

بازشناسی ارزش ها در حفاظت و گردشگری میراث راه آهن سراسری ایران

Recognition of values in the Conservation and tourism of the Trans Iranian railway heritage

مرتضی فرح بخش

دانشجوی دکتری مرمت و احیای بناها و بافت های تاریخی، گروه مرمت و احیای بناها و بافت های تاریخی، دانشکده حفاظت و مرمت، دانشگاه هنر، تهران، ایران

تلفن: ۰۹۱۲۲۵۱۰۰۳

m.farahbakhsh@student.art.ac.ir

Morteza Farahbakhsh

The Department of conservation and restoration of cultural and historical objects,
Faculty of Conservation&Restoration, University of Art, Tehran,Iran

حمید ندیمی (نویسنده مسئول)

استاد گروه معماری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

تلفن: ۰۹۱۲۷۹۰۵۶۸۴

Ha-nadimi@sbu.ac.ir

Hamid Nadimi

The Department of Architecture, Faculty of Architecture & Urban Planning, University of Beheshti, Tehran,Iran

علی رضا رازقی

دانشیار گروه مرمت و احیای بناها و بافت های تاریخی، دانشکده حفاظت و معماری، دانشگاه هنر، تهران، ایران

تلفن: ۰۹۱۲۲۸۵۶۰۸۳

razeghi@art.ac.ir

Ali Reza Razeghi

The Department of conservation and restoration of cultural and historical objects,
Faculty of Conservation&Restoration, University of Art, Tehran,Iran

بازشناسی ارزش ها در حفاظت و گردشگری میراث راه آهن سراسری ایران

ارزش ها از مباحث اصلی مرتبط با میراث فرهنگی است، میراث فرهنگی و طبیعی به واسطه وجود ارزش های متنوع همواره واجد لزوم حفاظت بوده اند، راه آهن سراسری ایران تعامل میان انسان با محیط طبیعی از طریق ابزار فناوری و صنعت بوده و تأثیرات مهمی را موجب گردیده است وجه اصلی این تحولات بیانگر تغییر و ایجاد ارزش های متنوع و گسترده به لحاظ اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، سیاسی، فضایی، کالبدی و به طور کلی ملموس و ناملموس بوده است. در مسیر توسعه های آتی حول راه آهن سراسری لزوم بازشناسی، معرفی و اولویت گذاری ارزش های میراثی از ملزومات حفاظت بشمار می آید و یکی از شیوه های موثر در پیشبرد این امر توجه به گردشگری راه آهن به عنوان یکی از اشکال موثر در حفاظت از میراث راه آهن سراسری ایران است. عدم آگاهی و شناخت نسبت به ارزش های میراث راه آهن توسط مدیران و ذی مدخلان و عدم امکان نقش آفرینی جوامع تهدیدی اساسی برای حفاظت و استمرار ارزش های میراث راه آهن آینده خواهد بود. ماهیت کیفی و آمیختگی ارزش های ملموس و ناملموس مستتر در میراث راه آهن هرچند معرفی و دسته بندی این ارزش ها را مشکل می نماید اما اولویت سنجی ارزش ها و توجه به نقش کلیدی آن ها در ارائه طرح های مدیریت، توسعه و حفاظت از میراث راه آهن و پایداری گردشگری از اهمیت بنیادی برخوردار است.

پژوهش حاضر^۱ با رویکرد توسعه ای به شیوه توصیفی-تحلیلی و پیمایشی با بازخوانی دیدگاه صاحب نظران و اندیشمندان رجوع به اسناد کتابخانه ای و منشورهای بین المللی با بهره گیری از مشاهده میدانی و استفاده از ابزار پرسشنامه و مصاحبه با ۶۰ نفر از متخصصان و کارشناسان مطلع به حوزه گردشگری و میراث فرهنگی مورد بررسی قرار گرفته و با استفاده از روش ANP نسبت به شناخت، اولویت گذاری و امتیاز دهی میراث راه آهن براساس ارزش ها اقدام نموده است. دستاورد پژوهش اولویت بندی و دسته بندی جامع بوده که با تمرکز بر وجه اشتراکی حفاظت و گردشگری تدقیق شده است که اولویت اول چشم اندازها، اولویت دوم به پل ها، اولویت سوم به ایستگاه های راه آهن محور سراسری و اولویت چهارم وجوه ناملموس و اولویت پنجم تونل ها را شامل شده است و توصیه بر توجه مدیران، ذی مدخلان و تصمیم گیران در ارائه برنامه و طرح ها را برپایه این اولویت بندی بیان می دارد.

