعه تکنولوژی اطلاعات

جهان امروز ما با انقلاب در تکنولوژی اطلاعات مواجه می باشد که این عامل، نیاز به فضا را کاهش میدهد. در کشور سنگاپور، تصمیم دولت این می باشد که در یک برنامه کوتاه مدت، تمام خانواده ها به نحوی به

^۱ عسگری، علی؛ «در ستامه برنامه ریزی کاربری اراضی شهری»؛ جزوه دوره کارشناسی ارشد، دانشگاه س و ب، ۱۳۷۹.

^۲ - Finacial Institutions

^۳ همان منبع.

^۴ همان منبع.

اینترنت دسترسی داشته باشند که این عامل موجب آن می شود تا نیازهایی همچون بانک، بازار، مدارس و... توسط آن حل گردد. در اینجا به علت کاهش نیاز به حمل و نقل و فضاهای دیگر، فضای قابل توجهی از شهر آزاد می شود که باید گفت تحولات تکنولوژی اطلاعات از جنبه های مثبت برای کاربری اراضی شهری محسوب می شود.^۱

۶-۲-۲-۲- صنایع در شهر

«صنایع در کل به صنایع سنگین، مزاحم (آلودگی زا)، سبک و کارگاههای غیر مزاحم (غیر آلودگی زا) تقسیم می شوند که صنایع سنگین و مزاحم در داخل شهرها مکانیابی نمی شوند.»^۲ اما همین صنایع تاثیرات زیادی بر روی شکل، ساختار و کاربری اراضی شهر می گذارد. صنایع به عنوان مانعی در طراحی شهر عمل می کند چون اگر صنایع نبودند شهرها شکل نمی گرفتند. در حقیقت بعضی ها معتقدند که صنایع موتور رشد و توسعه شهرها هستند.

۷-۲-۲-۲- جنبه های سیاسی زمین های شهری

مالکیت به همراه خود، قدرت می آورد و مالکیت اراضی، قدرت زیادی را به صاحبان خودش می دهد، چه در شهر و چه در خارج از آن، این مسئله کاملاً صادق می باشد. تغییر در شیوه مالکیت زمین می تواند تاثیر بسیار زیادی بر روی کاربری اراضی شهری داشته باشد. به عنوان مثال در شهر تهران، اراضی زیادی در اختیار ارتش می باشد یا در شهر مشهد اراضی زیادی در مالکیت آستان قدس رضوی است که طراحان و برنامه ریزان به هنگام پیاده کردن برنامه های خود با آنها مشکل دارند. در کل مالکین خصوصی و عمومی با قدرتی که دارند می توانند بعد سیاسی به آن بدهند که در نتیجه آن نقش عمده ای در کاربری اراضی ایفا می کنند.

۸-۲-۲-۲- نظام برنامه ریزی شهری و منطقه ای در سیستم شهری

برنامه ریزی شهری و منطقه ای در حال حاضر به عنوان یک پدیده موقعیت خاصی در تصمیم گیریهای جامعه دارد. چون خیلی از کارهایی که امکان اجرایی نداشت الان امکان اجرایی پیدا کرده که این بیانگر قدرتی است که برنامه ریزان شهری و منطقه ای از طریق قانون و قوانین بدست آوردند. برنامه ریزان جهت برنامه ریزی کاربری اراضی در ابتدا بیشتر بر جنبه های تکنیکی آن تاکید داشتند اما در حال حاضر این،

^۱ همان منبع.

^۲ مجتهد زاده، غلامحسین؛ برنامه ریزی شهری در ایران؛ انتشارات پیام نور، ۱۳۷۶، ص ۱۷۹.

حالت نسبی به خود گرفته و در کنار جنبه های تکنیکی به مسائلی چون فرهنگ ، اقتصاد و ... جهت کاربریهای اراضی شهری توجه می کنند.^۱

۹-۲-۲- مسائل مورفولوژی جغرافیایی

به طور سنتی ، مورفولوژی شهری مطالعه نظام یافته از فرم ، شکل و طرح حوزه های شهری است . که در بعضی موارد به این تعریف ، رشد و کارکرد شهر نیز افزون می شود. در سال ۱۹۵۵ . اسمایلز^۲ - جغرافیدان انگلیسی - طبقه بندی چشم اندازهای شهری را مطرح می سازد. به نظر وی چشم اندازهای شهری از سه عامل اصلی تاثیر می پذیرند.

- طرح خیابانها

- کاربری زمین

- سبک معماری ساختمانها

جغرافیدانان از میان این سه عامل تشکیل دهنده مورفولوژی شهری ، برای کاربری زمین و طرح های شهری اعتبار علمی بیشتری قائلند.

به طوری که گفته شد اساس مهم مورفولوژی شهری را کیفیت کاربری زمین تشکیل می دهد ؛ بدین سان که تراکم واحدهای مسکونی یا پراکندگی آنها در سطح گسترده شهر ، منطقه صنعتی شهر ، بخش ویژه انبارها عمده فروشی ، هسته های فرعی شهر ، مراکز خرید ، خیابانها ، کوچه ها ، پارکها ، دریاچه ها ، ساختمانهای دولتی ، زمینهای بایر شهری ، ترامواها ، خطوط آهن شهری ، ترمینالهای مسافری ، فرودگاهها ، پادگانها ، منطقه نظامی شهر ، مساجد ، کلیساها ، گورستانها و ورزشگاهها از عوامل مهم در مورفولوژی شهری است . این عوامل در کشورهای مختلف دنیا یکسان عمل نمی کند ؛ از این رو مورفولوژی شهرها در نواحی مختلف دنیا زائیده محیط جغرافیایی ، شرایط فرهنگی و تکنولوژی کشورهاست . در واقع در مورفولوژی شهری از عوامل طبیعی و فرهنگی توأم شکل می گیرد.^۳

"مهمترین عوامل تاثیر گذار در مورفولوژی شهری عبارتند از:

- زیر ساخت مکانی یا نشستگاه شهر

- عامل فرهنگی به ویژه مذهبی

^۱ عسگری ، علی ؛ «درنامه برنامه ریزی کاربری اراضی شهری» ؛ جزوه دوره کارشناسی ارشد ، دانشگاه س و ب ، ۱۳۷۹ .

^۲ - Smiles

^۳ شکونی ، حسین ؛ دیدگاههای نو در جغرافیای شهری ؛ انتشارات سمت ، ۱۳۷۳ ، صص ۲۵۸-۲۵۶ .

- اقتصادناظر بر شهر

- عملکردشهر (زیارتگاهی، دانشگاهی، توریستی و ...)

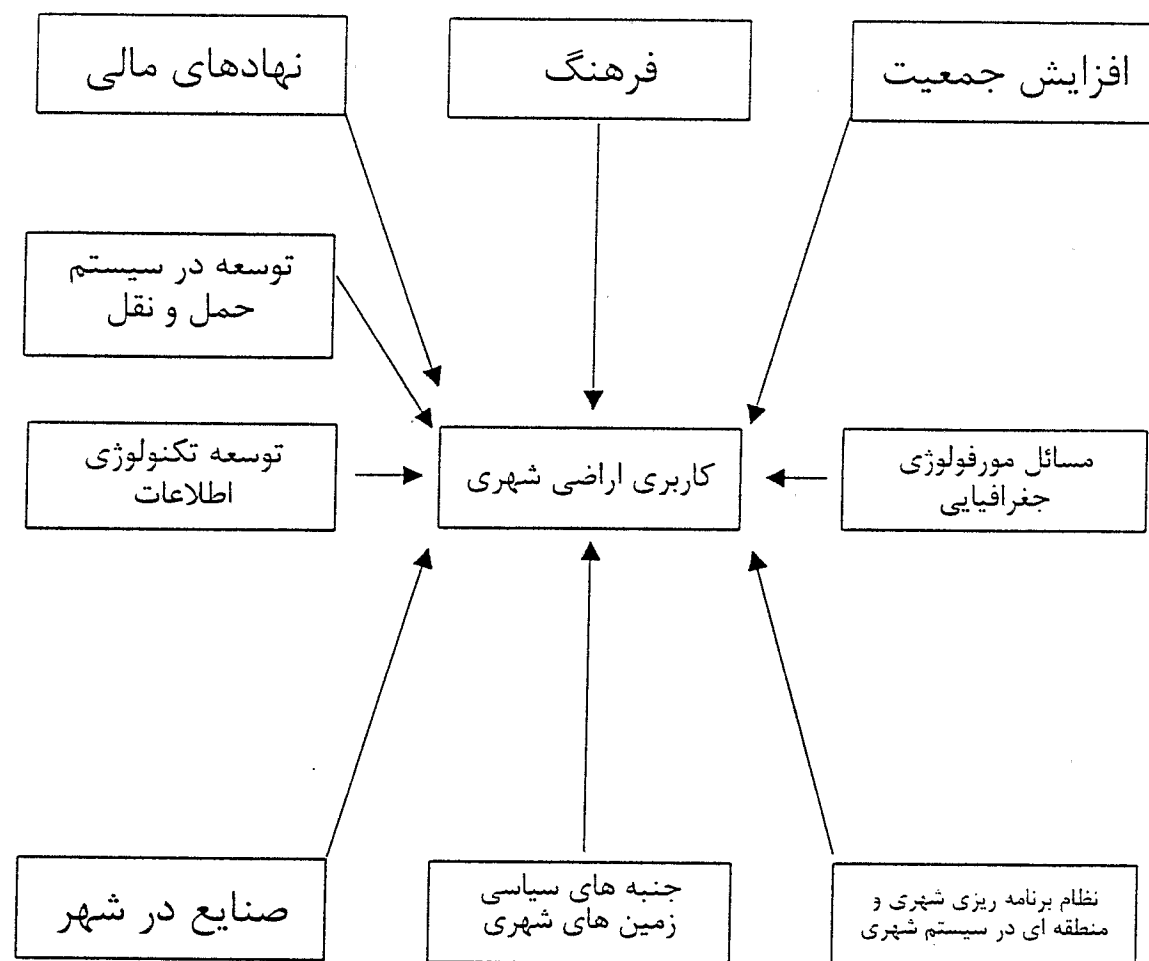
- نظام های اجتماعی حاکم بر شهرها و شکل روابط اجتماعی مردم^۱

همه عوامل یاد شده فوق به نحوی بر روی کاربری اراضی شهری تاثیر گذار می باشند که گاهی ریشه سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و تاریخی دارند. خیلی از شهرها، شهرهایی هستند که از نظر تاریخی یک سری ویژگیهایی دارند که کاربری اراضی شهر را تحت تاثیر قرار می دهند یا گاهی شهرهایی از نظر طبیعی جاذب می باشند که اینگونه شهرها آسیب پذیری آنها بسیار زیاد می باشد که بر روی کاربری اراضی تاثیر گذار است. به طور کلی اینگونه شهرها برای کاربری اراضی شهرها یک سری فرصت ها و یک سری محدودیت هایی را بوجود می آورند.^۲

^۱ فرید، یدالله؛ جغرافیا و شهرشناسی؛ انتشارات دانشگاه تبریز، ۱۳۷۵، ص ۱۲۵.

^۲ عسگری، علی؛ «درستنامه برنامه ریزی کاربری اراضی شهری، جزوه دوره کارشناسی ارشد، دانشگاه س و ب، ۱۳۷۹

شکل ۲-۲- عوامل تاثیر گذار بر کاربری اراضی شهری



منبع: عسگری، علی؛ «درسمانه برنامه ریزی کاربری اراضی شهری»؛ جزوه دوره کارشناسی ارشد، دانشگاه س و ب، ۱۳۷۹.

۲-۳- برنامه ریزی کاربری اراضی شهری

منظور از برنامه ریزی کاربری اراضی شهری^۱، مشخص کردن نوع مصرف زمین در شهر، هدایت ساماندهی فضای شهر، تعیین ساختها و چگونگی انطباق آنها بایکدیگر و با سیستم های شهری است. برنامه ریزی کاربری اراضی شهری باید چهار چوبی را برای طرح کاربردی بهینه زمین بوجود آورد تا اساس طرح کالبدی و تفصیلی هر بخش شهری مشخص شود و اهداف اقتصادی-اجتماعی، محدودیتهای فیزیکی و سیاستهای زیست محیطی رعایت گردد.^۲

^۱ urban land use planning

^۲ زیاری، کرامت الله؛ برنامه ریزی شهرهای جدید؛ انتشارات سمت، تهران؛ ۱۳۷۸، ص ۱۲۵.

«موضوع کاربری زمین، یعنی چگونگی استفاده و توزیع و حفاظت اراضی، همواره از محورهای اساسی شهرسازی بوده است. درواقع مشخصات طبیعی زمین (مثل مقدار، شکل، پوشش گیاهی، منابع زیرزمینی و جزاینها) و همچنین مشخصات اقتصادی - اجتماعی زمین (حقوق مالکیت، عرضه و تقاضا، منافع عمومی و خصوصی، حفاظت محیط، نیازهای فعلی و آتی شهر به زمین، ارزش اضافی زمین و مانند اینها) از عوامل اصلی تعیین کننده شکل توسعه شهری، کیفیت عمران شهری و نحوه ساماندهی فضایی انواع فعالیتهای شهری محسوب می شوند. براین اساس مداخله در سامان بخشی به کاربری زمین و برنامه ریزی برای آن، روندی پیچیده و دشوار است که پیشینه ای دراز در تاریخ شهرسازی جدید جهان دارد و تحولات بسیار به خود دیده و برپژه در چند دهه اخیر با تغییرات عمیق در زمینه دیدگاهها و روش ها روبرو شده است.

اصطلاح و مفهوم (کاربری زمین) ابتدا در غرب به منظور نظارت دولتها بر نحوه استفاده از زمین و حفظ حقوق مالکیت مطرح شد، ولی همراه با گسترش سریع شهرنشینی و رشد برنامه ریزی شهری و منطقه ای، ابعاد و محتوای آن روز به روز وسیع تر و غنی تر شد، اما در کشور های جهان سوم و از جمله ایران، هنوز نحوه استفاده از اراضی شهری تا حدود زیادی تابع عوامل غیر برنامه ای همچون نیروهای اقتصادی بازار، منافع بخش خصوصی و حقوقی سنتی مالکان است و تقسیم و توزیع کاربریها براساس همان شیوه های کهنه و منسوخ انجام می گیرد. علاوه بر این در بیشتر شهرهای جهان سوم موضوع برنامه ریزی اراضی، علاوه بر مسائل و تنگناهای عمومی، با برخی مشکلات مضاعف و ویژه روبروست که به ساختارهای خاص اقتصادی - اجتماعی آنها مربوط می شود. در این کشورها، بنا به علل مختلف و از جمله توسعه سریع شهرنشینی، مسائلی مثل (کمبود و گرانی زمین شهری) و (مبارزه برای زمین و مسکن) معمولاً به صورت بحران های سیاسی و اجتماعی نمود پیدامی کند.

به طور کلی می توان گفت که شکل گیری نظام کاربری زمین در هر جامعه شهری و نحوه تقسیم اراضی و استفاده از آن در فعالیت ها و خدمات مختلف، بازتاب و برآیند عملکرد متقابل مجموعه ای از عوامل و نیروهای مختلف محیطی، اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، حقوقی و جز اینهاست. از جمله بارشده مناسبات سرمایه داری در شهرها، اقتصاد زمین و اضافه ارزشی ناشی از آن (رانت)، به دلیل محدودیت عرضه زمین و تقاضای روزافزون آن، به یکی از عرصه های مهم ثروت اندوزی و تشدید نابرابری اجتماعی در شهرها بدل شده که به نوبه خود به مشکلات برنامه ریزی و طراحی شهری افزوده است. بنابراین می توان گفت که نقش برنامه ریزی شهری و سرنوشت نهایی طرح های شهری، تا حدود زیادی به میزان امکان

مداخله و نظارت بر نحوه استفاده از زمین شهری وابسته است. از این دیدگاه یکی از مهمترین اهرم های مؤثر برای تکمیل برنامه ریزی شهری و عنای طرحهای شهری، ایجاد پیش شرطهای لازم برای (برنامه ریزی کاربری زمین) است. به طوری که تجارب جهانی نشان می دهد، موفقیت در عرصه برنامه ریزی کاربری زمین به همکاری و هماهنگی دو دسته عوامل بستگی دارد که عبارتند از:

الف - وجود قوانین و سیاست های کلان مناسب در زمینه نحوه استفاده از زمین

ب - استفاده از روش های کارآمد در تهیه و اجرای طرح های شهری و برنامه کاربری زمین^۱

۱-۳-۲- دیدگاههای اساسی در کاربری زمین و برنامه ریزی آن

رویکرد برنامه ای به کاربری زمین، همراه با پیدایش شهرسازی نوین نخست در اروپا و امریکا مطرح گردید. اقدامات اولیه بیشتر جنبه حقوقی، مهندسی و اداری داشت ولی از اوایل دهه ۱۹۶۰ موضوع چگونگی استفاده از اراضی شهری در مفهوم خاص (برنامه ریزی کاربری اراضی) به طور جدی شکل گرفت و بر پایه مفاهیم، مبانی و روش های هدفمند و منظم استوار شد. از نخستین منابع پایه در این زمینه باید از کتاب های مهم (برنامه ریزی کاربری زمین شهری) (۱۹۶۳) تألیف «استوارت چاپین»^۲ و «اصول و روشهای برنامه ریزی شهری و روستایی» (۱۹۶۴) تألیف «لوئیس کی بل»^۳ و «اصول و روشهای برنامه ریزی شهری» (۱۹۶۸) باویر استاری «ویلیام گودمن»^۴ یاد کرد. انتشار این کتابها در واقع نقطه عطفی در جهت تدوین مفاهیم، مبانی و روشهای برنامه ریزی کاربری زمین محسوب می شود. تحت تاثیر این منابع به تدریج این دیدگاه در شهر سازی مغرب زمین قوت گرفت که چگونگی استفاده از زمین شهری فقط موضوعی کالبدی و اداری نیست، بلکه دارای ابعاد و آثار مختلف اقتصادی، اجتماعی محیطی و فرهنگی نیز هست و بنابراین به مطالعات همه جانبه و برنامه ریزی آگاهانه و سنجیده احتیاج دارد.

با پیدایش و فراگیر شدن شهرسازی مدرن و گسترش الگوی طرحهای جامع شهری، موضوع کاربری زمین و برنامه ریزی برای آن تا حدود زیادی تحت تاثیر توسعه اقتصاد سرمایه داری، گسترش صنایع اتومبیل و شبکه راهها، تکنولوژی ساختمان و مانند اینها قرار گرفت و تا حدود زیادی از اهداف اولیه خود دور افتاد. اما در طول چند دهه، اخیر، در واکنش به ناکامی گسترده الگوی طرح های جامع سنتی و مطرح

^۱ مهدی زاده، جواد؛ «برنامه ریزی کاربری زمین»؛ فصلنامه پژوهشی، تحلیلی، آموزشی مدیریت و برنامه ریزی شهری،

سال اول، ۱۳۷۹، ص ۷۱.

2- S.Chapin
3-L. xeeble

⁴W.Godman

شدن دیدگاه‌ها و اهداف جدید در زمینه، محیط زیست، عدالت اجتماعی، کیفیت زندگی شهری و نظایر اینها، اصولاً مفهوم و تعریف زمین و فضا و معیارهای استفاده از آن به کلی عوض شده و در نتیجه مبانی و اهداف برنامه ریزی کاربری زمین ارتقاء کیفی پیدا کرده و در راستای توسعه پایدار قرار گرفته است. با توجه به مجموعه تحولات در زمینه کاربری زمین و با توجه به وجود انواع نیروها و گرایش‌های متفاوت در نحوه استفاده از اراضی شهری، می‌توان سه دیدگاه عمده را تشخیص داده که نظام کاربری زمین در هر شهر و چگونگی مداخله در آن به میزان قدرت و عملکرد آنها بستگی دارد. این سه دیدگاه عبارتند از:

الف - دیدگاه ساماندهی زمین (تأمین اقتدار دولت و حقوق مالکیت)

ب - دیدگاه کارکردگرایی (تسهیل کارکردهای شهری و بهره‌گیری اقتصادی از زمین)

ج - دیدگاه توسعه پایدار (نگرش جامع و اعتلای کیفیت زندگی شهری).^۱

الف) دیدگاه ساماندهی زمین

نخستین مقررات و ضوابط مربوط به کاربری اراضی شهری و تعیین شرایط استفاده از آن به موضوعاتی مثل مالکیت زمین از نظر وظایف بخش عمومی، جلوگیری از سوء استفاده‌های اقتصادی از زمین و حفظ بهداشت، ایمنی و رفاه عمومی در برابر مخاطرات و سوانح طبیعی و صنعتی برمی‌گردد. در انگلستان نخستین مقررات قانونی مربوط به نحوه استفاده از اراضی، با تصویب (قانون بهداشت عمومی) در سال ۱۸۷۵ مطرح گردیده که مالکان خصوصی زمین را ملزم به رعایت شرایطی در مورد حفظ منابع آب، دفع فاضلاب و سنگ‌فرش معابر شهری می‌کرد. در قانون برنامه ریزی شهری و روستایی (مصوب ۱۹۳۲) موضوع نحوه استفاده اراضی شهری روستایی، با وسعت و دقت بیشتری مورد توجه قرار گرفت و مسائلی همچون ابعاد معابر، محدودیت استقرار صنایع زیان‌آور، میزان تراکم و مانند اینها تحت ضابطه و قاعده درآمد. در ایالات متحده آمریکا، اولین قانون مربوط به نحوه (تفکیک اراضی) در سال ۱۸۸۵ به تصویب رسید و نخستین مقررات مربوط به منطقه‌بندی در سال ۱۹۲۲ به مرحله اجرا درآمد. بدیهی است که طرفداران اقتصاد بازار آزاد، در عرصه کاربری زمین و شهرسازی، هم‌چنان

^۱ مهدی زاده، حواد: «برنامه ریزی کاربری زمین» فصلنامه پژوهشی، تحلیلی، آموزشی مدیریت و برنامه ریزی شهری.

مخالف تحدید حقوق مالکیت و آزادی عمل مالکان هستند و به اشکال تازه ای وظیفه برنامه ریزی زمین را در راستای حفظ حقوق و منافع مالکان خصوصی می دانند.^۱

ب) دیدگاه کارکرد گرایی در کاربری زمین

با تسلط نظریه کارکرد گرایی بر شهرسازی مدرن و تبلور آن منشور آتن (۱۹۳۳) و رواج کاربری آن به صورت طرح های جامع، اصولاً برنامه ریزی شهری به ابزار کارکردی برای هدایت و نظارت بر توسعه کالبدی شهرها بدل گردید. در پی این امر، بر اساس اصول خرد گرایی و هزینه منفعت، نحوه استفاده از اراضی شهری، نیز به عنوان ابزاری در جهت تسهیل کارکردهای شهری و تقویت کارایی شهری، تلقی گردید و ضرورت استفاده منطقی و استفاده بهینه از زمین و فضا در دستور کار قرار گرفت. در پرتو این نحوه نگرش، این نظریه بیش از پیش در عرصه کاربری زمین قوت گرفت که با شناسایی و طبقه بندی نیازهای فضایی شهروندان، و تامین حداقل یا میانگین زمین لازم برای هر نفر می توان نحوه توزیع اراضی شهری و چگونگی استفاده از آنها را تحت انتظامی منطقی و نظارتی آگاهانه در آورد.

حاصل نهایی این نحوه نگرش، پیدایش و رواج وسیع مفهوم سرانه های کاربری زمین در شهرسازی جدید است که به شیوه ای کارکرد گرایانه تمام جامعه شهری را به افراد تقسیم می کند که هر کدام دارای فعالیت مشخصی هستند و هریک از این فعالیت ها به مقدار معینی زمین نیاز دارد.

بنابراین برنامه ریزی شهری، چیزی جز بر آورد تعداد شهروندان و نوع فعالیت آنان در حال و آینده و تخصیص و توزیع مقدار زمین لازم میان آنها نیست. همچنین طرحهای شهری در نهایت عبارتند از تهیه نقشه های کاربری زمین و جداول سرانه های کاربری زمین بر رویکرد کارکرد گرایانه باعث رواج برداشتی صرفاً کمی و کالبدی از مفهوم زمین و گرایش افراطی نسبت به کاربرد استاندارد های سرانه کاربری زمین و بروز پدیده استاندارد زدگی در شهرسازی جدید شده است.

در الگوی برنامه ریزی کارکردی، به منظور اجرای برنامه کاربری زمین و نظارت بر آن، معمولاً از تمهیدات و اهرمهایی استفاده می شود که به عنوان وسایل اجرایی کاربری زمین معروف شده اند. عمده این وسایل اجرایی عبارتند از ضوابط و مقررات زیر:

— منطقه بندی

— تفکیک اراضی

^۱ همان منبع، ص ۷۳.

— پروانه ساختمانی

— عوارض زمین

به طور خلاصه می توان گفت که از دیدگاه کارکرد گرایی، برنامه ریزی کاربری زمین وسیله ای است برای ساماندهی کالبدی کارکردی فعالیتهای مختلف شهری به منظور افزایش کارایی شهری و جلوگیری از بروز بی سازمانی و آشفتگی در نظام کالبدی شهر. بدینی است که این نحوه رویکرد به نقش اراضی شهری، ضرورتاً به نوعی نگرش ایستاد یک جانبه می انجامد و ابعاد تاریخی، حقوقی، اجتماعی و فرهنگی مربوط به شرایط استفاده از زمین شهری را در شهرهای مختلف واقعی، کمتر مورد توجه قرار می دهد.^۱

ج) دیدگاه توسعه پایدار در کاربری زمین

«مبانی شهرسازی کارکردی و از جمله نحوه رویکرد آن به کاربری زمین و فضا، از جهات مختلف مورد نقد و چالش نظری و عملی قرار گرفته و در نتیجه به بازنگری و اصلاح دیدگاه و روش ها منجر شده است. مهمترین این انتقادات و اکثراً می توان به چهار عرصه زیر تقسیم و خلاصه کرد:

الف — انتقادات زیست محیطی (متفکران و نهادهای طرفدار محیط زیست)

ب — انتقادات جامعه شناختی (سی رایت میلز، رابرت گانز، جین جیکابز، الکساندر)

ج — انتقادات طراحی و زیبا شناختی (رابرت ونتوری، برادران کریر، کوین لینچ، چارلز جنکس)

د) انتقادات اقتصادی (دیوید هاروی، مانوئل کاسلز)

«علاوه بر اینها، به دنبال اعتلای جنبش زیست بوم گرایی رواج جهانی مفهوم توسعه پایدار در دهه ۱۹۸۰ تغییراتی کیفی در دیدگاه ها و روش های برنامه ریزی و طراحی شهری نمایان گردید. از آن به بعد، اهداف شهرسازی به افق هایی فراتر از اهداف کالبدی و کارکردی معطوف گردیده و نقش زمین و فضا در تحقق توسعه پایدار شهری و اعتلای کیفیت محیطی زندگی، بسیار مهم تر و تعیین کننده تر شده است. در واقع دسترسی عادلانه به زمین و استفاده بهینه از آن یکی از مولفه های توسعه پایدار محسوب می شود که محتوای اصلی آن بردو محور زیر استوار است.

الف — ایجاد تعادل و توازن میان ابعاد اقتصادی توسعه و ابعاد بوم شناختی آن

^۱ همان منبع، صص ۷۴-۷۳.

ب - قبول مسئولیت در قبال سرنوشت انسانی نسل آینده.^۱

۲-۳-۲- برنامه ریزی کاربری اراضی شهری در طرح های توسعه شهری ایران

«در طرح های شهری ایران، به تبع الگوهای مرجع خود، محتوای برنامه کاربری زمین معمولاً به تهیه نقشه کاربری زمین، جدول سرانه کاربری و ضوابط منطقه بندی محدود شده است و در نتیجه کمتر به ابعاد اقتصادی، محیطی، حقوقی و اجتماعی استفاده از زمین و فضا توجه می شود. در این طرحها، به دلیل نبود پیش شرطهای لازم از یک طرف، و کاربرد نادرست روشها و عدم انطباق آنها با شرایط خاص شهرهای ایران از طرف دیگر، اهداف و سیاست کاربری زمین در عمل یا به دنباله روی از وضع موجود و یا تحصیل معیارها و ضوابط غیر عملی و غیر واقعی انجامیده است. در نتیجه در نظام شهر سازی ایران، مفهوم برنامه ریزی کاربری زمین به معنای جامع و وسیع خود، به صورت روندی هدفمند و روشمند کمتر امکان تحقق پیدا کرده است.

یکی از ابزار های مهم برنامه ریزی کاربری اراضی، استفاده از سرانه کاربری زمین است که نقش اساسی در تهیه طرحهای شهری و نحوه توزیع و تقسیم اراضی شهری دارد. اما مجموعه مطالعات و بررسی های انجام شده در این زمینه نشان میدهد که نظام برنامه ریزی سرانه ای در ایران، اصولاً با تنگنا های اساسی نظری و عملی روبروست. به همین دلیل مجموعه روشها و قبول تعیین سرانه های شهری، یا اصولاً از مفهوم برنامه ریزی کاربری زمین و جامع نگری لازم بی بهره اند و یا پیش شرطهای لازم برای کاربرد درست آنها در طرحهای شهری ایران وجود ندارد. در واقع ابزار سرانه های کاربری به دلیل خصلت کالبدی - کارکردی خود، بسیار ناتوان تر از آن است که بتواند به تنهایی به نیازهای برنامه ای و ابعاد حقوقی، اقتصادی، اجتماعی استفاده از زمین و فضا پاسخ گوید، و به همین دلیل در اغلب موارد تحقق پیدا نکرده است»^۲

۲-۴- کاربری اراضی توریستی در شهر

در فرهنگ معین، توریست به معنی در (اقطار عالم سفر کردن و سیاحت کردن) است.^۳ و توریسم کسی است که به منظور تفریح، بازدید از نقاط دیدنی، معالجه، مطالعه و تجارت، ورزش و یا زیارت به مکانی

^۱ همان منبع، ص ۷۴.

^۲ همان منبع، ص ۷۲.

^۳ تقوایی، سید حسین؛ «میراث فرهنگی - طبیعی و گردشگری»؛ نشریه علمی پژوهشی معماری و شهرسازی صفا،

انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، سال دهم، شماره سی ام، بهار و تابستان ۱۳۷۹، ص ۳۱.

غیر از مکانی که در آن اقامت دارد، سفر می کند، مشروط بر اینکه حداقل مدت اقامت او از ۲۴ ساعت کمتر و از شش ماه بیشتر نباشد.^۱

توریسم (جهانگرد) فعالیتی چند منظوره است، شامل ارتباطات و پدیده ناشی از سفرها و اقامت موقت مردمانی که صرفاً برای اوقات فراغت یا مقاصد تفریحی سفر می کنند. فعالیتهای توریستی را می توان به دو گروه اصلی تقسیم نمود:

الف - فعالیتهای متکی بر طبیعت

ب - فعالیتهای متکی بر تسهیلات انسان ساخت: مانند خرید، تفریح، استفاده از رستورانها و پارکها، شهرهای بازی، سینماهای روباز و مواردی از این قبیل.

