



Scientific Journal of

Sustainable Development of Geographical Environment



Vol. 8 No. 18, Autumn 2026

Original Article

Analyzing the Semantic, Functional and Formal Dimensions of Urban Entrances in Order to Organize Tourism Elements (Case Study: Tabriz Entrance to Khoy)

Khabat Derasfhi^{1*}, Arashk Masaeli², Maryam SeyedHamzeh¹, Nasser Rezaei¹

1. Department of Natural Heritage, Research Institute of Cultural Heritage and Tourism, Tehran, Iran

2. Department of Tourism, Research Institute of Cultural Heritage and Tourism, Tehran, Iran

Abstract

Introduction: City entrances are connections between the natural environment outside the city and the artificial environment inside the city, and should prepare the tourist or traveler for entering the city. Identity elements include a sense of vitality, legibility and predictable behavior, remembering and learning, a sense of belonging, loyalty, and ethnicity. In this regard, cultural identity at entry points can be promoted through the entrance landscape and the creation of collective memories there. Accordingly, the present study seeks to assess the current situation and, as a pilot, provide suggestions for improving access to Khoy from the Tabriz side. This study is applied in purpose and descriptive-analytical in research method, using a survey approach.

Materials and Methods: According to the approach of the present study, it is applied in terms of purpose and descriptive-analytical in terms of research method, using a survey approach. The research data were extracted from two library and field methods and collected through a researcher-developed questionnaire with a five-point Likert scale. For this purpose, the organization of the entrance to Khoy city from the Tabriz side was analyzed using the SWOT method and three semantic, functional, and formal dimensions in the form of 35 sub-indices, and using the purposeful snowball sampling method, a statistical population of 45 people, including all university elites, experts, officials, and managers of the urban area, was selected. Physical or formal characteristics include the quality of passages, security, signs and equipment, tourism facilities and natural elements; performance indicators include services and equipment and emergency and law enforcement services, and semantic components include the beauty of the landscape, the representation of cultural, climatic, economic and architectural identity and the sense of beauty caused by vegetation, signs and buildings. More than 16 domestic and foreign studies were reviewed, each analyzing the strengths, weaknesses, opportunities, and threats of entry points in a case study.

Results and Discussion: The entrance to the city is not defined among the entry points of Tabriz. In terms of the matrix of internal factors, the presence of farms and gardens, native vegetation, the size of agricultural plots, and the openness of the view to the natural bed are strengths for analyzing the semantic, functional, and formal aspects of the arrangement of the entrance to Tabriz. Based on this, identity and semantic weakness, functional weakness in organizing movement and services, and formal weakness in readability and input marking can be considered the weak points in analyzing the semantic, functional, and formal aspects of organizing Tabriz's entrance. Based on the matrix of external factors, the strengths of these entry points can be interpreted as the possibility of creating a "green gate of the city", attracting transit tourism, agricultural uses, and unregulated growth; physical disturbance, weakening of identity, and transit pressures constitute the weak points of this sector.

Conclusion: The functional sub-index for farms and gardens along the route has been the strongest strength of this urban entrance. Along with that, the main weakness of providing services to passengers and meeting the principled and planned needs (functional), the opportunity point is the potential of green space, the existence of agricultural uses and the possibility of using them (formal), and the threat point is the undefined entrance (formal) for the city; accordingly, it is important to pay attention to creating welfare-recreational and accommodation services for tourists and taking advantage of the green space and desirable vegetation of the route to beautify it as much as possible and to use the symbols of the identity-cultural index of Khoy. The suggestions in this section are as follows: installation of graphic signs, including signboards and advertising boards; night lighting; separation of the expressway and bypass roads; and creation of service, welfare, recreational, and residential complexes.

Keywords: City Entrance, Functional, Formal, Semantic, Khoy.

Citation: Derasfhi, K., Masaeli, A., SeyedHamzeh, M., & Rezaei, N. (2026). Analyzing the Semantic, Functional and Formal Dimensions of Urban Entrances in Order to Organize Tourism Elements (Case Study: Tabriz Entrance to Khoy). *Sustainable Development of Geographical Environment*, Vol. 8, No. 18, (68-91). <https://doi.org/10.48308/sdge.2026.243954.1308>

Received: ۲۱/۰۴/۲۰۲۶

Revised: ۱۶/۰۵/۲۰۲۶

Accepted: 27/05/2026

* Corresponding Author's Email: kh.derafshi@richt.ir



Copyright: © 2025 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

تحلیل ابعاد معنایی، عملکردی و فرمی سامان‌دهی عناصر گردشگری ورودی شهری

(مطالعه موردی: ورودی تبریز به خوی)

خه‌بات درفش‌ی^{۱*}، ارشک مسائلی^۲، مریم سیدحمزه^۱، ناصر رضائی^۱

۱. گروه میراث طبیعی، پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، تهران، ایران

۲. گروه گردشگری، پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، تهران، ایران

چکیده

مقدمه: ورودی‌های شهری، ارتباط‌دهنده محیط طبیعی خارج از شهر و محیط مصنوعی درون شهرها هستند که باید گردشگر را برای ورود به شهر آماده سازند. عناصر هویتی شامل حس سرزندگی، خوانایی و رفتار قابل پیش‌بینی، به خاطر سپردن و یادگیری، حس تعلق، وفاداری و قومیت هستند. در این راستا، هویت فرهنگی در نقاط ورودی می‌تواند از طریق کالبد منظر ورودی و ایجاد خاطرات جمعی در نقاط ورودی شهر ارتقا یابد. بر این اساس، پژوهش حاضر درصدد ارزیابی وضعیت موجود و ارائه پیشنهاداتی برای بهبود ورودی شهر خوی از سمت تبریز به عنوان پایلوت است. این پژوهش از نظر هدف کاربردی و از نظر روش تحقیق، توصیفی-تحلیلی با رویکرد پیمایشی است.

مواد و روش‌ها: با توجه به رویکرد پژوهش حاضر، این مطالعه از نظر هدف کاربردی و از نظر روش تحقیق، توصیفی-تحلیلی با رویکرد پیمایشی است. داده‌های پژوهش با دو روش کتابخانه‌ای و میدانی استخراج شده و از طریق پرسشنامه محقق‌ساخته با مقیاس لیکرت پنج درجه جمع‌آوری گردید. بدین منظور، سازماندهی ورودی شهر خوی از سمت تبریز با استفاده از روش SWOT و سه بعد معنایی، عملکردی و فرمی در قالب ۳۵ شاخص فرعی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت و با استفاده از روش نمونه‌گیری هدفمند گلوله برفی، جامعه آماری ۴۵ نفری شامل کلیه نخبگان دانشگاهی، متخصصین، مسئولین و مدیران حوزه شهری انتخاب گردید. خصوصیات فیزیکی یا فرمی شامل کیفیت گذرها، ایمنی، تابلوها و تجهیزات، تأسیسات گردشگری و عناصر طبیعی؛ شاخص‌های عملکردی شامل خدمات و تأسیسات و خدمات اورژانس و انتظامی و اجزای معنایی شامل زیبایی منظر، بازنمایی هویت فرهنگی، اقلیمی، اقتصادی و معماری و حس زیبایی ناشی از پوشش گیاهی، تابلوها و بناها است. بیش از ۱۶ مطالعه داخلی و خارجی مورد بازبینی قرار گرفت که هرکدام به مطالعه موردی نقاط ورودی قوت، ضعف، فرصت و تهدید را تحلیل کرده‌اند.

نتایج و بحث: مشکل اصلی ورودی مورد مطالعه این است که «ورودی تعریف شده‌ای به شهر خوی وجود ندارد». وضعیت نامنظم میدان موجود در تقاطع خوی و ایستگاه عوارضی، ظاهر خوبی برای ورودی شهر ندارد. یکی دیگر از ضعف‌های مهم تقاطع خوی، «نبود مجتمع‌های خدماتی، رفاهی، تفریحی و اقامتی (رستوران، کافی‌شاپ، پمپ‌بنزین، سرویس بهداشتی، مسافرخانه و...)» است. نبود «پارکینگ‌های مجزا و تعریف شده»، تعداد کم «فضاهای جایگاه سوخت‌گیری» در این مسیر، و همچنین نبود «اورژانس»، «کلینیک درمانی» و «کیوسک پلیس» از دیگر مشکلات اساسی در طول مسیر از تقاطع خوی تا میدان هواشناسی است. **نتیجه‌گیری:** زیرشاخص عملکردی مزارع و باغات پیرامون مسیر، بهترین نقطه قوت این ورودی شهری بوده است. در کنار آن، ضعف اصلی در ارائه خدمات به مسافران و برآورده کردن نیازهای اصولی و برنامه‌ریزی شده (عملکردی)، نقطه فرصت، پتانسیل فضای سبز، وجود کاربری‌های کشاورزی و امکان بهره‌برداری از آن‌ها (فرمی) و نقطه تهدید، ورودی نامشخص (فرمی) برای شهر است؛ لذا توجه به ایجاد خدمات رفاهی-تفریحی و اقامتی برای گردشگران و بهره‌گیری از فضای سبز و پوشش گیاهی مطلوب مسیر برای زیباسازی آن در حد امکان و استفاده از نمادهای شاخص هویت-فرهنگی شهر خوی حائز اهمیت است. پیشنهادات در این بخش به شرح ذیل است: نصب تابلوهای گرافیکی شامل تابلوهای راهنما و تبلیغاتی، نورپردازی در شب، تفکیک راه‌های تندرو و کمربندی و ایجاد مجتمع‌های خدماتی، رفاهی، تفریحی و اقامتی.

واژه‌های کلیدی: ورودی شهری، عملکرد، فرم، معنا، خوی

مقدمه

شهر یک کالبد همواره در حال تغییر و رو به رشد است؛ اولین نشانه بصری از هر شهر که در ذهن مسافر نقش می‌بندد، ورودی شهر است (Varmaziar and Mahmoodzadeh, 2019). در گذشته، دروازه‌های شهر و فضاهای پیرامون آن‌ها، مکان‌های بارزش و مقدس به شمار می‌آمدند (Gharib, 2003). امروزه با گسترش شهرها، مبادی ورودی از جمله فضاهای فراموش شده شهرها به شمار آمده که با مشکلات و نابسامانی‌های متنوعی روبه‌رو هستند. کیفیت ساخت‌وسازهای حاشیه مبادی ورودی که به‌صورت مجتمع‌های پراکنده و منفصل ظهور یافته‌اند، بر فقدان برنامه‌ریزی، خودرو بودن جریان توسعه و نیز نبود نظارت در مبادی ورودی تأکید می‌ورزند (Tavallaei, 2001؛ Ablaghi and Poorjawhari, 2006؛ Balarsetaghi and Khatibi, 2013). برقراری این ارتباط آشنایی با بهره‌گیری از عناصر هویت فرهنگی در ورودی‌های شهر امکان‌پذیر خواهد بود. عناصر هویت فرهنگی آن دسته از الگوهایی هستند که به‌کارگیری آن‌ها در طرح‌های شهری نوعی احساس تعلق و تداوم‌بخش ایجاد می‌کند و سیمای ورودی شهر را نسبت به ورودی شهرها در دیگر جوامع متمایز می‌کند (Mahdavi, 2011). بر این اساس با توجه به جایگاه خاص شهر خوی به‌عنوان مبادی ورودی ترکیه و بالتبع اروپا از اهمیت خاصی برخوردار است؛ لذا این تحقیق به دنبال بررسی وضعیت حال حاضر مبادی ورودی این شهر و ارائه پیشنهادات کاربردی جهت اصلاح در این حوزه می‌باشد. بدین ترتیب، در ابتدا مروری گذرا بر مبانی نظری این حوزه به منظور تدوین پژوهشی نظام‌مند، انجام شد و در ادامه به بررسی پژوهش‌های داخلی و بین‌المللی در این حوزه پرداخته می‌شود.

مؤلفه‌های کیفی هر پدیده از جمله فضاهای شهری شامل فرم^۱ عملکرد^۲ و معنی^۳ است. معنی یا هویت، هرچند تعریف دقیقی از آن نمی‌توان ارائه کرد اما خاصیتی از محیط است که می‌تواند فرد را به دیگر جنبه‌های زندگی مرتبط سازد (Mirmoghtadaei, 2009؛ Linch, 2016؛ Pakzad, 2006). معانی قابل درک هستند و ادراک می‌شوند؛ این ادراکات غالباً بسیار صریح و مستقیم به نظر می‌آیند؛ چراکه بدون این که ظاهراً فرد متوجه جزئیات فیزیکی شود، معانی را درک می‌کند و این برنامه‌های ادراکی از طریق فرهنگ جا می‌افتد (Torabi and Sima, 2013؛ Pakzad, 2006). فرم یا صورت، بیان‌گر ظاهر، ساختار، چگونگی و نحوه رشد و محتوا و تجسد آن است (Pakzad, 2006). عملکرد نیز در فضای شهری امروز در بستر کاربری‌های مختلف پاسخگوی نیازهای استفاده‌کنندگان است. حال در میان شناخت صحیح نیازها، انطباق کاربری‌ها با نیازها، ایجاد بستر مناسب برای اتفاق افتادن رفتارهای هنجاری و یا به عبارتی ایجاد قرارگاه‌های رفتاری متناسب با الگوی رفتاری از عواملی است که در رسیدن به کیفیت مطلوب‌تر فضاهای شهری می‌بایست موردتوجه قرار گیرد (Zad Khademi and Rafiei Jozam, 2009؛ Rafiei, 2005). در جدول ۱ نقش عناصر هویتی- فرهنگی در ورودی شهر و ساختار مورد نیاز آن ارائه شده است.