کلمات کلیدی: حفاظت، ایران، گردشگری راه آهن، میراث راه آهن، ارزش های میراث، توسعه

^۱- این مقاله از رساله دکتری مرتضی فرح بخش با موضوع «رهیافتی بر حفاظت از میراث راه آهن سراسری ایران-مبنتی بر نقد دوگانه توسعه-حفاظت» در دانشگاه هنر، به راهنمایی آقای دکتر حمید ندیمی و مشاوره آقای دکتر علی رضا رازقی استخراج شده است

حفاظت به معنای فرآیند مدیریت تغییر یک مکان ارزشمند در بستر و بافت اصلی به نحوی که ارزشهای میراثی آن به بهترین شکل پایدار بماند، است در حالی که فرصتهایی به منظور شناسایی و غنا بخشیدن به ارزشها برای نسلهای حال و آینده وجود دارد (میراث انگلیس، ۲۰۰۸: ۱). وجود ظرفیت ها، ارزش های (ملموس و ناملموس) و جاذبه های طبیعی فراوان در بستر راه آهن و محورهای آن، اهمیت شناسایی، طبقه بندی و معرفی پتانسیل آن را به عنوان گامی موثر در جهت توسعه گردشگری راه آهن به عنوان بخشی از حوزه میراث فرهنگی ضروری می نماید. میراث راه آهن به عنوان نشانه عصر صنعتی به واسطه تلفیقی از معماری مدرن، صنعت و امتدادش در بسترهای طبیعی، محیط های شهری و روستایی تلفیقی از جاذبه های متنوع میراث فرهنگی را در بردارد و تمام آنچه که ما در این حوزه انجام می دهیم، " اعم از شناسایی، حفاظت و معرفی همه به خاطر ارزش هایی است که در میراث فرهنگی نهفته است" (حجت، ۱۳۸۰، ۹۵).

فرهنگ و گردشگری به عنوان دو صنعت قرن بیستم، دارای رشد چشمگیری بوده و ترکیب این دو بخش در گردشگری فرهنگی، در اواخر این قرن یکی از مطلوب ترین مراحل توسعه برای کشورها و سایر مناطق جهان بوده است (Richards, 2009: 46). گردشگری ابزاری برای افزایش رشد اقتصادی مناطق توسعه نیافته و بهبود استاندارد زندگی جوامع محلی محسوب می شود. علاوه بر این، گردشگری مزایای اجتماعی - فرهنگی متعددی دارد، آموزش را بهبود می بخشد و حفاظت از فرهنگ و میراث را تقویت می نماید (Duarte-Duarte et al., 2021). گردشگری جاذبه های صنعتی به عنوان بخشی از گردشگری میراثی، تحت عنوان توسعه فعالیت ها توریستی در سایت های ساخته شده توسط انسان تعریف شده است و شامل ساختمان ها و مناظری است که از فرآیندهای صنعتی دوره های پیشین سرچشمه می گیرند (Edvardes & Coit, 1996). کشور ایران به دلیل قدمت و شرایط جغرافیایی و تنوع خاص طبیعی دارای جاذبه های بی نظیر تاریخی-فرهنگی است و راه آهن سراسری ایران به عنوان طولانی ترین خط ریلی میراث جهانی از پتانسیل و ظرفیت های ویژه ای برخوردار است. با آن که، عصر طلایی راه آهن در اوایل قرن بیستم به پایان رسید و از اواسط آن قرن، راه آهن رو به افول گذاشته بود. (Coulls, 1999:3) اما، اولین و مهم ترین ویژگی گردشگری این است که برپایه عامل «حرکت» بنا شده است (حیدری و همکاران، ۱۳۹۲: ۲) ارتباط گردشگری و حمل و نقل ناگسستگی است، از جمله توسعه فعالیتهای گردشگری متمرکز بر خطوط ریلی که امروزه در کشورهای بسیاری مورد توجه قرار گرفته است، زیرا این حوزه شامل مجموعه ای از آثار تاریخی، زیر ساخت های مهندسی و جاذبه های معنوی و قومی است که بخشی از تاریخ هر ملت را بیان می نماید و پتانسیل و جاذبه های قابل توجه برای گردشگری داشته که موجب ارتقای کشور و حفاظت از ثروت های فرهنگی و افزایش سطح کیفی زندگی جوامع می گردد. از آنجا که برای تحقق هدف های توسعه، همه منابع اجتماعی اعم از منابع انسانی، اقتصادی، فضایی و محیطی باید به کار گرفته شود (احمدی لاشکی و شیخ الاسلامی، ۱۳۹۴). تحقیق حاضر با اتکا به روش استقرایی و به شیوه توصیفی در مطالعه و شناسایی لایه ها و پتانسیل های ارزشی خط سراسری راه آهن ایران با بازخوانی و واکاوی اسناد، کنوانسیون ها، منشورهای بین المللی و نظریه های مرتبط با مفاهیمی ارزش در حوزه حفاظت از میراث فرهنگی با رجوع به دیدگاه های صاحب نظرانی همچون فیلدن، یوکیلتو، میچل و براون، نسبت به شناخت و ادراک ارزش های میراث راه آهن که در حوزه گردشگری موثر بوده و در بستر حفاظت از این گونه میراثی اهمیت یافته را شناسایی، دسته بندی و اولویت بندی نماید و به سوالاتی مدنظر با عنوان ۱- اولویت ارزشی و وجه راه آهن سراسری متناظر با گردشگری چگونه است؟ و ۲- میراث راه آهن، واجد چه ارزش هایی مشترک در حوزه گردشگری و حفاظت بوده پاسخ دهد

