

اولویت‌بندی و سطح‌بندی استراحتگاه‌های گردشگری بین‌راهی

بهنام قلیچ‌خانی* - علی احمدی**

(تاریخ وصول: ۹۴/۹/۹ - تاریخ پذیرش: ۹۵/۴/۱۹)

چکیده

طبق آمارهای ارگان‌های ذی‌ربط غالب مسافرت‌های گردشگری از طریق زمین و غالباً به وسیله اتومبیل‌های شخصی است. این امر سرمایه‌گذاری در بخش استراحتگاه‌های گردشگری بین‌راهی، خصوصاً در منطقه‌ای شمالی کشور که از امکانات طبیعی و بالقوه بهره‌مند است را کاملاً توجیه می‌کند، لیکن فقدان طرح توسعه بر اساس چارچوب مشخص اولویت‌دهی مستدل و علمی پس از احداث و بهره‌برداری این مجموعه‌ها کاملاً محسوس است.

به‌طور قطع بررسی موضوع و جهت‌دهی به اعتبارات سرمایه‌ای که در این راستا هزینه می‌شود، اهمیت ویژه‌ای دارد لیکن به مواردی چون کاهش تصادفات و حوادث بین جاده‌ای، افزایش کیفیت سفر و توسعه صنعت گردشگری برای عموم مردم از جمله نتایج توسعه اندیشیده شده این استراحتگاه‌ها می‌تواند باشد، ایجاد مشاغل جدید و برنامه‌ریزی جهت هدفمندی اوقات فراغت نیز اشاره کرد.

در این پژوهش نخست با بررسی وضع موجود و ارائه نقاط جدید پیشنهادی، به عوامل اصلی اولویت‌دهی به مراکز استراحتگاهی بین‌راهی پرداخته شده و در نهایت با اشاره به سابقه مطالعات انجام شده در این زمینه سه سطح اصلی برای استراحتگاه‌ها معرفی و ۳ ضریب وزنی برای سطوح مذکور پیشنهاد و در نهایت جدول اولویت‌دهی استراحتگاه‌ها از طریق روش تحلیل سلسله مراتبی (AHP)^۱ بر اساس نقاط پیشنهادی و موجود ارائه شده است. مسلماً با توجه به ضرورت و پیچیدگی موضوع یک مقاله پاسخگوی تام و کامل تمامی مسائل موجود در این زمینه نمی‌باشد لیکن در این پژوهش سعی شده است تا با انتخاب روشی بهینه به گشایش یک افق جدید در زمینه توسعه و ترویج خدمات گردشگری در جهت ساماندهی بخش مهمی از اعتبارات گردشگری دست یافت.

کلیدواژه‌گان: گردشگری، استراحتگاه‌های گردشگری، اولویت‌دهی، روش AHP، استان

گلستان

* دکتری تخصصی معماری، استادیار گروه معماری، دانشکده فنی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد گرگان.
b.gelichkhani@gorganiau.ac.ir

** کارشناس ارشد معماری، مدرس موسسه آموزش عالی غیرانتفاعی لامعی گرگانی (نویسنده مسئول)
invtw@yahoo.com
1. Analytical Hierarchy Process

مقدمه

در بسیاری از طرح‌های اجرایی کشور با توجه به ضرورت و اهمیت موضوع طرح‌های مکان‌یابی و استقرار مراکز مهم گردشگری به عنوان یک پیش‌طرح در دستور کار ارگان‌های ذی‌ربط قرار می‌گیرد لیکن با توجه به محدودیت ظرفیت بودجه کشور و نقاط بی‌شمار نیازمند به هزینه‌کرد در هر زمینه‌ای، وجود یک طرح توسعه، و در واقع طرح اولویت‌دهی و بودجه‌بندی برای طرح‌های احداث‌شده‌ی یک سرفصل، امری جدی به نظر می‌رسد که این امر امروزه به‌طور غیرعلمی به وقوع پیوسته و به عهده واحدهای اجرایی خرد کشور نهاده شده است.

سیاست‌گذاری گردشگری در قالب اسناد توسعه گردشگری و برنامه‌ریزی جامع ملی و منطقه‌ای، ابزاری مهم برای توسعه استراتژیک این صنعت بشمار می‌رود. با این وجود چالش‌های اجرایی اغلب مانع از تحقق اهداف تصریح‌شده در استراتژی صنعت گردشگری می‌گردد. (مظلومی، جلالی؛ ۱۳۹۳؛ ۲۰۷)

اخیراً وزارت راه و شهرسازی اطلاعات جامعی را از طریق مطالعه و طرح جامع مکان‌یابی مراکز خدمات بین‌راهی و تیرپارک‌ها^۱، در اختیار سازمان‌های ذی‌ربط و علاقه‌مندان گذاشته است (اداره کل راه و شهرسازی استان گلستان، ۱۳۹۴) و نیز مقالات متعددی در زمینه‌ی احداث این مراکز به چاپ رسیده است و همچنین درباره استراحتگاه‌های^۲ بین‌راهی، سازمان میراث فرهنگی و گردشگری مطالعاتی با عنوان مکان‌یابی و امکان‌سنجی و طراحی استراحتگاه‌های اقامتی انجام داده است. (اداره کل میراث فرهنگی، ۱۳۹۴) علی‌رغم آنکه تحقیقات و تلاش‌های صورت گرفته نسبتاً مؤثر بوده است، اما چنانچه ذکر شد متأسفانه بحث اولویت‌دهی در آن میان نادیده گرفته شده است. با توجه به اینکه سیاست‌گذاری‌ها از مهم‌ترین قسمت‌های دخالت دولت‌ها در گردشگری است و یکی از زمینه‌ها و بخش‌های این سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی برای مدیریت بهتر و استفاده از منابع گردشگری و افزایش جذب جهانگردان برای بازدید از این منابع گردشگری و در نهایت افزایش درآمد حاصل از ورود جهانگردان می‌باشد. (رحمانی و دیگران، ۱۳۹۲) دخالت مستقیم دولت در سرمایه‌گذاری از طریق ارائه اطلاعات و مشاوره‌های کارآمد در بخش‌های مختلف در جهت اجرای سیاست‌های گردشگری امکان‌پذیر می‌شود. (همان) [و در واقع] سازمان‌های موفق آنهایی هستند که به‌طور مداوم دانش جدید خلق می‌کند. (صفری و دیگران، ۱۳۹۳؛ ۹۵)

سؤالاتی نظیر- آیا بها دادن به نقاط توقف در یک سفر، به یک میزان صورت می‌گیرد؟ -چه مقولاتی در شکل‌گیری نقاط توقف یک سفر دخیل‌اند؟ -با توجه به هزینه‌کرد سالیانه و اعتبارات

طبقه‌بندی‌شده، اولویت‌های صرف بودجه کدام‌اند؟ و بسیاری از سؤالات مشابه فرضیه اصلی این مقاله را شکل می‌دهند.