می‌توان کیفیت مبادی ورودی شهری از نظر کمی از سه دیدگاه کالبدی (فرمی)، معنایی و عملکردی مورد تجزیه و تحلیل قرار داد. دیدگاه فرمی (کالبدی) شکل و ظاهر ورودی شهر را مورد توجه قرار می‌دهد و شامل المان‌های طبیعی مانند کوه، دشت، باغ، جنگل و فضای سبز می‌باشد و هم شامل المان‌های مصنوعی مانند بناها، نمادها و نشانه‌ها و ... می‌باشد. حال چنانچه هر یک از این موارد حذف یا کمرنگ شود، مبادی ورودی شهر ناقص‌تر و دارای اشکال می‌باشد (Atashinbar, 2009). عواملی مانند «تناسب دیداری»، «خوانایی»، «پایداری»، «ماندگاری»، «غنا» و «غنای حسی» جزء عوامل اصلی تعیین مؤلفه‌های کالبدی مبادی ورودی شهری می‌باشد. دومین دیدگاه، مؤلفه‌های عملکردی می‌باشد که شامل نفوذ-پذیری، تنوع، دسترسی و انعطاف‌پذیری، سلسله‌مراتب، امنیت و آسایش و راحتی، کنترل و نظارت و سازگاری است

^۱ Form or Shape

^۲ Function

^۳ Meaning or Identify

(Rezaei, 2018). سومین دیدگاه، مؤلفه‌های معنایی می‌باشد که هویت و محتوای مبادی ورودی شهری را مورد توجه قرار می‌دهد. محتوا، معنا و مفهوم در یک پدیده نهفته است و دارای دو بعد ذهنی و عینی می‌باشد. معنا، ارزش مفهوم و پیام یک پدیده را از نظر عقلی و احساسی و ... نشان می‌دهد (Pakzad and Asadi Khansari, 2007). در جدول ۲، متغیرها و مؤلفه‌های دیدگاه‌های سه‌گانه پیش‌گفته، برای سامان‌دهی مبادی ورودی شهری، ارائه شده است.

جدول ۱. نقش عناصر هویتی - فرهنگی در ورودی شهر و ساختار مورد نیاز آن (منبع: Mahdavi, ۲۰۱۱)

ردیف	عناصر هویتی	نقش	ساختار مورد نیاز در ورودی شهر
۱	حس سرزندگی	آزاد کردن نیروهای درونی جامعه ایجاد حس تحرک، امید و افتخار در جامعه	الگوی زنده در عناصر منظر ورودی شهر با پیام‌های آشنا
۲	خوانایی و رفتار قابل پیش‌بینی	تکمیل متقابل ناظر و اثر معنا و هویت‌بخشی متقابل ناظر و اثر	اشارات موجود در فضا منطبق با فرهنگ مخاطب و ادراک هنری او
۳	یادآوری و یادگیری	استفاده از پتانسیل‌های موجود عناصر برای اهداف آموزشی انتقال پیام‌های بارز و برجسته ایجاد تمایل در بینندگان به الگوهایی که بیش‌تر ارزش دیدن و فکر کردن دارند	عناصر هویتی - فرهنگی با علائم بصری حامل پیام‌های ارزشمند
۴	احساس تعلق	ایجاد امنیت روانی و عدم بیگانگی نسبت به محیط افزایش حس مالکیت شهروندان	استفاده از معنای بالقوه نمادین در محیط
۵	احساس وفاداری و قوم‌مداری	تقویت حس اتحاد در جامعه افزایش احساس اجتماعی شدن در افراد	نمادهای مقدس مذهبی، ملی و سیاسی

جدول ۲. تحلیل ویژگی‌های ورودی تبریز - خوی بر اساس ابعاد معنایی، عملکردی و فرمی (منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۵)

دیدگاه	مؤلفه‌های کلیدی	متغیرها
کالبدی	کیفیت معابر	آسفالت، خط‌کشی، جداول مسیر، پیاده‌روها
	امنیت	کمیت و کیفیت سرعت‌گیر، عرض خطوط، خروجی ورودی‌ها
	تابلوها و تجهیزات	علائم راهنمایی، رانندگی، زیرگذرها و پل‌های هوایی
	امکانات گردشگری	مجموعه‌های بین‌راهی، مجتمع تفریحی - گردشگری، اورژانس و ...
عملکردی	المان‌های طبیعی	کوه، دشت، باغ، جنگل و ...
	خدمات و تجهیزات	دسترسی به جایگاه سوخت، تعمیرگاه، کمیت و کیفیت تابلوهای هدایت‌کننده، مراکز اطلاع‌رسانی گردشگری، دسترسی به فروشگاه، پارکینگ، استراحتگاه، سرویس بهداشتی
	اورژانسی و انتظامی	استقرار نیروی پلیس و اکیپ‌های فوریت پزشکی و ...
	زیبایی منظر	نورپردازی و روشنایی معابر، نظافت و تمیزی معابر، زیبایی سنگفرش پیاده‌روها
معنایی	حس زیبایی (پوشش گیاهی و تابلوها و ساختمان)	وجود پوشش گیاهی و زیبایی و آراستگی آن، نظم و تزیینات تابلوهای تجاری و زیبایی و عدم فرسودگی تابلوها و ساختمان)
	بازنمایی هویت فرهنگی، اقلیمی، اقتصادی و معماری	وجود تابلوهای معرف شخصیت‌های برجسته شهر، وجود تابلوهای اطلاع‌دهنده از ویژگی‌های شهر و مردم آن، نمایش و معرفی فرهنگ مردم شهر، تناسب کمیت و کیفیت پوشش گیاهی مبادی ورودی با اقلیم شهر، وجود مراکز تولید و عرضه سوغات شهر در مبادی ورودی، تناسب ساختمان‌های مبادی ورودی با ساختمان‌های درون شهر

برای اجرای هر یک از موارد اشاره شده، راهکارها و مؤلفه‌های مختلفی اثرگذار است؛ مثلاً بین طبیعت بکر یا مصنوعی، قبل از ورود به شهر، فضایی به‌عنوان رابط تعریف می‌شود که می‌تواند فضای طبیعت را به فضای شهری مرتبط کند؛ این فضا شامل استفاده از گیاهان بومی و غیربومی با توجه به محیط، گیاهان و درختان مثمر و غیرمثمر، ایجاد فضای سبز حفاظتی - گردشگری در کنار جاده، فضای توقف، استراحت و پذیرایی و خدماتی در مسیر، استفاده از برند فرهنگی در ورودی می‌باشد (Daneshpoor, 2010).

در خصوص مطالعات تجربی گذشته، تحقیقات اندکی در خصوص مبادی ورودی شهری در داخل کشور انجام پذیرفته است؛ اما این مطالعات در بخش خارجی، غنی‌تر است. در پژوهشی با عنوان بررسی کیفیت مبادی ورودی شهر بابلسر، با تمرکز بر خطوط، عرض، شانه، پیاده‌رو و پوشش گیاهی، نتیجه گرفته شده است که در توسعه شهری، مبادی ورودی‌ها مورد توجه و

برنامه‌ریزی کافی قرار نگرفته‌اند (Ghadami Gholamian, 2011). در پژوهشی دیگر با عنوان کاربرد فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی در ارزیابی و طراحی ورودی‌های شهری: مطالعه موردی شهر زنجان، با استفاده از فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی، سه عنصر اساسی در ورودی شهر (تنظیم فیزیکی، فعالیت‌ها و معنا) شناسایی و تقویت دید و چشم‌انداز به نشانه‌های طبیعی و مصنوعی پیشنهاد شده است (Torabi and Sima, 2013). در مطالعه‌ای با عنوان تحلیل کیفی ورودی‌های شهری: مطالعه موردی فرانکلین ویرجینیا، با روش میدانی - پرسشنامه، مشکلاتی نظیر کمبود پوشش گیاهی و شبکه پیاده‌رو در ورودی‌های شهر مشاهده شده و پیشنهادهایی چون ایجاد شبکه سواره‌رو مشترک و علائم اطلاع‌رسانی ارائه گردیده است (Barreira and Mattos, 2014). پژوهش تحلیل مؤلفه‌های تعاملی ورودی‌های شهری بر اساس ادراک، نشانه، مرز ذهنی و نگاه به طبیعت نشان می‌دهد که کارایی، زیبایی‌شناسی و هویت، مبنای ویژگی تعاملی ورودی‌های شهر را تشکیل می‌دهند (Bagheri and Mansouri, 2017). در پژوهش بررسی و مقایسه وضعیت دروازه‌های شهر بانه با رویکرد توصیفی - تحلیلی و آمیخته - میدانی، پیرامون کاربری، تأسیسات، شبکه ارتباطی و فضای اجتماعی، نتایج حاکی از تفاوت در وضعیت این دروازه‌ها و عدم یکسانی مطلوبیت سنج‌های مختلف بوده است (Saeidi et al., 2017). در پژوهشی دیگر با عنوان کیفیت کالبدی و عملکردی ورودی شهر یزد از منظر گردشگران، کیفیت ورودی‌های شهر یزد متوسط و ورودی یزد-کرمان نامطلوب ارزیابی شده است. این پژوهش به بررسی کیفیت کالبدی و عملکردی ورودی شهر یزد به عنوان قطب شهری گردشگری از منظر گردشگران پرداخت که از ۳۲۰ گردشگر بر اساس فرمول کوکران استفاده شده است. نتایج نشان می‌دهد که کیفیت ورودی‌های شهر یزد در حد متوسط ارزیابی شده و ورودی کرمان- یزد در مقایسه با سایر ورودی‌ها از سطح پایین‌تری برخوردار است (Rezaei, 2018). همچنین، مطالعه بررسی تطبیقی مؤلفه‌های عملکردی، تجربی-زیباشناختی و زیست‌محیطی در ورودی‌های شهر با رویکرد تئوری مکان پایدار: مطالعه موردی جنوب شرق تهران، بیانگر همخوانی انتظارات و نیازهای کاربران با مؤلفه‌های تئوری مکان پایدار است (Mastiani et al., 2018). در پژوهشی با عنوان ارتباط بین سلسله‌مراتب تصویر ورودی و حس تعلق و آسایش در فضاهای شهری: مطالعه موردی روستای جیمی چین، نتیجه گرفته شده است که حس تعلق و آسایش با ایجاد ورودی مناسب و خاطره مشترک برقرار می‌شود (Chen and Wang, 2021). پژوهش ارزیابی وضعیت ورودی‌های شهری و ارائه راهکارهای بهبود: مطالعه موردی شهر هنگ‌یانگ چین، وضعیت ورودی‌های شهر را نامطلوب دانسته و هماهنگ‌سازی فرم فضایی و تنوع کاربری را برای بهبود ضروری می‌داند (Zheng et al., 2022). مطالعه بررسی نمادگرایی، مرز ذهنی و پنجره شهر در ورودی‌های شهری: مطالعه موردی سلیمانیه عراق، بیان داشته است که ورودی‌ها نماد واقعی هویت و میراث فرهنگی شهر نبوده و کاستی‌های جدی در حوزه‌های زیرساختی و فرهنگی دارند (Hisham Taher et al., 2023). همچنین، پژوهش تحلیل مؤلفه‌های کالبدی و عملکردی در ورودی‌های شهری با تأکید بر بازنمایی هویت و زیبایی: مطالعه موردی شهر مراغه، وضعیت ورودی‌های این شهر را در شاخص‌های مورد بررسی نامطلوب ارزیابی کرده است (Mobareki et al., 2023). در پژوهش دیگری با عنوان بررسی تأثیر مؤلفه‌های کالبدی بر قابلیت قدم زدن در ورودی‌های شهری: مطالعه موردی شهر قزوین، مؤلفه آسایش و راحتی بیش‌ترین تأثیر را در قابلیت قدم زدن داشته است (Charkhchian and Rahmani, 2023). پژوهش نقش نورپردازی در ایجاد اولین تصویر و هویت بصری ورودی شهر اهواز، اهمیت بالای نورپردازی در ایجاد اولین تصویر و احساسات مخاطبان را برجسته کرده است (Zabidi et al., 2024). همچنین، در مطالعه‌ای با عنوان «راهکارهای ساماندهی کیفیت محیطی مبادی ورودی معابر شهرها» به بررسی مبادی ورودی شهر وایان پرداخته شده است؛ در این مطالعه به این نکته اشاره شده که ورودی شهر، اولین فضایی است که مسافر در هنگام ورود به شهر با آن مواجه می‌شود و همچنین آخرین فضایی است که در هنگام خروج از شهر مخاطب بعد از طی نمودن آن، از شهر خارج می‌شود؛ بنابراین، ورودی شهرها در ایجاد خاطره ذهنی، نقش مؤثری برعهده دارد لذا هدف این پژوهش، راهکارهای ساماندهی کیفیت محیطی مبادی ورودی معابر شهر وایان می‌باشد. نتایج نشان می‌دهد توجه به شاخص‌های کیفی در فضاهای عمومی شهری کاهش یافته که خود یکی از مشکلاتی است که شهرهای امروزی با آن روبرو هستند لذا توجه به مفهوم ورودی و کیفیت محیط، از

اساسی‌ترین مطالعات در توجه به رویکرد فضاهای شهری است (Ghoraishi, 2024). در مطالعه کاربرد مدل فضای حالت پایه در تحلیل و مدیریت جریان ترافیک ورودی‌های شهری: مطالعه موردی سانفرانسیسکو، رویکردهای مسیریابی پویا و قیمت‌گذاری جاده‌ها برای مدیریت جریان ترافیک و توزیع بهینه صف‌ها پیشنهاد شده است (Mat Jusoh and Ampountolas, 2024). پژوهش تحلیل عوامل مؤثر بر ساخت کالبد ورودی شهر اردبیل با رویکرد کاربردی، عوامل مؤثر بر ساخت کالبد ورودی شهر را وسعت، موقعیت میانی، توسعه شهر، موقعیت جغرافیایی و ارتباطی دانسته است (Rahmani Shamasbi et al., 2024). در نهایت، در پژوهش دیگری با عنوان به‌کارگیری هویت بصری در ورودی‌های اصلی شهرها (مطالعه موردی: ورودی شهر بنی سویف) در کشور مصر در سال ۲۰۲۴، نویسندگان به دنبال «کنترل شهرسازی مصر و حمایت از هویت بصری»، تعمیق مفهوم تعلق ملی و صدور دستورالعملی برای هویت بصری در سطح هر استان بودند. روش تحقیق بر مطالعه استقرایی عناصر هویت شهری و ویژگی‌های تصویر بصری ورودی‌های شهر به‌گونه‌ای که بیانگر هویت محلی شهر بنی سویف باشد، متکی بود. ورودی اصلی (ورودی زمین جنوبی) مورد مطالعه بود و نتایج نشان می‌دهد که روندهای شهری در شهرهای مصر عمدتاً به کاربرد هویت بصری، به‌ویژه در ورودی‌های اصلی شهرها، توجه داشته است. در نهایت، چارچوبی راهنما برای طراحی ورودی‌های شهر با در نظر گرفتن هویت بصری و هویتی شهر پیشنهاد شد. جدول ذیل سایر مطالعات انجام گرفته در داخل و خارج از کشور را به همراه متغیرها و روش مورد بررسی نشان می‌دهد. در جدول ۲، تحقیقات انجام گرفته در داخل و خارج از کشور در این حوزه آمده است (Abd el-Maksoud, 2024).