۲- پیشینه تحقیق

ارتباط گردشگری و میراث صنعتی از جمله موضوع های مورد توجه در پژوهش ها مختلف بوده است که نقش موثر این میراث در صنعت گردشگری را بررسی نموده اند (Suarez, Franco, 2020) (Szromek, Herman, Narmski, 2021) پیرا و همکاران در مقاله ای، گردشگری راه آهن را عامل مهمی در بازسازی جامعه محلی و رشد اقتصادی این جوامع دانسته و جاذبه گردشگری راه آهن و حس نوستالژیک حاصل از آن را از جمله عوامل در جذب مخاطب دانسته است و به اهمیت ارزش های طبیعی، تاریخی، اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی در اقتصاد گردشگری راه آهن اشاره کرده اند (Peira., Giudice., 2022). در پژوهشی بهاتی و همکاران براساس روش تحقیقاتی پیشنهادی (Xie, 2006)، پنج عامل توجیه اقتصادی، هماهنگی ذی مدخلان، ادراک جامعه، پتانسیل موفقیت، قابلیت ارائه تجارب معتبر را عوامل کلیدی جاذبه گردشگری راه آهن قلمداد نموده اند (Bhati, Pryce & Chaiechi, 2013). در مقاله ای (Günçe, Mısırlısoy, 2019) بر ارزش های معماری و سازه ای، ارزشهای فرهنگی و ارزش های محیطی به عنوان عوامل و پتانسیل توسعه گردشگری راه آهن در قبرس اشاره نموده اند. و در مقاله ای دیگر بر نقش راه آهن تاریخی به عنوان یک مسیر گردشگری فرهنگی و اهمیت آن در جهت حفاظت از میراث راه آهن تاکید دارند (Günçe, Mısırlısoy., 2019) و در پژوهشی با عنوان بررسی مسیر راه آهن حجاز به عنوان جاذبه بر اهمیت جوامع پیرامونی و ارزش های آن ها در گردشگری و حفاظت راه آهن اشاره شده است (Orbaşlı, Woodward, 2008). در تحقیقی که جیانگ و همکاران (Jiang et al., 2019)، انجام داده اند به تبیین مفهوم ارزش براساس یک نظام ارزش گذاری توسعه یافته و بررسی نتایج استفاده از این شاخص ها بر روی چند نمونه موردی از راه آهن چین و تاثیر آن بر گردشگری پرداخته و ارزش ها را واجد مزیت نسبی در توسعه گردشگری دانسته اند که نیاز به کمی سازی آن را جهت بهبود شاخص ها توصیه می نمایند.