پیشینه پژوهش

با توجه به ارتباط موضوع تحقیق و مدیریت مالی و بودجه‌ای ملی نمی‌توان پیشینه قطعی از روند تحقیقات اولویت‌دهی به نظام سرمایه‌ای ملی ذکر نمود لیکن آنچه از اسناد پژوهشی برمی‌آید؛ گُرد^۱ (۱۹۶۴) با توجه به سابقه نتایج به‌دست آمده و بر اساس آزمون فرضیه، به اولویت‌دهی منابع پرداخته است، پترسون و دیگران^۲ (۱۹۹۴) در اشاره به برنامه‌ریزی سرمایه‌گذاری خدمات پارک ملی در ایالات متحده در قالب طرح‌های ۴ ساله با بررسی ۸ پارک منتخب و با استفاده از روش AHP به اهداف مدیریت ضمنی اشاره می‌کنند و بر اساس ۳ سناریوی اصلی به درجه‌بندی سطوح پارک‌ها می‌پردازد. البته هو لونگ^۳ (۲۰۰۱) در اشاره‌ای به سیستم جایگزینی منابع انسانی با استفاده از روش AHP به اولویت‌دهی این بخش پرداخته است و نیز مویزایادیس^۴ (۲۰۰۲) در مقاله خود با عنوان اولویت‌دهی به نیازمندی‌ها، در اهمیت موضوع با توجه به پیشرفت علوم و لزوم استفاده از آن در بازاریابی اشاره می‌کند و استفاده از دو روش علمی AHP و QFD^۵ را به عنوان روش‌های پیشنهادی جهت این مهم مطرح می‌کند و در واقع به معرفی و نحوه کاربرد هر یک از دو روش در موضوع مذکور می‌پردازد. هاتون^۶ (۲۰۰۸) به معرفی روش‌های مختلف در زمینه اولویت‌دهی می‌پردازد که در این میان انتخاب یک روش را مهمترین گزینه در حل مسئله می‌داند و استفاده از روش AHP را به عنوان اصلی‌ترین گزینه انتخاب در این زمینه مطرح می‌کند. هال^۷ (۲۰۰۸) برنامه‌های اولویت‌بخشی به امکانات و پروژه‌های گردشگری و اهمیت این موضوع در هزینه‌کردهای اعتباری، این موضوع را به عنوان یکی از مشکلات عمده برنامه‌ریزی در بخش گردشگری مطرح می‌سازد، سینگر^۸ (۲۰۱۲) در کتاب خود به این نکته اشاره می‌کند که در یک سیستم، با توجه به تخصیص اعتباری، باید بر اساس قابلیت اولویت‌دهی احداث شکل بگیرد و چنانچه کارهای صورت گرفته در یک سازمان بدون مشاوره مالی و عمومی قبلی در جهت رفع نیازهای ضروری و فوری مالی و عملکرد بودجه‌ای آتی سازمان صورت پذیرد به صورت جدی آسیب‌پذیر خواهد بود. کاستا و دیگران^۹ (۲۰۱۴) با اشاره به بحث پایداری و محدودیت‌های آن در بخش گردشگری مبحث اولویت‌دهی را یکی از مشکلات

1. Joel Cord
2. David L. Peterson, David G. Silsbee, Daniel L. Schmoltd
3. Raymond Ho-Leung TSOI
4. Frank Moisiadis
5. Quallity function deployment
6. Sarah Hatton
7. C. Michael Hall
8. J. David Singer
9. Carlos Costa, Emese Panyik and Dimitrios Buhalis

مهم دولت دانمارک در بخش گردشگری در سال ۱۹۹۶ عنوان می‌کند و در بخش‌های دیگری، ایجاد فرم‌های تخصصی در قالب تعیین اولویت‌دهی در بخش‌های مختلف گردشگری بلغارستان را از ضروریات پیشرفت این بخش می‌داند و اشاره می‌کند برای داشتن یک طرح توسعه مناسب تعریف یک اولویت‌دهی به توزیع منابع مالی و اعتباری گردشگری بسیار حائز اهمیت می‌باشد.

از آنجا که مراکز خدماتی بین‌راهی در برنامه توسعه کشور و بالأخص در ادارات ذی‌ربط (حمل‌ونقل و پایانه‌ها و دیگر ارگان‌های مرتبط) به صورت خود درآمد و نیمه‌خصوصی شکل گرفته است لذا پیشینه این پژوهش در این زمینه (اولویت‌دهی اعتبارات دولتی) و در این مقیاس و سطح از موضوع (به صورت کل‌نگر)، در کشور مستند نبوده و مربوط به جایگاه شهری هر نقطه در استان‌های مرتبط به آنهاست. این پژوهش می‌تواند یک پیشنهاد و پیش طرح جهت به وقوع پیوستن این مهم در طرح‌های گردشگری عمومی کشور در این زمینه و بسترهای مشابه باشد.

مفهوم استراحتگاه گردشگری بین‌راهی

همان‌طور که اشاره شد مفهوم استراحتگاه‌های بین‌راهی از دیرباز مورد توجه بشر خصوصاً ایرانیان بوده است و نیز در دوران معاصر مطالعاتی در این زمینه انجام شده است، لیکن مفهوم استراحتگاه امروزه چارچوب مشخص و معینی ندارد. آنچه که این مقاله از مفهوم استراحتگاه دنبال می‌کند یک فضای اقامتی و کوتاه‌مدت با شاخصه‌های بهداشتی، رفاهی و خدماتی است که در هر بخش خدماتی مرتبط ارائه می‌گردد؛ به این معنی که در قسمت‌های مختلف ۳ سطح درجه ۱، ۲، ۳ دیده می‌شود. مشخصه مهم و حیاتی این فضاها، در مسیر اصلی قرار گرفتن آن است که همگی شامل شاخصه اصلی منطقه یعنی طبیعت و خصوصیات بالقوه گردشگری می‌باشند.

روش تحقیق

در ابتدا به بررسی وضع موجود استراحتگاه‌های گردشگری استان گلستان پرداخته شده است سپس به معرفی معیارهای مهم در تعیین اولویت مراکز خدماتی پرداخته شده است. در این پژوهش عوامل اصلی تعیین اولویت از طریق نظرسنجی نمونه از افرادی که سابقه حضور در این بخش از اداره کل میراث فرهنگی استان گلستان (بخش گردشگری) دارند^۱، تعیین اولویت شده‌اند و با تحلیل تحلیل انجام گرفته ضریب وزنی هر کدام از گزینه‌های پیشنهادی اعمال می‌شود و لازم به ذکر است

۱. تمامی افرادی که در نظرسنجی انجام شده در این تحقیق شرکت نموده‌اند در دسته سنی بالای ۳۲ سال و دارای مدرک حداقل کارشناسی و سابقه کاری بالای ۵ سال بوده‌اند.

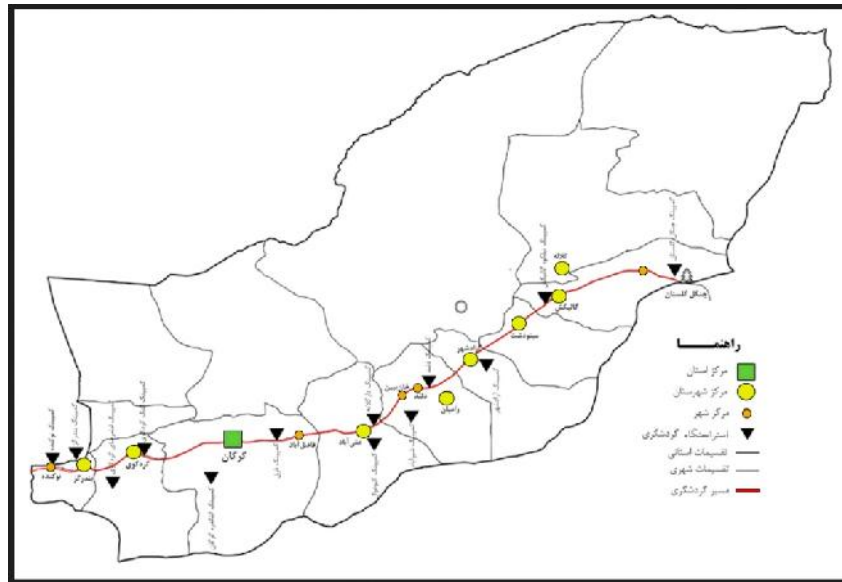
که عوامل و معیارهای بررسی شده در این پژوهش بر اساس رابطه استراحتگاه‌ها با یکدیگر است زیرا این تحقیق با ماهیت وجودی استراحتگاه‌ها ارتباطی پیدا نمی‌کند. پس از معرفی نقاط اصلی، در قسمت‌های بعد با استفاده از روش تحلیل سلسله مراتبی (AHP) به اولویت‌دهی معیارها و گزینه‌های موجود و پیشنهادی پرداخته می‌شود، و در نهایت جدول نهایی که در آن اولویت تخصیص اعتبار و نیز برنامه اجمالی طرح توسعه ارائه گردیده است. باید اشاره کرد که در این پژوهش از نرم‌افزار تخصصی Expert Choice برای تحلیل استفاده شده است.