تحقیقات گذشته به بررسی و ارزیابی کیفیت، کارایی، زیبایی‌شناسی، عملکردی، زیست‌محیطی و همچنین نقش هویت بصری و نمادگرایی در مبادی ورودی شهرها می‌پردازند. نتایج نشان می‌دهند که ورودی‌های شهری اغلب از کمبود توجه در برنامه‌ریزی و طراحی رنج می‌برند و چالش‌هایی نظیر عدم وجود پوشش گیاهی مناسب، شبکه‌های پیاده‌روی ناکافی و فقدان هویت بصری مشخص در آن‌ها مشاهده می‌شود. راهکارهای پیشنهادی در این پژوهش‌ها شامل موارد زیر است:

- توجه به عناصر فیزیکی و عملکردی: بهبود عرض، پیاده‌رو، پوشش گیاهی و کیفیت کالبدی ورودی‌ها.
- تقویت هویت بصری و نمادگرایی: استفاده از نورپردازی مناسب، نمادهای شهری و بازنمایی میراث فرهنگی محلی.
- بهبود تجربه کاربری: افزایش حس تعلق، آسایش و قابلیت پیاده‌روی در ورودی‌ها.
- مدیریت ترافیک: به‌کارگیری مدل‌های پیشرفته برای مدیریت جریان ترافیک در ورودی‌ها.
- استفاده از روش‌های تحلیلی: به‌کارگیری تکنیک‌هایی مانند فرآیند تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP) و سوات (SWOT) برای ارزیابی و طراحی ورودی‌ها.

مواد و روش‌ها

محدوده مورد مطالعه

در این پژوهش محدوده مورد مطالعه، ورودی شهر خوی از سمت تبریز می‌باشد. شهر خوی در موقعیت جغرافیایی ۴۴ درجه و ۵۸ دقیقه طول شرقی و ۳۸ درجه و ۳۲ دقیقه عرض شمالی واقع شده است؛ موقعیت جغرافیایی شهر خوی و ورودی به این شهر از سمت تبریز در شکل ۱ نشان داده شده است. شهر خوی، در دشتی نسبتاً وسیع، در استان آذربایجان غربی قرار گرفته و بعد از ارومیه، دومین شهر استان می‌باشد. این شهر در ۱۴۱ کیلومتری شهر ارومیه مرکز استان آذربایجان غربی و ۱۴۳ کیلومتری شهر تبریز مرکز استان آذربایجان شرقی قرار دارد. شهر خوی از شمال به شهرستان‌های ماکو و چالدران، از جنوب به شهرستان سلماس، از شرق به شهرستان مرند و از غرب به کشور ترکیه محدود می‌شود. این شهر در شمال غربی‌ترین نقطه ایران، مهد تمدن چند هزارساله و از کهن‌ترین مراکز تمدنی در ایران است که حوادث تاریخی زیادی را به خود دیده است. ورودی سه راه خوی از سمت شهر تبریز، در شرق آن قرار دارد که یکی از شاهراه‌های اصلی ارتباطی در شمال غرب استان آذربایجان غربی به شمار می‌رود. مهم‌ترین راه ارتباطی بین خوی و تبریز، بین خوی

شکل ۱. موقعیت جغرافیایی و شبکه راه‌های ارتباطی و معابر شهر خوی؛ الف) موقعیت جغرافیایی بر روی تصویر ماهواره‌ای، ب) پوشش / کاربری اراضی پیرامونی شهر خوی (منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۳)

نتایج بررسی تحقیقات گذشته نشان داد که ورودی‌های شهری به‌عنوان اولین نقطه تماس اهمیت روزافزون پیدا کرده و به برداشت اولیه از شهر کمک می‌کنند؛ در کنار آن لزوم توجه به جنبه‌های مختلف کیفی، عملکردی و هویتی در طراحی و ساماندهی آن‌ها مورد توجه است. ورودی تبریز به خوی، به‌عنوان یکی از محورهای ارتباطی مهم در منطقه شمال غرب کشور، پتانسیل بالایی برای توسعه گردشگری دارد. با این حال، سامان‌دهی ناقص و ناهماهنگ عناصر گردشگری در این ورودی، از جمله عدم وجود تابلوها و علائم راهنمای کافی، فقدان فضاهای مکث و استراحت مناسب، و ناهماهنگی بصری و فرمی، می‌تواند تصویری نامطلوب از منطقه را به گردشگران ارائه دهد و فرصت‌های اقتصادی و فرهنگی ناشی از گردشگری را محدود سازد. لذا، ضرورت دارد تا با نگاهی جامع و تحلیلی به ابعاد مختلف (معنایی، عملکردی و فرمی) در سامان‌دهی، این ورودی، راهکارهایی علمی و کاربردی جهت ارتقاء تجربه گردشگری و افزایش جذابیت منطقه ارائه گردد.

این پژوهش با اتخاذ رویکردی چندبعدی، درصدد است تا ضمن شناسایی کاستی‌ها، چارچوبی مفهومی و عملیاتی برای سامان‌دهی مؤثرتر عناصر گردشگری ورودی تبریز به خوی ارائه دهد.

بر اساس فرآیند پژوهش، داده‌های تحقیق از دو شیوه کتابخانه‌ای و پیمایشی- میدانی استخراج شده‌اند که داده‌های مورد نیاز میدانی از طریق پرسش‌نامه‌ای محقق ساخت با طیف لیکرت پنج مقیاسی احصا شده است. به‌منظور سامان‌دهی ورودی شهر خوی از سمت تبریز، نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای این ورودی در سه بعد معنایی، عملکردی و فرمی و در ۳۵ زیرشاخص مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است. جامعه آماری شامل تمامی نخبگان دانشگاه، صاحب‌نظران، مدیران و مسئولین حوزه شهری بوده است. حجم نمونه آماری ۴۵ نفر از جامعه پیش گفته بوده که با روش نمونه‌گیری هدفمند گلوله برفی انتخاب شده‌اند. روایی و اعتبار تحقیق از طریق بررسی صوری و محتوایی با اتکا به ارزیابی و قضاوت‌های ذهنی متخصصان که از اساتید دانشگاه و کارشناسان برنامه‌ریزی شهری بوده‌اند، مورد بررسی قرار گرفت. گویه‌های پرسشنامه بر اساس مرور نظام‌مند منابع نظری و مطالعات پیشین مرتبط با متغیرهای پژوهش تدوین شد. سپس برای بررسی روایی محتوایی، پرسشنامه در اختیار ۱۰ نفر از متخصصان قرار گرفت و شاخص CVI محاسبه شد. گویه‌هایی که مقدار CVI کمتر از مقدار بحرانی ۰/۷ داشتند، حذف/ اصلاح شدند. برای محاسبه پایایی ابزار پژوهش نیز از تکنیک آلفای کرونباخ استفاده شد که ۵ مؤلفه کلیدی در بعد کالبدی، ۲ مؤلفه کلیدی در بعد عملکردی و ۳ مؤلفه کلیدی در بعد معنایی استفاده شده است. مؤلفه فرمی (کالبدی) با ۱۱ گویه دارای ضریب آلفای کرونباخ ۰/۷۹، مؤلفه عملکردی با ۱۲ گویه دارای ضریب آلفای کرونباخ ۰/۷۷ و مؤلفه معنایی نیز با ۱۲ گویه دارای ضریب آلفای کرونباخ ۰/۷۸ می‌باشد. به‌طور کلی مقدار آلفای کرونباخ بیش‌تر از ۰/۷ است که بیان‌گر ارتباط پرسش‌ها و گویه‌های پژوهش و در نهایت پایایی ابزار پژوهش می‌باشد.

نتایج و بحث

هدف این تحقیق، بررسی کیفیت مبدأ ورودی شهر خوی از سمت شهر تبریز بوده است. اصلی‌ترین مشکل ورودی مطالعه شده این است که «ورودی تعریف شده‌ای برای شهر خوی» نیست. وضعیت نابسامان میدان موجود در سه راه خوی و ایستگاه ایست بازرسی جلوه خوبی برای ورودی شهر ندارد. یکی دیگر از ضعف‌های مهم سه راه خوی «کمبود مجتمع‌های خدماتی، رفاهی، تفریحی و اقامتی (رستوران، کافی‌شاپ، پمپ‌بنزین، سرویس بهداشتی، مهمان‌پذیر و...)» است و کمبود آن‌ها به شدت احساس می‌شود. کمبود «پارکینگ‌های مجزا و تعریف شده» برای هر نوع وسیله نقلیه، اعم از بزرگ و کوچک، از دیگر مشکلات سه راه خوی می‌باشد. تعداد کم «جایگاه‌های پمپ‌بنزین» در این مسیر و همچنین کمبود «اورژانس»، «کلینیک پزشکی» و «کیوسک پلیس» نیز یکی دیگر از مشکلات اساسی در طول مسیر سه راه خوی تا میدان هواشناسی به شمار می‌آید. وجود «تابلوهای تبلیغاتی»، «معرفی مسیر و المان‌های نامناسب» در ورودی سه راه خوی تا میدان هواشناسی منظر و جلوه مناسبی ایجاد نمی‌کند که به همین دلیل در طول مسیر کمبود المان‌ها و عناصری که نشانی از هویت، فرهنگ، تاریخ و مردمان شهر باشد و حس نزدیک شدن به شهر و ورود به فضای جدید را به مسافر القا کند، به شدت احساس می‌شود.

از دیگر مشکلات حائز اهمیت در این مسیر کمبود فضای سبز تعریف شده است که به‌رغم ظرفیت زمین‌های کشاورزی و مناظر زیبای گل‌های آفتابگردانی که در طول مسیر وجود دارد، منظر و فضای سبز زیبایی وجود ندارد و به مسافر این حس را القای می‌کند که به شهر گل‌های آفتابگردان با مناظر بکر طبیعی وارد می‌شوند. وجود کاربری‌های آلوده‌زا و همچنین وجود کارخانه‌ها و کارگاه‌های صنعتی و جداره‌های ناسازگاری که در نزدیکی ورود به شهر خوی و میدان هواشناسی وجود دارد، یکی دیگر از مشکلات حائز اهمیت در این مسیر می‌باشد. در طول مسیر، منظر که بیننده می‌بیند بسیار یکنواخت و بدون نورپردازی مناسب در شب بوده که خیلی خسته‌کننده برای مسافر است. وضعیت نابسامان میدان هواشناسی که اولین ورودی به شهر خوی از سمت شرق است، جلوه زیبایی به آن نمی‌دهد و استقرار کارگاه‌های تعمیر وسایل نقلیه، توقف اتوبوس‌های مسافری در اطراف میدان برای سوار و یا پیاده کردن مسافر و توقف تاکسی‌ها و وسایل نقلیه در اطراف میدان هم از نظر بصری و هم از نظر ترافیک ایجاد مشکل می‌کند. از دیگر نقاط منفی میدان هواشناسی، کمبود المان مناسب ورودی شهر و

وجود وسایل نقلیه‌ای که خرید و فروش انجام می‌دهند، می‌باشد (شکل ۲). در این شکل، فضاهای رها شده، وجود کارگاه‌های صنعتی و تعمیرگاهی، نصب بنرهای تبلیغاتی نامناسب، کمبود فضای سبز و... همگی سبب شده‌اند تا این ورودی نتواند حس تغییر یا ورود به یک شهر تاریخی - مذهبی با داشتن جاذبه‌های گردشگری طبیعی کم‌نظیر را به گردشگران و مسافران در هنگام ورود به شهر القا کند. درحالی‌که جایگاه ورودی تبریز به خوی، از نظر تاریخی گردشگری و از نظر صنعتی، بسیار حائز اهمیت می‌باشد اما هیچ‌کدام از اصول طراحی ورودی شهر (کالبدی، فضایی، عملکردی، بصری، دسترسی و منظر) در مسیر سه راه خوی تا میدان هواشناسی رعایت نشده است.