در پژوهشی دیگر الکساندر و همیلتون، بر نقش و اهمیت، ایجاد زمینه مشارکت و مالکیت برای جامعه محلی و کارکرد آن در شکل دهی و ارزش آفرینی برای ایستگاه های راه آهن محلی و متروک شده در خلق حس مکان و ارزش سرزندگی برای ساکنین و گردشگران تاکید داشته است (Alexander, Hamilton., 2015). گردشگری ارتباط مستقیمی با معرفی و حفاظت از میراث فرهنگی دارد. بنابراین گردشگری فرهنگی و تاثیر آن بر میراث فرهنگی در راستای تبادل و تعامل فرهنگها در طی دومنشور گردشگری فرهنگی (۱۹۷۶) و پیش نویس هشتم منشور جهانگردی فرهنگی، مدیریت گردشگری در مکان های عمده میراث (۱۹۹۹) با تأکید بر ترغیب حراست، تضمین حفاظت و ارتقای بناها و محوطه های تاریخی بیان شده است (عباس زاده و همکاران، ۱۳۹۴: ۸۰). همچنین در بیانیه سنت آنتونیو ۱۹۹۶ (مبتنی بر بیانیه کیوتو (۱۹۶۷)) با تأکید بر گردشگری فرهنگی و با هدف توجه به اصالت در امر حفاظت و مدیریت میراث فرهنگی و ضرورت توسعه پایدار برای محدوده های فرهنگی اشاره دارد و در بیانیه مکزیکوسیتی (۱۹۹۹) با تأکید بر مفهوم جامع و جهانی میراث بر تعامل آن با گردشگری برای تبادل فرهنگی و ارتباط مکانهای میراثی و گردشگری پویا ... لازم و ملزوم بودن حفاظت و صنعت گردشگری مورد توجه قرار گرفته است (حبیبی، مقصودی، ۱۳۸۸: ۱۵۱-۱۵۴). تقوایی و همکاران، در مطالعه ای با استفاده از مدل تحلیل عاملی شاخص های مطرح در توسعه گردشگری خلاق شهر اصفهان را به ترتیب اولویت ۱-عوامل فرهنگی- اجتماعی، ۲- فرهنگی- هنری، ۳- کالبدی - نهادی و ۴- اقتصادی دانسته و عامل فرهنگ را تسهیل کننده و توسعه گر گردشگری معرفی نموده است (تقوایی، جانعلی پور و شفیعی، ۱۴۰۱). شیبانی نیا و همکاران، در پژوهشی پایداری و تداوم گردشگری را مستلزم توجه به کلیه ابعاد فنی، فرهنگی، سیاسی، اقتصادی، تاریخی و محیط زیستی با رویکرد حفاظتی برای آیندگان دانسته است (شیبانی نیا، عبدالمهدی و محمدزاده، ۱۴۰۰). لطفی و همکاران در پژوهشی با ابزار SPSS توجه به شاخص های اجتماعی را به عنوان اصلی ترین مولفه پیشرفت و توسعه گردشگری معرفی نموده اند (لطفی عاقل، موسائی و وثوقی، ۱۳۹۸). عباس زاده و همکاران، به منظور تعریف محور گردشگری فرهنگی در بافت شهری، براساس ارزش های احصاء شده از پژوهش به اولویت بندی مکان های میراث معماری و شهری در بافت ارومیه پرداخته و توجه به ارزش های میراثی را در توسعه گردشگری حائز اهمیت دانسته اند (عباس زاده و همکاران، ۱۳۹۴). پهلوانزاده و همکاران یکی از راهکارهای حفاظت از میراث صنعتی را ایجاد و توسعه گردشگری براساس قابلیت ها و ارزش های اثر برشمرده اند (پهلوان زاده، ابوبی و مظفر، ۱۳۹۷).