بررسی وضع موجود

همان‌گونه که در شکل (۱) مشاهده می‌شود پراکنش استراحتگاه‌های گردشگری در استان گلستان با توجه به فواصل اندک شهرها و قرارگیری نقاط پرجمعیت به نحوی است که به صورت متوسط فاصله استراحتگاه‌ها از یکدیگر ۱۵ کیلومتر است. میزان تراکم در قسمت‌های ابتدایی استان بیشتر از قسمت پایانی آن است که می‌توان به اقلیم این مناطق اشاره داشت چرا که هر چه به سمت شرق پیش می‌رویم از تراکم جنگل‌ها کاسته و بر فراوانی دشت و صحرا افزوده می‌گردد. (اداره کل میراث فرهنگی استان گلستان، ۱۳۹۴)

نقد وضعیت موجود و اشاره به رویکرد اصلی مقاله

طبق بررسی‌های به عمل آمده در کلیه استراحتگاه‌های موجود، زیرساخت‌های انرژی موجود بوده و اکثر آنها از امکانات بالقوه طبیعی و خدادادی بهره‌مند می‌باشند. (همان) بنابراین کلیه این فضاها شاخصه‌های اولیه یک استراحتگاه گردشگری بین‌راهی را دارا هستند که این از نقاط قوت وضعیت موجود است، اما در اینجا لازم است به نکته‌ای اساسی مغموض در این راستا اشاره‌ای نمود: چنانچه بدیهی است در شیوه‌های مدیریت احداث نقاط اساسی شکل‌گیری یک استراحتگاه بایستی پس از مطالعات زمینه و تخصصی و شناسایی عوامل مختلف به مرحله جانمایی و انتخاب الگوی قرارگیری این نقاط نائل آمد که این امر تحقیقی پایه‌ای برای جهت‌دهی صحیح به اعتبارات بر اساس زیرساخت‌ها و امکانات موجود می‌باشد که متأسفانه در این زمینه مطالعاتی صورت نگرفته است لیکن از آنجا که هدف اصلی این بررسی و تحقیق، تحقق برنامه هدفمندی اعتبارات بر اساس وضع موجود می‌باشد، لذا از پرداختن به ماهیت وجودی استراحتگاه‌ها و اینکه آیا نقاط در نظر گرفته شده به درستی انتخاب شده‌اند و یا نقاط مطلوب‌تری موجود بوده است یا نه، اجتناب شده است.



شکل (۱): وضعیت موجود استراحتگاه‌های استان گلستان
منبع: اداره کل میراث فرهنگی و گردشگری استان گلستان

معیارهای مؤثر در شکل‌گیری یک استراحتگاه

مدت‌زمان خستگی رانندگی^۱

اولین بار در سال ۱۹۶۵ میلادی، موسسه حمل‌ونقل اوکلاهما^۲ آماری را منتشر ساخت مبنی بر اینکه ۲۲٪ از ۲۱۲۸ تصادفات وسیله نقلیه‌ای که در خلال سال‌ها ۱۹۵۲-۱۹۶۴ اتفاق افتاده است، ناشی از به خواب رفتن راننده پشت فرمان وسیله نقلیه بوده است. (Bittner, 2000; 21) درعین حال واضح است که هر زمان احساس خواب‌آلودگی بر رانندگان چیره می‌شود، قدرت تصمیم‌گیری برای آنکه استراحت نمایند یا به راه خود ادامه دهند وجود دارد. بنابراین پذیرش خطرات احتمالی پس از درک زمان خواب‌آلودگی کاملاً ارادی بوده و بنا به تصمیم راننده است. بنابراین قطعی‌ترین راه‌حل کاهش این گونه تصادفات، تشویق یا الزام رانندگان به داشتن استراحت کافی قبل و هنگام رانندگی طولانی‌مدت است. توصیه‌های مکرر کارشناسان این بخش بدین‌منظور آن است که: از سفرهای طولانی (بیش از ۱ ساعت) در هنگام خستگی پرهیز شود. به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که در طول سفر به تعداد کافی توقف وجود داشته باشند. (به ازای هر ۲ ساعت رانندگی حداقل ۱۵ دقیقه توقف و استراحت) (شهرامی‌نیا، ۱۳۸۹: ۶۹)

1. Driving Fatigue
2. Institute of Transportation of Oklahoma

سرویس اتومبیل^۱ و وسیله نقلیه

همان‌طور که می‌دانیم وسیله نقلیه هم نیاز به سرویس و خدمات‌رسانی دارد. با نگاهی گذرا به شهرهای شمالی ایران (بالأخص استان گلستان)، نزدیکی شهرها و مستحدمات شهری به یکدیگر کاملاً مشهود است. لیکن در فواصل بین‌شهری امکانات کمی از لحاظ سرویس‌رسانی به خودرو موجود است. از این رو وجود یک مرکز خدمات‌رسانی در فضای بین‌شهری امری ضروری به نظر می‌رسد.

عوامل معنوی کیفیت سفر

یکی از مهمترین دلایلی که سفر زمینی به وسیله اتومبیل در دستور کار گردشگران قرار می‌گیرد بحث کیفیات مسیر گردشگری و لذت‌بردن از سفر می‌باشد که لازم است مقصد یا مسیر گردشگری استعدادهاى بالقوه طبیعی را در بطن خویش داشته باشد این الگو امروزه با مباحثی جدیدی همچون گردشگری جاده‌ای و حتی اکوتوریسم گره خورده است. نصراللهی و دیگران (۱۳۹۳) در مطالعه پژوهشی رده‌بندی استان‌های شمالی کشور بر اساس جاذبه‌های گردشگری، استان‌های شمالی کشور (بالأخص گلستان) به لحاظ جاذبه‌های طبیعی مقام اول و در مجموع ۱۶ استان مورد بررسی مقام ۸ را به خود اختصاص داده است. بنابراین بر این اساس می‌توان گفت مسیر گردشگری در این استان الگوهای بستری را در خود دارا است، چنانچه این مهم در شکل‌گیری مراکز توقفگاهی بین‌راهی شاخصه‌ای شایسته به حساب می‌آید. طبق این گفتار شناسایی و توسعه مراکز توقفگاهی بین‌راهی که در استان مورد مطالعه اعم از کوه، دریا، جنگل و حتی دشت می‌باشد، امری ضروری جلوه می‌کند. جدای از فرآیند انتخاب عرصه، بحث کیفیت سفر و از بین رفتن خستگی مسافران با توقف‌های مناسب میان راه که خود هدفی دیگر محسوب می‌شود از اهم مسائل این بحث شناخته می‌شود.

نقاط برجسته و عوارض شهری^۲

همان‌طور که می‌دانیم وجود شهرها به لحاظ امنیت و آبادانی یکی از مهمترین عوامل شکل‌دهنده‌ی ایستگاه‌های گردشگری در جهان می‌باشد. از طرفی آن‌طور که از شواهد و اسناد پیداست هر عارضه شهری در استان‌های شمالی کشور رشد یافته بر یک موقعیت بالقوه طبیعی است. مثلاً در شهرهای غربی استان گلستان وجود دریا مهمترین عامل شکل‌دهنده‌ی هسته شهری و

1. Car Service
2. Urban Zones

بعد از آن وجود جنگل و کوه عامل اساسی شکل‌گیری ریشه‌ی شهری می‌باشد. همین‌طور در شهرهای شرقی دو عامل کوهپایه، دشت و جنگل‌های انبوه به وجود آورنده نقاط متراکم شهری‌اند، از طرف دیگر صرف هزینه‌های هنگفت در مناطقی که از لحاظ امنیت و رونق جایگاه مناسبی ندارند کار معقول و درخوری نیست، بنابراین وجود عوارض شهری که خود دربردارنده نقاط بالقوه گردشگری‌اند، یکی از مهمترین عوامل شکل‌دهنده اولویت استراحتگاه‌ها در استان مورد مطالعه است.

نقاط و گزینه‌های پیشنهادی جهت استقرار و توسعه استراحتگاه‌های گردشگری

بر اساس آنچه اشاره شد نقاط و گزینه‌های نهایی انتخاب شده برای قرارگیری در بخش تجزیه و تحلیل شامل دو قسمت اصلی (الف) نقاط موجود و (ب) نقاط پیشنهادی است که با توجه با فاصله متوسط شهرها در استان گلستان (۱۵-۲۰ کیلومتر) در قسمت انتهایی استان با توجه به اقلیم منطقه و عوارض شهری به ۴۰ کیلومتر می‌رسد. نهایتاً ۱۰ نقطه با فواصل ذکر شده در جدول (۲) به عنوان نقاط موجود و دارای زیرساخت و نیز ۲ نقطه با فواصل ذکر شده در جدول (۳) به عنوان نقاط پیشنهادی با فواصل ذکر شده، می‌باشد.