بررسی های انجام شده بوسیله سازمان ملل نشان داده است که علیرغم افزایش تسهیلات انسان ساخت هنوز اصلی ترین فعالیتهای توریسم، متکی بر طبیعت می باشد (بهخصوص در سواحل دریا). امروزه توان توسعه صنعت توریسم به شدت به قابلیت دسترسی و شرایط کافی تفریحی و تسهیلات پشتیبانی تکیه دارد. به علاوه، توسعه بخش خدمات، امکانات همگانی، تسهیلات تفریحی همانند تاسیسات زیربنایی جزء مکمل فعالیتهای مرتبط با پیشرفت توریسم است.^۲

کاربریهای مربوط به توریسم در شهر عبارتند از: هتل، مهمانسرا، مسافرخانه، اردوگاههای جهانگردی و همچنین رستوران و قهوهخانه و غیره.^۳

کاربریهای توریستی در سطح شهر گستره وسیعی مانند فرودگاهها، هتلها، رستورانها، جاذبه ها، آژانسهای مسافرتی، سازمانهای توریستی، خرده فروشی، پارکها و محلهای تفریحی و سیاحتی را در بر می گیرد.

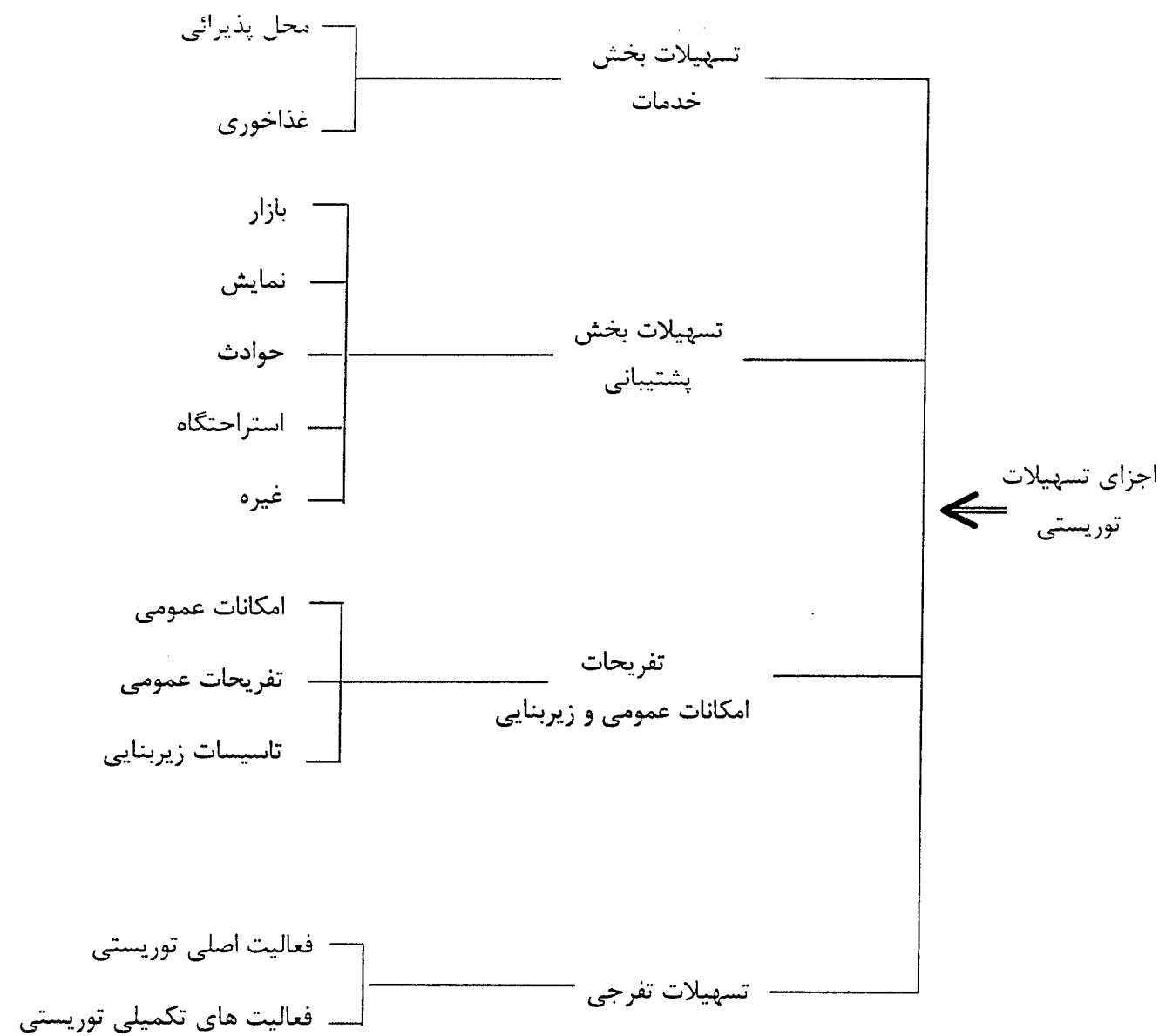
(شکل ۳-۲)

^۱ دیبانی، پرویز؛ شناخت جهانگردی؛ انتشارات دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ۱۳۷۱، ص ۱۴.

^۲ سرابی، فریا؛ «پیامدهای زیست محیطی توسعه توریسم ساحلی»؛ فصلنامه علمی سازمان حفاظت محیط زیست، شماره ۲۹، سال ۱۳۷۸، ص ۷۲.

^۳ مجتهد زاده، غلامحسین؛ برنامه ریزی شهری در ایران، انتشارات پیام نور، تهران، ۱۳۷۶، ص ۱۷۸.

شکل ۳-۲ اجزای تسهیلات توریستی



۵-۲- اثر توریسم بر کاربری اراضی در شهر

توریسم، اگر نگوئیم بزرگترین، یکی از بزرگترین صنایع جهان است. تاثیر آن بر شهر چه از نظر فعالیت مسافرتی، امور زیربنایی برای پذیرش و اسکان توریستها، و چه تاثیری که مستقیماً از خود توریستها می پذیرد بسیار قابل توجه است.^۱

اثرات زیان بخش صنعت توریسم در محیط زندگی از بهره برداری فزون از حد توریستها از محیطهای طبیعی منشاء می گیرد. نابودی تدریجی سواحل، آلودگی دریاها، از میان رفتن بناهای تاریخی، اختصاص پاره ای از محلهای تاریخی به اقامتگاه توریستها و بالاخره از بین رفتن زمینهای کشاورزی جهت ایجاد فرودگاه و یا اردوگاههای توریستی از آن جمله است.^۲ «جنبه های زیست محیطی اقدامات وابسته به توریسم با کاربریهای انسانی هم ارتباط می یابد. برخی پیامدهای قابل ملاحظه روی منابع آب و انرژی، معابر عمومی ساحلی و دسترسی به دریا کنار، کاربری زمین، چشم اندازها و زایل شدن زیبایی کرانه از این جمله می باشد.»^۳ «از زمانی که توریسم به نواحی ساحل شهری و روستایی نفوذ پیدا کرد روند جایگزینی، رشد سریع پیدا نموده و سواحل روستایی به مناطق شهری تبدیل می شوند و نیاز به طرح کاربری بهینه اراضی شهری و کنترل ناشی از آن اجتناب ناپذیر می شود. اگر روند جایگزینی به صورت مناسب توسعه نیابد باعث ایجاد فعالیتهای مغایر و استفاده نامتعادل می شود. وسعت نواحی مسکونی در شهرهای ساحلی در طول ساحل با طرح نیازمندیهای محلی مطابقت نمی کند و اکثر اوقات باعث مشکلات جدی اجتماعی می شود. عدم برنامه ریزی صحیح در این گونه شهرها کمبودهایی را در کاربریها نمایان می سازد. از آن جمله شبکه های جاده ای غیر کافی که منجر به تراکم رفت و آمد و توسعه نامنظم جاده می شود و در کنار آن توسعه فیزیکی بدون برنامه که منجر به ایجاد ساختمانهای ساحلی با ظاهر و چشم انداز ناخوشایند و مغایر با کاربری زمین شهری می گردد.»^۴ «در چنین شهرهایی کاربری اراضی باید بر اساس فرهنگ هر شهر نظیر چگونگی استفاده مردم از خیابانها و پارکها و همچنین

^۱ -France, lesly.,sustainable tourism,1997.

^۲ دیبایی، پرویز؛ شناخت جهانگردی؛ انتشارات دانشگاه علامه طباطبایی، تهران؛ ۱۳۷۱، ص ۸۲

^۳ سرابی، فریا؛ «پیامدهای زیست محیطی توسعه توریسم ساحلی»؛ فصلنامه علمی سازمان حفاظت محیط زیست، شماره

۲۹، سال ۱۳۷۸، ص ۱۸.

^۴ همان منبع، صص ۷۸-۷۷.

ریخت شناسی مناظر شهری، فضاهاى عمومى، تناسبها، تغییرات فصلی، آب و هوا، جاذبه ها و جلوه هاى آن شهر پایه ریزی کرد»^۱ «در بند چهارم از اصل سوم منشور توریسم فرهنگی چنین آمده که برنامه ریزی برای کاربریها و فعالیتهای توریستی باید به گونه ای باشد که تسهیلات رفاهی و ایمنی بازدید کنندگان و موجبات خرسندی، رضایت و شادمانی آنان را فراهم سازد. اما در عین حال، به گونه ای نباشد که تأثیری منفی برویژگیهای مهم یا مشخصه های بوم شناختی بگذارد»^۲ «در کل توریسم می تواند شهر را به مکان بهتری برای زندگی تبدیل کند و از آن دسته از ویژگیهای شهری که شهروندان بیشترین اهمیت را به آنها می دهند حمایت کند. برای دستیابی به این اهداف باید یک چشم انداز شهر شمول (یک چشم اندازی که دارای ویژگیهای شهری باشد) جایگزین تعداد معدودی از بخشهای مرکزی یا به عبارت دیگر تله های توریستی شود. سرمایه گذاری در امر توریسم را همچنین باید به بهبود چشم انداز کلی شهر و فضای شهری، و همچنین به عنوان حفاظت از میراث طبیعی و فرهنگی نگریست.»^۳

۶-۲- توسعه پایدار

«قبل از وارد شدن به بحث به مفهوم پایداری می پردازیم. فرهنگ اکسفورد فعل پایداری را به این صورت تعریف می کند: توانایی دوام یا فقط انجام کاری به طور دائم. مفهوم پایداری در اصل از جنگلداری منشاء می گیرد جایی که معنی ذیل است.

اطمینان از اینکه توانهای موجود منابع جنگل حفظ می شود، یعنی مقدار درختان قطع شده و صدمات وارده، به طبیعت جنگل، به طور متوسط از نرخ رشد جنگل تجاوز نکند. اگر از بازده پایدار تجاوز شود، در بلند مدت نتیجه اش کاهش بازده های متوسط خواهد بود، چون منابع آنقدر در حد افراط مورد بهره برداری قرار خواهد گرفت که تجدیداش را نمی توان تضمین کرد. مفهوم پایداری ریشه در یک اصل اکولوژیکی دارد. بر اساس این اصل اگر در هر محیطی به اندازه توان طبیعی فرآوری محیط زیست، بهره برداری یا بهره وری انجام می شود، اصل سرمایه (منابع اکولوژیک) به طور پایدار باقی می ماند و استفاده از محیط به اندازه آن توان تولیدی، همیشه پایدار است. میزان استفاده در آن محیط زیست معین

^۱ Hall, michael.and lew alan.,sustainele tourism,a geographical perspective,1st edition,1998.

^۲ .principles of the cultural tourism charter,icoms,mexico,1998.

^۳ Nystrm,louise .," sustainele tourism development",city culture- cultural processes,1998.

که در خود توانها و ظرفیتهای محیط است، به این خاطر که به اندازه تمام تولید است حداکثر را نیز دارد.^۱

«توسعه پایدار اصطلاحی است که در مسیر توسعه، در هر جامعه ای مطرح می شود. و منظور از آن حفظ محیط زیست برای نیازهای انسان امروزی. انسان آتی. از طریق بهره وری مناسب اقتصادی، استفاده از منابع محیطی، برای نسل حاضر بدون به خطر افتادن منابع نسلهای آینده است. مطابق این تعریف از توسعه پایدار، انسان محور توسعه پایدار است، همچنین محیط با تمام امکانات و محدودیتهای آن و اقتصاد در ابعاد کوتاه مدت و بلند مدت، مطرح می شود. بنابراین در هر برنامه ریزی جهت دستیابی به توسعه پایدار باید این سه رکن، یعنی انسان، اقتصاد و محیط به صورت مرتبط مد نظر قرار گیرد.^۲»

۱-۶-۲- توسعه پایدار شهری

بیتراهال مفهوم اصلی توسعه پایدار شهری را اینچنین تعریف کرده است: شکلی از توسعه امروزی که توان توسعه مداوم شهرها و جوامع شهری نسلهای آینده را تضمین کند. از نظر کالبدی، توسعه پایدار شهری به معنی تغییراتی است که در کاربری زمین و سطوح تراکم به عمل می آید تا ضمن رفع نیازهای ساکنان شهر در زمینه مسکن، حمل و نقل، اوقات فراغت و غذا، در طول زمان شهر را از نظر زیست محیطی قابل سکونت و زندگی (هوای پاک، آب آشامیدنی سالم، اراضی و آبهای سطحی و زیر سطحی بدون آلودگی و غیره) از نظر اقتصادی با دوام (اقتصاد شهری با تغییرات فنی و صنعتی، جهت حفظ مشاغل پایه ای اش و تامین مسکن مناسب و در حد استطاعت ساکنانش بایک بار مالیاتی سرانه عادلانه، هماهنگ باشد). و از نظر اجتماعی همبسته (الگوهای کاربری اراضی همبستگی اجتماعی و احساس تعهد شهروندان به میراثهای شهر را ارتقاء دهد) نگهدارد.

^۱ کاظمی محمدی، مهدی موسی؛ ارزیابی توسعه پایدار در توسعه شهری؛ پژوهش موردی شهر قم، رساله دکتری، تهران: دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۷۸، ص ۳۵.

^۲ بن چلی، محمد حسن؛ «برنامه ریزی فرابخشی گامی به سوی توسعه پایدار»؛ روزنامه همشهری، دوشنبه ۱۱ مهرماه، ۱۳۷۹، شماره ۲۲۳۳، ص ۱۴.

«بنابراین ارزیابی گسترش شهری ناشی از چنین توسعه ای باید اصول توسعه پایدار (برابری بین نسلها، برابری درون نسلها شامل برابری اجتماعی، برابری جغرافیایی^۱ و برابری در حکومت، حفاظت از محیط طبیعی و زندگی در چارچوب ظرفیت تحمل آن، استفاده حداقل از منابع غیر قابل تجدید، بقای اقتصادی و تنوع، جامعه خود اتکاء رفاه فردی و نیازهای اساسی افراد جامعه) را در تمام مناطق و حوزه ها و محلات، نشان دهد و نماگرهای کل شهر یا برخی ابعاد و بخشها نمی تواند ارزیابی از کلیت و تحت توسعه پایدار باشد.»^۲

۲-۶-۲- کاربری پایدار اراضی شهری

«اصطلاح کاربری پایدار اراضی شهری، شامل تمام فعالیتهای اقتصادی- اجتماعی و فرهنگی است که انسان بر روی زمین انجام می دهد. در واقع توسعه و عمران زمین وقتی می تواند پایدار باشد که بتواند هم به نیازهای اقتصادی و مادی، و هم به نیازهای اجتماعی، فرهنگی و روانی مردم، در حال و آینده پاسخ گوید. از این نظر زمین دارای خواص و ویژگیهای زیر است که می باید در برنامه ریزی و مدیریت زمین در کانون توجه قرار گیرد.

- کالایی قابل خرید و فروش

- نوعی فضای کارکردی

- نوعی منبع زیبا شناختی

- عرصه فعالیت های انسانی»^۳

«کاربری پایدار اراضی شهری به معنی تغییراتی است که در کاربری زمین و سطوح تراکم به عمل می آید تا ضمن رفع نیازهای ساکنان شهر در زمینه مسکن، حمل و نقل، اوقات فراغت و غذا، در طول زمان شهر را از نظر زیست محیطی قابل سکونت و زندگی (هوای پاک، آب آشامیدنی سالم، اراضی و آبهای سطحی و زیرزمینی بدون آلودگی و غیره) از نظر اقتصادی با دوام (اقتصاد شهری با تغییرات فنی و صنعتی

^۱ برابری جغرافیایی اصطلاحی است که توسط هاتون و هانتز ابداع شده تا برنامطلوب بودن رسیدن به رشد اقتصادی یا کیفیتی بهتر از زندگی در یک جامعه به قیمت تخریب محیط زیست در جامعه دیگر تاکید می شود. آنها معتقدند این مشکل از توسعه غیر عادلانه است مگر اینکه برخی ترمیمها یا جبرانها بین جوامع انجام شود.

^۲ کاظمی محمدی، مهدی موسی؛ ارزیابی توسعه پایدار در توسعه شهری؛ پژوهش موردی شهر قم، رساله دکتری، تهران: دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۷۸، صص ۶۱-۳۷.

^۳ مهدی زاده، جواد؛ «برنامه ریزی کاربری زمین»؛ فصلنامه پژوهشی، تحلیلی، آموزشی مدیریت و برنامه ریزی شهری، سال اول، ۱۳۷۹، ص ۷۴.

جهت حفظ مشاغل پایه ای اش و تامین مسکن مناسب و در حد استطاعت ساکنانش با یک بار مالیاتی سرانه عادلانه، هماهنگ باشد) و از نظر اجتماعی همبسته (الگوهای کاربری اراضی همبستگی اجتماعی و احساس تعهد شهروندان به میراثهای شهر را ارتقاء دهد) نگهدارد»^۱

۳-۶-۲- برنامه ریزی کاربری اراضی پایدار شهری

«برنامه ریزی کاربری اراضی پایدار شهری زمین و فضا را حفظ عنصری طبیعی برای تامین نیازهای اقتصادی و فیزیکی شهری نمیداند، بلکه بستر اصلی تمام فعالیتهای شهروندان و ابزار لازم برای تحقق خواستها و آرزوهای انسانی میداند. از این نظر، زمین و فضای شهری، شاید مهمترین ثروت همگانی است که نقش عمیق تر و گسترده تر از یک کالای اقتصادی در حیات عمومی شهرو زندگی شهروندان به عهده دارد. بنابراین کاربری اراضی شهری را نمی توان به عهده اقتصاد بازار و تمایلات مالکان و سوداگران ساخت و ساز واگذار کرد. به همین ترتیب وظایف و اهداف برنامه ریزی و طراحی شهری ابعادی وسیعتر از تهیه نقشه کاربری زمین و جدول سرانه ها پیدا می کند، و به همین دلیل به دیدگاهها و روشهای جدید نیاز دارد. این ضرورت باعث پیدایش و رواج انواع طرحهای ساختاری و راهبردی شده است که امکان بیشتری برای جامع نگری و تلفیق اهداف کالبدی با اهداف محیطی و اجتماعی بدست می دهد.

یکی از عملکردهای مؤثر در جهت برنامه ریزی کاربری پایدار اراضی شهری، مطرح شدن مفهوم کیفیت زندگی و دخالت شاخصهای اجتماعی نقش استواری در برنامه ریزی ملی و شهر، در سراسر جهان پیدا کرده است. از تاثیرات مهم به کارگیری شاخصهای اجتماعی در برنامه ریزی کاربری پایدار اراضی، دستیابی به معیارهای جامع تر و دقیق تر در مورد شناخت و ارزیابی نیازهای فضایی است که مفهوم و کاربردی وسیعتر از استانداردهای سرانه کاربری زمین دارد.

از دیدگاه علوم روان شناسان نیازهای انسانی بسیار متعدد و متنوع است، ولی نکته بسیار مهم این است که تامین این نیازها تا حدود زیادی تابع امکانات زمین و فضا است.

ارضاء هر یک از انواع نیازهای انسانی، به طور کم یا بیش و مستقیم یا غیر مستقیم به نوعی به کاربری اراضی و فضا مربوط می شود .

^۱ کاظمی محمدی ، مهدی موسی؛ ارزیابی توسعه پایدار در توسعه شهری ؛ پژوهش موردی شهر قم، رساله دکتری ، تهران:

دانشگاه تربیت مدرس ، ۱۳۷۸، ص ۶۱.

از فضای مسکونی گرفته تا فضای کار و فعالیت و از فضای تفریح و تماشای گرفته تا فضای خلاقیت و خود شکوفایی همه و همه به بهره گیری از امکانات فضایی و ساماندهی فضایی نیاز دارند. در واقع فضای شهری با تمام نیازهای انسانی شهروندان مختلف سروکار دارد و بنابراین وظیفه و مشغله مهم برنامه ریزی کاربری پایدار اراضی این است که چگونه می توان این نیازها را به صورت مفاهیم فضایی بیان کرد و میزان نیازهای فضایی را مورد سنجش و بر آورد قرار داد.^۱

۲-۲- نتیجه گیری

توریسم امروزه به صورت یکی از مهمترین فعالیتهای اقتصادی، تفریحی، فرهنگی و سیاسی درآمدہ است. اگر بر پایه تدابیر و قوانین و بر مبنای برنامه ریزی و آمایش عقلایی استوار نباشد می تواند یکی از عوامل منفی شهر بخصوص بر چشم اندازهای زیبای جغرافیایی آن درآید و به این وسیله ضایعاتی جبران ناپذیر بر محیط شهری وارد کند. ضایعاتی که در درازمدت، خسارتهایی به مراتب بیشتر از منافع اقتصادی حاصل از آن به بار می آورد. تهدید آرامش و آسایش در شهر، تخریب فضاهای باز و طبیعی بخصوص در نواحی ساحلی، افزایش قیمت فضاهای مسکونی و... به سبب هجوم فراوان مسافران و تفرجگرانی هستند که به نام توریسم وارد شهر می شوند.

باید سعی کرد با برنامه ای اصولی تمامی امکانات و راههایی را که برای توسعه توریسم در شهرها مورد نظر قرار می دهیم به طرز مؤثری در خدمت بهبود کیفیت زندگی همه مردم آن باشد و بر غنای فرهنگی شهر تاثیر مثبت بگذارد.

^۱ مهدی زاده، جواد؛ « برنامه ریزی کاربری زمین»؛ فصلنامه پژوهش تحلیلی، آموزشی مدیریت و برنامه ریزی شهری، سال اول، ۱۳۷۹، صص ۷۵-۷۴.

فصل سوم

ارزیابی

روشها، چارچوبها

و شاخصها

۱-۳- مقدمه

اینکه چگونه می توان اثرات توریسم را بر کاربری اراضی شهری، ارزیابی کرد، سوال اساسی است که معمولاً بابررسی روشها، چارچوب ها و شاخص های مناسب باسؤالات و فرضیات ارایه شده انجام می شود. دراین فصل، بایان نگرش این تحقیق نسبت به ارزیابی، چارچوبها و شاخص های موردنظر توضیح داده می شوند.

۲-۳- تعریف ارزیابی

«ارزیابی^۱ (یاسنجش^۲)، یک روش و ابزار برای شناخت اثرات و نتایج بوجودآمده، موجود یا احتمالی عملکردها، فعالیت ها و طرحهاست.»^۳ «ارزیابی نباید با ارزش گذاری^۴ اشتباه شود. ارزیابی روند کلی مقایسه طرح ها را دربرمی گیرد و به عبارت دیگر چارچوبی برای تحلیل ها فراهم می آورد.»^۵ «ارزیابی بااین مفهوم، هدفش سنجش مشخصه ها و عارضه های شهری می باشد. سنجشی که درپی پیداکردن بیانی برای نشان دادن میزان اختلاف درکیفیات یاخصیصه های مشخص است. سنجشی که برای کمک به کسب اطلاعات درمورد برخی عارضه های مشخص و غیره، تسهیل درمقایسات تشریحی ازطریق نمایش اختلافات، و آزمون فرضیه ها است.»^۶

ارزیابی دراین پژوهش به معنی روش و ابزاری برای شناخت اثرات و پیامدهای توریسم بر کاربری اراضی شهر بابلسر بکار می رود که درمشخصه های زیست محیطی و کالبدی آن نمایان هستند.

۳-۳- انواع ارزیابی

بنابر تعریف فوق، ارزیابی ها براساس هدف، زمان، موضوع و روش انجام کار به اشکال مختلفی تعریف می شوند.

1- Evaluation 2- Assessment

^۳ کاظمی مهدی، مهدی موسی؛ ارزیابی توسعه پایدار در توسعه شهری؛ پژوهش موردی شهر قم، رساله دکتری، تهران: دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۷۸، ص ۸۷

4- Valution

^۴ زبیری، کرامت الله؛ اصول و روشهای برنامه ریزی منطقه ای؛ انتشارات دانشگاه یزد، ۱۳۷۸، ص ۱۸۸.

^۵ جدویک، ج و دیگران؛ نقش ارزیابی در روند برنامه ریزی شهری و منطقه ای و تکنیکهای رایج آن؛ مترجم زهره فراگزلو؛ مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن، تهران: ۱۳۶۵.

هدف آزرزبابی ممکن است بررسی وضع موجود، گذشته و آینده باشد (بدون برنامه یا برنامه مشخص و نظایر آن) یا بررسی نتایج یک طرح، برنامه، سیاست مشخص و نظایر اینها در وضع موجود، گذشته و آینده. بنابراین، هر آزرزبابی با تعیین اهداف کلی که عنوان آن را مشخص می کند شروع می گردد. با توجه به تعریف فوق، آزرزبابی این پژوهش در وضع موجود است که می تواند ناشی از اجرای طرح های توریستی باشد.

از نظر زمانی، انواع آزرزبابی عبارتند از:

- ۱- قبل از زمان طرح
- ۲- قبل از اجراء طرح
- ۳- در حین اجراء طرح
- ۴- بعد از اجراء طرح.

بخشی از کاربری شهر بابل را کاربریهای توریستی به خود اختصاص داده است. آزرزبابی این پژوهش به اثرات آنها بر سایر کاربریها می پردازد.

از نظر موضوع ورشته ایی که در آن آزرزبابی مطرح می شود، آزرزبابی به سه نوع آزرزبابی زیست محیطی (پیامدهای زیست محیطی^۱)، آزرزبابی اجتماعی^۲ و آزرزبابی اقتصادی (پیامدهای اقتصادی) تقسیم می شوند.^۳

۱-۳-۳- آزرزبابی زیست محیطی

«تحلیل پیامدها یا اثرات زیست محیطی یک طرح، برنامه، یا رشته فعالیت را گویند. اثرات احتمالی یک فعالیت در این نوع آزرزبابی بر اساس معیارهای معین، با شرایطی که فعالیت های جایگزین ایجاد کنند، مقایسه می شوند.»^۴

۲-۳-۳- آزرزبابی اجتماعی

«این نوع آزرزبابی به بررسی آثار و پیامدهای اجتماعی و فرهنگی فعالیت های عمومی و خصوصی بر جوامع بشری می پردازد. این فعالیتها، روشهای زندگی، کار، برخوردها و تعاملات، سازماندهی نیازها و نهایتا مشارکت افراد و اعضای جامعه را تغییر می دهد. آثار فرهنگی شامل تغییرات در هنجارها، ارزشها، و اعتقادات افراد می باشد که هدایتگر و عقلایی کننده شناخت آنها از خود و جامعه شان است.»^۵

^۱ - Enridanmental Impact Assessment

^۲ - Social Impact Assessment

^۳ کاظمی محمدی، مهدی موسی؛ آزرزبابی توسعه پایدار در توسعه شهری؛ پژوهش موردی شهر قم، رساله دکتری،

تهران: دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۷۸، ص ۸۸

^۴ همان منبع، ص ۸۸

^۵ همان منبع، ص ۸۸

۳-۳-۳ ارزیابی اقتصادی

«این نوع ارزیابی به ارزش گذاری نزدیک شده و حریانه‌های بومی یاداده و ستانده ناشی از فعالیت‌های مختلف بخش‌های اقتصادی را می‌سنجد. این نوع ارزیابی‌ها، غالباً هرچه را که با معیارهای بومی و بازار قابل سنجش می‌باشد در نظر می‌گیرند.»^۲

۳-۴-۳-۴-۳ نماگرها، شاخص‌ها و معیارها

مرحله بعدی در ارزیابی، تهیه مجموعه‌ای از معیارها است که به شکل نماگرها یا مؤلفه‌ها بیان می‌شوند. نماگرها که بعضاً شاخص نیز گفته می‌شوند، ملاک‌ها و اصولی هستند که خصوصیات کیفی را در قالب ارقام کمی بیان نموده و آنها را قابل بررسی می‌نمایند. به عبارت دیگر قطعه‌ای از اطلاعات یاداده‌ها که در ارزیابی یا تصمیم‌گیری بکار می‌رود تا مقادیر زیادی از اطلاعات را قابل دسترسی و درک بیشتر نماید. ترکیب نماگرها از طریق روش‌های آماری و ریاضی منجر به بدست آمدن یک شاخص کلی یا ترکیبی می‌شود که ممکن است به صورت وزنی یا بدون وزن از طریق میانگین‌گیری انجام شود. با توجه به مطالب اشاره شده در این فصل، به این نتیجه می‌رسیم که هدف از ارزیابی در این پژوهش، بررسی اثرات توریسم بر کاربری اراضی در وضع موجود شهر پابلسر و از نظر موضوع ورشته تاحدودی هر سه نوع ارزیابی یعنی زیست محیطی، اجتماعی و اقتصادی را شامل می‌شود و می‌تواند شاخص‌های ذیل را می‌تواند در برگیرد.^۳

۳-۴-۱-۳-۴-۱ اثرات فرهنگی و اجتماعی

رابطه توریسم و فرهنگ بسیار روشن است، ارتقاء فرهنگ انگیزه‌ای است برای جهانگردی، اشاعه علوم و فرهنگ عامه و معلومات عمومی و ویژگی‌های تمدن‌های گوناگون تاثیر بسزائی در تکامل توریسم دارد از سویی دیگر توریسم نیز موجب ارتقاء سطح آگاهی‌ها و بینش اجتماعی و پیشرفت فرهنگ عمومی شده است و از همین راه بوده است که در طول تاریخ اجتماعات مختلف به فرهنگ و ادب و روش‌های زندگی یکدیگر پی برده و آنچه را که با وضع محیط و زندگی خود قابل تطبیق می‌دانستند به سرزمین خویش به ارمغان آورده‌اند.