در حوزه میراث فرهنگی ارزش ها از عناصر کلیدی در حفاظت از سوژه محسوب می گردند. بعضی از نظریه پردازها بر این عقیده هستند که ارزش انتزاعی ترین نوع شناخت است که از علل نوع نگرش و رفتار است (Qiu et al, 2020:132). ارائه کلیه دیدگاه ها در خصوص دسته بندی ارزش ها در این مقال امکان پذیر نبوده و تنها به درج نمونه هایی اکتفا شده است که هر یک در بستر مطالعاتی خود دارای اهمیت و اعتبار بوده است؛ نخستین دسته بندی جامع را فیلدن جهت مداخله در آثار تاریخی به صورت ۱- ارزش احساسی (هیجانی)، ۲- ارزش فرهنگی - تربیتی، ۳- ارزش کاربردی (حجت، ۱۳۸۰: ۹۵-۹۶) مطرح نمود. آلویس ریگل، ارزش های میراث فرهنگی را در دو شاخه ۱- ارزش یادبودی ۲- ارزش امروزی (Rigle, 1903) بیان می نماید؛ رندال ماسون، ارزش ها را به صورت ۱- ارزش اقتصادی ۲- ارزش اجتماعی - فرهنگی (Mason, 2002: 11-13) و برنارد فیلدن و یوکایوکیلتو ارزش ها در محوطه های میراث جهانی را در قالب دو دسته ۱- ارزش های فرهنگی و ۲- ارزش های اجتماعی - اقتصادی معاصر معرفی می کنند. منشور بورا (۱۹۹۹) ارزش های زیباشناختی، تاریخی، علمی و اجتماعی را و میراث انگلستان، ۱- ارزش فرهنگی ۲- ارزش آموزشی ۳- ارزش اقتصادی ۴- ارزش سندیت ۵- ارزش تفریحی ۶- ارزش زیبایی شناختی را برای مداخله در آثار تاریخی - فرهنگی مورد توجه قرار می دهد.

نورا میچل و براون، دسته بندی ارزش ها بر پایه منظر فرهنگی در ۶ عنوان ارائه نموده اند ۱- ارزش فرهنگی ۲- ارزش معنوی ۳- ارزش اجتماعی ۴- ارزش محیطی ۵- ارزش علمی ۶- ارزش تفریحی (براون، میچل، ۲۰۰۵: ۲۳۷) و هدف حفاظت منظر را پیوستگی فرهنگ و طبیعت دانسته اند (جدول ۱). همچنین حناچی و همکاران در پژوهشی به مدیریت ارزش ها در بافتهای تاریخی پرداخته و ۱- ارزش اقتصادی ۲- ارزش معمارانه ۳- ارزش روز را با استفاده از شیوه نوین در جهت مستندنگاری حائز توجه دانسته اند (حناچی و همکاران، ۱۳۹۲). که باندیرین، با تاکید بر ارزش های ناملموس اذعان می دارد که سنت ها و شیوه زندگی به ارث رسیده از گذشتگان ما همچون آئین ها، هنرهای نمایشی، فعالیتهای اجتماعی، جشن ها، دانش های بومی، طبیعی و جهانی نیز در مجموع به عنوان ارزش های ناملموس تعریف می شوند (باندیرین، ون اوئرز، ۲۰۱۵: ۱۳).

کنوانسیون یونسکو مصوب سال ۲۰۰۳ بیانگر درک فزاینده ای از این حقیقت است که میراث فرهنگی ناملموس، هم زمان امری سنتی و در عین حال زنده است (Unesco, 2022). میراث راه آهن بواسطه فناوری ساخت، نقش اجتماعی و ارتباطی خاص خود، زمینه ساز داستان ها و دربردارنده طیف وسیعی از خاطره های جمعی و فردی در طول زمان بوده است که بخشی از ارزش های ناملموس آن تلقی می گردد. در طی دو دهه اخیر اسناد بین المللی و منطقه ای در راستای حفاظت از میراث صنعتی منتشره شده است که لایه های مختلف ارزشی آن را جهت حفاظت مورد توجه قرار داده است در منشور نیژنی تاگیل (Url1)، اصول دوبلین (Url2) و بیانیه تاپیه (Url3) میراث صنعتی و میراث ناملموس وابسته به آن و جامعه محلی را به عنوان بخشی از یک مجموعه یکپارچه دانسته که نیازمند حفاظت یکپارچه هستند.