جدول (۱) فواصل میانی استراحتگاه‌های موجود

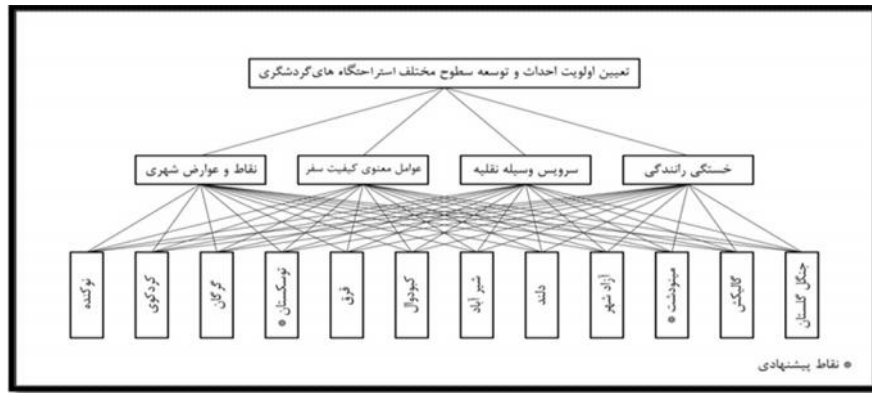
نقاط موجود	فونکده	کردکوی	گرگان	فرق	کیودوال	شیرآباد	دلند	آزاد شهر	گالیکش	جنگل گلستان
فاصله از مبدأ km	۰	۱۹	۴۸	۷۸	۸۹	۱۰۶	۱۱۳	۱۲۸	۱۷۳	۲۲۵

منبع: اداره کل راه و شهرسازی استان گلستان، ۱۳۹۴

جدول (۲) فواصل میانی استراحتگاه‌های پیشنهادی

نقاط موجود	توسکستان	مینودشت
فاصله از مبدأ کیلومتر	۶۰	۱۶۸

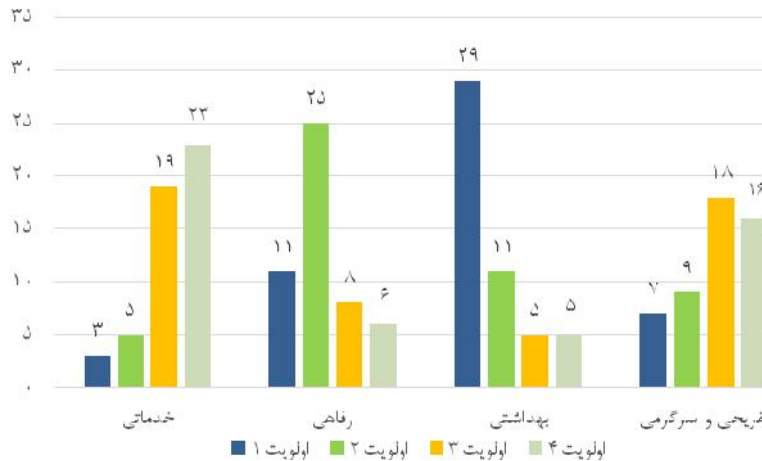
منبع: بر اساس محاسبات تحقیق حاضر



شکل (۲) هدف، معیارها و گزینه‌های موجود و پیشنهادی و رابطه میانی آنها
منبع: نگارندگان

سطح‌بندی استراحتگاه‌های گردشگری

بر اساس تعریف ارائه شده، کلیه بخش‌های اصلی واقع در یک استراحتگاه گردشگری به ۴ قسمت اصلی: بهداشتی، رفاهی (شامل اقامتی و فرهنگی)، سرگرمی و تفریحی و خدماتی (شامل خدمات تجاری و امنیتی) تقسیم می‌شود و طبق نظرسنجی به عمل آمده در یک جامعه آماری ۵۰ نفره شامل کارشناسان بخش گردشگری سازمان میراث فرهنگی استان گلستان (که نتایج آن مطابق با نمودار شماره (۱) می‌باشد) ضریب وزنی اولویت سرفصل فضاهای موجود در سطوح مختلف استراحتگاه‌های مذکور، مطابق با جدول شماره (۴) به دست آمده است.



نمودار (۱) نتایج نظرسنجی در اولویت‌دهی فضاهای واقع در استراحتگاه‌های گردشگری
منبع: نگارندگان

جدول شماره (۳) تعیین اولویت ضریب وزنی بر اساس نظرسنجی

ردیف	کاربری	ضریب وزنی
۱	بهداشتی	۰/۲۹۸
۲	رفاهی	۰/۲۷۶
۳	سرگرمی	۰/۲۲۸
۴	خدماتی	۰/۱۹۷

منبع: محاسبات تحقیق حاضر

در نهایت بر اساس آنچه از نظرسنجی در خصوص اولویت قرارگیری فضاهای مختلف در استراحتگاه به دست آمد ۳ سطح استراحتگاه که به ترتیب دارای شرایط کامل، متوسط و ابتدایی از اولویت‌های فضاهای مرتبط پیشنهادی می‌باشد. در قسمت نتیجه‌گیری نهایی با توجه به مشخص شدن درجه استراحتگاه‌های واقع در هر نقطه مورد بررسی جدولی جهت پیشنهاد فضاها ارائه گردیده است.

نتایج و یافته‌ها بر اساس معیارهای تحقیق

از آنجا که تحلیل صورت گرفته بر اساس روش AHP است لذا لازم است قبل از تحلیل معیارها، جدول زوجی اولویت سطوح استراحتگاه بر اساس آنچه در مفهوم استراحتگاه توضیح داده شد مشخص گردد:

جدول (۴) مقایسه زوجی سطوح مختلف استراحتگاه‌های گردشگری

توقفگاه موقت*	استراحتگاه درجه ۳	استراحتگاه درجه ۲	استراحتگاه درجه ۱	
۹	۶	۳	۱	استراحتگاه درجه ۱
۶	۳	۱	۰/۳۳	استراحتگاه درجه ۲
۳	۱	۰/۳۳	۰/۱۷	استراحتگاه درجه ۳
۱	۰/۳۳	۰/۱۷	۰/۱۱	توقفگاه موقت

۱= هم‌ارز ۳= کمترین ارجحیت ۹= بیشترین ارجحیت

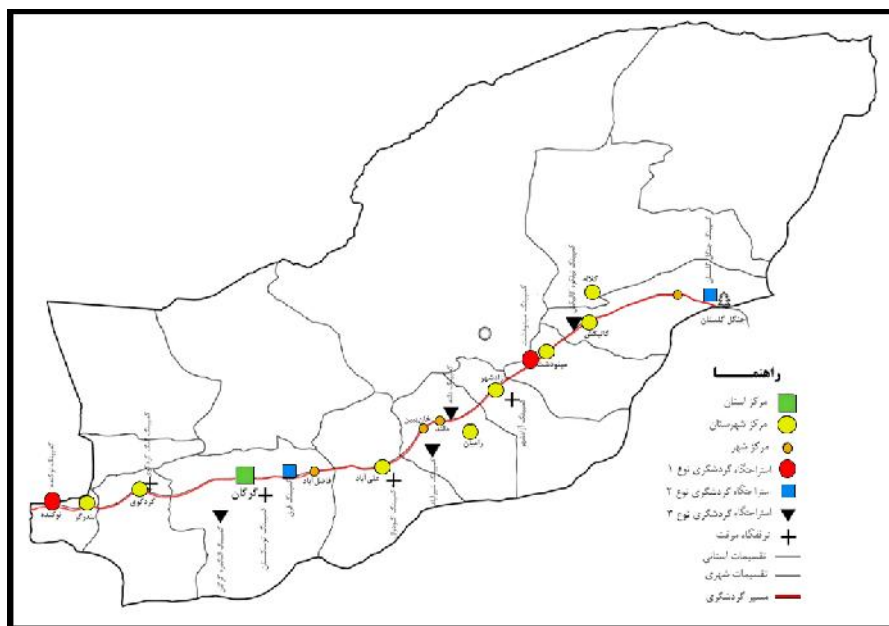
* توقفگاه موقت به عنوان نقطه‌ای منظور می‌شود که اهمیت قرارگیری یک استراحتگاه را ندارد.