^۲ همان منبع، صص ۸۹-۸۸

^۳ کاظمی محمدی، مهدی موسی؛ ارزیابی توسعه پایدار در توسعه شهری؛ پژوهش موردی شهر قم، رساله دکتری،

تهران: دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۷۸، ص ۹۵.

اثرات اجتماعی پدیده توریسم نیز درخورا همیت شایانی برای کشوراست. توریسم یک صنعت خدماتی است و می تواند مشاغل متعددی رادربازارهای کارعرضه کند. اشتغال درهتلها،متلها، رستورانها، آژانسهای مسافرتی وخدمت درشرکتهای حمل ونقل وبه طور کلی اشتغال کلیه کسانی که باتوریستها به شکلی ازاشکال سروکاردارند جملگی به نیروی انسانی نیاز دارند که به موازات افزایش توریستها این نیازشدت می گیرد.

رونق وتوسعه فعالیتهای توریستی وانبوه مسافرانی که درنقاط مختلف جهان برای بازدید ازجاذبه های توریستی باابعاد مختلف فرهنگی، اجتماعی آن جابجا می شوند، گرچه اثرات مثبت وارزشمندی راداراست،ولی ناگواریهایی رانیز به همراه دارد. به طورمثال هنگامی که انبوه عظیم توریستها ازمنطقه ای به منطقه دیگر بافرهنگ سستی سرازیرمی شوند وبه همراه خود شیوه های رفتاری ولباس پوشیدن وغذا خوردن ونوشیدنیهای خاص خودرابه جامعه سستی میزبان عرضه می کنند، درحقیقت نه دادو ستد فرهنگی، بلکه هجوم فرهنگی درکاراست.^۱

۲-۴-۳- اثرات اقتصادی

فعالیتهای وخدمات بخش توریسم ازنظر اقتصادی وایجاد درآمدهای ارزی وریالی می تواند درترکیب درآمدهای منطقه نسبت بزرگی راتشکیل دهد. بعلاوه توسعه توریسم اثرات مثبت فرهنگی، اجتماعی واقتصادی فراوانی دارد واکثرکارشناسان توسعه افزون براین جنبه ها، درگسترش تفاهم ملی ویسن المللی ومبادلات فرهنگی نیز نقش ارزنده ای براین بخش قایل می باشد به طورکلی فواید واثرات توسعه صنعت توریسم را می توان به شرح زیر بیان کرد:

— توسعه وصنعت توریسم، موجب افزایش درآمدهای ارزی وریالی منطقه خواهدشد.

— تاثیر صنعت توریسم دراقتصاد منطقه فقط به تحصیل درآمدهای ارزی وریالی نمی انجامد، بلکه ازطریق تشویق فعالیتهای عمرانی و زیربنائی (ساختمان سازی، هتل سازی و مراکز پذیرایی و اقامتی و بنگاههای بازرگانی وتوسعه خرده فروشی و...) وتوسعه شبکه های حمل ونقل، ترابری وتولید وعرضه کالاها وفرآورده های مورد نیاز مسافران به مجموع اقتصاد منطقه رونق می بخشد.

^۱ خزائی کوهپر، نور ا...؛ تاثیر توریسم در تحولات فرهنگی، اجتماعی واقتصادی منطقه غرب مازندران محور رامسر - علمده؛ ۱۳۷۵، صص ۷۶-۷۱.

-توسعه صنعت توریسم و رفت و آمد گروههای اجتماعی و مسافران داخلی و خارجی و گشت و گذار آنان در نواحی مختلف منطقه، سطح فعالیتهای تولیدی، خدماتی و امکانات اشتغال منطقه را به میزان قابل توجهی به طور مستقیم و غیر مستقیم افزایش می دهد.^۱

۳-۴-۳- اثرات زیست محیطی

۱-۳-۴-۳- آلودگی هوا

«هوا نیز از برکات توریست مصون نیست. خودروهای شخصی و جمعی و ترن که انبوه مسافران را حمل می کنند، در مسیر خود طبیعت و آرامش دشتها، جنگلها، کوهساران و خلاصه زمین و زمان را بر هم می زنند. این وسایل نقلیه، نه تنها با دود و گازهای مسموم کننده خود به طبیعت صدمه می زنند بلکه موجبات ناراحتی خود مسافران را فراهم می کنند»^۲

۲-۴-۴-۳- آلودگی صوتی

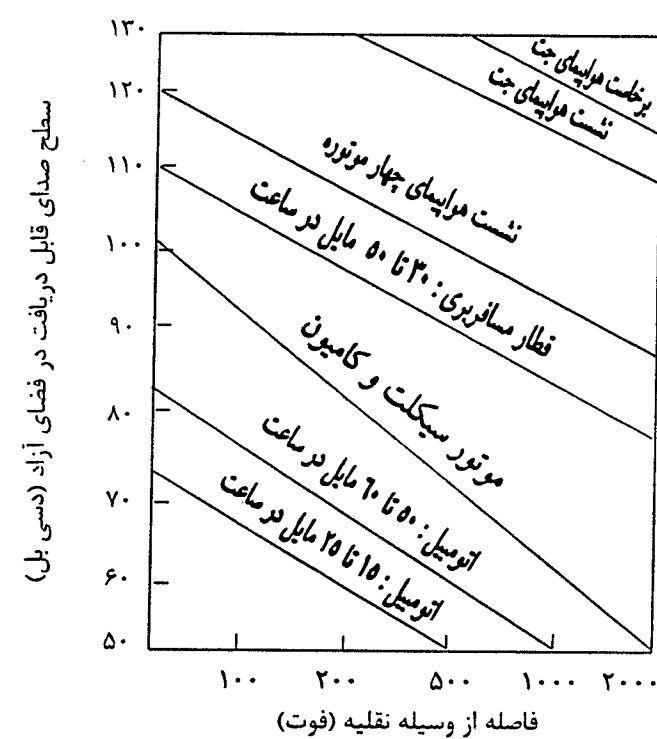
«یکی از پدیده های ناشی از توسعه توریسم، آلودگی صدا می باشد. «چنین عاملی، انسان و حیوان را مستقیماً از بین نمی برد، بلکه باعث ضعف دستگاه شنوایی، ناراحتیهای عصبی و استرسها، فشار خون و بالاخره بخطر افتادن سلامتی انسان می گردد. بروز صدا، معمولاً در رابطه با انسان تا اندازه مشخصی قابل تحمل و بدون خطر می باشد؛ و اگر از این حد بگذرد (که این اندازه معمولاً طبق معیارهای اندازه گیری صوتی، حدود ۷۰ درجه دسی بل می باشد)، محیطی ناراحت را برای انسان ایجاد می کند. در شهرهای امروزی، صدای ناشی از حرکت وسائط نقلیه مانند: موتور سیکلت، اتومبیل، کامیون، ترمز اتومبیل ها، نشستن و برخاستن هواپیماها، در صورتی که از حد استاندارد معین بگذرند، برای سلامتی انسان مضرند»^۳

^۱ رضوی، مهیندخت و دیگران؛ طرح جامع مطالعات توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مازندران (توریسم)؛ سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۷۴، صص ۸۸-۸۷.

^۲ محلاتی، صلاح الدین؛ «پیامدهای منفی جهانگردی بر محیط زیست و راههای مبارزه با آن»؛ فصلنامه علمی سازمان حفاظت محیط زیست، شماره ۲۷، ۱۳۷۸، ص ۷۱.

^۳ شیعه، اسماعیل؛ مقدمه ای بر مبانی برنامه ریزی شهری؛ انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۷۴، ص ۲۰۵.

شکل ۱-۳- سنجش صدای وسایل نقلیه موتور



منبع: شیهه، اسماعیل، مقدمه ای بر مبانی برنامه ریزی شهری، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۷۴، ص ۲۰۴.

۳-۳-۴-۳-بوی نامطبوع

زباله یا زایدات جامد آلودگی دیگری است که محیط زیست تفرجگاههای ساحلی را در مناطق آسیایی و اقیانوس آرام تهدید می کند. جمع آوری، انباشت، تصفیه و تخلیه نا سالم می تواند منجر به خطرات کوتاه مدت و درازمدت، به ویژه آلودگی منابع آب توسط مواد شیمیایی سمی و مواد زاید خطرناک گردد. زباله های جامد با دفع نامناسب موجب هجوم حشرات، آتش سوزی، بوی نامطبوع، از بین رفتن مناظر و آلودگی می شود. انباشت و دفع مواد زاید جامد بایستی چنان مدیریت شود که این خطرات کاهش یابند.^۱

« سیستم دفع نامناسب مواد زاید جامد و مایع (زباله، فاضلاب) در سواحل تفریحی، سلامتی انسان ها را به مخاطره می اندازد و بررسی این واقعیت که توریست و تاسیسات وابسته به آن یک حجم بزرگ زباله را ایجاد میکند، اگر به طور مناسب دفع نشوند، باعث آلودگی سواحل و بیماری در انسان ها می شود. همچنین پسابهای ناشی از تاسیسات توریستی که به رودخانه ها و دریا تخلیه می گردند باعث آلودگی آب و بیماری های گوارشی در انسان ها می شوند»^۲

۳-۴-۳-۴-ترافیک

در چند دهه قبل، بیشتر سواحل تفریحی، کاملاً کوچک و به صورت دهکده یا باغ بودند ولی امروزه رشد سریع توریسم آن جوامع را به شهرهای شلوغ بدون برنامه تبدیل کرده است.^۳

۳-۴-۴-چشم انداز

توسعه شهری غیر اصولی و بدون برنامه در مناطق ساحلی منجر به آلودگی، کاهش ارزش های زیبایی و معماری ناسازگار می شود. شیوه و معماری تاسیسات توریستی اغلب ناهماهنگ و در یک مقیاس با ساختمان های سنتی نیستند و یک چشم انداز ناموزون به سیمای طبیعی می دهند و سوء استفاده از فضاهای باز مثل چشم اندازهای طبیعی و زمین های کشاورزی برای احداث تاسیسات توریستی غیرقابل اجتناب می باشد.

^۱ پورخشوری، سیده زهرا؛ «ترویج توریسم پایدار در ناحیه ساحلی»؛ فصلنامه علمی سازمان حفاظت از محیط زیست، شماره ۲۴، ۱۳۷۷، ص ۲۴.

^۲ سرابی، فریبا؛ «پیامدهای زیست محیطی توسعه توریسم ساحلی»؛ فصلنامه علمی سازمان حفاظت محیط زیست، شماره ۲۹، ۱۳۷۸، ص ۷۷.

^۳ همان منبع، صص ۷۸-۷۷.

در نتیجه می توان گفت توسعه فیزیکی بدون برنامه منجر به ایجاد ساختمان های ساحلی با ظاهر و چشم انداز ناخوشایند و مغایر با کاربری زمین می گردد.

۵-۳- نحوه ارزیابی در این تحقیق

هدف از ارزیابی در این تحقیق بررسی وضع موجود بوده که می تواند ناشی از اجرای طرحهای توریستی و از نظر زمانی بعد از اجرای طرح می باشد. روش ارزیابی در این پژوهش بر می گردد به بررسی های اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی با تأکید بر کاربری اراضی شهری که ابتداً به بررسی وضع موجود پرداخته و به دنبال آن اثرات توریسم را بر روی آنها با توجه به مدلها و نظرات مردم تعیین کرد.

۶-۳- نتیجه گیری

ارزیابی در این پژوهش به معنی روش و ابزاری برای شناخت اثرات و پیامدهای توریسم بر کاربری اراضی وضع موجود شهر بابلسر بکار می رود و از نظر موضوع و رشته تا حدودی هر سه نوع ارزیابی یعنی زیست محیطی، اجتماعی و اقتصادی را شامل و شاخص های ذیل را می تواند در بر گیرد.

-اثرات فرهنگی و اجتماعی

-اثرات اقتصادی

- اثرات مثبت و منفی بر چشم انداز شهر

- آلودگی هوا

- آلودگی صوتی

- بوی نامطبوع

- ترافیک

فصل چهارم

وضع موجود

کاربری اراضی شهر

بایکس و اثرات

توریسم بر آنها

۱-۴- کلیات

شهر بابلسر مرکز شهرستانی به همین نام است و در مختصات جغرافیایی ۵۲ درجه و ۳۷ دقیقه و ۵۰ ثانیه الی ۵۲ درجه و ۴۰ دقیقه و ۵۰ ثانیه طول شرقی و ۳۶ درجه و ۴۰ دقیقه و ۱۵ ثانیه الی ۳۶ درجه و ۴۳ دقیقه عرض شمالی استقرار دارد. این شهر در منتهی الیه شمالی دلتای رودخانه بابلرود و در کرانه های جنوبی دریای خزر واقع شده است. «از نظر زمین شناسی شهر بابلسر بر سطح رسوبات آبرفتی و آبرفتی دریایی استقرار دارد و جزئی از منطقه زمین ساختی گرگان- رشت است. ویژگی های ساختمان این زون متاثر از پویایی زمین ساختی منطقه البرز و چاله تکنوئیک خزر می باشد. فرونشینی مداوم گودال جنوبی خزر و به تبع آن جلگه ساحلی خزر (زون گرگان- رشت)، تغییر خط ساحلی دریا، فعالیت اغلب گسل های موجود در منطقه همه از ویژگیهای ساختمانی این زون است. بدین ترتیب محدوده مورد مطالعه طی ادوار مختلف زمین شناسی به تناوب تحت تاثیر پیشروی و پسروی دریا واقع شده است. گسل های شمالی البرز و خزر و خطوط آمل نزدیک ترین گسل های فعال به شهر بابلسر هستند و فعالیت آنها طی ادوار گذشته بارها موجب رویداد زمین لرزه و ایجاد خسارت در شهرهای آمل، بابل و روستاهای پیرامون شده است. از این رو با توجه به فاصله نسبی بابلسر از گسل های مذکور شهر بابلسر در پهنه آسیب زمین لرزه متوسط قرار دارد و رعایت ضوابط ساخت و ساز و آئین نامه های مربوطه از جمله آیین نامه ۲۸۰۰ زلزله ایران در این شهر ضروری می باشد.

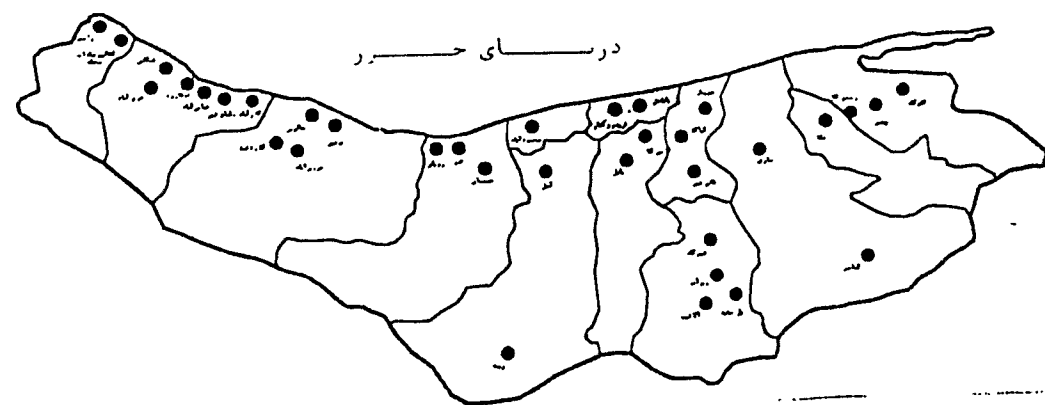
از نظر خاک شناسی قسمت های شمالی شهر و سواحل دریای خزر را ساحل ماسه ای و پشته های ماسه ای در بر می گیرد. این اراضی دارای خاک های عمیق ماسه ای با بافت متوسط تا سبک است و برای بر پایی مجتمع های توریستی گردشگری تناسب دارد. اراضی پیرامون رودخانه بابلرود متشکل از خاک های عمیق با بافت متوسط تا سنگین که عموماً زیر کشت شالیکاری و باغات مرکبات است. سیل گیری مهمترین محدودیت این اراضی می باشد. جنوب شرقی و جنوب غربی شهر را اراضی پست و گود در بر می گیرد که عموماً کمتر از ۵ درصد شیب دارند.

در ارتباط با منابع آبهای زیرزمینی و تامین آب شرب شهر باید گفت به علت شور بودن سفره آب های ساحلی و نیز بالا بودن آبهای زیرزمینی و نفوذ فاضلاب های خانگی و صنعتی در آن و آلودگی این منابع و نیز آلودگی آبهای سطحی (بابلرود) در محل تخلیه به دریا، شهر بابلسر با محدودیت مواجه است. از این رو آب مصرفی شهر جهت مصارف گوناگون از طریق چاه های محفوره در امتداد جاده آمل با استفاده از خط انتقال ۷۵۰ میلی متری تامین می گردد. در حال حاضر شهر بابلسر در زمینه تامین آب مصرفی روزانه حدود

نقشه شماره ۱-۴ موقعیت استان مازندران در کشور



نقشه شماره ۲-۴ موقعیت شهرستان بابلسر در استان مازندران



نقشه شماره ۳-۴ تقسیمات کشوری شهرستان بابلسر و موقعیت شهر بابلسر در آن



۲۵ لیتر در ثانیه مواجه است که باراه اندازی خط انتقال ۱۰۰۰ میلی متری و تخصیص خط انتقال ۷۵۰ میلی متری به شهر بابلسر این محدودیت مرتفع خواهد گشت.^۱

درمبحث مطالعات هواشناسی و اقلیم شهر بابلسر، نخست باید به عوامل اقلیمی مؤثر بر منطقه و شهر از جمله تاثیر پرفشار سبیری، بادهای غربی کم فشارهای غربی و رودباد غربی و موقعیت جغرافیایی منطقه و تاثیر دریای خزر و ارتفاعات البرز در جنوب اشاره کرد و براساس داده های اقلیمی ایستگاه سینوپتیک بابلسر متوسط دمای سالانه بابلسر ۱۶/۸ درجه سانتیگراد و متوسط های حداکثر و حداقل به ترتیب ۲۰/۷ و ۱۲/۸ درجه سانتیگراد می باشد. بیشینه مطلق دمای این ایستگاه ۴۲ درجه سانتیگراد در اردیبهشت ماه ثبت شده است که مطابق با خشک ترین ماه سال می باشد. در حالیکه علیرغم گرم تر بودن ماههای خرداد، مرداد و شهریور از ماه مذکور بیشینه های مطلق حداکثر به ۳۹ درجه می رسد و این ناشی از تاثیر پدیده تبخیر برایستگاه می باشد. کمینه مطلق دمای ثبت شده در طول دوره آماری در ایستگاه مورد مطالعه ۶- درجه سانتیگراد در دی ماه رخ داده است.

به علت اثر تعدیل کننده رطوبت جو و تاثیر دریا پدیده یخبندان در بابلسر اندک رخ می دهد و حداکثر روزهای یخبندان در آن ۲۰ روز و به طور متوسط ۱۰ روز در سال می باشد.

از نظر توزیع نم نسبی بین ساعات مختلف روز بیشینه آن مربوط به ساعات اولیه بامداد که حدود ۹۰ درصد است و کمینه آن به ساعات ۲ بعد از ظهر تعلق دارد. از نظر توزیع ماهیانه و فصلی ماههای دی و اسفند و فصل زمستان مرطوب ترین ماه فصل سال با متوسط ۸۳ درصد تشکیل می دهند و ماههای خرداد و تیر با ۷۶ درصد خشک ترین ماههای سال می باشند.

میزان بارندگی سالیانه بابلسر حدود ۸۵۸ میلی متر است که بیشترین میزان آن در ماههای مهر، آبان و آذر به ترتیب ۱۴۴، ۱۲۵/۷، ۱۲۷/۷ میلی متر و کمترین میزان مربوط به ماهها فروردین، اردیبهشت و خرداد است.

در ادامه مطالعات اقلیمی شهر بابلسر باید به بادهای محلی از جمله نسیم دریا و خشکی و گرمیچ و... جهات غالب باد در طی ماههای مختلف سال اشاره کرد. بدین صورت که در فصل زمستان و پاییز جهت باد غالب شمال شرقی است که از پر فشار سبیری نشات می گیرد و در فصل گرم سال جهت غالب شمال غربی می شود.

^۱ مهندسان مشاور نقش محیط؛ گزارش طرح جامع شهر بابلسر؛ ۱۳۷۹، صص ۱۱-۱۰.

بر اساس روش طبقه بندی اقلیمی دومارتن آب و هوای شهر بابلسر جز و تیپ اقلیمی معتدل و مرطوب محسوب می شود.^۱

با توجه به نقش آب و هوا در شرایط زیستی باید متذکر شد که در ماههای مهر و اردیبهشت شهر بابلسر در شرایط آسایش زیستی قرار دارد و ماههای خرداد، تیر، مرداد و شهریور گرم ارزیابی می شود که در این ماهها نیاز به وسایل سرمایشی و در بقیه ماهها نیاز به وسایل گرمایشی محسوس می باشد.

« رودخانه بابلرود و نیز مسیل شازده و نهر گویر مهمترین مسیلهای موجود در گستره شهر بابلسر است. رودخانه بابلرود دارای جریان آب دائمی است و متوسط آبدهی سالیانه آن ۱۴/۳ متر مکعب در ثانیه است. رژیم آبدهی این رودخانه برفی - بارانی است و حداکثر آبدهی آن متعلق به اواخر زمستان و اوایل بهار و نیز اواسط فصل پاییز است و جریان سیل در این رودخانه گهگاهی شهر بابلسر را تهدید می کند. با توجه به شیب عمومی زمین و قرارگیری دریای خزر در شمال جهت عمومی دفع آبهای سطحی شهر از جنوب به سمت شمال و نیز در قسمتهای میانی شهر به سمت رودخانه بابلرود و مسیل شازده می باشد. عدم احداث تاسیسات و تجهیزات دفع آبهای سطحی از جمله جوی و کانیهای مناسب اغلب در مواقع بارانی موجب مشکلاتی برای شهروندان در بخشهای میانی شهر به ویژه محله های شمال خیابان شهید بهشتی و غرب خیابان امامزاده ابراهیم و اطراف میدان دستجردی می شود و توجه بیشتری را در این زمینه می طلبد.»^۲

۲-۴- حوزه نفوذ شهر بابلسر

محدوده حوزه نفوذ شهر بابلسر از شمال به دریای خزر، از شرق به رودخانه تالار، از غرب به رودخانه هراز و از جنوب به خط صفر متر (سطح دریاهای آزاد) محدود میشود.

از لحاظ تقسیمات سیاسی این حوزه از شرق به شهرستان جویبار، از جنوب شرق به شهرستان قائم شهر، از جنوب به شهرستان بابل، از غرب به شهرستان محمود آباد و از جنوب غرب به شهرستان آمل محدود می شود و مرکز اداری سیاسی آن شهر بابلسر می باشد.

حوزه نفوذ شهر بابلسر پهنه ای است که به لحاظ تقسیمات سیاسی - اداری در شهرستان بابلسر واقع شده

^۱ سازمان هواشناسی؛ سالنامه آماری هواشناسی؛ سالهای ۱۳۷۹-۱۳۵۹.

^۲ مهندسان مشاور نقش محیط؛ گزارش طرح جامع شهر بابلسر؛ ۱۳۷۹، ص ۱۴.

است. این حوزه که بصورت هاله ای گرداگرد شهر بابلسر را در بر گرفته حدود ۱۰۰۰۰ هکتار مساحت دارد. حوزه نفوذ شهر بابلسر بدلیل وجود دریای خزر در قسمت شمالی شهر، فقط جنوب، شرق و غرب شهر را در بر می گیرد.

در شهرستان بابلسر ۹۰ سکونتگاه روستایی (اعم از روستا و شهرک) و دو نقطه شهری وجود دارد. شهر بابلسر به عنوان مرکز شهرستان و شهر فریدونکنار، به عنوان مرکز بخش فریدونکنار بوده که در طبقه بندی شهرهای استان در گروه سوم (۲۱ تا ۵۰ هزار) و به لحاظ موقعیت فضایی در مازندران مرکزی قرار دارند.

حوزه نفوذ مستقیم شهر بابلسر مشتمل بر یک نقطه شهری و ۲۳ سکونتگاه روستایی است. پرجمعیت ترین روستاهای موجود در حوزه نفوذ شامل باقر تنگه، کله بست و اوچاکسر بوده اند و شهرک دریاسر به عنوان کم جمعیت ترین سکونتگاه در این حوزه به شمار می آید. فارغ از هر گونه عامل طبیعی، مصنوعی و اندازه جمعیتی سکونتگاهها، الگوی استقرار در این پهنه میتواند تلفیقی از الگوی خطی، پراکنده، شعاعی و حتی الگوی متمرکز دانست.

از نظر ارتباطی باید اذعان کرد که مهمترین راه موجود در این حوزه راه ارتباطی بابلسر - بابل در سطح حوزه است که ارتباط شهر بابلسر را با مرکز کشور، تهران، برقرار می کند. مجرای مهم ارتباطی دیگر در محدوده، مجرای شرقی - غربی است، این مجرا جاده طولی است که شهرستانهای استان مازندران را به استان گیلان متصل می کند و از جانب دیگر ارتباط حوزه نفوذ را با شهرستان محمود آباد و شهرستان جویبار برقرار می کند.

حمل و نقل در محدوده حوزه نفوذ به عهده تعدادی مینی بوس و سورای است. سیستم حمل و نقل موجود در حوزه نفوذ باعث تسهیل رفت و آمد در مقصدها و در عین حال مبداهای زیر می گردد:

-رفت و آمد به مرکز کشور

-رفت و آمد به شهرهای مهم اطراف

-رفت و آمد به روستاهای موجود در بخش و حوزه نفوذ

حوزه نفوذ شهر بابلسر در مجموع دارای ۲۷۹۷۸ نفر جمعیت بوده است که گروه سنی ۱۵ تا ۶۴ بیشترین شمار جمعیت این محدوده را شامل می شود که معادل ۵۸ درصد کل جمعیت حوزه نفوذ را تشکیل

می‌دهد. ساختار نیروی انسانی حوزه نفوذ بیانگر این است که از میان ۲۱۸۲۱ نفر جمعیت در سن کار این حوزه برابر ۸۲۷۳ نفر جمعیت فعال اقتصادی و مابقی (۱۳۵۴۸ نفر) جمعیت غیر فعال اقتصادی هستند^۱.

۳-۴- مطالعات جمعیتی شهر بابلسر

شهر بابلسر در سال ۱۳۷۵ دارای ۴۰۶۳۰ نفر جمعیت بود. از این تعداد جمعیت ۲۰۳۸۱ نفر مرد و ۲۰۲۴۹ نفر زن بودند. جمعیت شهر در طی زمان همواره افزایش یافته است با این تفاوت که شدت افزایش آن در سالهای اخیر کاهش یافته است. نرخ رشد دوره ۶۵-۱۳۵۵ برابر ۴/۸ درصد بود. این نرخ در سالها ۷۵-۱۳۶۵ به ۳ درصد کاهش یافته است. نرخ رشد بلند مدت ۷۵-۱۳۴۵ شهر بابلسر برابر ۴/۱ درصد بوده است.

ترکیب سنی جمعیت بر حسب گروههای سنی نشان می‌دهد که بیشترین شمار جمعیت در گروه بزرگسالان قرار دارد. از این گروه که در حقیقت تشکیل دهنده بدنه اصلی نیروی کار جامعه است معادل ۵۹/۴ درصد کل جمعیت شهر بابلسر را تشکیل میدهند. بعد از این گروه جوانان با ۳۷ درصد قرار دارند.

جدول شماره ۱-۴- نرخ رشد جمعیت سالهای ۷۵-۱۳۴۵

سال	شمار (نفر)	دوره	نرخ رشد (درصد)
۱۳۴۵	۱۲۰۱۶	۵۵-۱۳۴۵	۴/۶
۱۳۵۵	۱۸۸۱۰	۶۵-۱۳۵۵	۴/۸
۱۳۶۵	۳۰۲۰۰	۷۵-۱۳۶۵	۳
۱۳۷۵	۴۰۶۳۰	۷۵-۱۳۴۵	۴/۱

منبع: سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان؛ سالنامه آماری نفوس و مسکن؛ شهرستانهای بابل و بابلسر، ۱۳۷۴-۱۳۴۵.

^۱ مهندسان مشاور نقش محیط؛ طرح جامع شهر بابلسر؛ جلد اول، ۱۳۷۸، صص ۲۳۹-۱۶۰.

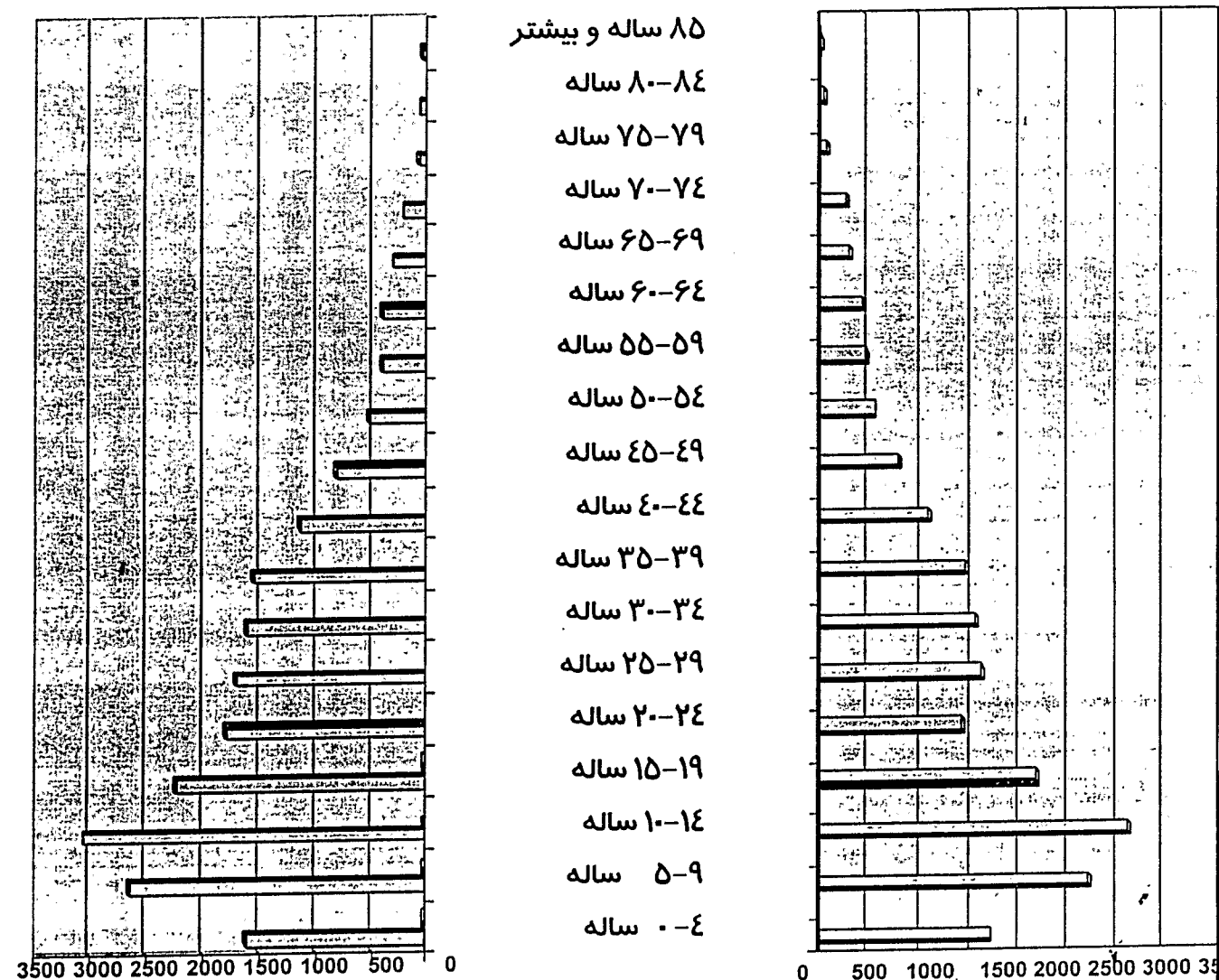
^۲ در سالهای اخیر روستای میاندشت با ۱۹۸۶ نفر به شهر بابلسر پیوسته است.