جدول ۱: مقایسه ارزش ها از دیدگاه صاحب نظران

جنبه	دیدگاه و مفاهیم		نظریه پرداز/سند سال
	ملموس	ناملموس	
		شاهدی بر گذشت زمان ، حوادث و تاریخ	آلویس ریگل ۱۹۰۲
		ارزش قدمت	
		بیانگر قدمت- رخداد و حادثه تاریخی	
		ارزش یادبودی	
		چگونگی تاثیر گرفتن یک مکان از حوادث، دوره های زمانی یا فعالیت ها	
		به بررسی کالبد بناها و تصویر ذهنی متخصصان و مردم عادی و برداشت های آنان و تاریخ می پردازند	منشور ونیز ۱۹۶۴
		ارزش کاربردی	
		تازگی و نو بودن/کاربردی	منشور بورا ۱۹۹۸
		ارتباط با گذشته	
		ارزش تاریخی	
		ارزش زیبایی شناختی	
		ادراک زیبایی- هنری متأثر از فرهنگ/ پدیده فرهنگی/امبتی بر ذهن	
		چگونگی تاثیر گرفتن یک مکان از حوادث، دوره ها یا فعالیت	میراث انگلستان ۲۰۰۸
		ارزش تاریخی	
		اهمیت اطلاعات مربوطه، نادر بودن آنها، کیفیت آنها	
		ارزش علمی	
		تعاملات هویت و احساس آن/هویت مدنی و فرهنگی و معنا و مفهوم وابسته به زمینه های هنری و مردم شناسی تعلق متقابل ارزشهای یک مکان و افراد یا گروههای مختلف جامعه	
		ارزش طراحی شده به معنی طراحی ترکیب بندی، مصالح، تزیینات و پیشه‌وری توسط فرد طراح یا ارزش زیبایی شناسی فرآیند طراحی بومی، ارزش اتفالی/ادارک حسی	ماسون (بنیاد گتی) ۲۰۰۲
		ارزش فرهنگی	
		بیانگر روند فکری ، هنری، هویت جامعه	
		نقش موثر در آگاهی بخشی در خصوص فناوری ، تکنیک ، دانش های تاریخی	
		ارزش تاریخی	
		دارا بودن شواهدی از فعالیت انسان در گذشته	فیلدن ۲۰۰۳
		ارزش اسنادی(شهودی)	
		ارزش زیبایی شناختی	
		فرآیند طراحی بومی، ارزش اتفالی	
		ارزش اجتماعی/ارزش تاریخی/فرهنگی/ارزش زیبایی شناختی/ارزش روحانی-مذهبی	
		ارزش کاربردی/ ارزش غیرکاربردی/ ارزش موجودیت/ ارزش اختیاری/ ارزش میراثی	حجت ۲۰۰۱
		ارزش های اقتصادی	
		مصرفی(بازاری)، ارزش های قابل قیمت گذاری و معامله غیرمصرفی(غیربازاری)، همانند ارزش های اجتماع فرهنگی غیرقابل معامله و قیم تکذاری شامل ارزش های موجودیت، گزینه ای و میراثی	
		اعجاب/عویت/اندوم/روحانی و نمادین	
		ارزش احساسی	
		اسنادی/تاریخی/قدمت-کمیابی-باستان شناختی/نمادین/معماری/علمی-فناوری/فضای شهری-محیط طبیعی-بوم شناختی/زیبایی شناختی	دیوید تراسی ۲۰۰۰
		ارزش فرهنگی-تربیتی	
		کارکردی/اقتصادی/اجتماعی/آموزشی/قومی/سیاسی	
		ارزش کاربردی	
		ارزش علمی	
		ارزش اسنادی/بوم شناختی/زیبایی شناختی	براون و میچل ۲۰۰۵
		تداوم/هویت/قدمت	
		ارزش تاریخی	
		ارزش علمی	
		اعجاب/زیبایی شناختی/نمادین/روحانی	
		هویت/فنی/نادر بودن	دیوید تراسی ۲۰۰۰
		ارزش فرهنگی	
		اقتصادی/کارکردی/آموزشی/اجتماعی/سیاسی	
		ارزش اجتماعی	
		منعکس کننده ثبات و انسجام اجتماعی جامعه	
		ارتباط با گذشته	براون و میچل ۲۰۰۵
		ارزش تاریخی	
		ارزش معنوی	
		ارزش نمادین	
		بیانگر زیبایی و کیفیت زیست محیطی در ارتباط با مکان و محیط	
		عناصر در محیط عامل ایجاد ارزش ها یا تکامل و ظهور ارزش های منظر، شهری، روستایی، صنعتی و...پیوند فعالیت انسان و محیط	براون و میچل ۲۰۰۵
		ارزش محیطی	
		ارزش فرهنگی	
		بیانگر هویت جامعه	
		هویت مدنی/خاطره جمعی/رابطه متقابل محیط-مکان با جامعه	
		ادراک، روشنگری، بصیرت و درون بینی، سنت های شفاهی، ارتباطات فرهنگی	براون و میچل ۲۰۰۵
		ارزش معنوی	
		افزایش آگاهی جامعه نسبت به ارزش های میراث/ گروه های حامی به منظور گسترش آگاهی	
		ایجاد زمینه لذت و سرخوشی از بهره برداری و حضور در مکان های ارزشمند میراثی	ارزش تفریحی