منبع: نگارندگان

نتایج بر اساس مدت‌زمان خستگی رانندگی و سرویس اتومبیل و وسیله نقلیه

طبق آنچه که در توضیحات ادبیات تحقیق آمده و با توجه به راندمان و بازدهی راننده در سفر و

با عنایت به سرعت بهینه و استاندارد ۸۰ کیلومتر بر ساعت، و طبق اصل یادشده که بعد از هر ۲ ساعت رانندگی، راننده نیازمند استراحت و توقف ۱۵ تا ۳۰ دقیقه‌ای می‌باشد (خوشبخت، ۱۳۹۱:۴) با توجه به انطباق این دو معیار (آستانه خستگی سفر و آستانه نیاز خدماتی خودرو) و ارتباط تنگاتنگ آن، نتایج به دست آمده از تحلیل زوجی گزینه‌های موجود یکسان، ولی از نظر تحلیل سلسله مراتبی هر یک بر اساس نتایج نظرسنجی دارای ضریب وزنی مستقل می‌باشند. از این رو در فواصل ابتدایی و نیز حدود ۱۶۰ کیلومتر وجود یک استراحتگاه از نوع درجه ۱ ضروری به نظر می‌رسد. نتیجتاً در فواصل ۱/۲ و ۱/۴ به ترتیب استراحتگاه نوع ۲ و ۳ نیاز است، بنابراین در حدود ۸۰ و ۲۴۰ کیلومتر یک استراحتگاه از نوع درجه ۲ و در حدود ۴۰ و ۱۲۰ و ۱۸۰ کیلومتر نوع ۳ می‌تواند بهترین گزینه جانمایی استراحتگاه طبق معیار مزبور باشد. شکل (۳) نمایشگر جانمایی استراحتگاه‌ها طبق این چیدمان می‌باشد و به همین ترتیب جدول (۵) معرف ارتباط زوجی و ضریب وزنی هر یک از گزینه‌های پیشنهادی بر اساس تحلیل سلسله مراتبی می‌باشد.



شکل (۳) استان گلستان، جانمایی سطوح مختلف استراحتگاه بر اساس معیار خستگی رانندگی و سرویس

وسيله نقلیه

منبع : نگارندگان

جدول (۵) مقایسه زوجی گزینه‌های مختلف استراحتگاه بر اساس معیار خستگی رانندگی و سرویس اتومبیل

ضریب وزنی	جنگل گلستان	گالیکش	مینودشت	آزادشهر	دلند	شیرآباد	کبودوال	فرق	توسکستان	گرگان	کردکوی	نوکنده	
۰/۲۶	۴	۶	۱	۹	۶	۶	۹	۴	۹	۶	۹	۱	نوکنده
۰/۰۲۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۰/۱۱	۱	۰/۳۳	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۱	۰/۳۳	۱	۰/۱۱	کردکوی
۰/۰۵۱	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۴	۱	۱	۴	۰/۱۷	۴	۱	۴	۰/۱۷	گرگان
۰/۰۲۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۰/۱۱	۱	۰/۳۳	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۱	۰/۳۳	۱	۰/۱۱	توسکستان
۰/۱۲۲	۱	۴	۰/۳۳	۶	۴	۴	۶	۱	۶	۶	۶	۰/۳۳	فرق
۰/۰۲۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۰/۱۱	۱	۰/۳۳	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۱	۰/۳۳	۱	۰/۱۱	کبودوال
۰/۰۵۱	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۴	۱	۱	۴	۰/۳۳	۴	۱	۴	۰/۱۷	شیرآباد
۰/۰۵۱	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۴	۱	۱	۴	۰/۳۳	۴	۱	۴	۰/۱۷	دلند
۰/۰۲۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۰/۱۱	۱	۰/۳۳	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۱	۰/۳۳	۱	۰/۱۱	آزادشهر
۰/۲۶	۴	۶	۱	۹	۶	۶	۹	۴	۹	۶	۹	۱	مینودشت
۰/۰۲۱	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۴	۱	۱	۴	۰/۳۳	۴	۱	۴	۰/۱۷	گالیکش
۰/۱۲۲	۱	۴	۰/۳۳	۶	۳	۳	۶	۱	۶	۳	۶	۰/۳۳	جنگل گلستان
۱													مجموع

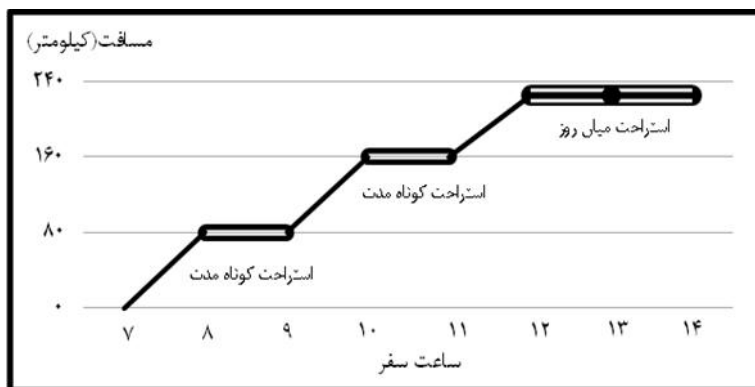
۱= هم‌ارز ۳= کمترین ارجحیت ۹= بیشترین ارجحیت

منبع: محاسبات تحقیق حاضر

نتایج بر اساس عوامل معنوی کیفیت سفر

در تجزیه و تحلیل معیار عوامل کیفی سفر رکن اصلی تحلیل موضوع همانند تحلیل سابق میزان رانندگی و توقف بهینه در نظر گرفته شده است؛ چنانچه بیان شد، حداکثر زمان بهینه رانندگی ۲ ساعت و توقف نیم‌ساعته می‌باشد؛ چنانچه این‌گونه فرض شود که به ازای هر ساعت

رانندگی یک ساعت توقف جهت استراحت و بهره‌مندی از امکانات و خدمات گردشگری موجود در استراحتگاه پیش‌بینی شود (جهت بالا رفتن کیفیت سفر و به وجود آمدن خاطره منطقه‌ای) بنابراین با فرض شروع یک مسافرت مناسب، ساعت‌های سفر، ۷ صبح الی ۱۵ در نظر گرفته شده است و نیز دیگر شاخصه اساسی که در این تحلیل در نظر گرفته شده ساعت‌های مهم توقف جهت صرف میان وعده و نیز توقف شبانه می‌باشد. این سفرها بر اساس یک سفر مفروض متناسب با نمودار (۱) می‌باشد. بنابراین آنچه از توالی استراحتگاه‌ها بر اساس تحلیل سلسله مراتبی برای هر یک ساعت (طبق جدول (۶))، به دست می‌آید وجود یک استراحتگاه درجه ۱ در حدود کیلومتر ۲۴۰ و استراحتگاه‌های درجه ۲ در حدود کیلومتر ۸۰ و ۱۶۰ بوده و استراحتگاه درجه ۳ در ابتدای مسیر می‌باشند. (یعنی فواصل ۱/۲ برای استراحتگاه نوع ۲ و ۱/۴ برای استراحتگاه نوع ۳) شکل (۴) بیان تصویری این نتیجه و جدول (۷) رابطه زوجی گزینه‌های اصلی بر اساس عوامل معنوی کیفیت سفر می‌باشد.



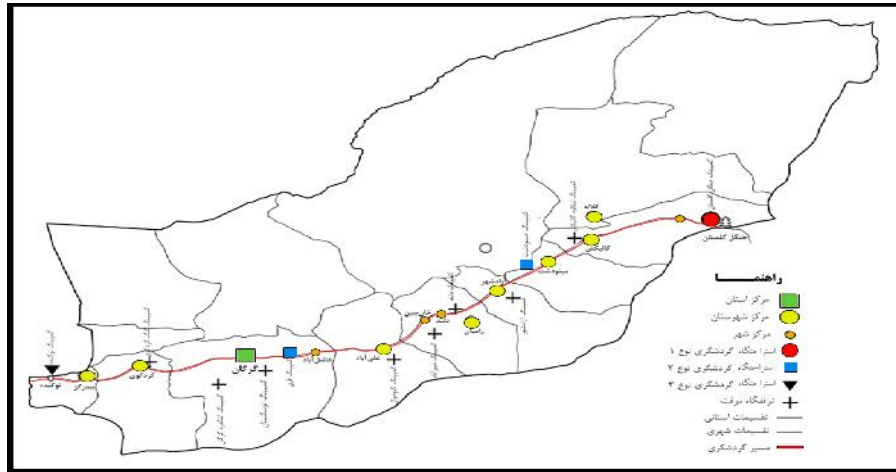
نمودار (۲): برنامه توقف در یک سفر مناسب

منبع: نگارندگان

جدول (۶) اولویت و ضرایب توقفگاه‌ها بر اساس نمودار شماره (۱)