این ساختار بیانگر این است که شهر بابلسر از نیروی کار بالقوه فراوانی برخوردار است و جوانی جمعیت حکایت از این دارد که این توان در سالهای آتی نیز ادامه خواهد یافت. همچنین این مطالعه بیانگر این است که در برنامه ریزی های آتی به نیازهای جوانان اعم از اشتغال، اوقات فراغت، تحصیل و از این قبیل باید توجه گردد. مطالعه هرم سنی جمعیت شهر بابلسر گویای این است که بیشترین شمار جمعیت در گروه سنی ۱۴-۱۰ ساله و پس از آن گروه سنی ۹-۵ ساله قرار دارد. گروههای یاد شده به ترتیب ۱۵/۳ درصد و ۱۳/۳ درصد کل جمعیت شهر را دارا هستند. ساختار یاد شده گویای این است که پایه هرم در سالهای اخیر جمع شده است. کاهش پایه هرم ۴-۰ ساله به دلیل اجرای سیاستهای تحدید موالید است. همچنین این ساختار بیانگر این است که با حرکت قسمت پهن هرم به سمت سنین میانی و قرار گیری در گروههای سنی در سن ازدواج با موج جمعیتی جدیدی مواجه خواهیم بود. به عبارت بهتر به دلیل افزایش ازدواجها و موالید ناشی از آن شمار جمعیت شهر دچار افزایش خواهد شد. نسبت جنسی جمعیت شهر بابلسر در سال ۱۳۷۵ برابر ۱۰۰/۷ میباشد که اندکی کمتر از حد متعارف است. این ساختار بیانگر این است که تاثیر مهاجرت بر ساختار و ترکیب جنسی جمعیت قابل توجه بوده است به عبارت بهتر، تاثیر مهاجرت بر مردان بیش از زنان بوده است. بررسی نسبت جنسی بر حسب گروههای سنی گویای این است که کمترین نسبت جنسی مربوط به گروههای سنی ۴۴-۱۵ ساله می باشد. این گروه سنی، بخش اعظم سن کار جامعه را تشکیل میدهند. این امر می تواند بیانگر مهاجرت مردان شهر بابلسر در این گروههای سنی به مناطق همجوار که با انگیزه های شغلی و تحصیلی هستند باشد. طی دهساله گذشته (۷۵-۱۳۶۵) برابر ۱۱۵۶۰ نفر وارد شهر بابلسر و ۷۱۱۲ نفر هم از شهر خارج شده اند. بدین ترتیب مشخص می شود خالص مهاجرت شهر بابلسر ۴۴۴۸ نفر است که گویای مهاجرپذیری شهر بابلسر طی سالهای اخیر است. نرخ رشد طبیعی از شاخصهای پویای جمعیت شهر بابلسر محسوب می شود. این نرخ در شهر بابلسر برای دوره زمانی ۷۵-۱۳۶۵ برابر ۱۸/۰۲ در هزار بدست آمده است که در قیاس با نرخ رشد واقعی (۳ درصد) آن گویای این است که پدیده مهاجرت برابر ۱/۲ درصد در رشد جمعیت مؤثر بوده است. از جمعیت ۴۰۶۳۰ نفری شهر بابلسر ۳۲۲۱۹ نفر در سن کار و بقیه در زیر سن کار بودند. بدین سان سهم جمعیت در سن کار شهر معادل ۷۹/۳ در سال می باشد. از ۳۲۲۱۹ نفر جمعیت واقع در سن کار شهر بابلسر ۱۰۵۳۶ نفر (۳۲/۷ درصد) در گروه جمعیت فعال اقتصادی واقع شده اند. به عبارت بهتر نرخ مشارکت عمومی شهر بابلسر برابر ۳۲/۷ درصد بوده است. بر اساس تعداد شاغلان شهر بابلسر و در نظر

نمودار ۱-۴- هرم سنی جمعیت شهر بابلسر

مرد

زن



منبع: سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان مازندران، سالنامه آماری نفوس و مسکن، شهرستان بابلسر، ۱۳۷۵.

گرفتن جمعیت فعال اقتصادی شهر معادل ۸۹/۹ درصد بدست می آید. این رقم نرخ بیکاری ظاهری معادل ۱۰.۱ درصد را برای شهر بابلسر نشان می دهد.^۱

۴-۴- مالکیت اراضی در شهر بابلسر

برنامه ریزی کاربری اراضی را بدون مالکیت نمی توان بررسی کرد و در این زمینه هر کشوری سیاستهای خاص خود را دارا می باشد. در ایران منشا آن توسط قانون اساسی مطرح شده و نوع دولتی و خصوصی آن در قانون اساسی به رسمیت شناخته شده است.

با توجه به توضیحات فوق می توان مالکیت اراضی در شهر بابلسر را به دو دسته خصوصی و دولتی تقسیم نمود که در درجه نخست بخش خصوصی برتری محسوسی داشته و مالکیت قسمت اعظم سطح شهر را به خود اختصاص داده است. علاوه بر بخش خصوصی، ادارات، نهادها و سازمان های مختلفی در سطح شهر دارای مالکیت هستند که همه آنها تحت عنوان مالکیت دولتی قرار می گیرد که در نقشه مالکیت اراضی شهر بابلسر این امر بوضوح نشان داده شده است.

در شهر بابلسر مالکیت از دیدگاههای ذیل قابل بررسی می باشد که عبارتند از:

- مورفولوژی شهری.

اراضی این شهر، همانند سایر شهرهای کشور ما تابع قوانین ارث و میراث بوده که بعد از مالک به قطعات ریزتر تفکیک شده که نتیجه آن به هم خوردن بافت شهر و توسعه فیزیکی آن شده است.

- زمان فروش زمین.

به هر حال مالک تصمیم گیرنده اصلی زمان فروش زمین می باشد که این امر هم بر روی قیمت زمین و چشم انداز آن در شهر بابلسر اثر گذار می باشد.

- اثر مالکیت بر برنامه ریزی شهر

مالکیت در شهر بابلسر یا باعث عدم اجرای صحیح برنامه ریزیها شده یا اگر اجراء شده یک سری چشم اندازهای نامناسب را بر پیکره شهر اضافه کرده است.

۴-۵- مطالعات کالبدی شهر بابلسر

۴-۵-۱- چگونگی توسعه شهر بابلسر

هسته اولیه شهر بابلسر در اطراف امامزاده ابراهیم و به صورت آبادی کوچکی به نام مشهدسر شکل گرفت. در زمان حکومت قاجاریه که اهمیت گمرکی و بندری بابلسر بیشتر می شود، شهر از سمت

^۱ سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان مازندران؛ سالنامه آماری نفوس و مسکن؛ شهرستان بابلسر، ۱۳۷۵.

امامزاده ابراهیم به سمت غرب گسترش پیدا می کند. در دوره رضا شاه با احداث میادین، خیابانها و ساختمانهای دولتی گسترش شهر در امتداد محور بابلرود ادامه یافته و در دو طرف رودخانه توسعه می یابد. از دوران رضا شاه تا سال ۱۳۴۵ توسعه شهر محدود بوده اما بعد از سال ۱۳۴۵ محدوده شهر از رودخانه (و بیشتر) به سمت شرق گسترش می یابد.

از سال ۱۳۴۵ تا سال ۱۳۶۰ توسعه شهر به سمت غرب و شرق شهر و دور از رودخانه ادامه می یابد. از دهه ۶۰ به بعد نیز به دلیل ساخت و ساز در زمین های واگذار شده زمین شهری در غرب شهر، توسعه خطی شهر در امتداد محور غربی ورودی به شهر ادامه می یابد.^۱

۲-۵-۴- سازمان شهری

در توصیفاتی که از شهر بابلسر شده، محله امامزاده ابراهیم به عنوان قدیمی ترین قسمت و منطقه شهر معرفی شده است. بر اساس گفته ها و نوشته های قدیمی، مردم بابلسر دارای خصوصیات مذهبی بسیار شدیدی بودند به طوریکه برای هر کاری به مذهب و پیشگامان آن متوسل می شدند. بنابراین وجود امامزاده ابراهیم مهمترین اصل برای جمع آوری این عده مذهبی در کنار یکدیگر و شکل گیری هسته اولیه شهر بابلسر بوده است.

در دوره صفویه بابلسر، سربندر بار فروشی (بابل) محسوب می شده است. در زمان حکومت قاجاریه با رونق مبادلات تجاری با روسیه تزاری اهمیت گمرکی و بندری بابلسر بیشتر می شود. مردم بارفروش که مردمی ثروتمند بوده همواره در تجارت با مشکل مواجه بودند. بنابراین بابلسر را تنها راه ارتباط با خارج در نظر گرفته و از طریق راه آبی موجود در بابلسر بارهایشان را در راه تجارت به کار می انداختند. برای این منظور، بخشی از مردم ساکن در بابلسر را به عنوان باربر استفاده می کردند از آنجا که این باربرها هر روزه این حمل و نقل را تا رودخانه انجام می دادند به تدریج در کنار همان رودخانه سکنی گزیدند. بنابراین شهر از امامزاده ابراهیم به سمت رودخانه توسعه یافته و در اطراف رودخانه گسترش یافت. در این بین نقش امتداد مسیر ارتباطی اصلی از بابل به بابلسر در این گسترش انکار ناپذیر است.

با گذشت زمان و با افزایش جمعیت، بتدریج استقرار در کنار رودخانه بسیار پر اهمیت گشت به طوریکه ساکنین، ناگزیر از رودخانه فاصله گرفته و در زمینهای دورتر از آن به ساخت و ساز پردازند در این میان نقش ساحل دلفریب دریای خزر در جذب جمعیت به سمت شمال و خیابانهای ورودی به شهر در شرق

^۱ مهندسان مشاور نقش محیط؛ گزارش طرح جامع شهر بابلسر؛ ۱۳۷۹، ص ۴۶.

(ورودی از بهنمیر) و غرب (ورودی از فریدون کنار) در گسترش و شکل گیری سازمان شهری در امتداد غربی به شرقی نیز قابل ذکر می باشند^۱

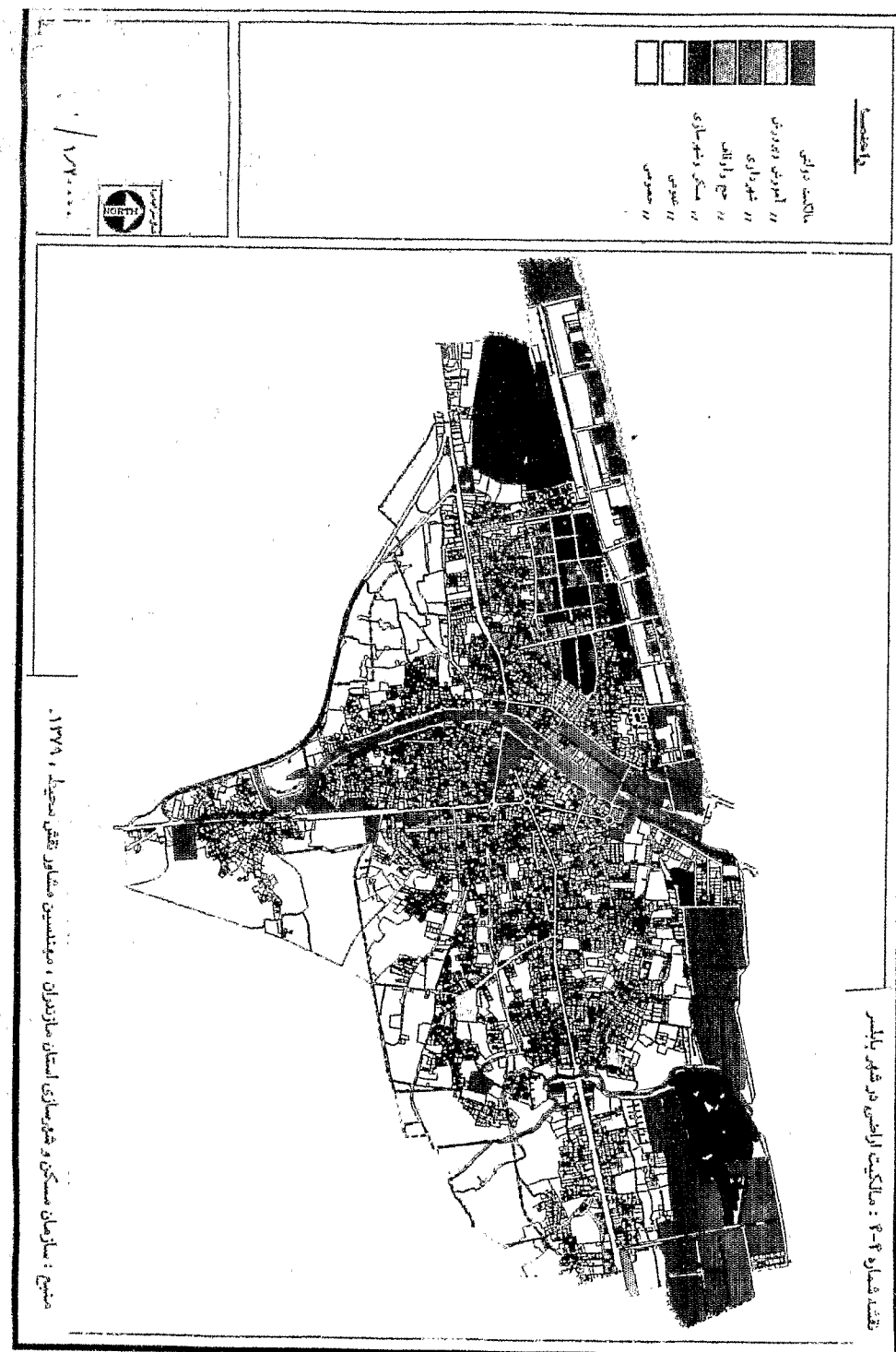
۳-۵-۴- بافت شهری بابلسر

شهر بابلسر، شهر جدید و تابع سنتهای یک فرهنگ روستایی است که در صد ساله اخیر رشدی قابل ملاحظه داشته است. استخوان بندی این شهر را نمی توان توسعه یک قلعه یا روستای سنتی دانست. آنچه‌آنکه در اکثر شهرهای این استان مشاهده می شود، این شهر عموماً به صورت بکر در اراضی زراعی و پست اطراف خود رشد یافته است. در شهر بابلسر، چهار نوع بافت را می توان تشخیص داد. نخستین بافت مربوط به زمان حکومت قاجارها می باشد. در این زمان توسعه شهر از سمت امامزاده ابراهیم که هسته اولیه شهر در آن شکل گرفته است به سمت غرب گرایش پیدا می کند. این بافت که به صورت اندام واره ای (ارگانیک) شکل گرفته با معابر و کوچه های باریک و پیچ در پیچ خود، نوعی از سلسله مراتب دسترسی را تعریف کرده است به گونه ای که انشعابهای کم اهمیت با طول و عرض کمتر به معبری اصلی تر متصل می شوند در طول این معابر گشایشی به چشم می خورد که یک فضای شهری خرد (در سطح زیر محله) در آن مکان شکل گرفته است بافت متفاوت دیگری که به چشم می خورد متعلق به دوران پهلوی اول است. در بناهای این بافت، ساختار دارای تعریف جدیدتری نسبت به قبل شده است. از ویژگیهای این بافت عریض شدن معابر است. همچنین فضای شهری به عنوان مرکز محله پدید نیامده و نقاط عطفی به جز تقاطع معابر اصلی به چشم نمی خورد.

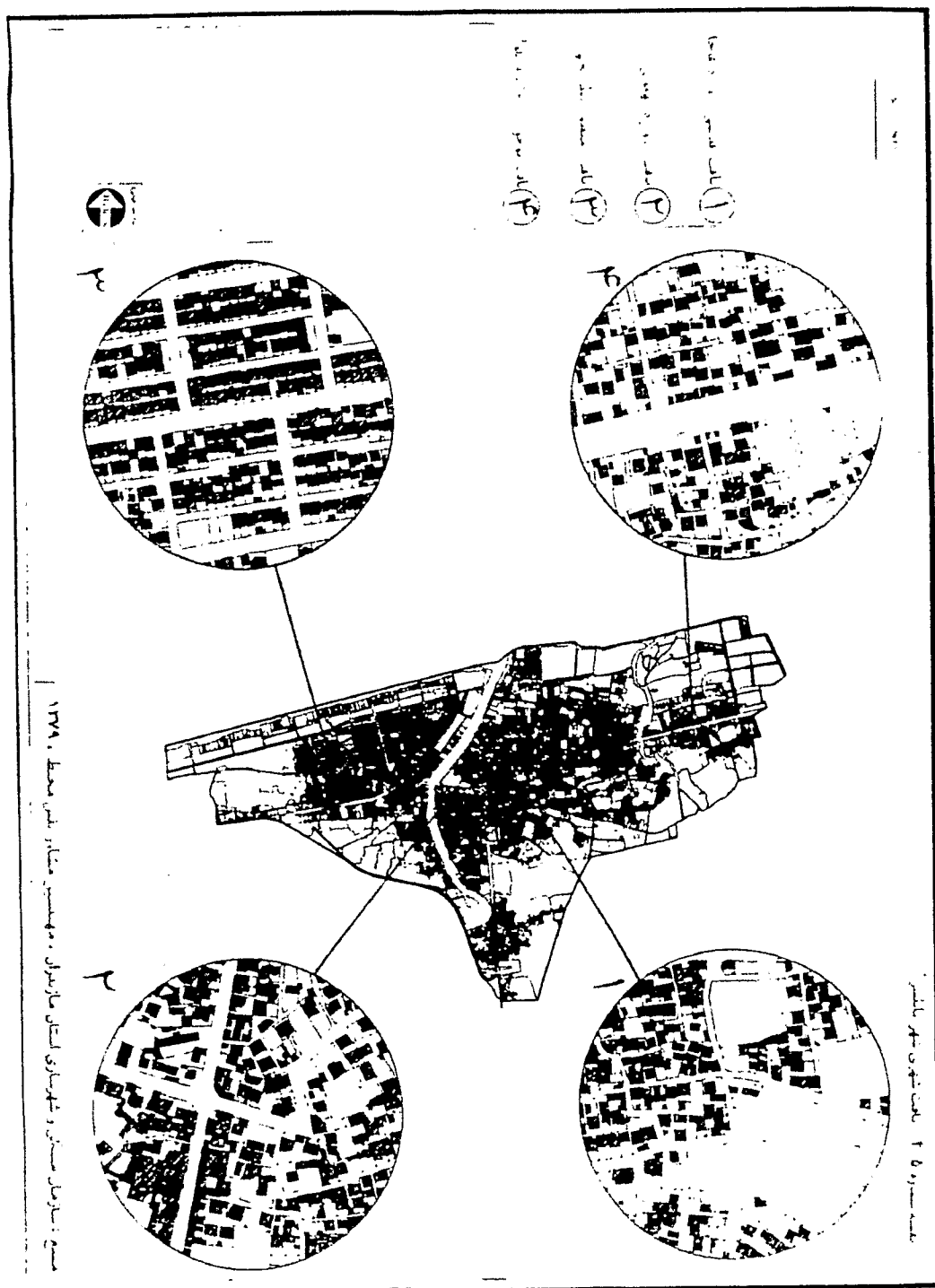
سومین بافت موجود، بافت منظم شطرنجی است این بافت منظم در محله های نوساز شهر همچون شهرک ساحلی و شهرک شهید میرزایی به چشم می خورد. چهارمین بافت موجود در شهر، بافتی است که در حاشیه بلوار پاسداران (به سمت فریدونکنار)، شهید علیزاده (حاشیه شرقی ساحل) و شهید شریفی (به سمت بهنمیر) پدید آمده و در امتداد خیابان اصلی شهر رو به سمت خارج دارد در این بافت، یک مسیر اصلی دسترسی از بلوار اصلی منشعب گشته و واحدهای مسکونی و بعضاً کوچه های بن بست در جوار آن معبر شکل گرفته است.^۲

^۱ مهندسان مشاور نقش محیط؛ گزارش طرح جامع شهر بابلسر؛ ۱۳۷۹، صص ۴۸-۴۷.

^۲ همان منبع، صص ۴۹-۴۸.



rasool (1700x2340x24b jpeg)

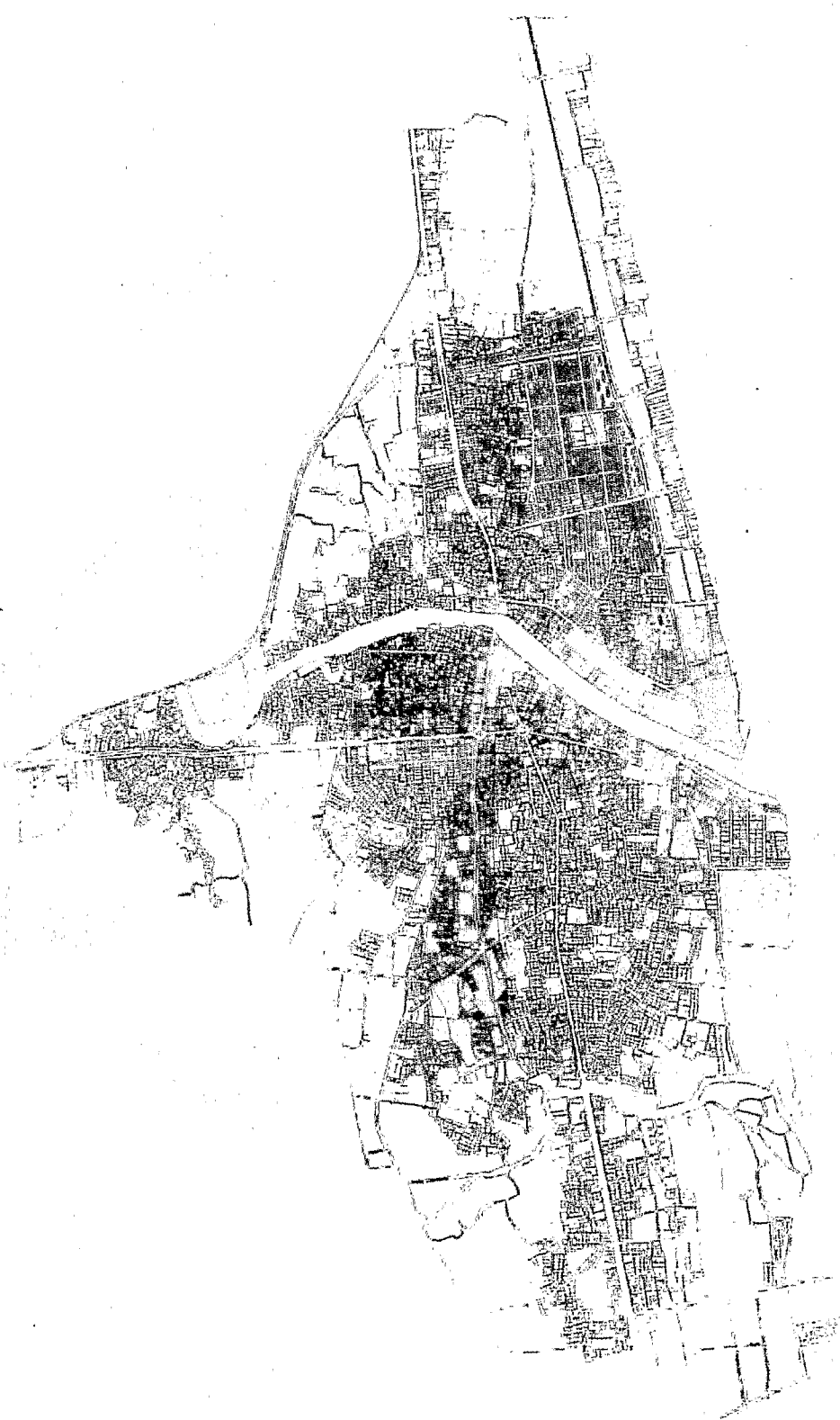




واحد
مستطیل
درجه شهر و روستای آبادی اول
درجه شهر و روستای آبادی اول و سال ۱۳۴۵
درجه شهر و روستای آبادی اول و سال ۱۳۴۵
درجه شهر و روستای آبادی اول و سال ۱۳۴۵



۱:۲۵۰۰۰



نقشه شماره ۹-۸ : ترسیم شهر با لایه در مراحل زمانی مختلف

منبع : سازمان مسکن و شهرسازی استان مازندران ، مهندسین مشاور نقش محیط، ۱۳۳۹

۴-۶- نحوه استفاده از اراضی در شهر بابلسر

آنچه که در این مبحث، تحت عنوان استفاده از اراضی بررسی می شود، تنها سطوحی را در بر می گیرد که در محدوده مورد مطالعه واقع شده اند. در واقع در این بخش، حد مورد مطالعه به عنوان شهر قلمداد گردید که کل شهر بابلسر را شامل شده است. بر این مبنا مساحت کل شهر بابلسر برابر ۱۸۰۰۲۱۶۸ متر مربع می باشد که از این میزان مساحتی برابر ۹۲۷۱۰۲۲ متر مربع را فضاهای ساخته شده در بر می گیرد که از کل فضاهای ساخته شده بیشترین مساحت مربوط به کاربری مسکونی است که حدود ۴۰/۹ درصد را در بر می گیرد و در سطوح بعدی، کاربریهای مربوط به شبکه معابر و خدمات رفاه عمومی قرار می گیرد.

۴-۶-۱ کاربری مسکونی

مسکن اصلی ترین مکان برای گذران زندگی خانواده ها محسوب می شود. بخش عمده سطح هر شهر از کاربری مسکونی شکل می گیرد. شهرها در واقع سکونتگاه های بزرگی هستند که از ترکیب متراکم واحدها، محله ها و نواحی مسکونی پدید می آیند. مسکن شهری از نظر نوع و تراکم مسکونی و نیز تعداد طبقات و خانوار ساکن به خانه های ویلایی^۱، نیمه مستقل، آپارتمانی^۲، مجتمعهای مسکونی^۳، و برج طبقه بندی می شود. اما از نظر اجتماعی و جمعیتی، به سه دسته تک خانواری، چند خانواری و مجتمع مسکونی قابل تقسیم است.

در شهر بابلسر بیشترین واحدهای مسکونی به صورت مستقل ویلایی بوده که محل سکونت یک یا دو خانوار میباشد. در حال حاضر، در وضع موجود، تعداد مسکن در شهر برابر ۸۵۱۰ واحد مسکونی بوده که مساحتی برابر ۳۷۹۰۲۱۰ متر مربع را به خود اختصاص داده است. این شهر، دارای تراکم جمعیتی برابر ۲۲/۶ نفر در هکتار می باشد.

میزان تراکم مسکونی^۴ در این شهر به ۱۰۷/۲ نفر در هکتار میرسد. سرانه واحدهای مسکونی^۵ در شهر بابلسر برابر ۴/۸ نفر است در حالی که سرانه کاربری مسکونی^۶ در این شهر بسیار زیاد می باشد (۹۳/۳ متر

۱- Detached 2- Flats 3- Cluster

^۱ تراکم مسکونی (ناخالص) = تعداد جمعیت ساکن - تقسیم بر - اراضی مسکونی یک شهر بر حسب هکتار

^۲ - سرانه واحدهای مسکونی = تعداد جمعیت ساکن - تقسیم بر - کل واحدهای مسکونی آن شهر

^۳ سرانه کاربری مسکونی (ناخالص) = مساحت کاربری مسکونی (مترمربع) - تقسیم بر - جمعیت ساکن (نفر)

مربع برای هر فرد) که این به دلیل الگوی مسکن روستایی در حواشی و بزرگی قطعات در برخی از محلات شهر است. (جدول ۲-۴)

جدول ۲-۴ کاربری مسکونی، مساحت و سرانه آنها در وضع موجود

کاربری	مساحت به متر مربع	میزان تراکم مسکونی بر حسب هکتار	سرانه واحدهای مسکونی	سرانه کاربری مسکونی به متر مربع	درصد از کل مساحت شهر	درصد از کل فضای ساخته شده
مسکونی	۳۷۹۰۲۱۰	۱۰۷/۲	۴/۸	۹۳/۳	۴۰/۹	۲۱/۰

منبع: مهندسان مشاور نقش محیط؛ گزارش طرح جامع شهر بابلسر، ۱۳۷۹.

۲-۶-۴ کاربریهای آموزشی

در کنار سایر کاربریهای شهری، کاربریهای آموزشی قرار دارد. این کاربریها از نظر نفوذ و پراکندگی در سطح شهر و در سطوح مختلف تحصیلی بسیار گسترده می باشد. ابتدایی ترین سطح این گونه کاربریها، مهد کودک و کودکستان و متعالی ترین سطح آن دانشگاهها و نهادهای آموزشی عالی است. این کاربریها مجموعاً ۵/۴۵ درصد از کل مساحت شهر را در بر می گیرد. اگر از نظر فضایی به این کاربریها نگریسته شود، مشاهده خواهد شد که بیشتر این کاربریها در قسمت مرکزی شهر تمرکز یافته است. در حالی که هر چه به طرف حاشیه های شهر بیشتر رویم پراکندگی این کاربریها، ناموزون بودن فضاهای آموزشی را نشان میدهد. باتوجه به توضیحات فوق، در سطح شهر بابلسر ۸ واحد آموزشی در مقطع کودکستان فعال است که تنها ۲ واحد آن مستقل و ۶ واحد دیگر آن همراه با دبستان ابتدایی می باشد که جمعاً چیزی برابر ۰/۵ درصد از کل مساحت آموزشی را به خود اختصاص داده است پس از کودکستان مقطع تحصیلی دبستان قرار گرفته که تعداد آن در سطح شهر ۳۱ واحد بوده که با حدود ۴/۱ درصد از کل مساحت آموزشی را در بر گرفته است.