شکل ۲. عدم توجه به سامان‌دهی عناصر فرهنگی، تاریخی و طبیعی گردشگری سه راه خوی تا میدان هواشناسی (منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۳)

تدوین راهبرد بهینه سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی با تحلیل SWOT

ماتریس ارزیابی عوامل درونی (IFE)

این ماتریس ابزاری جهت بررسی عوامل داخلی سازمان می‌باشد. درواقع، نقاط قوت و ضعف واحدهای سازمانی را ارزیابی می‌نماید. برای تهیه یک ماتریس ارزیابی عوامل داخلی، عمدتاً از نظرات و قضاوت‌های مدیران و کارکنان استفاده می‌شود.

جدول‌های ۳ و ۴ وزن نسبی، میانگین رتبه‌ای، امتیاز وزنی و رتبه هر یک از متغیرهای نقاط قوت و ضعف تحلیل ابعاد معنایی، عملکردی و فرمی سامان‌دهی عناصر گردشگری ورودی تبریز به خوی را نشان می‌دهد. نقاط قوت این ورودی بیش از همه بر بافت طبیعی، کاربری‌های کشاورزی، فضای باز و خوانایی محیطی استوار است. وجود مزارع و باغات، پوشش گیاهی بومی، درشت‌دائگی قطعات کشاورزی و باز بودن دید به بستر طبیعی، باعث شده است که این محدوده از نظر ادراک بصری، واجد کیفیتی غیرمصنوع و متمایز باشد. از منظر معنایی نیز، بکر بودن محیط و عدم تقلید مستقیم از نمادهای سایر شهرها، زمینه‌ای برای شکل‌گیری هویت اختصاصی فراهم می‌کند. در بعد عملکردی نیز، وجود عملکردهای شهری و فراشهری و برخی خدمات اولیه، امکان تبدیل این ورودی به یک آستانه فعال و خدمات‌محور را فراهم کرده است. با این حال، در میان نقاط قوت، آن دسته از متغیرهایی که به کیفیت طبیعی و خوانایی فضایی مربوط‌اند، از اهمیت بیشتری برخوردارند. به عبارت دیگر، ارزش اصلی این ورودی نه در ساخت‌وسازهای موجود، بلکه در ظرفیت نهفته در منظر طبیعی و کشاورزی آن است. این نکته برای سیاست‌گذاری فضایی بسیار مهم است، زیرا هرگونه مداخله آتی باید بر پایه تقویت همین سرمایه مکانی انجام شود، نه جایگزینی آن با عناصر ناهماهنگ.

جدول ۳. ماتریس عوامل داخلی (نقاط قوت) تحلیل ابعاد معنایی، عملکردی و فرمی سامان‌دهی عناصر ورودی تبریز به خوی

رتبه	امتیاز وزنی	میانگین رتبه‌ای	وزن نسبی	نقطه قوت (S)
۲	۰/۵۹	۴/۰۴	۰/۱۴۶	مزارع آفتاب‌گردان به عنوان نشان هویتی
۱	۰/۶	۴/۰۷	۰/۱۴۷	وجود مزارع و باغات (پوشش گیاهی مطلوب)
۶	۰/۳۵	۳/۱۱	۰/۱۱۲	باز بودن دید به بستر طبیعی و بکر
۵	۰/۳۷	۳/۱۸	۰/۱۱۵	درشت‌دانه بودن قطعات کشاورزی
۴	۰/۳۷	۳/۲۱	۰/۱۱۶	بکر بودن محیط و عدم تقلید نمادین
۸	۰/۲۴	۲/۵۷	۰/۰۹۳	وجود عملکردهای شهری و فراشهری
۷	۰/۲۷	۲/۷۵	۰/۰۹۹	تداوم فضای سبز در اطراف مسیر
۳	۰/۴۹	۳/۶۸	۰/۱۳۳	خوانایی نسبی مسیر به دلیل باز بودن لبه‌ها

نقاط ضعف عمدتاً در سه سطح قابل مشاهده‌اند:

- ضعف هویتی و معنایی
- ضعف عملکردی در سامان‌دهی حرکت و خدمات
- ضعف فرمی در خوانایی و نشانه‌گذاری ورودی

در سطح معنایی، نبود هویت تعریف‌شده برای مسیر و عدم نمایش کافی هویت شهر در ورودی، موجب شده است که مسافر با یک آستانه شهری مشخص و قابل تشخیص مواجه نشود. در سطح عملکردی، فقدان سازمان‌دهی مناسب خدمات‌رسانی، نبود تفکیک روشن میان مسیرهای تندرو و کندرو و روشنایی ناکافی شبانه، کیفیت تجربه حرکتی را کاهش می‌دهد. در سطح فرمی نیز، کمبود نشانه‌های خوانا و مبلمان شهری مناسب سبب شده است که حس «ورود به شهر» به‌طور کامل شکل نگیرد. در میان ضعف‌ها، مهم‌ترین مسئله فقدان خوانایی هویتی و سازمان کالبدی ورودی است. این ضعف به‌طور مستقیم بر ادراک مسافر اثر می‌گذارد و سبب می‌شود محدوده ورودی نه به‌عنوان آستانه‌ای شهری، بلکه صرفاً به‌عنوان یک پهنه عبوری تلقی شود؛ بنابراین، اصلاح این وضعیت باید در اولویت مداخلات آتی قرار گیرد.

جدول ۴. ماتریس عوامل داخلی (نقاط ضعف) تحلیل ابعاد معنایی، عملکردی و فرمی سامان‌دهی عناصر ورودی تبریز به خوی

رتبه	امتیاز وزنی	میانگین رتبه‌ای	وزن نسبی	نقطه ضعف (W)
۳	۰/۳۸	۳/۰۴	۰/۱۲۶	خدمات‌رسانی غیر سازمان‌یافته به مسافر
۴	۰/۳۷	۳	۰/۱۲۴	نبود مبلمان شهری مناسب
۵	۰/۳۶	۲/۹۶	۰/۱۲۳	فقدان نمایش هویت شهر در ورودی
۶	۰/۳۵	۲/۹۳	۰/۱۲۱	نبود هویت تعریف‌شده برای مسیر
۷	۰/۳	۲/۷۱	۰/۱۱۲	ضعف روشنایی شبانه
۶	۰/۳۵	۲/۹۳	۰/۱۲۱	نبود تفکیک مسیر تندرو و کندرو
۷	۰/۳	۲/۶۸	۰/۱۱۱	کمبود نشانه‌های ادراک ورود به شهر

رتبه	امتیاز وزنی	میانگین رتبه‌ای	وزن نسبی	نقطه ضعف (W)
۲	۰/۶۳	۳/۸۹	۰/۱۶۱	ناهماهنگی بصری جداره‌های ورودی
۱	۰/۶۶	۴	۰/۱۶۶	توقف‌های غیر ایمن و بی‌برنامه

ماتریس ارزیابی عوامل خارجی (EFE)

بررسی عوامل خارجی یا محیطی شامل نظارت، ارزیابی و نشر اطلاعات به دست آمده مربوط به محیط‌های داخلی و خارجی سازمان، میان افراد کلیدی و مؤثر آن است. ماتریس ارزیابی عوامل خارجی (EFE)، ابزاری است که به استراتژیست‌ها امکان می‌دهد عوامل سیاسی، اقتصادی، تکنولوژی، اجتماعی - فرهنگی، زیست‌محیطی، قانونی و وضعیت بازار را در مقطع زمانی مدنظر، مورد ارزیابی قرار دهند. یافته‌های مربوط به ارزیابی مقوله‌های مربوط به فرصت‌ها و تهدیدهای فراروی تحلیل ابعاد معنایی، عملکردی و فرمی سامان‌دهی عناصر گردشگری ورودی تبریز به خوی در جدول‌های ۵ و ۶ ارائه شده است.

فرصت‌های این ورودی ناشی از ظرفیت‌های توسعه‌پذیر، بستر طبیعی کم‌دست‌خورده، فضاهای ساخته‌نشده و قابلیت تقویت کارکردهای گردشگری و خدماتی است. وجود اراضی بایر، زمین‌های کشاورزی و پهنه‌های باز، امکان برنامه‌ریزی یکپارچه و مرحله‌بندی شده را فراهم می‌کند. همچنین، قرارگیری این مسیر در ارتباط با کشورهای همسایه، می‌تواند آن را به یک ورودی فرامحلی و حتی بین‌المللی تبدیل کند؛ موضوعی که در صورت طراحی مناسب، قابلیت ارتقای وجهه شهری را دارد. از منظر معنایی، مهم‌ترین فرصت، امکان خلق یک دروازه شهری هویت‌مند است؛ دروازه‌ای که بر پایه منظر طبیعی، پوشش گیاهی و عناصر بومی شکل گیرد. از منظر عملکردی نیز، توسعه مجموعه‌های خدماتی، گردشگری و توقفگاهی می‌تواند پاسخ‌گوی نیاز مسافران و هم‌زمان موجب فعال‌سازی اقتصاد محلی شود. از منظر فرمی نیز، ظرفیت فضای سبز، رودخانه یا عناصر طبیعی مجاور، بستر مناسبی برای شکل‌دهی یک ورودی منظرین و متمایز فراهم می‌کند.

جدول ۵. ماتریس عوامل خارجی (نقاط فرصت) تحلیل ابعاد معنایی، عملکردی و فرمی سامان‌دهی عناصر ورودی تبریز به خوی

رتبه	امتیاز وزنی	میانگین رتبه‌ای	وزن نسبی	نقطه فرصت (O)
۳	۰/۵	۳/۹	۰/۱۲۷	پتانسیل فضای سبز
۴	۰/۴۷	۳/۸	۰/۱۲۴	محیط دست‌نخورده برای طراحی برنامه‌ریزی شده
۶	۰/۴	۳/۵	۰/۱۱۴	نقش بین‌المللی مسیر
۵	۰/۴۲	۳/۶	۰/۱۱۸	اراضی بایر با پتانسیل توسعه
۷	۰/۳۹	۳/۴۶	۰/۱۱۳	طراحی مجموعه‌های خدماتی-گردشگری
۳	۰/۵	۳/۹	۰/۱۲۷	کاربری‌های کشاورزی قابل بازتفسیر
۶	۰/۴	۳/۵	۰/۱۱۴	رودخانه / عنصر طبیعی جذاب
۱	۰/۵۷	۴/۲	۰/۱۳۷	امکان خلق «دروازه سبز شهر»
۲	۰/۵۴	۴/۰۶	۰/۱۳۳	جذب گردشگری عبوری

تهدیدهای اصلی ناشی از رشد بی‌ضابطه، آشفته‌گی کالبدی، تضعیف هویت و فشارهای ترانزیتی است. افزایش تردد در مسیر، اگر با مدیریت مناسب همراه نباشد، می‌تواند کیفیت محیط را کاهش دهد و به فرسایش تدریجی لبه‌های ورودی بینجامد. همچنین، شکل‌گیری کاربری‌های ناسازگار، رشد ساخت‌وسازهای بی‌هویت و توسعه ارگانیک بدون نظم فضایی، می‌تواند ظرفیت‌های ارزشمند موجود را از بین ببرد. بزرگ‌ترین تهدید در این محدوده، تعریف‌نشده‌گی ورودی شهر است؛ یعنی وضعیتی که در آن، مسافر فاقد نشانه‌های واضح برای تشخیص ورود به شهر است. این وضعیت با گسترش معماری بی‌هویت، کاهش حس تعلق به مکان و افزایش ناهمخوانی فرمی تشدید می‌شود. در نتیجه، اگر مداخله‌ای هدایت‌گر و پیش‌دستانه صورت نگیرد، فرصت‌های موجود نیز به تهدید تبدیل خواهند شد.

جدول ۶. ماتریس عوامل خارجی (نقاط تهدید) تحلیل ابعاد معنایی، عملکردی و فرمی سامان‌دهی عناصر ورودی تبریز به خوی

رتبه	امتیاز وزنی	میانگین رتبه‌ای	وزن نسبی	نقطه تهدید (T)
۲	۰/۵۱	۴	۰/۱۲۸	کاهش حس تعلق به مکان
۲	۰/۵۱	۴	۰/۱۲۸	تردد بالای ترانزیتی
۱	۰/۵۴	۴/۱۱	۰/۱۳۲	ورودی تعریف‌نشده شهر
۳	۰/۴۹	۳/۹	۰/۱۲۵	گسترش معماری بی‌هویت
۴	۰/۴۶	۳/۸	۰/۱۲۲	کاربری‌های ناسازگار
۵	۰/۴۱	۳/۶	۰/۱۱۵	رشد صنعتی در حوزه بصری ورودی
۶	۰/۳۹	۳/۵	۰/۱۱۲	رشد ارگانیک لبه‌ها
۶	۰/۳۹	۳/۵	۰/۱۱۲	ناآشنایی مسافران با مسیرهای شهر

تحلیل عوامل داخلی و خارجی (IEA) توسعه گردشگری شهر خوی

به‌منظور تعیین راهبردهای مناسب در تحلیل ابعاد معنایی، عملکردی و فرمی سامان‌دهی عناصر گردشگری ورودی تبریز به خوی و تهیه ماتریس نهایی SWOT، می‌بایست هر یک از عوامل مورد مطالعه تحلیل شوند. بدین‌منظور، در جدول ۷ (عوامل داخلی و خارجی)، مهم‌ترین قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدهای فراروی سامان‌دهی این ورودی مهم شهری در خوی نام برده شده‌اند. وزن مربوط به هر یک از این عوامل و بر اساس اثر احتمالی آن‌ها بر موقعیت راهبردی فعلی سیستم (بر اساس یافته‌های حاصل از شناخت و تحلیل وضع موجود) از یک (مهم‌ترین) تا صفر (بی‌اهمیت‌ترین) داده شده است؛ هرچقدر وزن بیشتر باشد، تأثیر بر موقعیت کنونی و آینده سامان‌دهی ورودی شهر خوی و پیرامون آن بر اساس عناصر گردشگری، بیش‌تر خواهد بود.