ردیف	کاربری	ضریب وزنی
۱	کیلومتر ۲۴۰	۰/۳۱۰
۲	کیلومتر ۱۶۰	۰/۲۵۸
۳	کیلومتر ۸۰	۰/۲۵۸
۴	کیلومتر ۰	۰/۱۷۴
	جمع	۱

منبع: محاسبات تحقیق حاضر



شکل (۴) استان گلستان، جانمایی سطوح مختلف استراحتگاه بر اساس معیار عوامل کیفی سفر
منبع : نگارندگان

جدول (۷) مقایسه زوجی گزینه‌های مختلف استراحتگاه بر اساس معیار عوامل کیفی سفر

ضریب وزنی	جنگل	گلستان	گالیکش	مینودشت	آزادشهر	دلند	شیرآباد	کبودوال	قرق	توسکستان	گرگان	کردکوی	نوکنده	
۰/۰۸	۰/۱۷	۴	۰/۳۳	۴	۴	۴	۴	۴	۰/۳۳	۴	۴	۴	۱	نوکنده
۰/۳۰	۰/۱۱	۱	۰/۱۷	۱	۱	۱	۱	۱	۰/۱۷	۱	۱	۱	۰/۳۳	کردکوی
۰/۳۰	۰/۱۱	۱	۰/۱۷	۱	۱	۱	۱	۱	۰/۱۷	۱	۱	۱	۰/۳۳	گرگان

ادامه جدول (۷) مقایسه زوجی گزینه‌های مختلف استراحتگاه بر اساس معیار عوامل کیفی سفر

ضریب وزنی	جنگل	گلستان	گالیکش	مینودشت	آزادشهر	دلند	شیرآباد	کبودوال	قرق	توسکستان	گرگان	کردکوی	نوکنده	
۰/۳۰	۰/۱۱	۱	۰/۱۷	۱	۱	۱	۱	۱	۰/۱۷	۱	۱	۱	۰/۳۳	توسکستان
۰/۱۷۵	۰/۳۳	۶	۱	۶	۶	۶	۶	۶	۱	۶	۶	۶	۴	قرق
۰/۳۰	۰/۱۱	۱	۰/۱۷	۱	۱	۱	۱	۱	۰/۱۷	۱	۱	۱	۰/۳۳	کبودوال
۰/۳۰	۰/۱۱	۱	۰/۱۷	۱	۱	۱	۱	۱	۰/۱۷	۱	۱	۱	۰/۳۳	شیرآباد

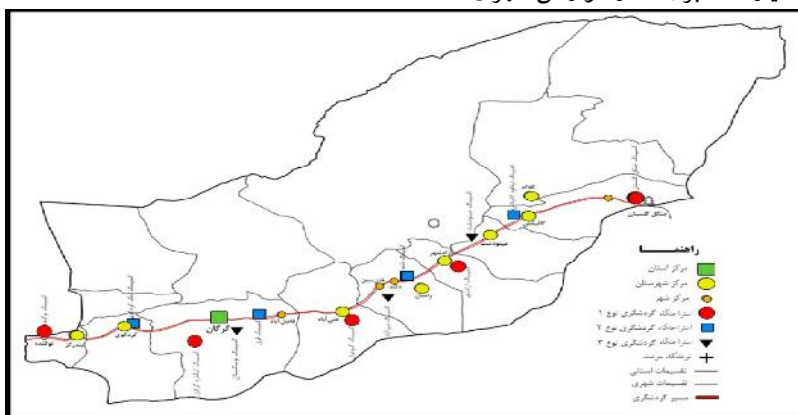
۰/۳۰	۱/۱	۱	۷/۷	۱	۱	۱	۱	۷/۷	۱	۱	۱	۳/۳	دلند
۰/۳۰	۱/۱	۱	۷/۷	۱	۱	۱	۱	۷/۷	۱	۱	۱	۳/۳	آزادشهر
۵/۷۵	۳/۳	۶	۱	۶	۶	۶	۶	۱	۶	۶	۶	۳	مینودشت
۰/۳۰	۱/۱	۱	۷/۷	۱	۱	۱	۱	۷/۷	۱	۱	۱	۳/۳	گالیکش
۳/۳	۱	۹	۳	۹	۹	۹	۹	۳	۹	۹	۹	۶	جنگل گلستان
۱													مجموع

۱= هم‌ارز ۳= کمترین ارجحیت ۹= بیشترین ارجحیت

منبع: محاسبات تحقیق حاضر

بر اساس نقاط برجسته و عوارض شهری

طبق بررسی‌های به‌عمل‌آمده مشخص شده که میانگین فواصل شهری در استان گلستان ۱۹/۴۱ کیلومتر است (اداره کل راه و شهرسازی استان گلستان، ۱۳۹۴) بر همین اساس می‌توان کمترین فاصله استراحتگاه‌های درجه ۳، ۲ و ۱ را عدد ۲۰ فرض نمود ضمن آنکه این فاصله در دیگر تحلیل‌ها نیز بهینه بوده است. از این‌رو فواصل ۲۰، ۴۰ و ۸۰ اعدادی با الگوی مناسب هستند. و نیز شهرهای بزرگی چون گرگان، علی‌آباد و مینودشت شاخصه قرارگیری یک استراحتگاه وسیع می‌باشند. بنابراین شکل (۵) نشان‌دهنده پراکنش پیشنهادی سطوح مختلف استراحتگاه‌ها در مسیر اصلی تردد استان بوده و جدول (۸) بیانگر مقایسه زوجی نقاط و گزینه‌های مختلف استراحتگاه بر اساس معیار نقاط برجسته و عوارض شهری‌اند.



شکل (۵) استان گلستان، جانمایی سطوح مختلف استراحتگاه بر اساس معیار نقاط برجسته و عوارض شهری
منبع: نگارندگان

جدول (۸) مقایسه زوجی گزینه‌های مختلف استراحتگاه بر اساس معیار نقاط و عوارض شهری

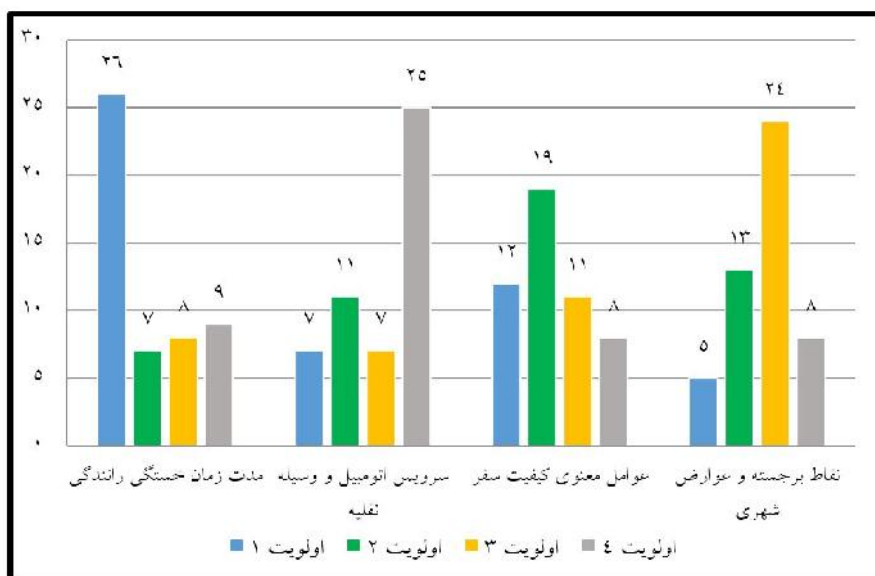
ضریب وزنی	جنگل گلستان	گالیکش	مینودشت	آزادشهر	دلند	شیرآباد	کبودوال	فرق	توسکستان	گرگان	کردکوی	نوکنده	
۰/۱۴۵	۱	۴	۶	۱	۴	۶	۱	۴	۶	۱	۴	۱	نوکنده
۰/۰۵۴	۰/۳۳	۱	۴	۰/۳۳	۱	۴	۰/۳۳	۱	۴	۰/۳۳	۱	۰/۳۳	کردکوی
۰/۱۴۵	۱	۴	۶	۱	۴	۶	۱	۴	۶	۱	۴	۱	گرگان
۰/۰۲۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۰/۱۷	توسکستان
۰/۰۵۴	۰/۳۳	۱	۴	۰/۳۳	۱	۴	۰/۳۳	۱	۴	۰/۳۳	۱	۰/۳۳	فرق
۰/۱۴۵	۱	۴	۶	۱	۴	۶	۱	۴	۶	۱	۴	۱	کبودوال
۰/۰۲۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۰/۱۷	شیرآباد
۰/۰۵۴	۰/۳۳	۱	۴	۰/۳۳	۱	۴	۰/۳۳	۱	۴	۰/۳۳	۱	۰/۳۳	دلند
۰/۱۴۵	۱	۴	۶	۱	۴	۶	۱	۴	۶	۱	۴	۱	آزادشهر
۰/۰۲۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۱	۰/۱۷	۰/۳۳	۰/۱۷	مینودشت
۰/۰۵۴	۰/۳۳	۱	۴	۰/۳۳	۱	۴	۰/۳۳	۱	۴	۰/۳۳	۱	۰/۳۳	گالیکش
۰/۱۴۵	۱	۴	۶	۱	۴	۶	۱	۴	۶	۱	۴	۱	جنگل گلستان
۱													مجموع