تعداد مدارس راهنمایی در سطح شهر بابلسر ۲۲ واحد و برابر با ۴/۴ درصد از مساحت کل فضاهای آموزشی می باشد. مقطع آموزشی دبیرستان، هنرستان فنی و حرفه ای و سایر مراکز آموزشی نیز ۶/۵ درصد از مساحت کل فضاهای آموزشی را در بر می گیرند.

در مقابل سطوح آموزشی مذکور، متعالی ترین سطح کاربریهای آموزشی، کاربریهای مربوط به آموزش عالی و مؤسسات وابسته به آن است. شهر بابلسر به عنوان مادر شهر در سطح ناحیه عمل می کند که باید نقش دانشگاهی را در سطوح ناحیه، منطقه و حتی ملی را در کنار سایر خدمات شهری به آن افزود. در این شهر کاربریهای آموزش عالی فضای زیادی را در بر گرفته و همانند شهری در دل شهر بابلسر می باشد. در مجموع کاربریهای مربوط به آموزش عالی حدود ۸۴/۵ درصد از کل مساحت فضاهای آموزشی را به خود اختصاص داده است. (جدول ۳-۴)

جدول ۳-۴ کاربری آموزشی، مساحت و سرانه آنها در وضع موجود شهر

کاربری	مساحت به متر مربع	سرانه به متر مربع	درصد از کل فضاهای آموزشی	درصد از کل فضاهای شهر
کودکستان	۴۸۵۶	۰/۱۲	۰/۵	۰/۰۳
دبستان	۴۰۷۵۲	۱/۰۰	۴/۱	۰/۲۲۶
راهنمایی	۴۳۲۳۵	۱/۰۶	۴/۴	۰/۲۴
دبیرستان	۳۳۴۸۹	۰/۸۲	۳/۴	۰/۱۸۶
هنرستان و حرفه ای	۲۷۱۱۹	۰/۶۷	۲/۷۵	۰/۱۵
سایر مراکز آموزشی	۳۱۲۱	۰/۰۸	۰/۳۱	۰/۰۱۷
آموزش عالی	۸۳۳۲۴۲	۲۰/۵	۸۴/۵	۴/۶
جمع مراکز آموزشی	۹۸۵۸۱۴	۲۴/۲۵	۱۰۰	۵/۴۵

منبع: مهندسان مشاور نقش محیط: گزارش طرح جامع شهر بابلسر ۱۳۷۹.

۳-۶-۴- کاربری خدمات رفاه عمومی

در مورد ایجاد مراکز خدمات رفاهی عمومی و دولتی^۱ در یک یا چند ناحیه ی شهر و یا اصولاً ضرورت وجود آن، عقاید مختلفی وجود دارد. برخی بر این عقیده هستند که این نوع طراحی مربوط به گذشته بوده و امروزه با پیشرفت تکنولوژی و سرعت زیاد خودروها و گسترده بودن شهرها ضرورت وجودی خود را از دست داده است. در مقابل گروهی دیگر اعتقاد دارند که طراحی صحیح و زیبای این گونه مراکز در حاشیه مراکز خرید شهر و یا ناحیه شهری علاوه بر کاهش ایاب و ذهاب اهالی شهر به نقاط مختلف (جهت دسترسی به خدمات گوناگون) باعث استفاده مطلوب تر از زیر بناهای موجود در یک ناحیه شهری شده و همچنین ایجاد هماهنگی و همکاریهایی متقابل بین سازمانهای مختلف فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی شهری را مقدور می سازد. این مراکز به طور خلاصه عبارتند از: درمانگاهها و مراکز بهداشتی و مذهبی، فرهنگی، ورزشی، اداری، نظامی و انتظامی، فضاهای سبز و پارکها، دفاتر و اتحادیه ها، جهانگردی و پذیرایی، پلاژها، مجتمع خدماتی رفاهی دولتی، تجاری و تعمیرگاهها.

بر اساس نظام و الگوی شهری کنونی بابلسر چنین به نظر میرسد که مفهوم این گونه مجتمعها به صورت (زیر مراکز خدماتی)^۲ شهر پذیرفته شده، ولیکن به طور پراکنده و غیر منسجم اجرا می شوند. این امر نه تنها به زیبایی و عدم تراکم در مرکز شهر کمک نمی کند بلکه خود باعث زشتی شهر، سرگردانی مردم و به هم خوردن الگوی غالب کاربری اراضی شهری بر طبق آئین نامه های شهری شده است. بدین لحاظ شاید داشتن یک تراکم نسبی از کلیه خدمات نامبرده در چند نقطه و ناحیه شهر که بر اساس برنامه ها و طرحهای از پیش تعیین شده اجرا شوند، به عدم تراکم در منطقه شهری بابلسر یاری رساند. با توجه به توضیحات فوق کاربریهای خدمات رفاه عمومی برابر ۷/۷ درصد از کل فضای شهری را در بر گرفته است که از این میزان کاربریهای درمانی ۱/۶ درصد، ۰/۴۵۶ درصد را کاربریهای بهداشتی، مذهبی ۱/۹ درصد، فرهنگی ۰/۲۵۴ درصد فضای سبز و پارک ۱۰/۰۸٪، فضاهای ورزشی ۳/۶۴٪، نظامی و انتظامی ۵/۹٪، اداری ۹/۹٪، فضاهای اداری ۰/۱۱۹٪، جهانگردی و پذیرایی ۰/۸۸٪، پلاژها ۱۶/۴۴٪، مجتمع خدمات رفاهی دولتی ۳۸/۱۶٪، تجاری ۹/۰۳٪ و تعمیرگاهها ۱۷۵ درصد را به خود اختصاص داده اند.

(جدول ۴-۴)

^۱ - Civic centers

2-sub civic centers

۴-۶-۴- تجهیزات شهری

در مبحث تجهیزات شهری کشتارگاه، غسلخانه، گورستان، دفع زباله و آتش نشانی مورد بررسی قرار می گیرد.

تجهیزات شهری بعد از تاسیسات شهری در درجه دوم اهمیت قرار دارد اما هر آنچه در این طبقه بندی قرار می گیرد از جمله نیازهای مهم شهری تلقی می شود. بنابراین آنها نه تنها در مکانهای معینی از شهر باید قرار گیرند، بلکه باید به آسانی در دسترس شهروندان نیز باشند. در این باره نیز موضوع شناخت وضع موجود آنها، با همان الگوی تاسیسات باید پیش رود. تجهیزات شهری در سطح شهر بابلسر مساحتی برابر ۶۵۰ درصد را در بر گرفته است که شامل یک کشتارگاه با ظرفیت کشتار ۳۰ راس در روز، گورستان امامزاده ابراهیم و همچنین دو گورستان دیگر که در جنوب شرقی شهر قرار گرفته مجموعاً ۴۹/۲ از کل مساحت تجهیزات شهری را اشغال کرده اند. علاوه بر این دو ایستگاه آتش نشانی نیز وجود دارد که یکی در شرق و دیگری در غرب شهر قرار گرفته اند. همچنین دفع زباله این شهر توسط کارگران شهرداری جمع آوری و به محل دفن واقع در شمال غرب شهر و در جوار کاربریهای تفریحی و توریستی انتقال و دفن می شود. (جدول ۵-۴)

۴-۶-۵- کاربری حمل و نقل و انبارها

علاقه مردم به استفاده از وسایل نقلیه عمومی یا خصوصی، حجم ترافیک موتوری داخلی شهر و یابوری شهرها در روز، عرض معابر اصلی و شریانها، استفاده مناسب از علائم راهنمایی و رانندگی و رعایت آنها توسط شهروندان و رانندگان، همگی عواملی هستند که به نوعی در تصمیم گیریهای مربوط به طراحی سیستم حمل و نقل شهری دخالت دارند. در وضع موجود، یکی از عواملی که باعث تشدید مساله ترافیک در شهر بابلسر می شود، استفاده گسترده مردم از خودروهای شخصی به جای وسایل نقلیه عمومی است که این خود به دلیل نبود وسایل حمل و نقل سریع و مشکلات مربوط به استفاده از تاکسی، مینی بوس و اتوبوس می باشد. در ارتباط با سیستم حمل و نقل شهری باید از کمبود فضای پارکینگ خودروهای شخصی و عمومی یاد کرد. علاوه بر این، عبور و مرور سرنشینان خودروهایی که در حاشیه خیابانها پارک شده اند، (بهخصوص در فصول توریست پذیر) ظرفیت ترافیکی خیابانهای پر ازدحام را کاهش می دهد. با توضیحات فوق، این نوع کاربری در شهر بابلسر شامل حمل و نقل و انبار، پارکینگ و معابر می باشد که جمعاً مساحتی برابر ۱۲/۵۷ درصد از کل فضای شهر را در بر گرفته اند که از این میزان، حمل و نقل و انبار

۱/۲ درصد، پارکینگ ۰/۲ درصد و معابر ۹۸/۶ درصد را به خود اختصاص داده اند البته لازم به ذکر است

که معابر با احتساب کمربندی و راههای دسترسی به مزارع می باشد. (جدول ۶-۴)

جدول ۴-۴ کاربری مربوط به خدمات رفاه عمومی، مساحت و سرانه آنها دروضع موجود

کاربری	مساحت به متر مربع	سرانه به متر مربع	درصد از کل کاربریهای خدمات رفاه عمومی	درصد از کل
درمانی	۲۲۶۰۶	۰/۵۵۶	۱/۶	۰/۱۲۵
بهداشتی	۶۳۳۸	۰/۱۵۶	۰/۴	۰/۰۳۵
مذهبی	۲۶۵۹۹	۰/۶۵۰	۱/۹	۰/۱۴۸
فرهنگی	۳۵۲۳	۰/۰۸۶	۰/۲۵۴	۰/۰۱۹
فضای سبز و پارک	۱۴۰۰۱۵	۳/۴۵۰	۱۰/۰۸	۰/۷۷۷
ورزشی	۴۸۱۱۴	۱/۱۸۰	۳/۶۴	۰/۲۶۷
نظامی و انتظامی	۸۲۳۱۹	۲/۰۳۰	۵/۹	۰/۴۵۷
اداری	۱۳۷۷۰۳	۳/۳۹۰	۹/۹	۰/۷۶۵
دفاتر و اتحادیه هاو ...	۱۶۵۷	۰/۰۴۰	۰/۱۱۹	۰/۰۰۹
جهانگردی و پذیرایی	۱۲۲۰۷	۰/۳۰۰	۰/۸۸	۰/۰۶۸
پلازها	۲۲۸۲۷۴	۵/۶۲۰	۱۶/۴	۱/۲۷۰
مجتمع خدماتی رفاهی دولتی	۵۳۰۱۶۶	۱۳/۰۵۰	۳۸/۱۶	۲/۹
تجاری	۱۲۵۳۹۳	۳/۰۹۰	۹/۰۳	۰/۶۹۶
تعمیرگاهها	۲۴۳۰۹	۰/۶۰۰	۱/۷۵	۰/۱۳۵
جمع خدمات رفاه مومی	۱۳۸۹۲۲۳	۳۴/۲	۱۰۰	۷/۷

منبع: مهندسان مشاور نقش محیط: گزارش طرح جامع شهر بابلسر: ۱۳۷۹.

جدول ۵-۴- کاربری تجهیزات شهری، مساحت و سرانه آنها در وضع موجود

کاربری	مساحت به متر مربع	سرانه به متر مربع	درصد از کل فضاهای تجهیزات شهری	درصد از کل مساحت شهر
کشتارگاه، دفع زباله، آتش نشانی	۵۹۴۳۳	۱/۴۶	۵۰/۷	۰/۳۳
گورستان	۵۷۶۹۸	۱/۴۲	۴۹/۳	۰/۳۲
جمع	۱۱۷۱۳۱	۲/۸۸	۱۰۰	۰/۶۵

منبع: مهندسان مشاور نقش محیط؛ گزارش طرح جامع شهر بابلسر؛ ۱۳۷۹.

جدول ۶-۴- حمل و نقل و انبارها، مساحت، درصد و سرانه آنها در وضع موجود شهر

کاربری	مساحت به متر مربع	سرانه به متر مربع	درصد از کل کاربری حمل و نقل و انبارها	درصد از کل مساحت شهر
حمل و نقل و انبار	۲۷۸۴۴	۰/۶۸۵	۱/۲	۰/۱۵۵
پارکینگ	۴۰۲۸	۰/۰۹۹	۰/۲	۰/۰۲۲
معابر	۲۲۳۱۱۰۲	۵۴/۹۱	۹۸/۶	۱۲/۴
مجموع	۲۲۶۲۹۷۴	۵۵/۷	۱۰۰	۱۲/۵۷

منبع: مهندسان مشاور نقش محیط؛ گزارش طرح جامع شهر بابلسر؛ ۱۳۷۹.

۶-۶-۴- کاربری کارگاههای تولیدی

تولید در شهر بر محور دو رشته از فعاليتها جریان می یابد. تولید در کارگاههای کوچک دستی، یعنی ساختارهای پیشه وری در واحدهایی که کمتر از ۱۰ نفر نیروی انسانی دارند و چه بسا در بعد خانوادگی فعالیت می کنند و نیروی برق و الکتریسته را نیز به عنوان نیروی محرکه واحد تولیدی بکار نمی گیرند.

از دیدگاه جغرافیا این قبیل فعالیتها کارگاهی است. اما مؤسسه صنعتی واقعی، آن واحد تولیدی است که علاوه بر جذب نیروی انسانی انبوه، از منابع انرژی به عنوان نیروی محرکه واحد تولیدی استفاده می کند. با معیار فوق کارگاههای تولیدی در شهر بابلسر را می توان به کارگاهها صنعتی، دامداری و مرغداری تقسیم نمود که کارگاههای تولیدی صنعتی مساحتی برابر ۸۸/۴ درصد کاربریهای مربوط به دامداری و مرغداری مساحتی برابر ۱۱/۶ درصد از این کاربری را به خود اختصاص داده اند که کل این کاربریها مساحتی برابر ۰/۸۹۸ درصد از فضاهای شهری می باشد. (جدول ۷-۴)

جدول ۷-۴ کاربری کارگاههای تولیدی، مساحت و سرانه آنها در وضع موجود شهر

کاربری	مساحت به متر مربع	سرانه به متر مربع	درصد از کل کاربری	درصد از کل فضاهای شهری
صنعتی	۱۴۲۹۵۳	۳/۵۲	۸۸/۴	۰/۷۹۴
دامداری و مرغداری	۱۸۸۰۸	۰/۴۶	۱۱/۶	۰/۱۰۴
مجموع	۱۶۱۷۶۱	۳/۹۸	۱۰۰	۰/۸۹۸

منبع: مهندسان مشاور نقش محیط؛ گزارش طرح جامع شهر بابلسر؛ ۱۳۷۹.

۷-۶-۴- فضاهای باز

در شهر بابلسر که در رده شهرهای کوچک محسوب می شود (از نظر جمعیت و امکانات شهری) بدلیل وجود زیربنای اقتصادی کشاورزی، باغداری و یا دامداری و در نتیجه گسترده بودن فضای سبز در سطح شهر، نقش فضاهای سبز عمومی و بویژه پارکها تا حد زیادی کاهش یافته است که با توجه به آن فضاهای باز که مجموعاً مساحتی برابر ۵۱/۶ درصد از کل شهر را در بر گرفته شامل باغات، زمینهای زراعی، زمینهای بایر، رودخانه، سواحل (حد فاصل بین کاربری تا دریا)، زمینهای در حال ساخت و زمینهای متروکه می باشد. (جدول ۸-۴)

جدول ۸-۴- کاربری فضاهای باز به تفکیک، مساحت و سرانه آنها در وضع موجود

کاربری	مساحت به متر مربع	سرانه به مترمربع	درصد هر کاربری از کل فضای باز	درصد از کل سطح شهر
باغات	۶۵۶۲۰۷	۱۶/۱۵	۷/۰۶	۳/۶۴۵
زمین های زراعی	۴۹۴۲۶۹۳	۱۲۱/۶۵	۵۳/۱۷	۲۷/۴۵۶
زمین های بایر	۲۴۷۳۰۲۵	۶۰/۸۶	۲۶/۶	۱۳/۷۴
رودخانه	۳۵۷۱۵۳	۸/۷۹	۳/۸	۱/۹۸۴
ساحل	۳۰۲۰۶۸	۷/۴۳	۳/۲۵	۱/۶۷۸
در حال ساخت	۳۹۱۸۸۹	۹/۶۴	۴/۲	۲/۱۸
متروکه	۱۷۲۰۲۰	۴/۲۳	۱/۸۵	۰/۹۵۵
مجموع	۹۲۹۵۰۵۵	۲۲۸/۷۵	۱۰۰	۵۱/۶

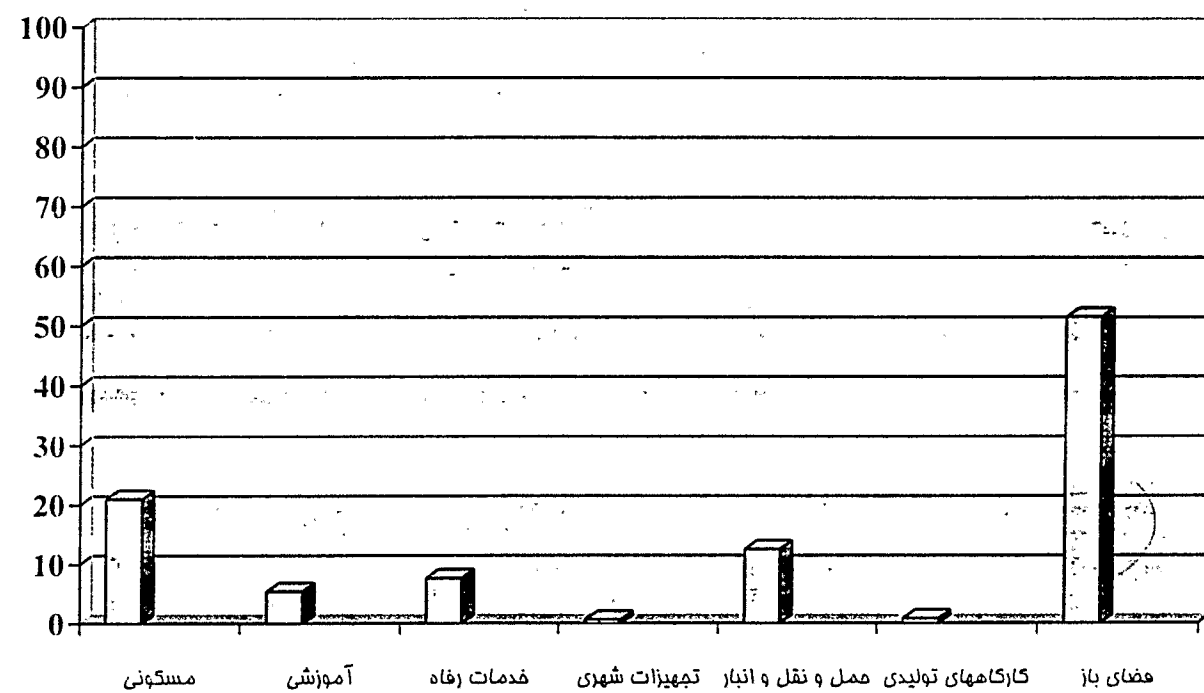
منبع: مهندسان مشاور نقش محیط: گزارش طرح جامع شهر بابلسر: ۱۳۷۹.

جدول ۹-۴- کاربری اراضی به تفکیک مساحت و سرانه آنها در وضع موجود شهر بابلسر

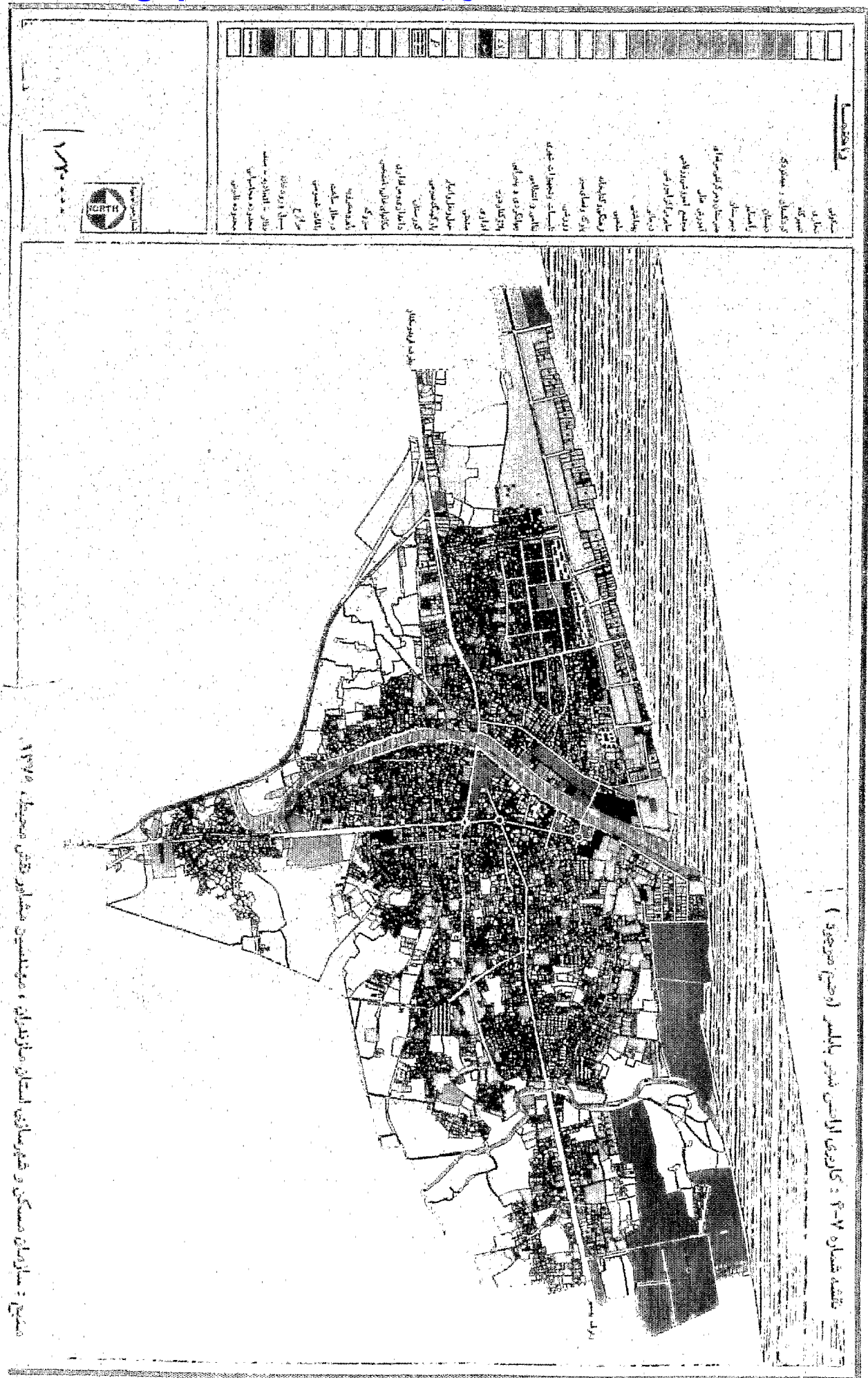
کاربری	مساحت به متر مربع	سرانه به متر مربع	درصد از کل مساحت شهر
مسکونی	۳۷۹۰۲۱۰	۹۳/۳۰	۲۱/۰۰
آموزشی	۹۸۵۸۱۴	۲۴/۲۵	۵/۴۵
خدمات، رفاه عمومی	۱۳۸۹۲۲۳	۳۴/۲	۷/۷
تجهیزات شهری	۱۱۷۱۳۱	۲/۸۸	۰/۶۵
حمل و نقل و انبار	۲۲۶۲۹۷۴	۵۵/۷	۱۲/۵۷
کارگاههای تولیدی	۱۶۱۷۶۱	۳/۹۸	۰/۸۹۸
فضاهای باز	۹۲۹۵۰۵۵	۲۲۸/۷۵	۵۱/۶
جمع کل	۱۸۰۰۲۱۶۸	۴۴۳/۰۵	۱۰۰

منبع: مهندسان مشاور نقش محیط: گزارش طرح جامع شهر بابلسر: ۱۳۷۹.

نمودار ۲-۴- کاربری اراضی شهری، درصد هر یک از آنها از کل مساحت شهر



کاربری اراضی شهر



۴-۷- کاربریهای توریستی و نوع آن در شهر بابلسر

۴-۷-۱- کلیات

در بین شهرهای توریستی، شهرهای دریا کنار با محیط جغرافیایی مناسب، با پلاژ و تاسیسات وابسته به آن از موقعیت خاصی بهره مندند شهر بابلسر که از آن جمله می باشد، به دلیل موقعیت طبیعی و برخورداری از مناظر طبیعی زیبا (ساحل زیبای دریای خزر، رودخانه بابلرود که از وسط شهر عبور کرده و زیبایی خاصی را برای آن به ارمغان آورده و در کنار این عوامل وجود میکرو کليمای مساعد و...) از مناطق جاذب گردشگران و سیاحان داخل و خارج کشور می باشد.

این شهر جهت رفع نیازهای شهروندان و مسافران به کاربریهای مختلفی تقسیم شده که کاربریهای توریستی جزئی از آن به حساب آمده که در قسمتهای مختلف شهر پراکنده شده اند. این کاربریها شامل هتلها، رستورانها، اردوگاههای جهانگردی و پلاژها می باشد. تعداد پلاژها در این شهر به ۸۷ واحد میرسد که از این تعداد به علت عدم نظارت تنها دو واحد از آنها دارای پروانه فعالیت می باشند و حدود ۵۴ درصد از این پلاژها مربوط به قبل از سال ۵۷ و ۳۵/۶ درصد در فاصله سالهای ۵۷ تا ۵۹ ایجاد شدند.^۱ که همه آنها در سواحل و بر روی ماسه های کنار دریا قرار گرفته اند در مجموع مساحتی برابر ۲۲۸۲۷۴ متر مربع را به خود اختصاص داده اند. در کنار پلاژها، هتلهایی چون میچکا، شوکا، کاسپین و هتل و متل بانک ملی، رستورانها و مهمانپذیرها هم فعالیت می کنند که در مجموع مساحتی برابر ۱۲۲۰۷ متر مربع را در بر می گیرند که اگر شهر بابلسر را با توجه به بابلرود به دو بال شرقی و غربی تقسیم کنیم. درصد بسیار بالایی از این کاربریها در بال غربی شهر قرار گرفته اند. (جدول ۱۰-۴)

۴-۷-۲- کاربریهای همجوار کاربریهای توریستی

«کاربریهای مجاور برای کاربریهای توریستی رامی توان به دو دسته تقسیم نمود. دسته اول، کاربریهای متناسب همجواری با کاربریهای توریستی که عبارتند از:

- مراکز خدمات شهری
- ایستگاههای تاکسی و مینی بوس
- همجواری با پارکینگهای عمومی و فضاهای سبز

^۱ سازمان ایرانگردی و جهانگردی استان مازندران؛ نظارت، سالهای ۱۳۷۹-۱۳۷۸.

جدول ۱۰-۴- کاربریهای توریستی، مساحت و سرانه آنها

کاربری	مساحت به متر مربع	سرانه به متر مربع	درصد از کل کاربری توریستی	درصد از کل مساحت شهر
پلاژ	۲۲۸۲۷۴	۵/۶۲	۹۴/۹۲	۱/۲۷
سایر کاربریهای توریستی	۱۲۲۰۷۰	۰/۳	۵/۰۸	۰/۶۸
مجموع	۲۴۰۴۸۱	۵/۹۲	۱۰۰	۱/۳

منبع: مهندسان مشاور نقش محیط؛ گزارش طرح جامع شهر بابلسر؛ ۱۳۷۹.

- دسته دوم، محدودیتهای همجواری و حرایم برای کاربریهای مجاور آن به شرح زیر عبارتند از:
- فاصله کافی از آشیانه زباله و کارگاههای تولیدی
- رعایت ضوابط ویژه بناهای تاریخی و مذهبی و
- فاصله کافی از مراکز درمانی و بهداشتی.^۱
- در شهر بابلسر، کاربریهای همجوار کاربریهای توریستی به شرح زیر عبارتند از:
- خیابانها و ایستگاههای تاکسی و مینی بوس
- کاربریهای مسکونی
- پارکینگهای عمومی در ساحل
- آشیانه یا محل دفن زباله

^۱ حسینی، علیرضا؛ «استانداردهای حداقل سرانه کاربری اراضی در طراحیهای شهری»؛ مجموعه مقالات اقتصادی و اجتماعی، سازمان برنامه و بودجه استان فارس، شماره نهم، ۱۳۷۱، ص ۶۰.

با توجه به توضیحات فوق، کاربریهایی چون خیابانها، ایستگاههای تاکسی و مینی بوس و پارکینگ های عمومی را جز دسته اول (کاربریهای متناسب همجواری با کاربریهای توریستی) و آشیانه یا محل دفن زباله را جزء دسته دوم (محدودیتهای همجواری و حرایم برای کاربریهای مجاور آن) در نظر می گیریم.

۴-۸- توريسم و اثرات آن

۴-۸-۱- توريسم و اثرات اقتصادی

اثرات اقتصادی کاربریهای توریستی دارای اهمیت شایانی برای شهر بابلسر است که در غالب ایجاد افزایش اشتغال، رونق اقتصادی شهر و افزایش قیمت زمینها و اجاره بها گنجانده.

۴-۸-۱-۱- افزایش اشتغال

توریسم یک صنعت خدماتی است و می تواند مشاغل گوناگون و متعددی را در بازارهای کار عرضه کند. اشتغال در هتل ها، متلها، رستورانها و ... که به موازات افزایش توریستها این نیاز شدت می گیرد.