همیشه متوسط امتیاز وزنی کل در یک سیستم در یک زمینه، عدد ۲/۵ است؛ چنانچه بالاتر از آن باشد، اهمیت آن بیش‌تر و اگر کم‌تر از آن باشد، از اهمیت و اثرگذاری کم‌تری برخوردار است. بر اساس امتیازات حاصل از ماتریس‌های مربوط به نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها، مجموع امتیاز وزنی نقاط قوت ۳/۸، مجموع امتیاز وزنی نقاط ضعف ۳/۷، مجموع امتیاز وزنی فرصت‌ها ۴/۱۹ و مجموع امتیاز تهدیدها ۳/۷ به‌دست آمده است. این یافته‌ها نشان می‌دهد که در میان ابعاد چهارگانه مورد بررسی در تحلیل ابعاد معنایی، عملکردی و فرمی سامان‌دهی ورودی تبریز به خوی با بهره‌گیری از عناصر گردشگری بر اساس تحلیل SWOT، مجموع امتیاز وزنی نقاط فرصت از دیگر ابعاد بیش‌تر بوده است.

تحلیل SWOT و تدوین راهبردهای سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی

به‌منظور تدوین راهبردها و راهکارهای سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی با استفاده از ماتریس تجزیه و تحلیل عوامل استراتژیک (SFAS) که از ترکیب و تلفیق ماتریس‌های ۱ تا ۴ تهیه شده است، عوامل مهم داخلی و خارجی انتخاب شده‌اند. در این بخش از مطالعات، ابتدا عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) و سپس عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) تعیین می‌گردد و در نهایت راهبردهای SO (راهبرد رقابتی - تهاجمی)، WO (راهبرد محافظه‌کارانه)، ST (راهبرد تنوع) و WT (راهبرد تدافعی) تدوین می‌شوند. اگرچه ممکن است در عمل برخی از استراتژی‌های در نظر گرفته شده هم‌پوشانی یا هم‌زمانی در اجرا را داشته باشند، ولی بر اساس مطالعات مطالعه انجام شده، چهار دسته راهبرد مناسب که بر اساس تجزیه و تحلیل نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها تعیین شده‌اند که فهرست آن‌ها در جدول ۸ ارائه شده است. جهت ارائه راهبردهای خاص در راستای توسعه گردشگری در محدوده مورد مطالعه، با توجه به امتیاز موزون هر یک از عوامل راهبردی چهارگانه حاصل از به‌کارگیری مدل پیاده‌سازی ماتریس‌های ارزیابی داخلی و خارجی، به تحلیل سامان‌دهی

ورودی تبریز- خوی اقدام شده و مجموعه راهبردهای رقابتی/تهاجمی، تنوع بخشی، بازنگری و تدافعی به عنوان راههای دستیابی به اهداف برنامه توسعه پایدار گردشگری، ارائه می شوند.

جدول ۷. اولویت بندی عوامل داخلی و خارجی تحلیل ابعاد معنایی، عملکردی و فرمی سامان دهی عناصر ورودی تبریز به خوی

اولویت‌بندی عوامل داخلی سامان‌دهی ورودی تبریز به شهر خوی (IFE)		امتیاز وزنی
S1.	وجود مزارع و باغات (پوشش گیاهی مطلوب)	۰/۶
S2.	مزارع آفتاب‌گردان به‌عنوان نشان هویتی	۰/۵۹
S3.	خوانایی نسبی مسیر به دلیل باز بودن لبه‌ها	۰/۴۹
S4.	درشت‌دانه بودن قطعات کشاورزی	۰/۳۷
S5.	بکر بودن محیط و عدم تقلید نمادین	۰/۳۷
S6.	باز بودن دید به بستر طبیعی و بکر	۰/۳۵
S7.	تداوم فضای سبز در اطراف مسیر	۰/۲۷
S8.	وجود عملکردهای شهری و فراشهری	۰/۲۴
جمع امتیاز وزنی نقاط قوت		۳/۲۸
W1.	توقف‌های غیر ایمن و بی‌برنامه	۰/۶۶
W2.	ناهماهنگی بصری جداره‌های ورودی	۰/۶۳
W3.	خدمات‌رسانی غیرسازمان‌یافته به مسافر	۰/۳۸
W4.	نبود مبلمان شهری مناسب	۰/۳۷
W5.	فقدان نمایش هویت شهر در ورودی	۰/۳۶
W6.	نبود هویت تعریف‌شده برای مسیر	۰/۳۵
W7.	نبود تفکیک مسیر تندرو و کندرو	۰/۳۵
W8.	ضعف روشنایی شبانه	۰/۳
W9.	کمبود نشانه‌های ادراک ورود به شهر	۰/۳
جمع امتیاز وزنی نقاط ضعف		۳/۷
اولویت‌بندی عوامل خارجی سامان‌دهی ورودی تبریز به شهر خوی (EFE)		امتیاز وزنی
O1.	امکان خلق «دروازه سبز شهر»	۰/۵۷
O2.	جذب گردشگری عبوری	۰/۵۴
O3.	کاربری‌های کشاورزی قابل بازتفسیر	۰/۵
O4.	پتانسیل فضای سبز	۰/۵
O5.	محیط دست‌نخورده برای طراحی برنامه‌ریزی‌شده	۰/۴۷
O6.	اراضی بایر با پتانسیل توسعه	۰/۴۲
O7.	نقش بین‌المللی مسیر	۰/۴
O8.	رودخانه/ عنصر طبیعی جذاب	۰/۴
O9.	طراحی مجموعه‌های خدماتی-گردشگری	۰/۳۹
جمع امتیاز وزنی نقاط فرصت		۴/۱۹
T1.	ورودی تعریف‌نشده شهر	۰/۵۴
T2.	کاهش حس تعلق به مکان	۰/۵۱
T3.	تردد بالای ترانزیتی	۰/۵۱
T4.	گسترش معماری بی‌هویت	۰/۴۹
T5.	کاربری‌های ناسازگار	۰/۴۶
T6.	رشد صنعتی در حوزه بصری ورودی	۰/۴۱
T7.	رشد ارگانیک لبه‌ها	۰/۳۹
T8.	ناآشنایی مسافران با مسیرهای شهر	۰/۳۹
جمع امتیاز وزنی نقاط تهدید		۳/۷

جدول ۸. راهبردهای تحلیل سامان دهی ورودی تبریز- خوی بر اساس ماتریس SWOT

ماتریس SWOT	نقاط قوت (S)	نقاط ضعف (W)
فرصت ها (O)	راهبردهای رقابتی/ تهاجمی (SO)	راهبردهای محافظه کارانه/ بازنگری (WO)

SWOT	ماتریس
تهدیدها (T)	ST1. استفاده از کیفیت طبیعی و کشاورزی موجود برای جلوگیری از گسترش ساخت‌وسازهای بی‌هویت و کنترل رشد لبه‌های ناهماهنگ در حریم ورودی. ST2. تقویت هویت بصری ورودی بر پایه عناصر بومی و نمادهای منطبق با زمینه، به‌منظور مقابله با کاهش حس تعلق به مکان و فرسایش هویتی. ST3. حفظ باز بودن دید و انسجام منظر برای کاهش اثرات منفی تردد بالای ترانزیتی و جلوگیری از تبدیل مسیر به صرفاً یک محور عبوری فاقد مکث و تجربه. ST4. سامان‌دهی پهنه‌های خدماتی و کشاورزی موجود به‌نحوی که از نفوذ کاربری‌های ناسازگار و فعالیت‌های صنعتی مزاحم در حوزه بصری ورودی جلوگیری شود.
	SO1. تکیه بر پوشش گیاهی بومی، مزارع کشاورزی و باز بودن دید به بستر طبیعی برای طراحی یک ورودی سبز و هویت‌مند که بتواند به‌عنوان نماد جدید تبریز- خوی عمل کند. SO2. استفاده از اراضی بایر و پهنه‌های ساخته‌نشده برای ایجاد مجموعه‌های خدماتی- گردشگری برنامه‌ریزی‌شده در امتداد مسیر، به‌گونه‌ای که هم به نیاز مسافران پاسخ دهد و هم هویت مکانی را تقویت کند. SO3. بهره‌گیری از ظرفیت بین‌المللی مسیر و موقعیت ترانزیتی برای ارتقای ورودی به یک آستانه شهری چندعملکردی شامل خدمات، توقف، معرفی شهر و تجربه منظر. SO4. حفظ و بازتفسیر عناصر طبیعی موجود مانند مزارع، باغات و احتمالاً رودخانه یا عناصر محیطی، به‌عنوان پایه طراحی منظر ورودی پایدار.
	WO1. استفاده از اراضی بایر و فضاهای ساخته‌نشده برای تعریف یک نظام نشانه‌گذاری و ورودی‌سازی برنامه‌ریزی‌شده که ضعف خوانایی و فقدان هویت را جبران کند. WO1. طراحی مجموعه‌های خدماتی، گردشگری و توقفگاهی برای پاسخ‌گویی به نیازهای مسافران و رفع ضعف در خدمات‌رسانی غیرسامان‌یافته. WO3. استفاده از ظرفیت فضای سبز و عناصر طبیعی برای طراحی مبلمان، نشانه و منظر ورودی به‌منظور ارتقای حس ورود به شهر و افزایش خوانایی. WO4. تبدیل مسیر به یک پهنه قابل تجربه از طریق تعریف فضاهای مکث، نشانه‌های بصری و سامان‌دهی ترافیک کندرو و تندرو، به‌ویژه در نقاطی که ضعف عملکردی آشکار است.
	نقاط قوت (S) نقاط ضعف (W) راهبردهای تنوع (ST) راهبردهای تدافعی (WT)

راهبرد تهاجمی / رقابتی (SO)

راهبردهای SO بر بهره‌گیری از قوت‌های موجود برای استفاده از فرصت‌های بیرونی تمرکز دارند. در این راستا، پیشنهاد می‌شود از پوشش گیاهی بومی، مزارع آفتاب‌گردان، باغات و باز بودن دید به بستر طبیعی، برای طراحی ورودی‌ای سبز، خوانا و هویت‌مند استفاده شود. همچنین، اراضی بایر و فضاهای ساخته‌نشده می‌توانند به‌عنوان بستر استقرار مجموعه‌های خدماتی- گردشگری برنامه‌ریزی‌شده به کار روند. از سوی دیگر، جایگاه ترانزیتی و فرامحلی مسیر، امکان ارتقای آن به یک آستانه شهری چندعملکردی را فراهم می‌سازد؛ آستانه‌ای که ضمن پاسخ‌گویی به نیازهای عملکردی، واجد ارزش نمادین نیز باشد.

راهبرد تنوع‌بخشی (ST)

راهبردهای ST بر استفاده از قوت‌ها برای مقابله با تهدیدها استوارند. در این چارچوب، حفظ و تقویت منظر طبیعی و کشاورزی موجود می‌تواند مانع از گسترش ساخت‌وسازهای بی‌هویت و کاربری‌های ناسازگار شود. همچنین، تقویت هویت بصری مبتنی بر زمینه و عناصر بومی، به کاهش حس بی‌مکانی و فرسایش هویتی کمک می‌کند. سامان‌دهی لبه‌های ورودی و حفظ باز بودن دید نیز در کاهش اثرات منفی تردد ترانزیتی و رشد توسعه‌های ناهماهنگ مؤثر خواهد بود.

راهبرد محافظه کارانه / بازنگری (WO)

راهبردهای WO با هدف استفاده از فرصت‌ها برای رفع ضعف‌ها تدوین می‌شوند. بر این اساس، فضاهای بایر و ساخته‌نشده می‌توانند برای تعریف نشانه‌های شهری، ورودی‌سازی برنامه‌ریزی‌شده و ارتقای خوانایی محیط به کار گرفته شوند. طراحی مجموعه‌های خدماتی و گردشگری نیز می‌تواند ضعف خدمات‌رسانی به مسافران را جبران کند. افزون بر این، بهره‌گیری

از ظرفیت فضای سبز و عناصر طبیعی در طراحی مبلمان و نشانه‌های ورودی، می‌تواند به تقویت حس ورود به شهر و ارتقای کیفیت ادراکی فضا کمک کند.

راهبرد تدافعی (WT)

راهبردهای WT ناظر بر کاهش ضعف‌ها و اجتناب از تهدیدها هستند. در این زمینه، کنترل رشد ساخت‌وسازهای بی‌ضابطه، جلوگیری از استقرار کاربری‌های ناسازگار و تدوین ضوابط کالبدی برای جداره‌های ورودی، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. همچنین، اصلاح سازمان حرکتی مسیر، بهبود روشنایی و تعریف نشانه‌های خوانا در طول ورودی، می‌تواند از تشدید ابهام فضایی و فرسایش هویت جلوگیری کند.