۱= هم‌ارز ۳= کمترین ارجحیت ۹= بیشترین ارجحیت

منبع: محاسبات تحقیق حاضر

۱۰- تجزیه تحلیل نتایج و لایه‌های مختلف بر اساس نظرسنجی

اکنون پس از مشخص شدن اولویت گزینه‌های مختلف در هر کدام از معیارهای در نظر گرفته شده، بر اساس نظرسنجی انجام گرفته از جامعه ۵۰ نفری کارشناسان بخش گردشگری سازمان میراث فرهنگی استان گلستان در سال جاری، ضریب وزنی هر کدام از معیارها و شاخصه‌ها بر پایه اولویت ۱ الی ۴ سنجیده می‌شوند. نمودار (۲) نتایج نظرسنجی به عمل آمده را نمایش می‌دهد و جدول (۹) بیانگر ضریب وزنی هر کدام از شاخصه‌ها می‌باشد.



نمودار (۳) نتایج نظرسنجی در اولویت‌دهی به عوامل مؤثر در شکل‌گیری استراحتگاه
منبع: نگارندگان

جدول (۹) ترتیب اولویت معیارها و ضرایب وزنی آنها

ضریب وزنی	معیارها	ردیف
۰/۲۸۲	مدت زمان خستگی رانندگی	۱
۰/۲۸۰	عوامل معنوی و کیفی سفر	۲
۰/۲۳۶	نقاط برجسته و عوارض شهری	۳
۰/۲۰۲	سرویس اتومبیل و وسیله نقلیه	۴
۱	جمع	۵

منبع: محاسبات تحقیق حاضر

تحلیل و تلفیق لایه‌ها و مقایسه گزینه‌ها بر اساس معیارهای طبقه‌بندی شده

مرحله نهایی تحقیق حاضر، تلفیق نتایج و لایه‌های وزن داده شده است که اولویت نهایی گزینه‌های موجود و پیشنهادی را بر اساس تحلیل‌های صورت گرفته مشخص می‌کند. در این مرحله سه وزن نهایی پیشنهادی که معرف سطوح مختلف استراحتگاه‌های گردشگری اند اعلام می‌گردد و بر اساس اولویت‌دهی و ضریب وزنی مشخص شده برای هر گزینه سه سطح اصلی استراحتگاه معرفی می‌گردد. جدول (۱۰) معرف اولویت‌های نهایی و دسته‌بندی استراحتگاه‌ها و شکل (۶) نقشه نهایی جانمایی و

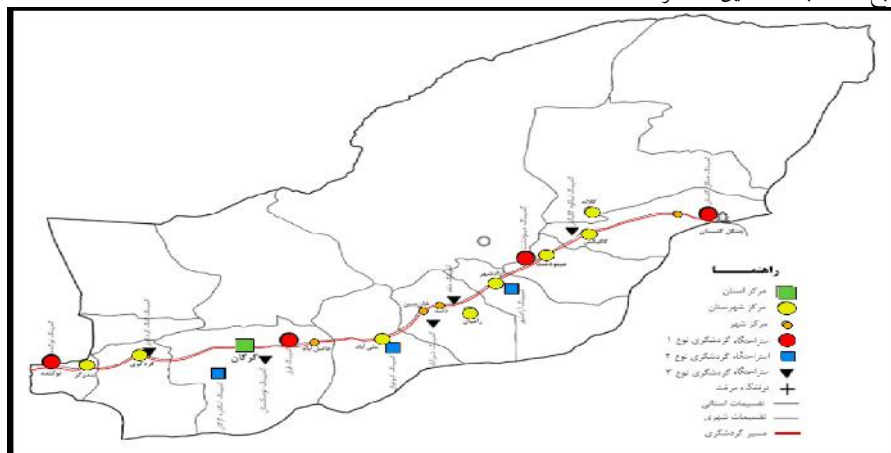
اولویت استراحتگاه‌ها است. ضرایب پیشنهادی برای سه سطح استراحتگاه از این قرار است:

- ۱- ضرایب وزنی بالای ۰/۱ (اهمیت بالا) مربوط به استراحتگاه درجه ۱
- ۲- ضرایب میانی ۰/۱ و ۰/۰۵ (اهمیت متوسط) مربوط به استراحتگاه درجه ۲
- ۳- ضرایب پائین تر از ۰/۰۵ (اهمیت پائین) مربوط به استراحتگاه درجه ۳

جدول (۱۰) ضرایب وزنی نهایی گزینه‌های موجود و پیشنهادی استراحتگاه‌های گردشگری

ردیف	استراحتگاه‌ها	ضریب وزنی	درجه بندی
۱	نوکنده و بندرگز	۰/۱۸۰	استراحتگاه درجه ۱
۲	جنگل گلستان	۰/۱۷۱	
۳	مینودشت (پیشنهادی)	۰/۱۵۴	
۴	قرق	۰/۱۰۷	
۵	گرگان	۰/۰۸۲	استراحتگاه درجه ۲
۶	کبودوال علی آباد	۰/۰۶۹	
۷	آزادشهر	۰/۰۶۹	
۸	دلند	۰/۰۴۸	استراحتگاه درجه ۳
۹	شیرآباد خان‌بین	۰/۰۳۶	
۱۰	کردکوی	۰/۰۳۵	
۱۱	گالیکش	۰/۰۲۶	
۱۲	توسکستان (پیشنهادی)	۰/۰۲۳	
۱۳	مجموع	۱	

منبع: محاسبات تحقیق حاضر



شکل (۶) استان گلستان، جانمایی نهایی سطوح مختلف استراحتگاه بر اساس تحلیل سلسله مراتبی

منبع: نگارندگان

نتیجه‌گیری

بنابر آنچه در تعریف استراحتگاه ذکر گردید هدف از طراحی این گونه فضاها فراهم آوردن شرایط اقامت موقت بین‌راهی با شاخصه‌های خدماتی، بهداشتی، تفریحی، امنیتی و فرهنگی است که در بررسی وضع موجود برخی از این شاخصه‌ها یا وجود نداشتند و یا حضوری کم‌رنگ و موقتی داشته‌اند بنابراین بهترین مسیر در این راستا معرفی سطوح مختلف از استراحتگاه‌های گردشگری^۱ و تعیین اولویت جهت قرارگیری هریک از این سطوح در نقاط پیشنهادی و موجود است که از این راه میزان اهمیت در طرح توسعه و اولویت اختصاص اعتبارات گردشگری در این بخش مشخص می‌گردد. اینک با عنایت به نتایج به دست آمده از این تحقیق، و با عنایت به سطح‌بندی استراحتگاه‌های گردشگری، جدول (۱۱) به عنوان پیشنهاد و استنتاج آنچه که با توجه به وضع موجود کمبود آن احساس می‌شود، ارائه می‌گردد. چنانچه در قسمت روش‌شناسی عنوان شد روش AHP یکی از مهمترین زیرشاخه‌های مدل تصمیم‌گیری چند معیاره است که علی‌رغم خواص بهینه و مفید آن، مانند بسیاری از روش‌های علمی مفید، اما خالی از اشکال نیست. از این رو پیشنهاد می‌گردد نتایج علمی موضوع تحقیق از طریق دیگر روش‌های علمی مرتبط با MCDM^۲ مورد تحلیل قرار گرفته و نتایج به دست آمده مقایسه و بعضاً تلفیق گردد. همچنین بسط طرح توسعه سطوح استراحتگاه و بررسی موضوع با عنوان هدف قرار گرفتن استان گلستان به عنوان استان مقصد گردشگری از مهمترین پیشنهادها نگارندگان در راستای ادامه‌ی تحقیق حاضر و تکامل منظور تحقیق می‌باشد و در نهایت چنانچه در قسمت‌های مختلف مطالعه به آن اشاره شده این پژوهش می‌تواند مقدمه شکل‌گیری یک طرح گسترده در افق جهت‌بخشی به اعتبارات بودجه‌ای کشور باشد.