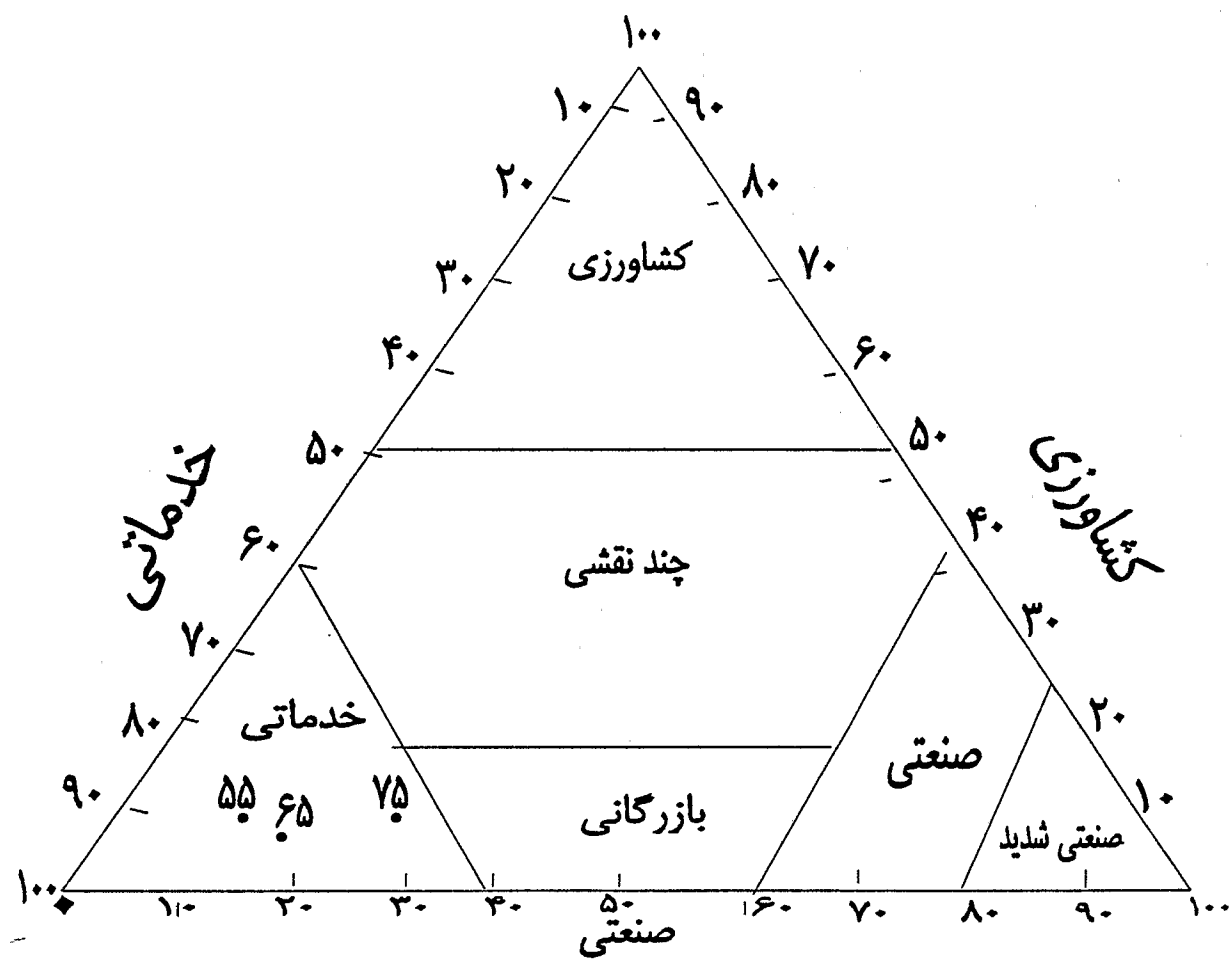
جدول ۴-۱۱- طبقه بندی شاغلان شهر بابلسر بر حسب گروههای عمده فعالیت در دوره های مختلف

سرشماری

سال		۱۳۷۵		۱۳۶۵		۱۳۵۵	
نوع فعالیت		تعداد	درصد	تعداد	درصد	تعداد	درصد
کشاورزی		۴۴۳	۴/۹۶	۳۹۲	۶/۱	۳۷۲	۷/۶
خدماتی		۵۸۶۸	۶۵/۶۴	۵۴۰۲	۸۴/۱	۴۱۴۷	۸۴/۷
صنعتی		۲۶۲۸	۲۹/۴	۶۲۹	۹/۸	۳۷۷	۷/۷
جمع		۸۹۳۹	۱۰۰	۶۴۲۳	۱۰۰	۴۸۹۶	۱۰۰

منبع: سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان مازندران؛ سالنامه آماری نفوس و مسکن؛ شهرستانهای بابل و بابلسر، ۱۳۷۵-۱۳۵۵.

شکل ۱-۴- نقش شهر بابل سر در فاصله سرشماریهای ۷۵-۶۵-۱۳۵۵



« دیاگرامی که براساس جدول شماره ۱۱-۴ برای شهر بابلسر در دوره های مختلف سرشماری ترسیم شده است. براساس روش اجرایی ژاکلین بوژوگاریه و ژرژ شابو می باشد که بر این اساس نیروی انسانی بخش کشاورزی به عنوان مشاغل اجتماعی گروه اول و نیروی انسانی بخش صنایع و ساختمان در گروه دوم و نهایتاً نیروی انسانی جذب شده در بازرگانی و خدمات در گروه سوم مشاغل اجتماعی قرار می گیرند. نیروهای سه گانه مشاغل اجتماعی را بر مبنای درصد روی دیاگرامی که بر حسب قرارداد بر شش بخش نامساوی و نامشابه تقسیم شده^۱ به گونه ای که در شکل ۱-۴ نشان داده شده است منعکس می کنند. نقطه تلاقی خطوط درصدها که مسلماً در محدوده یکی از وظایف شش گانه می باشد بیانگر نقش جغرافیایی شهر است.

با توجه به توضیحات فوق نقش غالب اقتصادی در شهر مورد نظر طی سرشماریهای مختلف (۱۳۵۵-۱۳۷۵) خدماتی بوده که در سالهای اخیر با جهت گیری به سمت فعالیت های بازرگانی بوده است. روند تحول و تحرک آن در گذر زمان گویای این است که طی سالهای اخیر بر نقش بازرگانی شهر افزوده شده که مهمترین عامل آن را می توان صنعت توریسم عنوان کرد.

۲-۱-۸-۴- رونق اقتصادی شهر

اثرات اقتصادی فعالیت های توریستی، موجبات رونق اقتصادی شهر می شود به عنوان نمونه شهر بابلسر دارای چهار هتل با درجات سه ستاره A، دو ستاره C، دو ستاره B و دو ستاره T می باشد که نرخ اتاقهای آن طبق جدول زیر می باشد.

جدول ۱۲-۴- نرخ اتاق ها در هتل های مختلف بابلسر مصوبه ۱۳۷۹/۱۲/۱۰

درجه	قیمت	سه ستاره A	دو ستاره C	دو ستاره B	دو ستاره T	میانگین
یک تخته	۸۹۸۵۶	۶۱۷۷۶	۶۴۵۸۴	۷۳۰۰۸	۷۲۳۰۶	
دو تخته	۱۴۱۸۰۴	۸۹۸۵۶	۹۲۶۶۴	۱۰۵۳۰۰	۱۰۷۴۰۶	

منبع: سازمان ایرانگردی و جهانگردی استان مازندران؛ نظارت، سالهای ۱۳۷۹-۱۳۷۸.

^۱ فرید، یدالله؛ جغرافیا و شهر شناسی؛ انتشارات دانشگاه تبریز، ۱۳۷۵، صص ۳۴۳-۳۳۵.

جدول ۱۳-۴- تعداد ورودی مسافران به هتل های شهر بابلسر در سال ۷۹-۷۸

ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	مجموع
۱۳۷۸	۲۹۳۶	۸۶۶	۱۱۴۰	۱۱۹۰	۲۰۰۱	۲۷۸۱	۷۶۸	۹۹۶	۵۷۱	۶۶۰	۵۶۷	۹۵۹	۱۵۴۳۵
۱۳۷۹	۱۰۰۸	۶۲۰	۱۰۷۹	۱۸۳۳	۲۲۱۵	۲۷۷۹	۹۱۴	۷۷۷	۳۲۶	۶۳۴	۴۵۱	۵۹۲	۱۳۲۲۸

منبع: سازمان ایرانگردی و جهانگردی استان مازندران، نظارت، ۱۳۷۹-۱۳۷۸.

حال اگر ما چنین فرض کنیم که ۵۰ درصد مسافران از اتاق های یک تخته و ۵۰ درصد دیگر از اتاق های دو تخته و متوسط اقامت آنها هم دو روز باشد بانرخ مصوبه ۱۳۷۹/۱۲/۱۰ در سال ۱۳۷۸ مبلغی برابر ۱۹۴۴۹۴۸۹۱۵ ریال در سال ۱۳۷۹ این مبلغ برابر ۸۳۳۴۲۳۵۲۶ ریال فقط برای اقامت در هتل ها توسط توریست ها پرداخته شده است. حال اگر برای هر توریست به غیر از مخارج اقامتی مبلغ ۵۰۰۰۰ ریال در طول هر روز در نظر بگیریم، مبلغی برابر ۱۳۲۸۸۰۰۰۰۰ ریال در سطح شهر می پردازند. باید به این نکته اشاره کرد که در سواحل بابلسر طبق آمارسازمان ایرانگردی و جهانگردی حدود ۸۷ پلاژ موجود بوده که فاقد آمار رسمی می باشند. تاثیر توریسم در رونق اقتصادی شهر بابلسر، فقط به تحویل درآمدهای فوق نمی انجامد، بلکه از طریق تشویق فعالیتهای عمرانی و زیربنائی (ساختمان سازی، هتل سازی و مراکز پذیرائی و اقامتی و بنگاههای بازرگانی و توسعه خرده فروشی و...) توسعه شبکه های حمل و نقل، ترابری، تولید و عرضه کالاها و فراوده های مورد نیاز مسافران به مجموع اقتصادشهر رونق می بخشد.

۳-۱-۸-۴- افزایش قیمت زمینها و اجاره بپاء

ارزش روززمین در سطح شهر بابلسر دارای دامنه تغییراتی از ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰۰۰ تومان می باشد. قیمت زمین در شهر بابلسر تابعی از مرکزیت مکان مورد نظر، تداخل بافت تجاری با زمین و سپس کیفیت محلات به لحاظ نوسازبودن، اندازه قطعات و قشر ساکن در آنهاست.

جدول ۱۴-۴-تعداد خروجی مسافران و اتوبوس به خارج از استان مازندران از شهر بابلسر در سال ۱۳۷۹

ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند	جمع
مسافر	۲۱۹۵۲	۱۱۲۱۱	۶۷۵۴۱	۵۵۱۰۱	۵۰۲۱۱	۲۵۸۵۱	۷۰۳۴۱	۶۰۲۵۱	۲۷۰۰۱	۸۳۸۷	۱۸۷۱	۱۸۷۱	۱۷۰۶۲۱
اتوبوس	۱۰۱۱	۶۴۱	۷۰۸	۱۵۶	۹۹۵	۳۳۱۱	۸۱۸	۸۴۱	۴۹۳	۵۷۵	۱۱۰	۲۶۱	۶۶۶۷

منبع: اداره کل حمل و نقل و پایانه های استان مازندران؛ اداره مسافر؛ صورت وضعیت اتوبوس های خروجی از شهر بابلسر به خارج از استان، ۱۳۷۹.

مرکز شهر با بافت تجاری و همچنین گره های اصلی آن بالاترین قیمت اراضی را دارا می باشند با فاصله گرفتن از مرکز شهر ارزش زمین کاهش پیدا کرده و در حواشی به پایین ترین حد خود می رسد. به طور کلی گروه قیمتی کمتر از ۵ هزار تومان بیشترین سطح ساخته شده شهر را در بر گرفته است. دامنه نوسان ارزش سرقفلی در این شهر از ۷ میلیون یا کمتر از آن تا ۲۵ میلیون تومان می باشد. بالاترین ارزش سرقفلی اماکن تجاری در بر خیابانهای شهید مطهری و میدان امام واقع شده اند و کمترین ارزش سرقفلی اماکن تجاری در بر خیابانهای شهید بهشتی، دستجردی و حاشیه جنوبی شهر واقع شده است^۱

۲-۸-۴-توریزم و اثرات زیست محیطی

۱-۲-۸-۴-آلودگی هوا

هوا نیز از اثرات منفی توریزم مصون نیست. خودروهای شخصی و جمعی که انبوه مسافران را در فصل تابستان به سوی شهرهای سواحل شمالی حمل می کنند، در مسیر خود طبیعت و آرامش دشتهای، جنگلها، کوهساران و خلاصه شهرها را بر هم می زنند. این وسایل نقلیه، نه تنها با دود و گاز مسموم کننده خود به طبیعت صدمه می زنند بلکه موجبات ناراحتی شهروندان و خود مسافران را نیز فراهم می کنند. شاید

^۱ مهندسان مشاور نقش محیط؛ گزارش طرح جامع شهر بابلسر؛ ۱۳۷۹، ص ۷۵.

آلودگی هوا در شهر بابلسر در حال حاضر پیامد کم خطر تری داشته باشد اما در آینده مسئله ساز خواهد شد.

در شهر بابلسر یک جایگاه پمپ بنزین موجود بوده که با توجه به آمارهای موجود در این جایگاه در فصل زمستان به طور میانگین هفته ای ۳۰۰ هزار لیتر بنزین توزیع و در فصل پذیرایی توریست این رقم به هفته ای ۳۸۰ هزار لیتر فزونی می یابد که این آمار بیان کننده افزایش متصاعد شدن گازهای مختلفی چون انیدرید سولفور و سرب و دی اکسید کربن می باشد.

اما عامل دیگری که در کنار عامل فوق قرار می گیرد، فاضلاب های ناشی از برخی کاربریهای توریستی است که باعث تقلیل کیفیت هوا در شهر بابلسر می گردد.

۲-۲-۸-۴- تورسم و آلودگی صوتی

آلودگی صوتی ناشی از فعالیت های تورسم در شهر بابلسر اصولاً از حرکت وسائط نقلیه بخصوص اتومبیل سواری و موتورسیکلت می باشد که با توجه به شکل سنجش صدای وسایل نقلیه موتوری در فصل سوم به این نتیجه می رسیم که در خیابان های شریعتی، امام و شهید بهشتی که در حاشیه خیابانها کاربریهای تجاری و مسکونی قرار می گیرد زیاد می باشد که برای ساکنان و شهروندان مضر می باشد.

۳-۲-۸-۴- بوی نامطبوع

وجود فاضلاب در شهر یکی از مهمترین عوامل آلودگی محیط زیست است. لذا جمع آوری و تصفیه فاضلاب از ضروریات شهرها محسوب می شود.

در سطح شهر بابلسر تلمبه خانه های متعددی وجود دارند که کار دفع فاضلاب و آبهای سطحی را انجام می دهند. سیستم جمع آوری آبهای سطحی مجموعه ای از سیستم جوی، کانال و کانو می باشد. تخلیه گاههای خروجی آبهای سطحی در پایین دست شهر عمدتاً بوسیله سه رودخانه، بابلرود، شازده و گویر انجام می گیرد. مهمترین مشکل در زمینه فاضلاب در بابلسر بالا بودن سطح آب زیر زمینی است.^۱

در شهر بابلسر رودخانه با بابلرود محل ورود فاضلاب های مختلف از جمله شهر ی می باشد و با توجه به اینکه آب رودخانه بابلرود در فصول پاییز و زمستان دارای جریان است اما در فصول بهار و تابستان با بسته شدن سد لاستیکی عملاً فاقد جریان بوده و آب موجود در رودخانه از دریا تامین می شود که در حقیقت یک محیط بسته بین سد لاستیکی و دریا می باشد در نتیجه پساب های صنعتی

^۱ مهندسان مشاور نقش محیط؛ گزارش طرح جامع شهر بابلسر؛ ۱۳۷۹، ص ۶۵.

ناشی از کارخانه فیبر و فاضلاب های شهری زیادی که ازدو طرف رودخانه وارد آن می شود بوی نامطبوعی را ایجاد می کند به طوریکه در اواخر خرداد ماه ۱۳۸۰ باعث نابودی تعداد زیادی از ماهیان شده است . از بین کانالهای فاضلاب شهری شاهد کانالی از فاضلاب بودیم که همانند یک جوی روان فاضلاب از آن وارد رودخانه می شد که مربوط به کاربری توریستی بوده و فضایی آکنده از بوی نامطبوع و چشم انداز نامناسبی را در کنار رودخانه ایجاد کرده بود .

جدول ۱۵-۴-آلاینده های رودخانه بابلرود در بابلسر

ردیف	نوع آلاینده	زمستان دی ماه ۱۳۷۸	بهار-اردیبهشت ۱۳۷۹
۱	Ph	۷/۳۹	۷/۰۱
۲	هدایت الکتریکی	۶۷۳	۱۴۸۰۰
۳	کل مواد محلول	۵۸۴	۱۰۶۸۴
۴	کل مواد معلق	۶۸	۳۶
۵	اکسیژن محلول	۹/۸	۳/۹
۶	اکسیژن مورد نیاز شیمیایی	۵۷	-
۷	اکسیژن مورد نیاز بیولوژیکی	۲۲	-
۸	آمینیم	۰/۴۴	۰/۰۷
۹	نیتрат	۰/۲۸	۰/۰۷
۱۰	نیتريت	۰/۰۰۶	۰/۰۰۶
۱۱	فسفات	۰/۱۱	۰/۰۱۵
۱۲	توتال کلی فرم	۰/۰۲۴	۲۴۰
۱۳	کلی فرم مدفوعی	۰/۰۱۱	۴

منبع: اداره کل حفاظت محیط زیست استان مازندران؛ بخش لابراتوار؛ آلاینده های رودخانه بابلرود؛ زمستان

۱۳۷۸ و اردیبهشت ۱۳۷۹.

۴-۲-۸-۴-ترافیک

شهر بابلسر که تقریباً در بخش میانی استان مازندران واقع شده، از شمال به دریای خزر، از شرق به بهمنیر، از غرب به فریدونکنار و از جنوب به شهرستان بابل محدود است. این شهر بر روی جاده ارتباطی کناره دریای خزر قرار دارد که از غرب با استانهای گیلان و آذربایجان و از شرق با استانهای گلستان و خراسان در ارتباط است. این شهر دارای سه محور اصلی خروجی و ورودی شامل بهمنیر، بابل و فریدونکنار است که این سه ورودی مشخص کننده سه منطقه دروازه ای ترافیکی برای شهر بابلسر می باشد. شبکه اصلی

ارتباطی داخلی شهر در واقع ازدو محور متقاطع تشکیل شده است . محور اول خیابان شهید بهشتی می باشد که از سمت شرق تا بهنمیر ادامه داشته و قسمت مرکزی شهر را در میدان بلال حبشی قطع می کند . محور دیگر ادامه جاده بابل است که پس از تلاقی با محور سوم خیابان پاسداران به میدان امام متصل می گردد.

جدول ۱۶-۴- ورود یهای شهر بابلسر از لحاظ حجم ترافیک^۱

درصد	ورودی
۴۵/۶	محور بابل
۳۵/۶	محور فریدونکنار
۱۸/۸	محور بهنمیر
۱۰۰	جمع

منبع: مهندسان مشاور نقش محیط؛ گزارش طرح جامع شهر بابلسر؛ ۱۳۷۹، ص ۷۹.

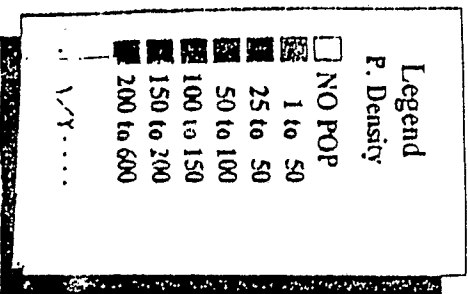
برای نیل به اهداف مورد نظر مراجعات روزانه در فصول مختلف سال توسط مهندسین مشاور نقش محیط آمارگیری شده وبا توجه به اوج مراجعات در فصول مختلف، فصل تابستان بالاترین میزان مراجعات را دارا بوده است. برای دستیابی به بهترین نتیجه، حداکثر مراجعات روزانه در فصل تابستان در نظر گرفته شده است و علت آن نیز توریستی بودن شهر بابلسر می باشد. که در فصل تابستان پذیرای توریست های زیادی از نقاط مختلف کشور است و بدین لحاظ بالاترین ظرفیت مراجعه در نظر گرفته شده است .

از نظر میزان مراجعات نیز باید اذعان داشت که واحدهای تجاری مرکز شهر و اماکن خدماتی (توریستی) کنار دریا اعم از واحدهای تجاری ویلاژها، پارکهای ساحلی بالاترین میزان تعداد مراجعات روزانه را دارا بودند. همچنین به لحاظ توزیع مراجعات روزانه در سطح شهر بابلسر باید اذعان داشت که محورهای ارتباطی اصلی شهر اعم از ورودی و خروجی بابل، فریدونکنار و بهنمیر و همچنین محور ورودی

^۱ تعداد وسائط نقلیه ای است که در واحد زمان (ساعت) از یک مقطع راه می گذرد .



شماره ۱۰۸: نقشه مکانی مراجعات



منبع: سازمان مسکن و شهرسازی استان مازندران ، مهیندین مشاور نقش محیط ، ۱۳۷۹.

اصلی به ساحل دریا و پلاژهای مختلف و میادین اصلی مرکز شهر بالاترین شدت مراجعات روزانه را به خود اختصاص داده اند. بنابراین می توان گفت خیابانهای پاسداران، شریعتی، شهید بهشتی و امام دارای مشکل ترافیکی می باشند.

۳-۸-۴- اثر کاربریهای توریستی بر چشم انداز شهر

در شهر بابلسر شرایط جغرافیایی سواحل، از لحاظ چگونگی تماس آب با خشکی و وجود رودخانه بابلرود و فضاهاى سبز اطراف شهر (باغات و اراضی زراعی) چشم انداز زیبای طبیعی را به ارمغان آورده که هر بیننده ای را به سمت خود می کشاند در کنار چشم انداز طبیعی، وجود برخی از کاربریهای توریستی نظیر هتل بانک ملی در خیابان شریعتی، هتل میچکا در ابتدای بلوار شهید علیزاده با نماهای زیبا و ایجاد رستوران کشتی شکل در داخل رودخانه بابلرود چشم انداز این شهر را فزونی داده اند که از جنبه های مثبت کاربریهای توریستی بحساب می آید.

اما اثرات منفی کاربریهای توریستی بر چشم انداز شهر بابلسر که می توان به تغییر استفاده از اراضی و توسعه بی رویه شهر اشاره کرد و در این ارتباط باید گفت بلوار شهید علیزاده به جهت کاربریهای توریستی سواحل ایجاد شده است. بعد از آن در حاشیه این بلوار مجتمع های مسکونی بوجود آمد و آلان هم در قسمت غربی شهر شاهد پیشروی ساخت و سازها بر روی اراضی کشاورزی می باشیم. در حقیقت می توان گفت که نبود نقشه های جدید جامع شهری در سطح شهر بابلسر و ساحل دریای خزر و در نتیجه توسعه بدون نقشه ساخت و سازهای کاربریهای توریستی و مراکز کسب و کار در حاشیه نوار ساحلی موجب شده که از ارزشهای طبیعی و جاذبه های توریستی شهر بابلسر به شدت کاسته شود.

۳-۹-۴- برنامه ریزی کاربری اراضی شهر بابلسر

با بررسیهایی که در این فصل از کاربریهای وضع موجود شهر بابلسر انجام دادیم به این نتیجه رسیدیم که بهینه نبودن برنامه ریزی کاربری اراضی شهر بابلسر باعث قرارگیری محل دفن زباله در کنار پلاژها و ورود فاضلاب های ناشی از این کاربریها به داخل دریا و رودخانه بابلرود و هم چنین ایجاد آلودگیهایی چون هوا، صوتی، بوی نامطبوع در فضای شهری و ترافیک و اثرات نامطلوب بر چشم انداز زیبای طبیعی شهر شده است. با توجه به موارد ذکر شده تغییر برخی کاربریها در شهر بابلسر به علت پیر هزینه بودن سنگین و غیر ممکن خواهد بود. به عنوان نمونه انتقال هتل بانک ملی از خیابان شریعتی به شهرک توریستی خزر شهر از نظر تهیه زمین ممکن است مشکلی نباشد اما هزینه تاسیسات ساخت و ساز آن رقم بسیار بالایی را در بر خواهد گرفت که فکر کردن به آن در وضعیت کنونی غیر ممکن می باشد. قبلا هم

متذکر شدیم که نقش غالب شهر بابلسر در سرشماریهای ۷۵ و سالهای قبل از آن خدماتی با جهت گیری به سمت فعالیت های بازرگانی و در سالهای اخیر صنعتی هم بوده است که عامل اصلی آن وجود صنعت توریسم به عنوان یک اقتصاد پایه در این شهر خود نمایی می کند. برای اینکه شهر مورد نظر از این جهت (اقتصادی) تقویت شود، رونق آن وابسته به توسعه صنعت توریسم می باشد و برای گسترش و توسعه این صنعت نیاز به توسعه همه جانبه یعنی توسعه پایدار در شهر بابلسر می باشیم و برای رسیدن به توسعه پایدار نیاز به برنامه ریزی کاربری اراضی بهینه یا پایدار شهری می باشیم که متأسفانه شهر بابلسر فاقد چنین برنامه ریزی می باشد.

۱۰-۴- نتیجه گیری

شهر بابلسر به جهت مرکزیت شهرستان، در سطح ناحیه جاذب جمعیت شده و همانند سایر شهرهای ساحلی دریای خزر با وجود ساحل دلفریب و اقلیم مناسب توریست های داخلی زیادی را در نیمه اول هر سال به سوی خود می کشاند. این توریست اثرات مثبت و منفی زیادی را بر روی سایر کاربریهای اراضی سطح شهر داشته که برخی از آنها شامل موارد ذیل می باشند.

- اثرات فرهنگی و اجتماعی

- اثرات اقتصادی

- آلودگی هوا

- آلودگی صوتی

- بوی نامطبوع

- ترافیک

- اثرات منفی و مثبت بر چشم انداز طبیعی و فیزیکی شهر

در کل می توان چنین استنباط کرد که شهر از یک برنامه ریزی کاربری اراضی مطلوب برخوردار نیست.



فصل پنجم

تجزیه و تحلیل اطلاعات میدانی و ارزیابی فرضیه ها

۱-۵- مقدمه

وابستگی روز افزون دولتها و جوامع به صنعت، به طور مداوم، تغییرات و دگرگونیهای در زمینه های مختلف انسانی و محیط زیست به وجود آورد.

گرچه فعالیت های توریستی و نتایج حاصل از آن به همراه جاذبه ها و چشم اندازهای طبیعی و آنچه که ساخته انسان است برای ایفای نقش فراغتی، تفریحی و فرهنگی است و وجود آنها برای شهرهای مختلف ضروری است. لیکن تمرکز شدید این گونه فعالیت ها، اثراتی را بر سایر کاربریها در سطح شهر خواهد داشت که برای روشن شدن این اثرات در سطح شهر بابلسر از ادارات مختلفی چون سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان، سازمان مسکن و شهر سازی استان، اداره کل حفاظت محیط زیست استان، مدیریت پایانه های استان و سازمان ایرانگردی و جهانگردی استان، داده ها و آمارها را جمع آوری کرده و به همراه این اطلاعات، پرسشنامه ای در ارتباط با چارچوب نظری تحقیق در شانزده سوال تهیه و در کاربریهای مختلف شهر توزیع و جمع آوری شده است. به طور کلی نمونه ها به صورت تصادفی تعیین شده و نمونه های انتخاب شده در کاربری مسکونی در مجاورت کاربریهای توریستی نظیر مثل بانک ملی، هتل میچکا، شوکا و کاربری تجاری در قسمتهای مرکزی شهر، نظیر خیابان شهید رجایی، میدان بسیج و برخی خرده فروشیهای اطراف خیابان شریعتی و کاربری اداری در بیمارستان شهید رجایی، درمانگاه عرضی، فرمانداری و شهرداری و نمونه های انتخاب شده سایر کاربریها (کشاورزی، بهداشتی و مسافری) در قسمتهای مختلف شهر بوده است و نهایتاً می توان گفت که علت انتخاب این نمونه ها در نقاط مختلف شهر در گیر بودن مستقیم آنها با اثرات مثبت و منفی توریست می باشد.

۲-۵- تجزیه و تحلیل اطلاعات

جدول شماره ۱-۵- توزیع پاسخگویان بر حسب جنس و وضع تاهل

وضع تاهل	فراوانی	درصد	جنس	فراوانی	درصد
متاهل	۱۰۷	۷۱/۳	مرد	۹۹	۶۶
مجرد	۴۳	۲۸/۷	زن	۵۱	۳۴
جمع	۱۵۰	۱۰۰	جمع	۱۵۰	۱۰۰

از مجموع پاسخگویان ۷۱/۳ درصد آنها متاهل و ۲۸/۷ درصد آنها افراد مجرد و از نظر جنسیت ۶۶ درصد

آنها را مرد و ۳۴ درصد آنها را زن تشکیل می دهد.

جدول ۲-۵- توزیع پاسخگویان بر حسب گروههای عمده شغلی و سنی

نوع فعالیت	فراوانی	درصد	سن	فراوانی	درصد
کشاورزی	۷	۴/۷	زیر ۲۰ سال	۳۶	۲۴
خدماتی	۱۲۳	۸۲	۲۰-۶۵	۱۱۴	۷۶
صنعتی	۲۰	۱۳/۳	+۶۵	-	-
جمع	۱۵۰	۱۰۰	جمع	۱۵۰	۱۰۰

از مجموع پاسخگویان ۴/۷ درصد در بخش کشاورزی و ۸۲ درصد در بخش خدمات و ۱۳/۳ درصد در بخش صنعت و از نظر سنی ۲۴ درصد زیر ۲۰ سال و ۷۶ درصد بین ۲۰-۶۵ سال قرار داشتند.

جدول ۳-۵- توزیع پاسخگویان بر حسب تحصیلات و نوع کاربری

تحصیلات	فراوانی	درصد	نوع کاربری	فراوانی	درصد
ابتدایی	-	-	مسکونی	۵۵	۳۶/۷
راهنمایی	۴۰	۲۶/۷	تجاری	۴۵	۳۰
متوسطه	۸۷	۵۸	اداری	۳۰	۲۰
عالی	۲۳	۱۵/۳	سایر	۲۰	۱۳/۳
جمع	۱۵۰	۱۰۰	جمع	۱۵۰	۱۰۰

از مجموع پاسخگویان ۲۶/۷ درصد دارای تحصیلات راهنمایی و ۵۸ درصد متوسطه و ۱۵/۳ درصد دارای تحصیلات دانشگاهی بودند. اما از کل پرسشنامه ۳۶/۷ درصد در کاربری مسکونی و ۳۰ درصد در کاربری تجاری و ۲۰ درصد در کاربری اداری و ۱۳/۳ درصد در سایر کاربریها توزیع و تکمیل شده است.