۳- روش پژوهش

این پژوهش از نوع توسعه ای بوده که ماهیت توصیفی تحلیلی با رویکردی آمیخته داشته است. جمع آوری اطلاعات در بخش نظری مرتبط با حفاظت، گردشگری و ارزش های میراث راه آهن با رجوع به اسناد و مدارک کتابخانه ای صورت گرفته است. به منظور تعیین شاخص ها ۵ مولفه (تاریخی، محیطی، احساسی، اجتماعی - فرهنگی، علمی - کاربردی) و ۲۰ زیر معیار برای آنها با رجوع به اسناد و منابع مکتوب و پس از بررسی خبرگان تدوین شده است. برای پس از تهیه پرسشنامه و همچنین استفاده از مصاحبه نیم ساختار یافته و ارزیابی خبرگان با اشتراک گذاری با جامعه آماری پژوهش که شامل ۶۰ نفر از اساتید و کارشناسان در حوزه گردشگری، معماری، شهرسازی، حفاظت و مرمت، باستانشناسی و مدیریت از دانشگاه و پژوهشگاه میراث، کارشناسان در پرونده های ثبت جهانی و دانشجویان دکتری آشنا با موضوع، نسبت به کسب نقطه نظرات آن ها اقدام گردید. پس از تشکیل گروه نخبگان، تعیین هدف و مشخص نمودن معیارها و زیرمعیارها و گزینه های مورد بررسی، ایجاد ساختار شبکه ای انجام گرفته و بر اساس الگوریتم اجرایی جهت تعیین وزن معیارها و زیرمعیارها، براساس تعداد مخاطبان پرسش نامه تهیه شد؛ سپس کلیه پرسش نامه ها جهت تجزیه و تحلیل و اولویت بندی ارزش های میراث ریلی و گردشگری توسط نرم افزار Super Decisions مورد بررسی قرار گرفتند و با لحاظ نرخ ناسازگاری زیر ۰,۱ که نشان از قابل قبول بودن سازگاری سیستم و صحت محاسبات و نتایج حاصل از اولویت بندی است، امتیاز نهایی برای معیارها و زیر معیارها به دست آمد.

۴- چارچوب نظری پژوهش

یونسکو مساله اساسی قرن ۲۱ برای پدیده گردشگری را فرهنگ اعلام کرده است و به تشویق توسعه مدل گردشگری فرهنگی در کشورها جهت حفاظت و نگهداری از میراث فرهنگی و طبیعی می پردازد. گردشگری فرهنگی یک تجربه جدید فرهنگی با عمق و ماهیت زیبایی شناختی، فکری، عاطفی و روانی است. در جهان امروز گردشگری یکی از قدرتمندترین نیروهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیست محیطی و سیاسی است ... که در بالاترین سطوح ملی و بین المللی بر تصمیم گیری ها تاثیر می گذارد (Timothy & Boyd, 2006: 1).

میراث فرهنگی و صنعت گردشگری دارای همپوشانی و هم افزایی های گسترده ای بوده که بیانگر رابطه ای دوسویه است. ضمن آن که ظرفیت های میراث فرهنگی برنظام گردشگری و توسعه آن تاثیرگذار است، گردشگری و به ویژه گردشگری فرهنگی که منتج از این ظرفیت ها است نیز بر تبادل و تعامل فرهنگ ها تاثیر مستقیم می گذارد (رازقی، ۱۳۹۸: ۱۵۲). امروزه میراث صنعتی به عنوان یک حوزه منحصر به فرد فرهنگی تلقی می شود، چالش هایی را به میان می آورد که در هیچ بخش دیگری از میراث یافت نمی شود و نیازمند پاسخ های تازه برای مسائلی است که نمونه های مشابه کمتری در زمان گذشته داشته اند (کاسنز، ۱۳۹۶: ۱۵). در دهه های اخیر، بسیاری از کشورها ضمن تعریف این میراث، از آن به عنوان یک دارایی زیبا و خارق العاده بهره برداری می نمایند، از گردشگری میراث صنعتی گرفته تا مکانی برای اجرای رخدادها و جشنواره های ویژه؛ تا بدین ترتیب بخشی از فرهنگ صنعتی کشور خود را به یادیدکنندگان عرضه نموده و رابطه ای با پیشینه صنعتی آن مرز و بوم برقرار نمایند (پهلوانزاده، ۱۳۹۷: ۲). منشور نیژنی تاگیل (۲۰۰۳)، کلیه اشکال حمل و نقل را به عنوان بخش از میراث صنعتی معرفی می نماید و میراث صنعتی را شامل بقایای فرهنگ صنعتی که دارای ارزش های تاریخی، فنی، اجتماعی، معماری و علمی هستند، معرفی می نماید (Url1) (جدول ۲).