۱. از آنجا که تعیین سطوح کمپینگ با توجه به حجم مطالب و ضروریات در قالب این تحقیق نمی‌گنجد معرفی و نتیجه‌گیری تحقیق بر اساس پیشنهاد نگارندگان و سطوح تعیین شده در پژوهش " طرح مطالعات مکان‌یابی، امکان‌سنجی و طراحی کمپینگ‌های اقامتی سطح کشور " که توسط سازمان میراث فرهنگی کشور در سال ۱۳۸۶ می‌باشد، انجام گردیده است.

2. Multiple Criteria Decision Making

جدول (۱۱) نتایج و پیشنهادهای تحقیق با توجه به تحلیل صورت گرفته

نوع استراحتگاه	پیشنهادها و طرح توسعه اجمالی					استراحتگاههای موجود	ترتیب اولویت
	امنیتی	فرهنگی	تفریحی	بهداشتی	خدماتی		
استراحتگاه درجه ۱	۱- باجه اطلاعات و امنیت سفر ۲- پلیس گردشگری ۳- مرکز انتظامی	۱- احداث فروشگاههای صنایع دستی و محصولات فرهنگی ۲- احداث آمفی تئاتر و سینمای روباز	۱- احداث مجموعه ورزشی روباز، استخر، شهر بازی و کافی نت	۱- احداث واحد درمانی و خدمات کمکهای اولیه ۲- احداث مجموعه خدمات بهداشتی و حمام بین راه	۱- تأسیس واحد خدمات بانکی ۲- فروشگاههای تجاری ۳- خدمات اتومبیل و وسیله نقلیه	نوکنده و بندرگز جنگل گلستان مینودشت (پیشنهادی) فرق	۱- ۲- ۴- ۶-
استراحتگاه درجه ۲	۱- مرکز انتظامی ۲- باجه اطلاعات سفر	۱- احداث فروشگاههای صنایع دستی و محصولات فرهنگی	۱- احداث زمینهای ورزشی روباز و مکان مناسب بازی کودکان	۱- احداث مجموعه ارائه خدمات کمکهای اولیه	۱- فروشگاههای تجاری شامل فروشگاههای کاروباره، آرایشی بهداشتی و ..	گرگان کبودال علی آباد آزادشهر	۵- ۶- ۷-
استراحتگاه درجه ۳	۱- مرکز انتظامی کوچک	۱- غرفه صنایع دستی	۱- فضای بازی کودکان با کف سازی مناسب	۱- اتاق ارائه خدمات کمکهای اولیه	۱- فروشگاههای تجاری کوچک	۱- سکوی نشیمن ۲- آلاچیق	۸- ۹- ۱۰- ۱۱- ۱۲-
						دلند شیرآباد خان بین کردکوی گالیکش توسکستان (پیشنهادی)	

منبع: نتایج تحقیق حاضر

منابع

- اداره کل راه و شهرسازی استان گلستان، (۱۳۹۴)، *فواصل بین شهری*، تاریخ مشاهده صفحه <http://www.golestanroad.ir>. ۱۳۹۴/۳/۲۰
- اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان گلستان، (۱۳۹۴)، تاریخ مشاهده صفحه <http://gorganchto.ir/U-News.aspx?Type=11>. ۱۳۹۴/۲/۱۵
- خوشبخت، میرزاعلی و دیگران، (۱۳۹۱)، بررسی نقش عامل خستگی در رانندگی و ارائه راهکارهای مناسب، *فصلنامه راهور*، سال نهم، شماره ۱۸، تهران
- رحمانی، زین العابدین؛ پرهیزگار، محمدمهدی؛ امینی محمدتقی، شیرمحمدی یزدان؛ عوامل مؤثر بر اجرای سیاست های گردشگری جمهوری اسلامی ایران؛ *مطالعات مدیریت گردشگری* - ۱۳۹۲ - دوره: ۸ - شماره: ۲۴.
- سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور، (۱۳۷۹) *طرح جامع مکان یابی مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی و تیر پارک ها*، دفتر امور سرمایه گذاری، نظارت و بهره برداری، تهران
- شهرامی نیا، ناهید، صفری، ابوالفضل، (۱۳۸۹)، بررسی راهکارهای ممکن در کاهش تصادفات ناشی از خستگی رانندگان، *پنجمین کنگره ملی مهندسی عمران*، ۱۴ تا ۱۶ اردیبهشت، دانشگاه فردوسی، مشهد
- صفری، علی، شوریج، فردین؛ صالح زاده، رضا؛ بررسی رابطه میان مدیریت دانش، کارآفرینی و عملکرد در سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری؛ *مطالعات مدیریت گردشگری* - ۱۳۹۳ - دوره: ۹ - شماره: ۲۸.
- مظلومی، نادر؛ جلالی، حسین؛ ارزیابی موانع پیاده سازی استراتژی در صنعت گردشگری؛ *مطالعات مدیریت گردشگری* - ۱۳۹۳ - دوره: ۸ - شماره: ۲۵.
- مهندسان مشاور باغشهر پردیسان، (۱۳۹۱)، *طرح امکان سنجی ظرفیت تأسیسات مورد نیاز گردشگری استان گلستان*، سازمان میراث فرهنگی استان گلستان، گلستان، گرگان - چاپ نشده.
- مهندسین مشاور هفت شهر، (۱۳۸۶)، *طرح مطالعات مکان یابی، امکان سنجی و طراحی استراحتگاه های اقامتی سطح کشور*، سازمان میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری کشور، تهران.
- نصراللهی، زهرا؛ جهانبازی، ندا؛ ناصری، طاهره؛ رده بندی استان های کشور بر حسب جاذبه های گردشگری؛ *مطالعات مدیریت گردشگری* - ۱۳۹۳ - دوره: ۹ - شماره: ۲۸.

- Bittner, R., Hána, K., Poušek, L., Smrka, P., Schreiber, P., Vysoký, P. (2000). *Detecting Fatigue States of a Car Driver*, Proceedings of the First International Symposium on Medical Data Analysis, p 21

- Brown, I. D. (1994). *Driver Fatigue. Human Factors*, 36 (2),p 298-314.
- Cord, J. (1964). *A method for allocating funds to investment projects when returns are subject to uncertainty. Management Science*, 10(2), 335-341
- Costa, C., Panyik, E., & Buhalis, D. (Eds.). (2014). *European tourism planning and organisation systems: the EU member states* (Vol. 61). Channel View Publications, p25,100, 234.
- Hall, C. M. (2008). *Tourism planning: policies, processes and relationships*. Pearson Education.p105-110-226
- Hatton, S. (2008, March). *Choosing the right prioritisation method. InSoftware Engineering, 2008. ASWEC 2008. 19th Australian Conference on*(pp. 517-526). IEEE.
- Moisiadis, F. (2002, October). *The fundamentals of prioritising requirements. In Proceedings of the Systems Engineering, Test and Evaluation Conference (SETE'2002)*.
- Peterson, D. L., Silsbee, D. G., & Schmoldt, D. L. (1994). *A case study of resources management planning with multiple objectives and projects.Environmental Management*, 18(5), 729-742
- Sener.M (2004),*Landfill Site Selection by Using Geographic Information system*, M.Sc, Thesis, METU, p 114.
- Shalabi .Mohamed A., Shattri Bin Mansor, Nordin Bin Ahmed, Rashid Shiriff (2006), *GIS based Multicriteria Approaches to Housing Sitesuitability assessment. XXIII FIG Congress–Munich, Germany*, p 12.
- Singer, J. D. (2012). *Financing international organization: the United Nations budget process*. Springer Science & Business Media.p27
- TSOI, R. H. L. (2001). *Using Analytic Hierarchy Process (AHP) Method to Prioritise Human Resources in Substitution Problem. International Journal of the Computer, the Internet and Management*, 9(1), 36-45.