جدول ۴-۵- اثر فعالیتهای توریستی بر تغییر خواسته های بچه ها طبق نظرات پاسخ دهنده گان

میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۲۰	۱۳/۳
متوسط	۴۹	۳۲/۷
کم و خیلی کم	۵۱	۳۴
هیچ	۳۰	۲۰
جمع	۱۵۰	۱۰۰

فضای اجتماعی شهر بابلسر در گذشته های نه چندان دور در حفاظت از فرهنگ بومی خود کوشا بوده به طوری که بچه ها، بیشتر اوقات فراغت خود را با طبیعت سپری می کردند. تا اینکه توریسم پای خود را به این شهر به طور جدی باز کرد. رفته رفته خواسته های بچه های جامعه میزبان بسمت خواسته های بچه های مهمان سوق داده شد. آنها بجای پناه بردن به طبیعت، بیشتر بسمت دوچرخه سواری یا موتور سواری ویا خواسته هایی از این قبیل گرایش پیدا کردند که این امر خود مشکلاتی از قبیل ترافیک، آلودگی صوتی و آلودگی هوایی را برای شهر بابلسر به ارمغان آورده و خواهد آورد که در این زمینه از مجموع پاسخگویان در مورد اثر توریسم بر خواسته های بچه ها، ۱۳/۳ درصد این اثر را خیلی زیاد تا زیاد و ۳۲/۷ درصد آن را متوسط و ۳۴ درصد آنها این اثر را کم و خیلی کم و ۲۰ درصد آنها این اثر را خنثی دانستند.

جدول ۵-۵- اثر فعالیتهای توریستی بر چهره ساختمانها سطح شهر طبق نظرات پاسخ دهنده گان

میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۲۵	۱۶/۷
متوسط	۴۹	۳۲/۷
کم و خیلی کم	۴۳	۲۸/۶
هیچ	۳۳	۲۲
جمع	۱۵۰	۱۰۰

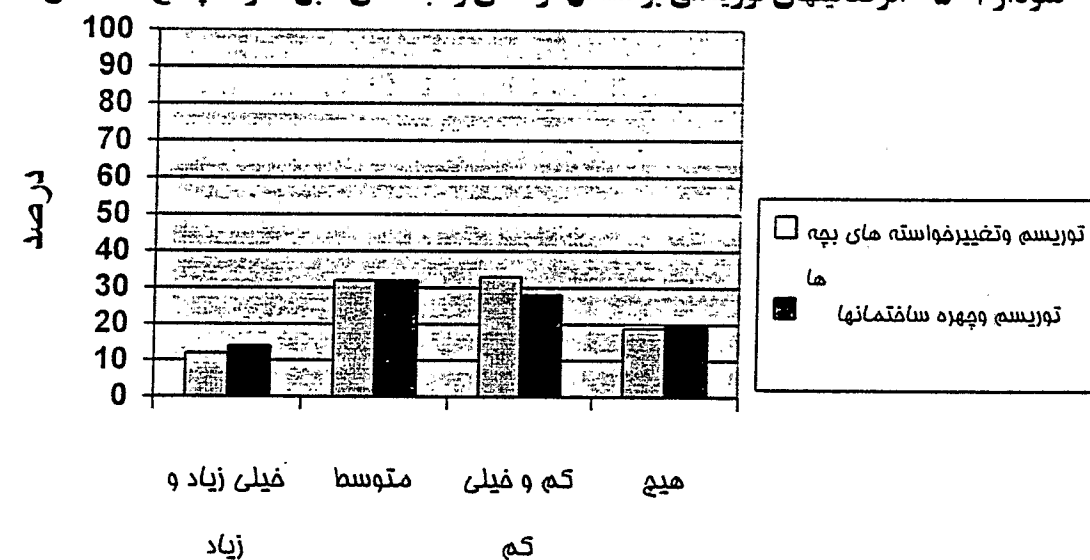
از مجموع پاسخگویان در مورد اثر فعالیتهای توریستی بر چهره ساختمانهای سطح شهر، ۱۶/۷ درصد این اثر را خیلی زیاد تا زیاد و ۳۲/۷ درصد آن را متوسط و ۲۸/۶ درصد آن را خیلی کم تا کم و ۲۲ درصد این اثر را خنثی دانستند.

از مجموع پاسخگویان ۵/۳ درصد این اثر را خیلی زیاد تا زیاد و ۱۱/۳ درصد آن را متوسط و ۴۲/۷ درصد آن را خیلی کم تا کم و ۴۰/۷ درصد این اثر را خنثی ارزیابی کردند

طی چند دهه اخیر شهر بابلسر به چشم اندازهای شهری بی در و پیکری متشکل از مناطق ویژه مسکونی، صنعتی، خرده فروشی، تفریحی تغییر شکل داده است. و در حال حاضر جهت کسب هویت مبارزه می کند و می کوشد خصوصیات بومی اش را در مقابل هجوم نمادها و معماریهای جدید حفظ کند. در عین حال، در تلاش است تا توجه توریستها و تاجران را به سوی خود جلب کند. برای این منظور مهمترین فاکتور فرهنگ می باشد که به عنوان یک زمینه تثبیت شده، با اشکال متفاوت خود، نیروی مثبتی را در

احیاء محیط شهری از طریق بازیاب ساختمانهای قدیمی و ایجاد انگیزه در ساکنان به استفاده از شهر، خلق می‌کند. همچنین قرارداد مسائل محیطی در یک چشم انداز فرهنگی به عقب برگرداندن آنها به جایی که آغاز شده اند در تعامل افراد با محیطشان و برداشت آنان از چگونگی رفتار با محیط در تامین یک زندگی برای خود و خانواده شان است.

نمودار ۱-۵- اثر فعالیتهای توریستی بر مسائل فرهنگی و اجتماعی طبق نظرات پاسخ دهندگان



میزان اثر

هم اکنون شهر بابلسر در حال از دست دادن تدریجی فرهنگ بومی خود می باشد و روز به روز این عامل شدت بیشتری به خود می گیرد به طوریکه معماری سنتی در مناطق جدید الاحداث اصلاً به چشم نمی آید و در کنار آن مناطق با بافت قدیمی شهر در حال عوض کردن چشم انداز معماری خود می باشد بخصوص در کاربریهایی چون مسکونی، تجاری و حتی توریستی. عامل اصلی را می توان فعالیت عمومی توریستی و عدم برنامه ریزی صحیح از طرف مسئولان دانست. توریست که بر فرهنگ شهر و به خصوص بر بچه ها راحت تر موثر افتاده و این بچه های آینده ساز با فرهنگ جدید خو گرفته که از مهمترین آثار آن تغییر ساختار معماری در کاربریهای تجاری و مسکونی و نهایتاً به هم خوردن چشم انداز فرهنگی در شهر بابلسر می باشد. طراحی شهر بابلسر باید براساس فرهنگ آن نظیر چگونگی استفاده مردم

از خیابانها و پارکها و همچنین ریخت شناسی مناظر شهر و فضاهاى عمومى، تناسبها و ... پایه ریزی شود اما در عمل متأسفانه بیشتر براساس سلیقه توریست ها طراحی می گردد.

جدول ۶-۵- اثر فعالیتهای توریستی بر افزایش اشتغال طبق نظرات پاسخ دهنده گان

میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۱۴۷	۹۸
متوسط	۲	۱/۳
کم و خیلی کم	۱	۰/۷
هیچ	-	-
جمع	۱۵۰	۱۰۰

از مجموع پاسخ گویان در مورد اثر فعالیتهای توریستی بر افزایش اشتغال ، ۹۸ درصد این اثر را خیلی زیاد و زیاد و ۱/۳ درصد آن را متوسط و تنها ۰/۷ درصد آن را کم و خیلی کم ارزیابی کردند .

جدول ۷-۵- اثر فعالیتهای توریستی بر رونق اقتصادی سایر فعالیت طبق نظرات پاسخ دهنده گان

میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۱۴۸	۹۸/۷
متوسط	۲	۱/۳
کم و خیلی کم	-	-
هیچ	-	-
جمع	۱۵۰	۱۰۰

ازمجموع پاسخگویان درباره اثر فعالیتهای توریستی بر رونق اقتصادی سایر فعالیتها ، ۹۸/۷ درصد این اثر را خیلی زیاد و زیاد و ۱/۳ درصد آن را متوسط ارزیابی کردند.

جدول ۸-۵- اثر فعالیتهای توریستی بر افزایش قیمت زمین طبق نظرات پاسخ دهنده گان

میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۱۲۴	۸۲/۷
متوسط	۲۶	۱۷/۳
کم و خیلی کم	-	-
هیچ	-	-
جمع	۱۵۰	۱۰۰

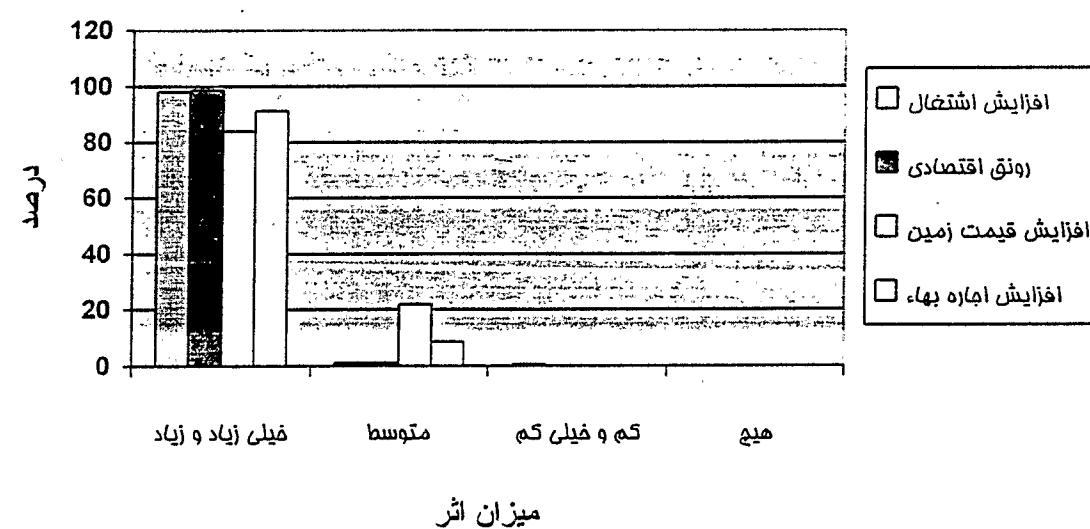
از مجموع پاسخ گویان در مورد اثر فعالیتهای توریستی بر افزایش قیمت زمین، ۸۲/۷ درصد این اثر را خیلی زیاد و ۱۷/۳ درصد آن را متوسط ارزیابی کردند.

۹-۵- اثر فعالیتهای توریستی بر افزایش اجاره بها طبق نظرات پاسخ دهنده گان

میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۱۳۷	۹۱/۳
متوسط	۱۳	۸/۷
کم و خیلی کم	-	-
هیچ	-	-
جمع	۱۵۰	۱۰۰

از مجموع پاسخگویان در مورد اثر فعالیتهای توریستی بر افزایش اجاره بها، ۹۱/۳ درصد این اثر را خیلی زیاد و زیاد و تنها ۸/۷ درصد آن را متوسط ارزیابی کردند

نمودار ۲-۵- اثر فعالیتهای توریستی بر کاربریهای تجاری طبق نظرات پاسخ دهنده گان



بدون هیچ تردیدی، تاثیر توریسم بر اقتصاد شهر بابلسر از جمله مهمترین پیامدها و دلمشغولی های آن است. تاثیری مثبت که بعضاً از اصلی ترین منابع درآمد به شمار می آید، درآمدی که می تواند متناسب با دو دسته کلی از منابع و جاذبه های فرهنگی - طبیعی و نحوه مدیریت و استفاده از آنها متغیر بوده و لحاظ گردد. به طوری که جدول ۱۱-۴ نشان می دهد بیشترین نیروی انسانی شاغل در بخش خدمات قرار دارند

که همین عامل نقش شهر را به سمت خدماتی بازرگانی سوق داده است. در کنار این عوامل کاربریهای توریستی باعث رونق سایر فعالیت ها از جمله عمده فروشی ، بنگاههای بازرگانی ، شبکه حمل و نقل ، ترابری و عرضه کالاها و فرآورده های مورد نیاز مسافران می گردد که به غیر از شبکه حمل و نقل مسافربری در زمینه های دیگر آماری موجود نبوده و آمار مربوط به حمل و نقل مسافر بری برون استانی در جدول ۱۳-۴ این گفته را کاملاً تایید می کند. همچنین در این شهر توریست یکی از عوامل افزایش قیمت زمین و اجاره بها می گردد به طوریکه بالاترین قیمت اراضی و اجاره بها در شمال شرقی شهر و در رتبه بعدی بر خیابانهای شهید مطهری و میدان امام و کمترین قیمت اراضی و اجاره بها در خیابانهای شهید بهشتی ، دستجردی و حاشیه جنوبی شهر می باشد. با توجه به توضیحات فصل چهارم و موارد فوق می توان پیامدها و آثار اقتصادی توریسم را در شهر بابلسر به شرح ذیل بیان کرد.

- ایجاد درآمد برای مردم

- ایجاد اشتغال

- افزایش قیمت زمین و اجاره بهاء مناطق مسکونی و تجاری

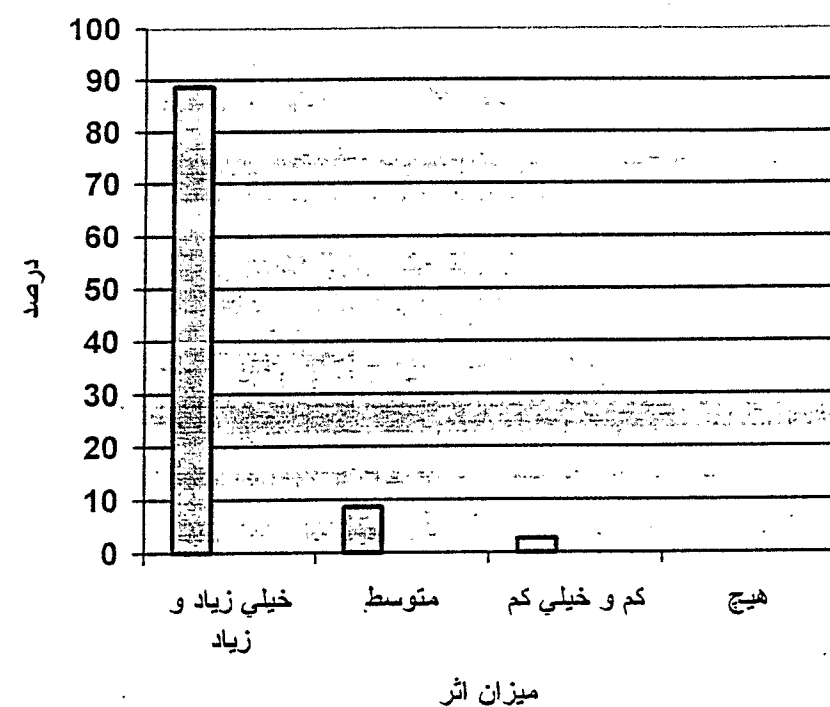
جدول ۱۰-۵- اثر فعالیتهای توریستی بر آلودگی هوا طبق نظرات پاسخ دهنده گان

میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۱۳۳	۸۸/۶۶
متوسط	۱۳	۸/۶۶
کم و خیلی کم	۴	۲/۶۶
هیچ	-	-
جمع	۱۵۰	۱۰۰

از مجموع پاسخگویان در مورد اثر فعالیتهای توریستی بر آلودگی هوا، ۸۸/۶۶ درصد این اثر را خیلی زیاد و زیاد و ۸/۶۶ درصد آن را متوسط و تنها ۲/۶۶ درصد آنرا کم و خیلی کم ارزیابی کردند.

نمودار ۳-۵ اثر فعالیتهای توریستی بر آلودگی هوا طبق نظرات پاسخ دهنده گان

«آلودگی هوا بر سلامتی انسان و میزان بهره مندی او از هوای سالم اثر فراوانی دارد. آلودگی هوا بر میزان



طول عمر، بروز بیماریهای مختلف، ارزش اقتصادی ساختمانها، کاهش انرژی تابشی خورشید به زمین و حتی افزایش یا کاهش درجه حرارت تاثیر می گذارد. از طرف دیگر، چهره ساختمانهای شهر و فرسوده شدن آنها یکی از نتایج آلودگی هوا می باشد. آلودگی هوا در طبقات بالای هوا بیشتر حس می شود و همین امر بایستی در ایجاد ساختمانهای مرتفع و زندگی افراد ساکن در آنها، در نظر گرفته شود. از طرف دیگر، آلودگی هوا بر رخوت و کند شدن فعالیت انسانها، از بین رفتن البسه و کاهش فعالیتهای ورزشی تاثیر دارد. چنین آلودگیهایی ممکنست بر هزینه نگهداری ساختمانها و رنگ آمیزی و نظافت آنها، رقمی قابل توجه را بیافزاید. عوامل آلوده کننده هوا بیشتر ناشی از وسائط نقلیه موتوری، کارخانجات و سوخت وسایل نفت سوز خانگی می باشد.^۱ شاید آلودگی هوا پیامد کم خطرتری برای شهر بابلسر باشد. منابع اصلی آلودگی هوا در این شهر، خودروها و سایر وسایل نقلیه می باشند.

^۱ شیعه، اسماعیل؛ مقدمه ای بر مبانی برنامه ریزی شهری؛ انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۷۴، ص ۲۰۳.

در این زمینه هیچگونه آمار ثبت شده ای در اداره کل محیط زیست استان وجود نداشته و خاطر نشان کردند که در این ارتباط هیچ کاری انجام نشده است. اما طی بررسی های میدانی به این نتیجه رسیدم که فعالیتهای توریستی باعث آلودگی در حد بالایی نشده است. اما موجب تنزل کیفیت هوا بخصوص در بخش مرکزی و در مجاورت رودخانه بابلرود شده که در این خصوص نقش اول به وسائط نقلیه بویژه موتورهای بنزین سوز داده شده است. به طوری که در فصل تابستان هر هفته ۸۰ هزار لیتر بنزین بیش از هفته های فصول دیگر در شهر توزیع شده است. در رتبه دیگر، فعالیتهای کاربری مسکونی، تجاری، پذیرایی و توریستی قرار می گیرند که فاضلابهای مربوط به آنها وارد بابلرود می شود که عوامل فوق کیفیت خوب هوای بابلسر را به هم می زنند.

جدول ۱۱-۵- اثر فعالیت های توریستی بر آلودگی صوتی طبق نظرات پاسخ دهنده گان

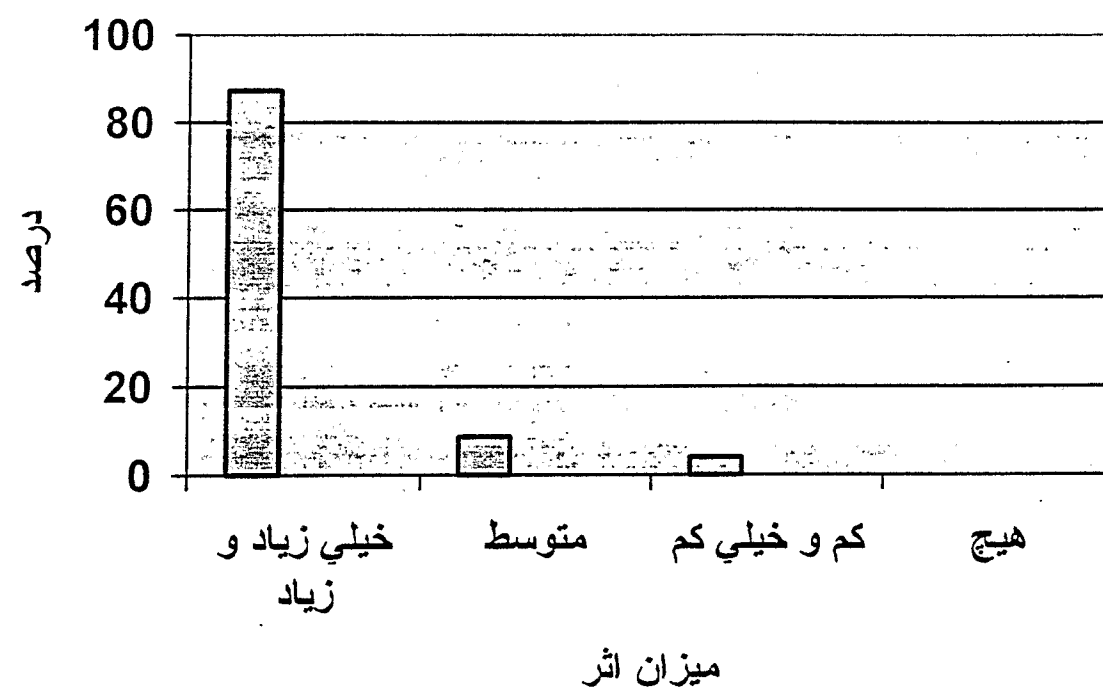
میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۱۳۱	۸۷/۳
متوسط	۱۳	۸/۷
کم و خیلی کم	۶	۴
هیچ	-	-
جمع	۱۵۰	۱۰۰

از مجموع پاسخگویان در مورد اثر فعالیتهای توریستی بر آلودگی صوتی، ۸۷/۳ درصد این اثر را خیلی

زیاد و زیاد و ۸/۷ درصد آنرا توسط و تنها ۴ درصد آنرا کم و خیلی کم ارزیابی کردند.

شاید در حال حاضر آلودگی صوتی پیامد کم خطرتری برای ساکنان شهر بابلسر داشته باشد. منابع آلودگی صوتی در این شهر خودروها و سایر وسایل نقلیه می باشند. بسیاری از کشورها در این زمینه مطالعات جدی دارند. اما در کشور ما اینگونه مطالعات فقط برای چند شهر بزرگ انجام می گیرد. طبق گفته کارشناسان اداره کل حفاظت محیط زیست استان در زمینه آلودگی صوتی برای کلیه شهرهای استان کاری انجام نگرفته است و اداره کل هیچگونه امکاناتی جهت بررسی آلودگی صوتی در اختیار ندارد. با توجه به موارد ذکر شده در شهر بابلسر در خیابان امام در طول سال با توجه به شکل

نمودار ۴-۵- اثر فعالیت های توریستی بر آلودگی صوتی طبق نظرات پاسخ دهنده گان



۳-۱ آلودگی صوتی بخصوص توسط سواری و موتور سیکلت وجود دارد. اما با فعال شدن توریست در ۶ ماهه اول سال این میزان در خیابان های شریعتی، شهید بهشتی و بلوار پاسداران و از همه بیشتر میدان بیت المقدس به اوج خود میرسد و از آنجائیکه حاشیه این خیابان ها توسط کاربریهای تجاری و مسکونی پر شده خودبخود میزان آلودگی هم شدت می گیرد و شدت آن بخاطر انعکاس صوت می باشد که مطالب فوق نظرات پاسخ دهنده گان را تأیید می کند.

جدول ۱۲-۵ اثر فعالیت های توریستی در ایجاد بوی نامطبوع طبق نظرات پاسخ دهنده گان

میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۶۰	۴۰
متوسط	۶۸	۴۵/۳
کم و خیلی کم	۲۲	۱۴/۷
هیچ	-	-
جمع	۱۵۰	۱۰۰

از مجموع پاسخگویان در مورد اثر فعالیتهای توریستی در ایجاد بوی نامطبوع، ۴۰ درصد این اثر را خیلی زیاد و زیاد و ۴۵/۳ درصد آنرا متوسط و ۱۴/۷ آنرا کم و خیلی کم ارزیابی کردند. البته در ایجاد بوی نامطبوع توسط کاربریهای توریستی باید به این نکته اشاره شود که هیچ گونه کنترلی در این زمینه انجام نمی گیرد به طوریکه یکی از کاربریهای مربوطه در نزدیکی بابلرود، تمام فاضلاب ها را وارد این رودخانه کرده به حدی که قایقرانان، خرده فروشان نزدیک به آن و همچنین کسانی که در کاربریهای مسکونی نزدیک به آن بودند از بوی بسیار بد آن صحبت می کردند و به این نکته اشاره داشتند که در روزهای پنجشنبه و جمعه شدت آن چند برابر می گردد. با مراجعه به جدول ۱۵-۴ این گفته ها به همراه نظرات پاسخ دهنده گان تأیید می گردد.

جدول ۱۳-۵- اثر فعالیتهای توریستی در ایجاد ترافیک طبق نظرات پاسخ دهنده گان

میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۱۱۶	۷۷/۳
متوسط	۲۷	۱۸
کم و خیلی کم	۷	۴/۷
هیچ	-	-
جمع	۱۵۰	۱۰۰

از مجموع پاسخگویان در مورد اثر فعالیتهای توریستی در ایجاد ترافیک، ۷۷/۳ درصد این اثر را خیلی زیاد و زیاد و ۱۸ درصد آنرا متوسط و ۴/۷ درصد آنرا کم و خیلی کم ارزیابی کردند. شهر بابلسر برروی جاده ارتباطی کناره قرار دارد که از غرب به استانهای گیلان و آذربایجان و از شرق با استانهای گلستان و خراسان در ارتباط است. این شهر دارای سه محور ورودی و خروجی است که جدول ۱۶-۴ حجم ترافیکی این سه محور را نشان می دهد. همچنین شهر مورد نظر به جهت توریستی بودن و وجود کاربریهای توریستی مختلف دارای شدت مراجعات روزانه بالایی در طول فصول توریست پذیر می باشد که دومین عامل در محورهای ارتباطی اصلی اعم از ورودی و خروجی و همچنین محور ورودی اصلی به ساحل دریا و پلاژهای مختلف و میادین اصلی مرکز شهر بالاترین شدت مراجعات روزانه را به خود اختصاص داده اند که با توجه به توضیحات فوق می توان مشکل ترافیکی در خیابانهای شریعتی، امام، شهید بهشتی و پاسداران را به فعالیتهای توریستی نسبت داده که توضیحات فوق نظرات پاسخ دهندگان را می تواند تأیید کند.

جدول ۱۴-۵- اثر فعالیتهای توریستی بر چشم انداز زیبای محل طبق نظرات پاسخ دهنده گان

میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۶۰	۴۰
متوسط	۶۹	۴۶
کم و خیلی کم	۲۱	۱۴
هیچ	-	-
جمع	۱۵۰	۱۰۰

از مجموع پاسخگویان در مورد اثر فعالیتهای توریستی بر چشم انداز زیبای محل ، ۴۰ درصد این اثر را خیلی زیاد و زیاد و ۴۶ درصد آنرا متوسط و ۱۴ درصد آنرا کم و خیلی کم ارزیابی کردند.

جدول ۱۵-۵- اثر فعالیتهای توریستی بر تغییر استفاده از اراضی طبق نظرات پاسخ دهندگان

میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۶۲	۴۱/۳
متوسط	۳۷	۲۴/۷
کم و خیلی کم	۵۱	۳۴
هیچ	-	-
جمع	۱۵۰	۱۰۰

از مجموع پاسخگویان در مورد اثر فعالیتهای توریستی بر تغییر استفاده از اراضی ، ۴۱/۳ درصد این اثر را خیلی زیاد و زیاد و ۲۴/۷ درصد آنرا متوسط و ۳۴ درصد آنرا کم و خیلی کم ارزیابی کردند.

جدول ۱۶-۵- اثر فعالیت های توریستی بر توان سایر کاربری طبق نظرات پاسخ دهنده گان

میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۵۳	۳۵/۳
متوسط	۵۴	۳۶
کم و خیلی کم	۴۳	۲۸/۷
هیچ	-	-
جمع	۱۵۰	۱۰۰

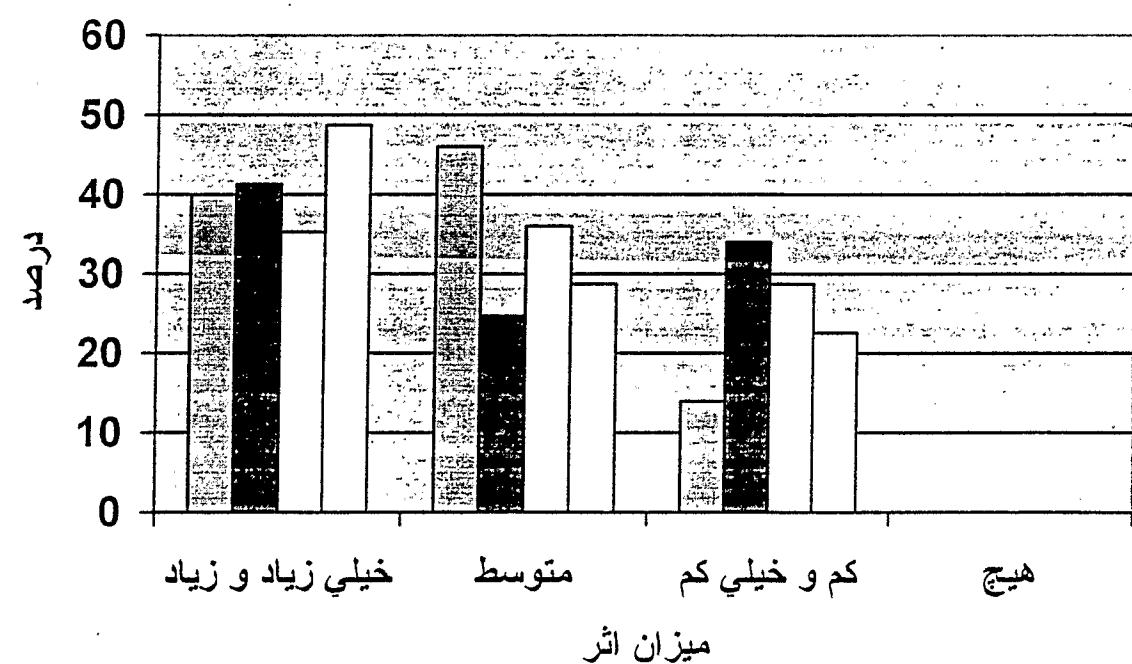
از مجموع پاسخگویان در مورد اثر فعالیتهای توریستی بر توان سایر کاربری، ۳۵/۳ درصد این اثر را خیلی زیاد و زیاد و ۳۶ درصد آنرا متوسط و ۲۷/۸ درصد آنرا کم و خیلی کم ارزیابی کردند.

جدول ۱۷-۵- اثر فعالیتهای توریستی بر گسترش سطح شهر طبق نظرات پاسخ دهنده گان

میزان اثر	فراوانی	درصد
خیلی زیاد و زیاد	۷۳	۴۸/۷
متوسط	۴۳	۲۸/۷
کم و خیلی کم	۳۴	۲۲/۶
هیچ	-	-
جمع	۱۵۰	۱۰۰

از مجموع پاسخگویان در مورد اثر فعالیتهای توریستی بر گسترش سطح شهر، ۴۸/۷ درصد این اثر را خیلی زیاد و زیاد ۲۸/۷ درصد این میزان را متوسط و ۲۲/۶ درصد آنرا خیلی کم و کم ارزیابی کردند.

نمودار ۵-۵- اثر فعالیت های توریستی بر چشم انداز شهر طبق نظرات پاسخ دهنده گان



باید اذعان کرد که توریسم امروزه نوعاً با عدم قانونمندی و به گونه ای لجام گسیخته جریان دارد و عامل مهم تخریب چشم اندازهای طبیعی همچون سواحل دریاها و شهرها است.