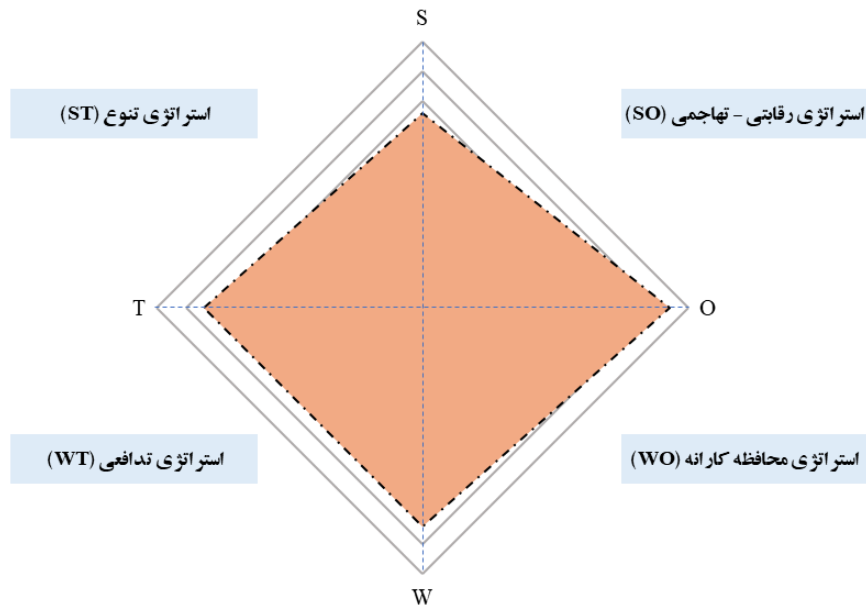
انتخاب و اولویت‌بندی راهبردهای سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی

پس از تدوین راهبردهای چهارگانه اولیه از مقایسه عوامل داخلی و خارجی در ماتریس SWOT، راهبردهای قابل قبول و بهینه از میان آن‌ها در جهت سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی انتخاب شده‌اند. فرآیند انتخاب راهبردهای قابل قبول و بهینه برنامه‌ریزی سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی در دو گام انجام گرفته است. گام اول تشکیل ماتریس راهبردها و اولویت‌های اجرایی و تعیین موقعیت ورودی است. ماتریس راهبردها و اولویت‌های اجرایی دارای دو بعد اصلی است؛ یکی جمع امتیازهای نهایی ارزیابی عوامل داخلی و دیگری جمع امتیاز نهایی ارزیابی عوامل خارجی سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی. نقطه تلاقی جمع امتیازهای عوامل داخلی و خارجی اثرگذار بر سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی، تعیین‌کننده موقعیت این بخش در ماتریس راهبردها و اولویت‌های اجرایی خواهد بود.

جدول ۹ وزن نسبی هرکدام از عوامل داخلی و خارجی و مجموع ضرایب عوامل مرکب راهبردهای چهارگانه را نشان می‌دهد. بر اساس نتایج تحلیل IEA مبتنی بر اهمیت مجموعه عوامل درونی و بیرونی مؤثر بر فرآیند سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی (شکل ۳)، راهبرد بازنگری (WO) با مجموع ضرایب ۷/۸۹ به عنوان راهبرد اصلی در سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی مشخص می‌شود؛ بدین ترتیب در وهله اول، باید با استفاده از ترمیم نقاط ضعف داخلی و استفاده از فرصت‌های بیرونی، به سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی اقدام نمود. راهبرد بازنگری بر پایه بهره‌گرفتن از فرصت‌های موجود برای سیستم به‌منظور رفع ضعف‌های آن، تدوین می‌شود. با توجه به این‌که منابع و جاذبه‌های گردشگری در پیرامون این ورودی شهری، در موقعیت بسیار مناسبی قرار دارد و جزء نقاط قوت در میان سایر عوامل داخلی ارزیابی شده‌اند، می‌توان پس از استفاده از راهبردهای بازنگری، از راهبردهای رقابتی / تهاجمی (SO) نیز استفاده نمود. درواقع، پس از راهبردهای بازنگری، راهبردهای رقابتی / تهاجمی در اولویت دوم برای برنامه‌ریزی سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی قرار دارند که از تلفیق نقاط قوت و فرصت‌ها به دست آمده است (جدول ۱۰).

جدول ۹. امتیاز وزنی عوامل داخلی و خارجی ماتریس SWOT و مجموع ضرایب وزنی راهبردهای توسعه گردشگری شهر خوی

عامل	امتیاز وزنی	
داخلی	قوت (S)	۳/۲۸
	ضعف (W)	۳/۷
خارجی	فرصت (O)	۴/۱۹
	تهدید (T)	۳/۷
استراتژی	امتیاز وزنی	
رقابتی / تهاجمی	SO	۷/۴۷
محافظه‌کارانه / بازنگری	WO	۷/۸۹
تنوع	ST	۶/۹۸
تدافعی	WT	۷/۴



شکل ۶. راهبرد بهینه سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی

جدول ۱۰. اولویت‌بندی راهبردهای سامان‌دهی ورودی تبریز - خوی با به کار بردن عناصر گردشگری

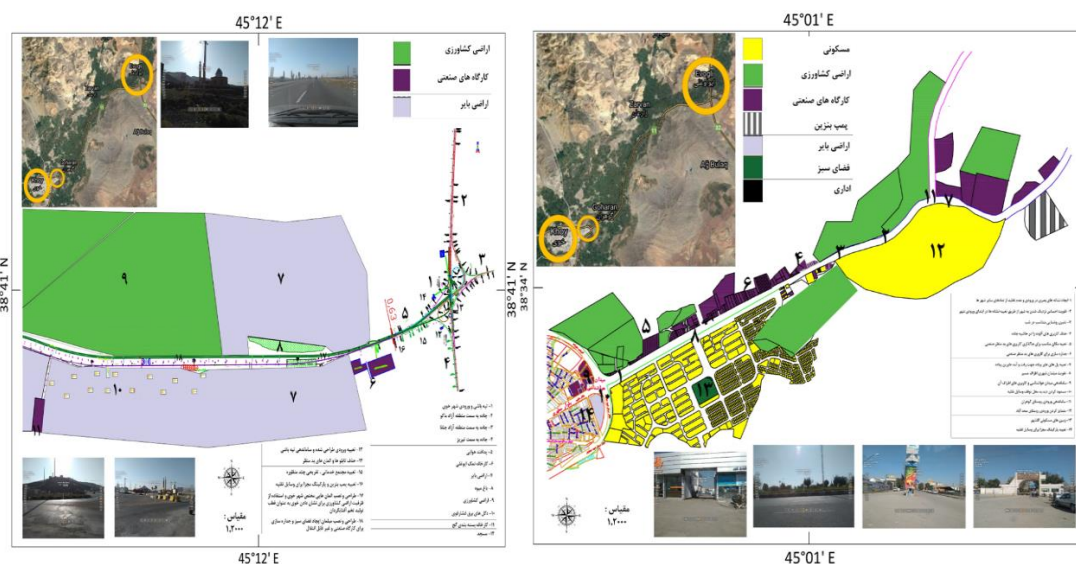
اولویت	راهبرد	توضیح
اول	محافظه کارانه/ بازنگری (WO)	این راهبردها برای رفع ضعف‌های موجود حیاتی‌اند. چون بخش مهمی از مشکل ورودی، نه فقدان ظرفیت، بلکه فقدان سازمان‌دهی و نشانه‌گذاری است؛ بنابراین، هر اقدام اجرایی باید بر استفاده از فضاهای بایر و فرصت‌های طراحی شده برای اصلاح خوانایی و عملکرد تمرکز کند.
دوم	رقابتی/ تهاجمی (SO)	این راهبردها اهمیت زیادی دارند، زیرا بر پایه ظرفیت‌های بالفعل و بالقوه محدوده استوارند و می‌توانند بدون تخریب سرمایه‌های طبیعی، ورودی را به آستانه‌ای هویت‌مند تبدیل کنند. به‌ویژه، ایده «دروازه سبز شهری» باید محور اصلی مداخله باشد.
سوم	تنوع (ST) و تدافعی (WT)	این دودسته برای صیانت از مداخله و جلوگیری از تخریب تدریجی آن ضروری‌اند. اگر کنترل توسعه، ضوابط کالبدی و مدیریت عملکردی در نظر گرفته نشود، حتی بهترین طرح‌های هویتی نیز در بلندمدت تضعیف خواهند شد.

با توجه به بررسی‌های انجام گرفته و برداشت‌های میدانی از محدوده مسیر سه راه خوی تا میدان هواشناسی (ورودی مسیر تبریز به خوی) مشخص گردید این محدوده به لحاظ وجود عناصر تعریف‌کننده ورودی شهر، علائم گرافیکی از جمله تابلوهای راهنمایی و تابلوهای تبلیغاتی، عدم وجود مبلمان مناسب، عدم وجود عناصر نشانه‌ای و المان‌های مناسب، از خوانایی مناسبی برای تازه‌واردان برخوردار نیست و در نتیجه حس دعوت‌کنندگی ضعیفی به فضا دارد. با بررسی کاربری‌ها و فعالیت‌های موجود در لبه‌های ورودی، مشخص شد که یکی از عمده مشکلات این ورودی که نیازمند توجه جدی و سامان‌دهی آن است، عدم وجود کاربری‌های مناسب و مورد استفاده برای مسافری و تازه‌واردان به شهر است که از جمله آن می‌توان به عدم وجود مجتمع‌های خدماتی - رفاهی و پارک جهت استراحت و آسایش مسافری، نبود نمازخانه و مسجد و استقرار کاربری‌های ناسازگار در لبه اصلی محور، از جمله کاربری کارگاهی و صنایع اشاره کرد که تمامی این عوامل سبب کاهش انعطاف‌پذیری این مسیر شده است. هم‌چنین عدم وجود روشنایی در شب از عمده عواملی است که باعث شده تا ورودی مذکور کیفیت لازم را نداشته باشد. این عوامل سبب شده‌اند تا میزان انعطاف‌پذیری، امنیت و حضورپذیری و حس دعوت‌کنندگی به فضا در مسیر ورودی تبریز به شهر خوی به شدت تضعیف شود. هم‌چنین عدم تفکیک مسیر تندرو و کندرو در این محور خطر جدی برای عابران و وسایط نقلیه محسوب می‌شود که می‌بایست بر اساس اصول و ضوابط موجود این دو محور از یکدیگر تفکیک شود تا از میزان ترافیک و تصادفات در این ورودی کاهش یابد.

تمامی نتایج مطرح شده در بالا، حاکی از آن است که این محور نیازمند سامان‌دهی و توانمندسازی هویتی، عملکردی و فرمی است؛ درواقع نیازمند بازانتظام کاربری‌های موجود در لبه محور جهت بالا بردن کیفیت زیست‌محیطی و افزایش

انعطاف‌پذیری محدوده و ایجاد و افزایش خوانایی به‌منظور هدایت رانندگان در جهت ایجاد تصویر ذهنی مناسب و افزایش راحتی و ایمنی مسافرین است. با توجه به مطالب ارائه شده، شکل ۴ به‌عنوان جایگزین پیشنهادی بهینه پیشنهاد می‌شود. توجه به نمادین بودن مسیر بیش‌تر از سایر گزینه‌ها ملموس بوده و استفاده از نمادهای شاخص که از طریق پرسش‌نامه به دست آمده‌اند، در این نقشه جایگزینی پیشنهادی به نمایش گذاشته شده‌اند و حل مشکلات موجود در محور تبریز به خوی بر طبق شاخص‌های ابعاد سه‌گانه معنایی، عملکردی و فرمی مخصوصاً توجه به بعد هویتی و نمادین کردن مسیر در آن رعایت شده است. با توجه به نقاط قوت و ضعف موجود در این مسیر مهم و با اهمیت و مطالعات طراحی ورودی‌های شهری و با بررسی نمونه‌های موردی ورودی‌های شهرها و کشورهای دیگر مانند ترکیه و آلمان، پیشنهاداتی ارائه می‌شود که برای سامان‌دهی وضع موجود می‌تواند کاربردی باشد. اصلی‌ترین و مهم‌ترین مورد در این خصوص، ایجاد ورودی تعریف شده در سه راه خوی می‌باشد که می‌توان با طراحی ورودی تعریف شده و ایجاد نشانه‌های بصری در ورودی شهر، به مسافر احساس این‌که وارد فضای جدید می‌شود را القا نمود. با تعبیه ورودی‌هایی برای وسایل نقلیه سنگین و سبک و دریافت عوارض می‌توان هزینه نگه‌داری و بهسازی مسیر را هم نیز تأمین کرد. تأمین نور و روشنایی مناسب و طراحی شده در شب که می‌تواند از کناره‌ها و حتی کف جاده صورت بگیرد و تعبیه نشانه‌ها و المان‌هایی در طول مسیر برای تقویت احساس نزدیکی شدن به شهر از نکات حائز اهمیت است. ایجاد مجتمع خدماتی، رفاهی، اقامتی و تفریحی چندمنظوره در اراضی بایری که در اطراف ورودی سه راه خوی وجود دارد، خود می‌تواند عنصر دعوت‌کننده مهمی برای مسافران باشد. ایجاد مراکز عرضه محصولات فرهنگی و ایجاد غرفه‌هایی جهت نمایش صنایع دستی و محصولات و فرآورده‌های محلی شهر و پیرامون آن، جهت نمایاندن هویت شهر در نزدیکی ورودی روستاهایی که در طول مسیر وجود دارد، می‌تواند از عناصر جاذب گردشگری باشد.

یافته‌های پژوهش نشان داد ورودی تبریز به خوی از نظر خوانایی، هویت، عملکرد و ایمنی با ضعف‌های جدی مواجه است. این نتایج با نظریه لینچ درباره تصویر ذهنی شهر هم‌خوان است؛ زیرا نبود نشانه‌های شاخص، تعریف‌نشده‌گی گره ورودی و بی‌سامانی لبه‌های محور، خوانایی فضا را کاهش داده است. همچنین، بر اساس دیدگاه Relph و Norberg-Schulz، فقدان عناصر نمادین و استقرار کاربری‌های ناسازگار در لبه محور، موجب تضعیف حس مکان و هویت ورودی شده است. از سوی دیگر، مطابق نظر Jacobs، نبود کاربری‌های فعال، روشنایی ناکافی و فقدان نظارت طبیعی، امنیت و حضورپذیری را کاهش داده است. در مجموع، این ورودی نیازمند سامان‌دهی یکپارچه در ابعاد معنایی، عملکردی و فرمی، همراه با تقویت عناصر هویتی، خدماتی و حرکتی است.