در دنیای امروزی به نام آزادی فردی، ساختن انبوه مکانهای تفریحی و ویلا در کرانه سواحل با هر مصالحی و به هر شکلی در وضعیتی بی قاعده و بی ضابطه بدون در نظر گرفتن کوچکترین عناصری از زیبایی و یا سازش با طبیعت را مجاز می‌شمرند و بدینسان چشم انداز دلفریب طبیعی را ویران ساخته و آلودگی محیط را فراهم می‌کنند.

از دهه هفتاد به بعد، توریسم در طول سواحل شمالی کشور و بخصوص ساحل شهر بابلسر گسترش یافت. به سبب نیروی پر فشار این پدیده نوین در طول این سواحل زیبا، بدون بررسی و مطالعه جامع، پلاژهای بی شماری در ساحل دریا و بر روی ماسه های ساحلی به سرعت ساخته شده و از سوی دیگر خیابانی در طول ساحل کشیده شد که تمامی تاسیسات توریستی را به هم متصل می‌کرد. کم کم بر حسب توسعه بی ملاحظه ساختمان سازی در کنار این خیابان، توسعه بی رویه شهر پدیدار می‌شود. توسعه شهری غیر اصولی و بدون برنامه در مناطق ساحلی منجر به آلودگیهای مختلف زیستی، کاهش ارزش های زیبایی و معماری ناسازگار می‌شود. شیوه و معماری تاسیسات توریستی اغلب ناهماهنگ و در یک مقیاس با ساختمان های سنتی نیستند و یک چشم انداز ناموزون به سیمای طبیعی می‌دهند و سوء استفاده از فضاهای باز مثل چشم اندازهای طبیعی و زمین های کشاورزی برای احداث تاسیسات توریستی غیر قابل اجتناب می‌باشد.

در حال حاضر چشم انداز طبیعی در شهر بابلسر در حال نابودی است به طوری که بیشترین درصد سواحل در طول شهر، زیر ساخت و ساز کاربریهای توریستی قرار گرفته است. بدنبال ساخت و سازهای کاربریهای توریستی در سواحل، شبکه معابر نیز به سوی آنها گسترش یافته و بدنبال گسترش شبکه معابر، شهر نیز به سمت اراضی کشاورزی توسعه پیدا کرده است. چنین موردی را در بال شمال غربی شهر شاهد هستیم که بدنبال ساخت و سازهای پلاژها، خیابان شهید علیزاده احداث و بدنبال آن در حاشیه جنوبی خیابان، مجتمعهای مسکونی و در حاشیه این مجتمع ها (در جنوب آنها) ساخت و سازهای معمولی مسکونی که همه این عوامل دست به دست هم داده که هم باعث تغییر کاربری اراضی و هم باعث گسترش سطح شهر شده است که همه این موارد بر چشم انداز طبیعی تاثیر منفی داشته است. علاوه بر تاثیرات منفی بر چشم انداز طبیعی شهر، پائین بودن ظرفیت برد برخی کاربریها مثل کاربریهای درمانی و بهداشتی در سطح شهر بخصوص در فصل توریست پذیر یک چشم انداز ناخوشایندی را به این کاربریها می‌بخشد.

اما در کنار تأثیرات منفی وجود برخی کاربریهای توریستی با نما سازی خود چشم انداز زیبایی را برای شهر به ارمغان آورده است. در مجموع می توان گفت اثرات منفی توریست بر چشم انداز شهر بیش از اثرات مثبت آن می باشد.

جدول ۱۸-۵- فاصله کاربریهای توریستی از سایر کاربریها طبق نظرات پاسخ دهنده گان

فاصله	فراوانی	درصد
۲۵۰متر	۱۱۸	۷۸/۷
۵۰۰متر	۲۳	۱۵/۳
۷۵۰متر	۵	۳/۳
۱۰۰۰+متر	۴	۲/۷
جمع	۱۵۰	۱۰۰

از مجموع پاسخ دهندگان در مورد فاصله کاربریهای توریستی از سایر کاربریها، ۸۷/۷ درصد این فاصله را ۲۵۰ متر و ۱۵/۳ درصد این فاصله را ۵۰۰ متر و تنها ۳/۳ درصد این فاصله را ۷۵۰ متر و سرانجام ۲/۷ درصد این فاصله را ۱۰۰۰ و بیشتر ارزیابی کردند.

جدول ۱۹-۵-تجمع کاربریهای توریستی در شهر بابلسر طبق نظرات پاسخ دهنده گان

جهت	فراوانی	درصد
شمال غرب	۱۱۲	۷۰
شمال شرق	۴۸	۳۰
جنوب	-	-
غرب	-	-
شرق	-	-
جمع	۱۶۰	۱۰۰

از مجموع پاسخ دهنده گان در مورد تجمع کاربریهای توریستی، ۷۰ درصد تجمع کاربریها توریستی را در شمال غرب به شرق صحیح می دانستند و تنها ۳۰ درصد دیگر تجمع این کاربریها را در شمال شرق

صحیح ارزیابی کردند از مجموع جامعه آماری ۱۰ نفر گزینه مشترک زدند و به همین خاطر جامعه آماری ۱۶۰ شده است.

۳-۵- طبقه بندی اثرات تورسم بر کاربری اراضی شهری

به هر حال کیفیت محیط زیست شهر بابلسر تحت یک تهدید پایدار بوده بوسیله رشد و توسعه ای که بخش تورسم در خود دارد قرار می گیرد. اهداف اقتصادی صنعت تورسم اغلب برخلاف ملاحظات زیست محیطی می باشد. بنابراین پیروی از یک بخش بینا بین رشد تورسم و حفاظت محیط زیست الزامی می باشد.

اثرات تورسم بر کاربری اراضی شهر بابلسر همچون سایر طبقه بندی ها، دارای پیامدهای مثبت و منفی می باشد.

پیامدهای مثبت تورسم بر سایر کاربریها در منفعت و سود زیاد اقتصادی برای کاربریهای تجاری، مسکونی و خدماتی و تا حدودی چشم انداز زیبای فیزیکی کاربریهای توریستی که متاثر از نمای فیزیکی این کاربریهاست.

در مقابل ، پیامدهای منفی تورسم بر سایر کاربریها شامل موارد ذیل می باشد.

- اثرات تورسم بر معماری سنتی

- تورسم و آلودگی هوا، صدا و بوی نامطبوع

- اثرات تورسم بر ترافیک و چشم انداز زیبای شهر

از زمانی که تورسم در این شهر رونق شدید به خود گرفت، رفته رفته معماری سنتی فراموش شد و معماری نوین بدون در نظر گرفتن فرهنگ مردم جایگزین معماری سنتی شد و در کنار این عامل تورسم به همراه خود آلودگی هوا، بوی نامطبوع، آلودگی صوتی و ترافیک را هم به عنوان اثرات منفی برای مردم این شهر به ارمغان آورده اند.

اما مهمترین اثر منفی تورسم مربوط به چشم انداز این شهر می باشد. در یکی دو دهه اخیر، شهر زیبا و کوچک بابلسر با آن همه زیباییهای طبیعی رفته رفته به صورت شهری شلوغ و بدون برنامه تبدیل گشته است. در نتیجه، عدم یک برنامه ریزی کاربری مناسب چشم انداز مناسب، این شهر را از بین خواهد برد.

۴-۵- ارزیابی فرضیه ها:

در فرضیه اول، بین توسعه پایدار شهری و کاربری اراضی شهری رابطه وجود دارد. در تعریف توسعه پایدار شهری گفته شد که شکلی از توسعه است که توانایی توسعه دائمی شهرها و جوامع نسلهای آینده

را تضمین کند. از نظر کالبدی، توسعه پایدار شهری به معنی تغییراتی است که در کاربری زمین و سطوح تراکم به عمل می آید تا ضمن رفع نیازهای ساکنان شهر در زمینه مسکن، حمل و نقل، اوقات فراغت و غذا در طول زمان شهر را از نظر زیست محیطی قابل سکونت و زندگی، از نظر اقتصادی با دوام و از نظر اجتماعی همبسته نگهدارد. پس به این نتیجه می رسیم که بین توسعه پایدار شهری و کاربری اراضی شهری یک رابطه تنگاتنگی وجود دارد که منفک دانستن توسعه پایدار شهری و کاربری اراضی را امکان ناپذیر می نماید. با بررسیهای انجام شده در شهر بابلسر به این نتیجه دست یافتیم که عدم برنامه ریزی کاربری پایدار، توسعه ناپایدار را به همراه خود پدیدار کرده است.

در فرضیه دوم تورسیم دارای تاثیرات منفی بر کاربری پایدار اراضی شهری در بابلسر است. کاربری پایدار اراضی شهری، شامل تمام فعالیتهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی است که انسان بر روی زمین انجام می دهد تا بتواند پاسخگوی نیازهای اقتصادی و مادی، نیازهای اجتماعی، فرهنگی و روانی مردم در حال و آینده می باشد. طی بررسیها در شهر بابلسر به این نتیجه رسیدیم که تورسیم پاسخگوی نیازهای اقتصادی و مادی شهر می باشد. اما اثرات منفی آن بر عوامل فرهنگی و اجتماعی و همچنین ایجاد آلودگیهای هوایی، صوتی، بوی نامطبوع، ترافیک و نهایتاً از بین بردن چشم انداز زیبای طبیعی می شود که در مجموع میتوان چنین استنباط کرد که تورسیم دارای اثرات منفی بر کاربری پایدار اراضی شهری در بابلسر می باشد.

در فرضیه سوم، برنامه ریزی کاربری اراضی ضمن توسعه پایدار شهر موجبات تقویت و توسعه تورسیم را فراهم خواهد کرد. برنامه ریزی کاربری اراضی در حقیقت مشخص کننده نوع مصرف زمین در شهر، هدایت ساماندهی فضای شهر، تعیین ساختها و چگونگی انطباق آنها با یکدیگر و با سیستمهای شهری است که اگر چنین باشد موجبات توسعه پایدار شهر و نهایتاً موجبات تقویت و توسعه تورسیم را فراهم خواهد کرد در شهر بابلسر فقدان طرحهای جدید کاربری اراضی در شهر و ساحل دریای خزر و در نتیجه آن توسعه بدون نقشه ساخت و سازهای کاربریهای توریستی و مراکز کسب و کار موجبات توسعه بی رویه شهر را در آن جهات شدند که منجر به اثرات نامطلوب چشم انداز طبیعی شهر و مسائل زیست محیطی شده که این مسائل بیان کننده توسعه ناپایدار شهر شده و در آینده موجب رکود تورسیم خواهیم بود. در فاصله سالهای ۷۸ تا ۷۹ تعداد توریستهایی که از هتل استفاده کرده اند ۱۴/۳ درصد کاهش داشته که باید یکی از این عوامل را، عدم برنامه ریزی کاربری اراضی بهینه در شهر بابلسر دانست.

۵-۵ نتیجه گیری

توریسم امروزه به صورت یکی از مهمترین منابع فعالیتهای اقتصادی شهرهای سواحل مازندران از آن جمله شهر بابلسر درآمده است. اگر بر همین منوال بر پایه تدابیر و قوانین و برنامه ریزی و آمایش صحیح استوار نباشد می تواند آثار بسیار مخربی را بر سایر کاربریهای اراضی شهری و محیط طبیعی بگذارد و چشم اندازهای زیبای جغرافیایی را از بین ببرد و به این وسیله ضایعاتی جبران ناپذیر بر شهر و کاربریهای آن وارد کنند. ضایعاتی که در دراز مدت، خسارتهایی به مراتب بیشتر از منافع اقتصادی حاصل از آن به بار می آورد.

تهدید آرامش و آسایش با آلودگیهایی چون صوتی، هوایی، بوی نامطبوع و ترافیک برای کاربریهای سطح شهر و تخریب چشم انداز زیبای سواحل با ایجاد کاربریهای توریستی و به دنبال آن گسترش سطح شهر به سمت اراضی مرغوب کشاورزی و از بین رفتن معماریهای سنتی، از جمله صدماتی است که یک صنعت توریسم لجام گسیخته و بی ضابطه بر پیکر زیبای فضای شهری، مثل بابلسر وارد می سازد.



فصل ششم:

نتیجه گیری

و ارائه راه حلها و

پیشنهادهات

۱-۶- نتیجه گیری

توریسم که امروزه به عنوان مهمترین منبع اقتصاد شهرهای ساحلی دریای مازندران و بخصوص بابلسر درآمده، اگر بر پایه تدابیر و قوانین و بر مبنای برنامه ریزی اصولی نباشد می تواند به صورت یکی از عوامل مخرب طبیعت و چشم انداز زیبای جغرافیایی شهر درآید و به این وسیله ضایعاتی جبران ناپذیر بر شهر و جوامع انسانی وارد کند. ضایعاتی که در دراز مدت خسارتهایی به مراتب بیشتر از منافع اقتصادی حاصل از آن به بار می آورد.

تهدید آرامش و آسایش شهر، با ایجاد کاربریهای توریستی در بستر اصلی رودخانه، اراضی کشاورزی، در جوار اماکن مسکونی و تخریب سواحل زیبا و آلودگی آب و خاک و هوا به انواع سموم و ایجاد آلودگی صوتی و از همه مهمتر توسعه بدون برنامه شهر به سبب هجوم فراوان توریست، از جمله صدماتی است که یک توریست لجام گسیخته و بی ضابطه بر پیکر زیبای شهرهای ساحلی و بخصوص بابلسر وارد می سازد. بدیهی است که پاره ای از اثرات منفی توریسم بر کاربری اراضی شهر را باید در ابعاد آن و پاره ای دیگر را در عدم برنامه ریزی کاربری اراضی شهری و مدیریت آن جستجو کرد. مثلاً آلودگی آب و هوا، تیرگی آبهای رودخانه ها و کرانه های دریا، آلودگی صوتی از هجوم توریستهایی که با صداها و هزاران خودرو جابجا می شوند برخاسته است. اما ایجاد رستوران در مسیر اصلی رودخانه و آن هم بر روی آب آن و همچنین ایجاد کاربریهای توریستی در اراضی کشاورزی و سواحل از عدم برنامه ریزی کاربری اراضی شهر و مدیریت صحیح می باشد که فقط به جنبه های اقتصادی آن می اندیشند.

اصولاً فعالیت توریست با نوعی بی تفاوتی نسبت به ضوابط همراه است و یا به عبارت دیگر، به نظر بسیاری از مردم، توریست و مسافرت نوعی فرار از قیود است. بی خبری مسافران از آثار مخرب گازهای متصاعده از خودروها و یا ریختن پسابها و فضولات در خیابان ها و در آب رودخانه ها، بر روی سلامت زندگی اثر می گذارد. عدم آگاهی توریست ها از حقوق عناصر موجود: آب، خاک، گیاه و مردم بومی که خود ضعف ینش آنهاست عاملی مؤثر در آلودن محیط و فضای شهری است. البته راه کاهش این اثرات منفی، بستن در ورودی شهرها بر سر رفت و آمدهای توریست نیست. زیرا چنین راه حلی در جهان کنونی مفهومی ندارد و در مرتبه بعدی باعث افت توسعه اقتصاد شهر می شود. زیرا دلیل وجودی و استقرار خود را در همین طبیعت و شهرهای زیبای ساحل و درخواست ارضاء آنچه که در این شهرها و طبیعت پویا و عمومی وجود دارد می جوید. لذا می تواند در پاره ای شرایط نه تنها فعالیتی غیر مخرب برای طبیعت باشد بلکه نتایجی مثبت برای فضا و محیط شهری و طبیعی به بار آورد و بشریت را به اهداف

اساسی و مزایای غیر قابل انکاری که بر آن مرتبط است رهنمون سازد. در نهایت می توان به این نکته اشاره کرد تحقق این امر در شهر بابلسر در گرو نگرش صحیح و برداشتی روشن و عاقلانه از توریست و آثار آن و تدوین سیاستی جامع و کامل است. توریسم پایدار شهری تنها از طریق یک سازمان واحد قابل حصول نیست. این کار باید با مشارکت کلیه سازمانهای دخیل، از مسئولان شهر و سازمانهای مرتبط با آن، گروه های علاقمند و مؤسسه های محلی صورت پذیرد و باید همسو و هماهنگ با خود شهروندان به اجرا درآید.

۲-۶-پیشنهادهات:

۱-تهیه طرح بهینه و پایدار اراضی شهر که همه خصوصیات (اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و روانی مردم بومی و توریسم) را در بر گرفته و در نهایت کنترل همه جانبه از آن صورت گیرد.

۲-در تهیه طرح اراضی شهری، پایداری زیست محیطی که یکی از ارکان اصلی تصمیم گیری در فرآیند برنامه ریزی و طراحی می باشد، مورد توجه قرار گیرد.

۳-پیگیری راه میانه بین رشد توریسم و حفاظت زیست محیطی شهر با انتخاب گزینه دقیق و معقول بدون زیان رسانی به هیچ یک از عناصر شهری باشد.

۴-برآورد ظرفیت برد برای توریست در طراحی تفرجگاههای ساحلی، تعیین ظرفیت برد زیست محیطی، ظرفیت برد اجتماعی و فیزیکی منطقه تفرجی و نهایتاً تنظیم مؤثر و تکمیل استراتژی واقعی در اجتناب از فشار توریسم بر سایر کاربری اراضی شهر با برآورد ظرفیت برد انجام پذیرد.

۵-برای اینکه در شهر بابلسر کیفیت قابلیت زندگی افت پیدا نکند، نیاز به شرایط یک اکوسیستم طبیعی از نظر رطوبت، دما، نور و ترکیبات هوا داریم. برای این منظور باید رابطه و تناسب معقولی بین فضاهای ساخته شده و فضاهای طبیعی در شهر بوجود آورد. استفاده از انواع پوشش گیاهی مناسب محل در مقیاسهای مختلف می تواند در کم کردن آلودگی هوا و صدا، تولید اکسیژن مورد نیاز شهروندان، تلطیف هوا و زیبا کردن فضاهای شهری مؤثر باشد.

۶-تهیه راهکارهای مناسب برای حل معضل فاضلاب شهری و زباله ها در سطح شهر بابلسر انجام گیرد.

۷-انتقال کاربریهای توریستی مزاحم به شهرک توریستی خزر شهر که در بال غربی شهر بابلسر واقع شده است.

منابع و مآخذ:

الف) منابع فارسی

- ۱- اداره کل حفاظت محیط زیست استان مازندران؛ بخش لابراتوار، آلاینده های رودخانه بابلرود در بابلسر، زمستان ۱۳۷۸ و اردیبهشت ۱۳۷۹.
- ۲- اداره کل حمل و نقل و پایانه های استان مازندران؛ اداره مسافر، صورت وضعیت اتوبوسهای خروجی از شهر بابلسر به خارج از استان، ۱۳۷۹.
- ۳- بحرینی، سید حسین؛ فرآیند طراحی شهری؛ انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۷.
- ۴- بن چلی، محمد حسن؛ «برنامه ریزی فرابخشی گامی به سوی توسعه پایدار»؛ روزنامه همشهری، دوشنبه ۱۱ مهرماه، ۱۳۷۹، شماره ۲۲۳۳، ص ۱۴.
- ۵- پورخشوری، سیده زهرا؛ «ترویج توریسم پایدار در ناحیه ساحلی»؛ فصلنامه علمی سازمان حفاظت محیط زیست، شماره ۲۴، پاییز ۱۳۷۷.
- ۶- پورخشوری، سیده زهرا؛ «راهکارهای فنی در مدیریت زیست محیطی توریسم ساحلی»؛ فصلنامه علمی سازمان حفاظت محیط زیست، شماره ۳۰، پائیز ۱۳۷۹.
- ۷- تقوائی، سید حسین؛ «میراث فرهنگی-طبیعی و گردشگری»؛ نشریه علمی پژوهشی معماری و شهر سازی صفا، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی سال دهم، شماره سی ام، بهار و تابستان ۱۳۷۹.
- ۸- چدویک، ج و دیگران؛ نقش ارزیابی در روند برنامه ریزی شهری و منطقه ای و تکنیکهای رایج آن؛ مترجم زهره قراگزلو؛ مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن، تهران: ۱۳۷۵.
- ۹- حسینی، علیرضا؛ «استانداردهای حداقل سرانه کاربری اراضی در طراحی های شهری»؛ مجموعه مقالات اقتصادی و اجتماعی، سازمان برنامه و بودجه استان فارس، شماره نهم، پائیز ۱۳۷۱.
- ۱۰- خزائی کوهپر، نورا...؛ تاثیر توریسم در تحولات فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی منطقه غرب مازندران؛ محور رامسر- علمده، ۱۳۷۵.
- ۱۱- دیبائی، پرویز؛ شناخت جهانگردی؛ انتشارات دانشگاه علامه طباطبائی تهران، ۱۳۷۱.
- ۱۲- رضوی، مهیندخت و دیگران؛ طرح جامع مطالعات توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مازندران (توریسم)؛ سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۷۴.
- ۱۳- زیاری، کرامت الله؛ برنامه ریزی شهرهای جدید؛ انتشارات سمت. تهران: ۱۳۷۸.

- ۱۴- زیاری، کرامت الله؛ اصول و روشهای برنامه ریزی منطقه ای؛ انتشارات دانشگاه یزد، ۱۳۷۸.
- ۱۵- سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان مازندران؛ سالنامه آماری نفوس و مسکن، شهرستان بابل، ۱۳۵۵-۱۳۴۵.
- ۱۶- سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان مازندران؛ سالنامه آماری نفوس و مسکن، شهرستان بابلسر، ۱۳۷۵-۱۳۶۵.
- ۱۷- سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان مازندران؛ آمارنامه استان مازندران، ۱۳۷۸.
- ۱۸- سرابی، فریبا؛ «پیامدهای زیست محیطی توسعه توریسم ساحلی»؛ فصلنامه علمی سازمان حفاظت محیط زیست، شماره ۲۹، سال ۱۳۷۸.
- ۱۹- سازمان ایرانگردی و جهانگردی استان مازندران؛ نظارت، سالهای ۱۳۷۹-۱۳۷۸.
- ۲۰- سازمان هواشناسی؛ سالنامه آماری هواشناسی، سالهای ۱۳۷۹-۱۳۵۹.
- ۲۱- شکوئی، حسین؛ دیدگاههای نو در جغرافیای شهری؛ انتشارات سمت، ۱۳۷۳.
- ۲۲- شیعه، اسماعیل؛ مقدمه ای بر مبانی برنامه ریزی شهری؛ انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۷۴.
- ۲۳- عسگری، علی؛ «درسنامه برنامه ریزی کاربری اراضی شهری»؛ جزوه دوره کارشناسی ارشد، دانشگاه س و ب، ۱۳۷۹.
- ۲۴- فرید، یدالله؛ جغرافیا و شهرشناسی؛ انتشارات دانشگاه تبریز، ۱۳۷۵.
- ۲۵- کاظمی محمدی، مهدی موسی؛ ارزیابی توسعه پایدار در توسعه شهری؛ پژوهش موردی شهر قم، رساله دکتری، تهران: دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۷۸.
- ۲۶- کرمی، ناصر؛ «آغاز پرواز صنعت ایرانگردی»؛ روزنامه همشهری، شماره ۲۲۳۱، شنبه مهرماه ۱۳۷۹.
- ۲۷- مجتهد زاده، غلامحسین؛ برنامه ریزی شهری در ایران؛ انتشارات پیام نور، تهران: ۱۳۷۶.
- ۲۸- مهندسان مشاور نقش محیط؛ گزارش طرح جامع شهر بابلسر، ۱۳۷۹.
- ۲۹- مهندسان مشاور نقش محیط؛ طرح جامع شهر بابلسر؛ جلد اول، ۱۳۷۸.
- ۳۰- محلاتی، صلاح الدین؛ «پیامدهای منفی جهانگردی بر محیط زیست و راههای مبارزه با آن»؛ فصلنامه علمی سازمان حفاظت محیط زیست، شماره ۲۷، سال ۱۳۷۸.
- ۳۱- مهدی زاده، جواد؛ «برنامه ریزی کاربری زمین»؛ فصلنامه پژوهشی، تحلیلی، آموزشی مدیریت و برنامه ریزی شهری، سال اول، زمستان ۱۳۷۹.

- ۳۲-وزارت مسکن و شهرسازی، آئین نامه طراحی راههای شهری (بخش ۱ مبانی)؛ تهیه کننده، سازمان طرح تهیه آئین نامه، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، زمستان ۱۳۷۴.
- ۳۳-هیراسکار، جی، کی؛ درآمدی بر مبانی برنامه ریزی شهری؛ مترجمین محمد سلیمانی و دیگران؛ انتشارات جهاد دانشگاهی تربیت معلم، تهران: ۱۳۷۶.

ب)لاتین:

- 34-France,Lesly., Sustainable Tourism, ,1997.
- 35-Hall, Michael. and Alan lew., Sustainable tourism, A Geographical Perspective,1st edition,1998.
- 36-----, principles of the cultural tourism charter, icsoms ,mexico, 1998.
- 37-Nystrm,louise ., "sustainable tourism development",city and culture-cultural processes,1998.

بسمه تعالی

شهروند محترم این پرسشنامه فقط جنبه تحقیقی دارد و به منظور بررسی اثرات تورسم بر کاربری اراضی شهری تهیه شده است جوابهای صحیح و دقیق شما موجب پیدا شدن راه حلهایی برای شناساندن این اثرات خواهد شد قبلاً از همکاری صمیمانه و صادقانه شما سپاسگزارم.

بخش اول: سؤالات عمومی

۱-چند سال دارید؟ الف) زیر ۲۰ سال ب) بین ۲۰ تا ۶۵ ج) بیش از ۶۵ سال

۲-جنس؟ الف) مرد ب) زن

۳-وضعیت تاهل؟ الف) متاهل ب) مجرد

۴-میزان تحصیلات شما چقدر است؟ الف) ابتدایی ب) راهنمایی ج) متوسطه د) تحصیلات عالی ه) هیچ

۵-در کدام بخش اقتصادی فعالیت دارید؟ الف) کشاورزی ب) خدماتی ج) صنعتی

بخش دوم: سؤالات اختصاصی

۱-آیا وجود کاربری توریستی باعث تغییر خواسته های بچه ها می شود؟ الف) بله ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم

ه) خیلی کم و) هیچ

۲-آیا وجود کاربری توریستی باعث تغییراتی در چهره ساختمانهای سطح شهر می شود؟ الف) بله

ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم

ه) خیلی کم و) هیچ

۳-آیا وجود کاربری توریستی باعث افزایش اشتغال می شود؟

الف) بله ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم ه) خیلی کم

و) هیچ

۴-آیا وجود کاربری توریستی باعث رونق اقتصادی فعالیتها شده است؟

الف) بله ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم ه) خیلی کم

و) هیچ

۵- آیا وجود کاربری توریستی بر قیمت زمین شما مؤثر بوده است؟

الف) بله ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم

ه) خیلی کم و) هیچ

۶- آیا وجود کاربری توریستی بر افزایش قیمت اجاره بهای مناطق مسکونی و تجاری مؤثر بوده است؟

الف) بله ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم ه) خیلی کم

و) هیچ

۷- به نظر شما فعالیتهای توریستی باعث آلودگی هوا می شود؟ الف) بله

ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم ه) خیلی کم

و) هیچ

۸- به نظر شما فعالیتهای توریستی باعث آلودگی صوتی می شود؟ الف) بله ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم ه) خیلی کم

و) هیچ

۹- به نظر شما فعالیتهای توریستی باعث بوی نامطبوع می شود؟ الف) بله ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم ه) خیلی کم

و) هیچ

۱۰- به نظر شما فعالیتهای توریستی باعث ترافیک می شود؟ الف) بله ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم

ه) خیلی کم و) هیچ

۱۱- به نظر شما فعالیتهای توریستی بر چشم انداز زیبای محل تاثیر گذار است؟

الف) بله ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم ه) خیلی کم

و) هیچ

۱۲- به نظر شما فعالیتهای توریستی باعث تغییر استفاده از زمین می شود؟

الف) بله ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم ه) خیلی کم

و) هیچ

۱۳- به نظر شما فعالیتهای توریستی بر توان سایر کاربری تاثیر گذار است؟

الف) بله ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم ه) خیلی کم

و) هیچ

۱۴- به نظر شما فعالیتهای توریستی می تواند باعث افزایش سطح شهر شود؟

الف) بله ب) خیر

اگر بله چقدر؟ الف) خیلی زیاد ب) زیاد ج) متوسط د) کم ه) خیلی کم

و) هیچ

۱۵- به نظر شما فعالیتهای توریستی چقدر از شما فاصله داشته باشد مشکلی ایجاد نمی کند؟

الف) ۲۵۰ متر ب) ۵۰۰ متر ج) ۷۵۰ متر د) ۱۰۰۰ متر و بیشتر

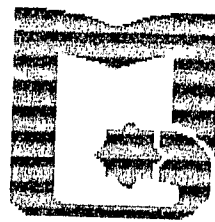
۱۶- به نظر شما فعالیتهای توریستی در کدام قسمت شهر مجتمع شوند خوب است؟

الف) جنوب ب) غرب ج) شرق د) شمال غرب ه) شمال شرق

ABSTRACTS

In recent decades tourism has been paid more attention . In the world nowadays , tourism is the greatest international commercial source and very important and of value ,from economic view .World's country for obtaining this commercial source have provided some longtime program , that, they have attained considerable successful. Recently , our country's cities have porfited from this source ,specially those having a splendid nature and monuments . Among iranians cities , Mazandaran cities , specially coast cities have been receipting tourists for several years and with increasing of amount of tourists it has appeard the negative and positive effects of tourism on different affairs and most of all on the urban landuse in some cities such as Babolsar .

After joining Miandasht village in 1375 Babolsar has had 40630 population . From the begining of formation , the city in a certain period has expanded in its geological basis and still receipting tourists .Field investigation and information and statistical review about these cities shows the unsustainable of urban land use . How extend is tourism related to the existence unsustainable and its increasing .For answering to these questions and research assumptions a urban landuse has been investigated that has showed inexistence of urban master plan and in the wake of it inexistence of regular master plan for tourists and inattention of the some urban managers have caused this unsustainable.



*SISTAN & BALUCHESTAN UNIVERSITY
GRADUTE SCHOOL*

LITERATURE AND HUMANITIES COLLEGE

*DISSERTATION FOR M.Sc DEGREE
GEOGRAPHY AND URBAN PLANNING*

*INVESTIGATION OF TOURISM EFFECTS ON
URBAN LANDUSE (BABOLSAR)*

SUPERVISOR :

DR. MOHSEN SHATERIAN

ADVISOR:

DR. ALI ASGARI

BY :

SHIRZAD MOHAMMADZADE

APRIL 2002

۴۱۴۹۵