شکل ۴. نقشه نهایی پیشنهادی بازانتظام کاربری‌های مسیر سه راه خوی تا میدان هواشناسی (ورودی تبریز به خوی) (منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۳)

استقرار کاربری‌های متناسب با نیاز مسافران مانند اورژانس، کلینک‌های تخصصی، کیوسک پلیس، پارکینگ وسایل نقلیه و پمپ‌بنزین کمک زیادی به سامان‌دهی مسیر می‌کند. البته با حذف کاربری‌های آلوده‌زا، سامان‌دهی خروجی‌های موجود، حذف عناصر و المان‌های بدمنظر در حاشیه مسیر و مسدود کردن دید به محل توقف وسایل نقلیه و همچنین تعبیه مکان مناسب برای جاگذاری کاربری‌های بدمنظر صنعتی، می‌تواند به زیباسازی منظر مسیر بسیار کمک کند. با تعریف جداره‌های طراحی شده برای کاربری‌های ناسازگار و غیرقابل انتقال مانند کارخانجات و کارگاه‌های صنعتی و مسکونی که در نزدیکی میدان هواشناسی وجود دارد، می‌توان به سامان‌دهی منظر این قسمت از مسیر نیز کمک کرد.

به‌منظور نمایاندن مزارع آفتابگردان در طول مسیر و نشان دادن تولیدات اصلی شهر و نیز بهره‌گیری از نماد آفتابگردان جهت معرفی شهر خوی به‌عنوان قطب تولید این محصول، در کنار مسیر و رو به مزارع نیاز است پهنای جاده عریض‌تر شود تا یک پیاده‌راه و پارک‌های تفریحی مناسب برای توقف مسافران ایجاد شود؛ همچنین تعبیه مبلمان مناسب شهری با فضای موجود می‌تواند کمک زیادی به زیبایی مسیر کند و تعبیه پل‌های عابر پیاده به‌صورت مدرن و پل‌های طبیعت در این مناطق نیز می‌تواند ایده خوبی برای شکست یکنواختی خط آسمان و منظر طبیعی موجود باشد. تعبیه پارکینگ وسایل نقلیه سنگین و سبک در اراضی بایر اطراف میدان هواشناسی و تعبیه مکانی برای وسایل نقلیه‌ای که خریدوفروش انجام می‌دهند، می‌تواند از مشکلات میدان هواشناسی کم کند (شکل ۵).

در شکل ۶ نیز طرح‌های پیشنهادی برای سامان‌دهی کاربری‌های مسیر سه راه خوی جهت تعریف و طراحی درست مسیر ورودی به شهر با هدف القای حس پذیرندگی، خوانایی و سرزندگی برای گردشگران و مسافران در یکی از مبادی اصلی ورودی شهر خوی مجتمع خدماتی - رفاهی، ورودی تعریف شده برای انواع وسایل نقلیه، پمپ‌بنزین، پل‌های عابر پیاده، نورپردازی جاده، بازارچه محلی، پارکینگ و میدان و نصب تابلوهای مناسب راهنمای مسیر مشاهده می‌گردد.



شکل ۵. زمین‌های بایر در اطراف سه راه خوی و میدان هواشناسی برای پیاده کردن کاربری‌های پیشنهادی (منبع: یافته‌های

پژوهش، ۱۴۰۳)



شکل ۶. طرح‌های پیشنهادی برای سامان‌دهی کاربری‌های مسیر میدان هواشناسی و سه راه خوی

نتیجه‌گیری

تحلیل SWOT یکی از روش‌های کارآمد در شناسایی و تبیین ظرفیت‌ها و چالش‌های کالبدی، عملکردی و معنایی در پهنه‌های شهری و بین‌شهری است. در این پژوهش، ورودی تبریز-خوی بر پایه سه بعد معنایی، عملکردی و فرمی و در قالب چهار گروه نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید مورد ارزیابی قرار گرفته است. نتایج این تحلیل نشان می‌دهد که این محدوده، علی‌رغم برخورداری از ظرفیت‌های طبیعی و کشاورزی قابل توجه، از نظر سازمان فضایی، هویت‌مندی و خوانایی ورودی با کمبودهایی جدی مواجه است؛ بنابراین، تدوین راهبردهای مداخله در این پهنه باید هم‌زمان بر حفظ ارزش‌های موجود و رفع نارسایی‌های ساختاری استوار باشد.

ورودی سه راه خوی در ورودی شرق خوی قرار دارد که یکی از شاهراه‌های اصلی ارتباطی در شمال غرب استان آذربایجان غربی به شمار می‌رود. به‌طور کلی اصول طراحی ورودی شهر (کالبدی، فضایی، عملکردی، بصری، دسترسی و منظر) در

مسیر سه راه خوی تا میدان هواشناسی رعایت نشده است. این در حالی است که جایگاه این ورودی برای شهر خوی، هم از نظر تاریخی- گردشگری و هم از نظر صنعتی، بسیار حائز اهمیت می‌باشد. در مجموع و در خصوص سامان‌دهی ورودی شهر خوی از سمت جاده تبریز، مهم‌ترین نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید به شرح ذیل است:

زیرشاخص «وجود مزارع و باغات در اطراف مسیر (پوشش گیاهی مطلوب)» با وزن نسبی ۴/۰۷ به‌عنوان نقطه قوت این ورودی شهری مطرح بوده (شاخص عملکردی) و توجه به آن در جهت سامان‌دهی گردشگری مسیر و ورودی بسیار ضروری می‌نماید. نقطه ضعف خدمات‌رسانی به مسافر و تأمین نیاز آنان به‌صورت اصولی و برنامه‌ریزی شده (عملکردی)، فرصت پتانسیل فضای سبز، وجود کاربری‌های کشاورزی و امکان استفاده از آن‌ها (فرمی) و تهدید ورودی تعریف نشده برای شهر (فرمی) است. با داشتن این نکات کلیدی ویژه، می‌توان توجه به ایجاد فعالیت‌ها و خدمات رفاهی- تفریحی و حتی اقامتی برای گردشگران، بهره‌گیری از فضای سبز و پوشش گیاهی مطلوب مسیر برای زیباسازی هرچه بیش‌تر آن و استفاده از نمادهای شاخص هویتی- فرهنگی شهر خوی در تعریف ورودی شهر در این مسیر بسیار مهم می‌باشد؛ چراکه بهسازی و بازآفرینی آن می‌تواند در جهت توسعه فعالیت‌های گردشگری مورد استفاده قرار گیرد. به‌علاوه در این مسیر باید زیرشاخص‌های فرمی و عملکردی بیش‌تر مورد توجه قرار گیرد.

بررسی نقاط قوت نشان می‌دهد که ورودی تبریز- خوی از منظر معنایی و فرمی، دارای ظرفیت‌های قابل توجهی در پیوند با بستر طبیعی و کشاورزی پیرامون است. بکر بودن محیط اطراف مسیر، عدم تقلید از نمادهای رایج سایر شهرها، وجود پوشش گیاهی بومی، مزارع آفتاب‌گردان، باغات و درشت‌دانگی قطعات کشاورزی، همگی از جمله عواملی هستند که به تقویت شخصیت مکانی این محدوده کمک می‌کنند. همچنین، باز بودن دید به سمت بستر طبیعی و تداوم فضای سبز در طول مسیر، کیفیت بصری مطلوبی ایجاد کرده و امکان ادراک منظر ورودی را افزایش می‌دهد.

از منظر عملکردی نیز، وجود برخی کاربری‌های شهری و فراشهری و همچنین کاربری‌های خدماتی در ابتدای مسیر، می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری یک آستانه خدماتی برای پاسخ‌گویی به نیازهای مسافران باشد. با این حال، نتایج وزن‌دهی نشان می‌دهد که مهم‌ترین نقطه قوت این ورودی، نه در عناصر ساخته‌شده، بلکه در ظرفیت منظر طبیعی و کشاورزی آن نهفته است. از این‌رو، هرگونه مداخله آتی باید در راستای حفظ این ویژگی‌ها و پرهیز از تخریب منظر موجود باشد.

نقاط ضعف این محور عمدتاً به فقدان هویت کالبدی و معنایی، ناکارآمدی برخی زیرساخت‌های عملکردی و ضعف در نشانه‌گذاری و خوانایی فضایی مربوط می‌شود. در بعد معنایی، نبود عناصر شاخص و نمادین شهر در ورودی، فقدان هویت تعریف‌شده برای مسیر و ناتوانی در نمایش مؤثر هویت تبریز به مسافر، موجب شده است که این پهنه به‌عنوان ورودی شهری، واجد وضوح و تمایز کافی نباشد. در بعد عملکردی، ضعف در خدمات‌رسانی به مسافران، فقدان تفکیک مناسب مسیرهای تندرو و کندرو و روشنایی ناکافی در شب، از مهم‌ترین عوامل کاهش کیفیت تجربه حرکتی به شمار می‌روند. در بعد فرمی نیز، نبود نشانه‌های تقویت‌کننده حس نزدیک شدن به شهر و کمبود مبلمان شهری، سبب تضعیف خوانایی ورودی شده است. نتایج تحلیل کمی نشان می‌دهد که مهم‌ترین ضعف این محدوده، فقدان سازمان فضایی و هویت خوانا در ورودی شهر است. این مسئله نه تنها بر ادراک کاربران اثر منفی می‌گذارد، بلکه از شکل‌گیری تصویر ذهنی مثبت از شهر نیز جلوگیری می‌کند. به همین دلیل، اصلاح این وضعیت باید در اولویت برنامه‌ریزی فضایی قرار گیرد.

بررسی فرصت‌های بیرونی نشان می‌دهد که ورودی تبریز- خوی از ظرفیت‌های بالقوه‌ای برای تبدیل شدن به یک ورودی هویت‌مند و برنامه‌ریزی‌شده برخوردار است. وجود اراضی بایر، فضاهای ساخته‌نشده، محیط کم‌دست‌خورده و امکان طراحی برنامه‌ریزی‌شده، بستر مناسبی برای مداخله هدفمند فراهم می‌کند. همچنین، نقش بین‌المللی مسیر در پیوند با کشورهای همسایه، می‌تواند زمینه ارتقای جایگاه عملکردی و نمادین این ورودی را فراهم سازد. از منظر معنایی، امکان تعریف نشانه‌های از پیش طراحی‌شده، ایجاد مجموعه‌های خدماتی و گردشگری و استفاده از فضاهای باز برای تقویت هویت شهری، از مهم‌ترین فرصت‌های این محدوده است. در بعد فرمی نیز، وجود ظرفیت فضای سبز، کاربری‌های کشاورزی و

احتمالی عناصر طبیعی نظیر رودخانه، امکان شکل‌دهی به یک ورودی منظرین و پایدار را فراهم می‌کند؛ بنابراین، فرصت‌های این پهنه بیش از هر چیز در قابلیت تبدیل شدن به یک آستانه طراحی شده و خوانا قابل تفسیر است. تهدیدهای ورودی تبریز-خوی عمدتاً ناشی از فشارهای توسعه‌ای، آشفتگی کالبدی و ضعف کنترل در حریم ورودی است. کاهش حس تعلق به مکان، گسترش معماری بی‌هویت، افزایش کمبود فضاهای فراغتی، شکل‌گیری کاربری‌های ناسازگار و رشد فعالیت‌های صنعتی جدید در حوزه‌های بصری و فیزیکی ورودی، همگی می‌توانند کیفیت محیط را به شدت کاهش دهند. علاوه بر این، بالا بودن حجم تردد ترانزیتی و ناآشنایی مسافران با مسیرهای شهری، بر پیچیدگی عملکردی این محدوده می‌افزاید. بزرگ‌ترین تهدید این ورودی، تعریف‌نشده‌ی فضایی و هویتی آن است؛ به این معنا که اگر مداخله‌ای هدایت‌گر صورت نگیرد، مسیر به پهنه‌ای عبوری و فاقد نشانه‌های مشخص تبدیل خواهد شد. در چنین شرایطی، ظرفیت‌های طبیعی و کشاورزی موجود نیز تحت فشار توسعه ناهماهنگ، به تدریج تضعیف خواهند شد.

ورودی تبریز-خوی از منظر سه‌گانه معنایی، عملکردی و فرمی، واجد ظرفیت‌های ارزشمند طبیعی و کشاورزی است که می‌تواند مبنای شکل‌گیری یک ورودی شهری هویت‌مند قرار گیرد. نتایج تحلیل SWOT نشان می‌دهد که مهم‌ترین نقاط قوت این محدوده، به بکر بودن محیط، وجود پوشش گیاهی بومی، مزارع و باغات، و باز بودن دید به بستر طبیعی مربوط است؛ درحالی‌که ضعف‌های اصلی آن در فقدان هویت خوانا، ضعف نشانه‌گذاری، نارسایی خدمات‌رسانی و آشفتگی سازمان حرکتی قابل‌شناسایی است. از سوی دیگر، اراضی بایر، فضاهای ساخته‌نشده و ظرفیت‌های طبیعی موجود، فرصت مناسبی برای برنامه‌ریزی یکپارچه و تعریف مجموعه‌های خدماتی-گردشگری و نشانه‌های شهری فراهم می‌کنند. در مقابل، تهدیدهایی نظیر گسترش معماری بی‌هویت، شکل‌گیری کاربری‌های ناسازگار، توسعه ارگانیک لبه‌ها و تعریف‌نشده‌ی ورودی شهر، می‌توانند به تضعیف جدی کیفیت فضایی و هویتی این محور بیانجامند.

یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که ورودی تبریز-خوی علی‌رغم برخورداری از ظرفیت‌های برجسته طبیعی، کشاورزی و بصری، از نظر هویت فضایی، خوانایی و سازمان عملکردی با چالش‌های اساسی مواجه است. تحلیل SWOT بیانگر آن است که مهم‌ترین نقطه قوت این محدوده، کیفیت منظر طبیعی و بکر آن است؛ درحالی‌که مهم‌ترین ضعف آن، فقدان هویت خوانا و نشانه‌های ورودی‌ساز می‌باشد. از سوی دیگر، وجود اراضی بایر، فضاهای ساخته‌نشده و ظرفیت‌های طبیعی، فرصت مناسبی برای طراحی برنامه‌ریزی‌شده فراهم می‌کند؛ اما در صورت عدم مداخله، تهدیدهایی نظیر گسترش معماری بی‌هویت، کاربری‌های ناسازگار و تعریف‌نشده‌ی ورودی، می‌توانند این ظرفیت‌ها را تضعیف کنند. بر این اساس، راهبرد غالب برای سامان‌دهی این ورودی، راهبرد WO است؛ یعنی بهره‌گیری از فرصت‌های طبیعی و کشاورزی موجود برای طراحی ورودی سبز، خوانا و هویت‌مند. با این حال، تحقق این هدف نیازمند راهبردهای مکمل SO برای رفع ضعف‌های عملکردی و معنایی، و نیز راهبردهای ST و WT برای کنترل توسعه‌های ناسازگار و حفاظت از کیفیت منظرین محدوده است. درنتیجه، ورودی تبریز-خوی می‌تواند از یک پهنه عبوری و فاقد هویت، به یک آستانه شهری فعال، خوانا و دارای شخصیت مکانی تبدیل شود؛ مشروط بر آنکه مداخله‌ها در راستای تقویت هویت بومی، حفظ منظر طبیعی و سامان‌دهی عملکردی و فرمی مسیر صورت گیرد. پیشنهادات در این بخش به شرح ذیل می‌باشد:

- نصب علائم گرافیکی ازجمله تابلوهای راهنمایی و تابلوهای تبلیغاتی
- ایجاد مبلمان مناسب در ورودی
- ایجاد عناصر نشانه‌ای و المان‌های مناسب
- تغییرات در کاربری‌های ناسازگار در لبه اصلی محور، ازجمله کاربری کارگاهی و صنایع
- ایجاد روشنایی در شب
- تفکیک مسیر تندرو و کندرو

مهم‌ترین راه ارتباطی بین خوی و تبریز، بین خوی و منطقه آزاد ارس و بین خوی و ماکو، مسیر مطالعه شده در این پژوهش می‌باشد؛ بر همین اساس، سامان‌دهی آن بر اساس عناصر و مؤلفه‌های گردشگری نیز می‌تواند اقدام مؤثری باشد. اقدامات پیشنهادات ایجابی قابل انجام در این خصوص به شرح ذیل می‌باشد:

- سامان‌دهی میدان موجود در سه راه خوی و ایستگاه ایست بازرسی
- ایجاد مجتمع‌های خدماتی، رفاهی، تفریحی و اقامتی (رستوران، کافی‌شاپ، پمپ‌بنزین، سرویس بهداشتی، مهمان‌پذیر و ...) به‌عنوان عنصر دعوت‌کننده مسافران
- ایجاد پارکینگ‌های مجزا و تعریف شده برای انواع وسایل نقلیه، اعم از خودرو سنگین و سبک
- استقرار کاربری‌های متناسب با نیاز گردشگران مانند افزایش جایگاه‌های پمپ‌بنزین، اورژانس بین‌راهی، کلینیک پزشکی و کیوسک پلیس
- حذف تابلوهای تبلیغاتی، المان‌های نامناسب و معرفی مسیر در ورودی سه راه خوی تا میدان هواشناسی و ایجاد المان‌ها و منظر مناسب از عناصری که نشانی از هویت، فرهنگ، تاریخ و مردمان شهر باشد و حس نزدیک شدن به شهر و ورود به فضای جدید را به مسافر القا کند.
- ایجاد فضای سبز و منظر شهری به‌نحوی که با زمین‌های کشاورزی و مناظر زیبای گل‌های آفتابگردانی در طول مسیر متمایز شود.
- حذف کاربری‌های آلوده‌زا (کارگاه‌های تعمیر وسایل نقلیه) و کارگاه‌های صنعتی و جداره‌های ناسازگار
- تأمین نور و روشنایی مناسب در شب و تعبیه نشانه‌ها و المان‌هایی در طول مسیر برای تقویت احساس نزدیک شدن به شهر
- ایجاد المان مناسب ورودی شهر با طراحی و ایجاد نشانه‌های بصری در این مبادی (نماد آفتابگردان) و تعبیه مبلمان مناسب شهری
- ایجاد مراکز عرضه محصولات فرهنگی و غرفه‌هایی جهت نمایش صنایع‌دستی و محصولات و فرآورده‌های محلی شهر جهت نمایاندن هویت شهر

سپاسگزاری: مقاله حاضر برگرفته از طرح پژوهشی با عنوان «طرح پژوهشی و مطالعاتی سند راهبردی توسعه پایدار گردشگری شهر خوی» می‌باشد که با حمایت مالی شهرداری خوی انجام شده است. بدین‌وسیله از همکاری مشارکت‌کنندگان در این مقاله که سهم مؤثری در جمع‌آوری داده‌ها داشته‌اند، تشکر و قدردانی می‌شود.

حامی مالی: بنا به اظهار نویسنده مسئول، این مقاله حامی مالی نداشته است.

سهم نویسندگان در پژوهش: همه نویسندگان، در نگارش و تنظیم مقاله حاضر نقش و سهم برابر دارند.

تضاد منافع: نویسندگان اعلام می‌دارند هیچ تضاد منافی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

References

- Abd El-Maksoud, N. M., 2024. Applying visual identity at the main entrances to cities (case study: entrance to Beni Suef city). *Mansoura Engineering Journal*, 50(1), Article 1. <https://mej.researchcommons.org/cgi/viewcontent.cgi?article=3245&context=home>
- Ablaghi, A., & Pourjohari, A., 2006. City gateways. *Abadi*, 18(53), 66–75. <https://www.magiran.com/volume/33694> (In Persian)
- Atashinbar, M., 2009. Continuity of identity in the urban landscape. *Bagh-e Nazar*, 6(12), 45–56. https://www.bagh-sj.com/article_32.html (In Persian)
- Bagheri, Y., & Mansouri, A., 2018. The city entrance as an element for creating independent identity within the urban landscape. *Bagh-e Nazar Monthly*, 15(60), 5–14. <https://doi.org/10.22034/bagh.2018.62760> (In Persian)
- Balarostaqi, A., & Khatibi, S. M. R., 2013. The role of sustainable development in enhancing the environmental quality of urban entrances: Case study of Gorgan city entrance. *First National Conference on Architecture, Restoration, Urbanism and Sustainable Environment*, 1–15. <https://civilica.com/doc/263548/download/> (In Persian)
- Barreira, I., & Mattos, G., 2014. The city as an object of research: Microsociology of urban spaces in Brazil. *Current Urban Studies*, 2(2), 127–139. <https://doi.org/10.4236/cus.2014.22013>
- Charkhchian, M., & Rahmani, F., 2023. The role of walkability quality in developing urban tourism: Case study of Qazvin tourism axis. *Culture of Islamic Architecture and Urbanism*, 8, 20–37. <http://ciaui-tabriziau.ir/article-1-465-fa.html> (In Persian)
- Chen, Q., & Wang, J., 2021. A study on the planning and design for the image of Jimei School Village entrance, advances in social science. *Education and Humanities Research*, 559, 90–95. https://www.researchgate.net/publication/352557604_A_Study_on_the_Planning_and_Design_for_the_Image_of_Jimei_School_Village_Entrance
- Daneshpour, A., 2010. Recognition of the concept of identity in urban public spaces (streets): Case study of Enghelab Street, Tehran. Ph.D. dissertation, University of Tehran, Faculty of Fine Arts. (In Persian)
- Ghadami, M., Molkshahi, G., Akbari Maham, A., & Mohseni, I., 2011. Evaluation of physical and functional quality of urban entrances: Case study of Babolsar city. *Geography and Development*, 9(21), 188–197. <https://www.sid.ir/paper/77004/fa#downloadbottom> (In Persian)
- Ghareishi, R., 2024. Strategies for improving environmental quality of urban passage entrances: Case study of Vavan town. *Third International Conference on Architecture, Civil Engineering and Earth Sciences*, Hamedan. <https://civilica.com/doc/2069565/> (In Persian)
- Gharib, F., 2003. Regulations and design criteria for urban gateways. *Fine Arts: Visual Arts*, 15, 28–41. <https://sid.ir/fileservers/jf/53313821507.pdf> (In Persian)
- Hisham Taher, S., & Abdulla Rebaz, J., 2023. Assessing the planning and design of Sulaimani city entrances: An evaluative approach. *The Scientific Journal of Cihan University– Sulaimaniya*, 7(2), 51–71. <https://journal.sulicihan.edu.krd/index.php/sjcus/article/view/238>
- Khademi, M., & Rafiei Jowzam, R., 2009. Assessing environmental quality components in urban entrance spaces. *Abadi*, 61–62, 84–89. <https://www.magiran.com/volume/50544> (In Persian)
- Lynch, K., 2016. The image of the city (M. Mozayeni, Trans.). University of Tehran Press, 12th edition. (In Persian)
- Mahdavi, S., 2011. Designing the landscape of a city entrance with a cultural approach: Case study of northeast Tehran entrance. Master's thesis, Tarbiat Modares University, Faculty of Art and Architecture, Tehran. (In Persian)
- Mastianni, M., Sheikhi, M., & Daneshpour, A., 2018. Comparative study of physical spatial organization requirements for urban entrances based on user groups and place-sustainability model: Case of southeast Tehran. *Armanshahr Architecture and Urban Development*, 23, 251–264. https://www.sid.ir/fa/VEWSSID/J_pdf/11000213972321.pdf (In Persian)
- Mat Jusah, R., & Ampountolas, K., 2024. Multi-gated perimeter flow control for monocentric cities: Efficiency and equity. *Control Engineering Practice*, 148. <https://doi.org/10.1016/j.conengprac.2024.105954>
- Molkshahi, G., Lotfi, S., & Taghizadeh, N., 2019. Effects of industrial workshop land uses on city entrances: Case of Gorgan city. *Urban and Regional Geography and Spatial Planning*, 9(30), 39–58. <https://civilica.com/doc/884536/download/> (In Persian)
- Pakzad, J., 2006. Guide to urban space design in Iran. Ministry of Housing and Urban Development, Tehran. (In Persian)

- Pakzad, J., & Asadi Khansari, H., 2007. Guide to urban space design (2nd ed.). Payam-E Sima Publishing, Tehran. **(In Persian)**
- Rahmani Shamasbi, F., Shams, M., & Sarvar, R., 2024. Evaluation of effective components in the construction of the physical cone of entrance points of the Ardabil City. *Geographical Research*, 39(1), 89–96. <https://doi.org/10.22034/gahr.2023.391011.1831>
- Rezaei, M., 2018. Assessment of physical and functional quality of Yazd city entrances from tourists' perspective. *Sustainable City*, 1(2), 113–128. <https://www.sid.ir/paper/515623/fa#downloadbottom> **(In Persian)**
- Saeidi, M., Habibi, K., & Shie'a, E., 2017. Assessment and enhancement of functional and social indicators of city gateways toward tourism development: Case study of Baneh City. *Urban Tourism*, 4(3), 1–18. <https://doi.org/10.22059/jut.2018.207101.221> **(In Persian)**
- Tavallai, N., 2001. Contextualism in urban planning. *Fine Arts: Visual Arts*, 10, 34–42. <https://www.sid.ir/paper/5648/fa#downloadbottom> **(In Persian)**
- Torabi, Z., & Sima, Y., 2013. Urban identity in the entrance of city. *International Journal of Architecture and Urban Development*, 3(4), 47–54. <https://sid.ir/fileservers/jf/28713933619.pdf>
- Varmzyar, M., & Mahmoudzadeh, S., 2019. The impact of cultural elements on organizing city entrances: Case of Khoy-Ghotor entrance. *Second Conference on Civil Engineering, Architecture and Urbanism of Islamic Countries*, 1–15. <https://elmnet.ir/vslgg?id=21096686-16149> **(In Persian)**
- Yarmoghtadaei, M., 2009. Criteria for evaluating the possibility of forming, recording, and transmitting collective memories in the city. *Fine Arts: Visual Arts*, 37, 165–173. https://jhz.ut.ac.ir/article_27944_6a7c5a62c3542b1f0267d1d0e9cf3a83.pdf **(In Persian)**
- Zadarafiei, N., 2005. The socio spatial process of city identity. *Abadi*, 48, 10–21. <https://www.sid.ir/paper/449981/fa#downloadbottom> **(In Persian)**
- Zheng, B., Guo, R., Bedra, K. B., & Xiang, Y., 2022. Quantitative evaluation of urban style at street level: A case study of Hengyang County, China. *Land*, 11(4), 453. <https://doi.org/10.3390/land11040453>
- Zobeidi, H., Karazma, M., & Memar Dezfouli, S., 2024. Analysis and evaluation of lighting at city entrances: Case study of Ahvaz city gateways. *Research in Art and Humanities*, 9(11), 93–102. <https://civilica.com/doc/2233845/download/> **(In Persian)**