در ارزش گذاری میراث صنعتی بستر اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی و سیاسی، همگی را باید در نظر گرفت. همچنین مهارتها و خواسته های آیندگان که ذینفع خواهند بود همچون افراد عادی جامعه، متخصصان، توسعه دهندگان و حرفه مندان میراث نیز باید در نظر گرفته شوند (کاسنز، ۱۳۹۶: ۱۵) (Cossons, 2012: 8) (جدول ۳). کولز راه آهن را مجموعه ای فنی-اجتماعی می داند که دارای ویژگی های مادی و غیرمادی است که به طور متقابل بیانگر دانش فنی، تبادل ایده ها، علوم، همچنین نوع شناسی ساخت و ساز، اثرات اجتماعی و اقتصادی در مکان های موجود است (Coulls, Divall: 1999). راه آهن ایران به واسطه آن که طولانی ترین مسیر ریلی ثبت شده در فهرست میراث جهانی است از مناطق با اقلیم ها و مورفولوژی متنوع عبور نموده است و در طول زمان بر شکل گیری شهرها، روستاها، چشم اندازها و توسعه صنعتی ایران نقش داشته که پتانسیل بالقوه ای به عنوان «محور و منظر فرهنگی» را بیان می نماید و از مزیت های گسترده و متنوعی برخوردار است. در سال های اخیر،

محققان مزایای راه آهن را به‌عنوان شکل آهسته و پایدار حمل‌ونقل و گردشگری بر اساس تأثیرات اندک زیست‌محیطی آن در مقایسه با سایر اشکال حمل‌ونقل در انتشار دی اکسید کربن، برجسته کرده‌اند (Dickinson et al., 2011). شناخت و درک از قابلیت ها، پتانسیل ها و ارزش ها میراث راه آهن و خواسته ها و نگرش جامعه ذی نفعان در جهت جذب مخاطب و تامین نیازهای آنان امری ضروری بوده است.

جدول ۳: ارزش های مترتب بر میراث صنعتی براساس منشور نیژنی تاگیل (TICCIH, 2003)

شرح	دسته بندی ارزشی
میراث صنعتی یازتاب وقتی و شامدی از روند توسعه در تاریخ صنعت و پستر سرزمین پشمار می آید که محبتگی و رابطه با رویدادها، شخصیت ما و محیط های طبیعی، شهری و روستایی را نشان می دهد و امروزه پیکای آن به لحاظ میراثی، منحصر بقره و نادر محسوب می شوند.	ارزش تاریخی
ارزش اقتصادی میراث صنعتی بر فرض انحطاط، تضعیف و از بین رفتن آن، بر ایجاد ارزش اقتصادی جدید ناشی از ارتباط آن با اشکال تازه ای از بهره برداری و کارکرد استوار است. ارزش اقتصادی از پیکای میراث صنعتی را به واسطه ارزش موقعیت جغرافیایی، منابع زمین، کیفیت محیطی، حمل و نقل و امکانات عمومی، ارزش به روز رسانی قضایی، بازسازی حملکرد، بازایقت محیط زیست، منابع گردشگری و غیره می توان حاصل کرد.	ارزش اقتصادی
میراث صنعتی بخشی از حافظه مردم در مورد توسعه صنعت، فن آوری و فراگیری آن در جامعه و ایجاد تمدن صنعتی است. یانگر ابداع و ابتکار فن و حرفه ای انسان در رفع نیازهای خود با تکیه بر دانش و خلاقیت است. تاثیر فناوری میراث صنعتی، ارزش علمی، پیشرفت تکنولوژی فناوری تولیدی، خدمات، تجهیزات و محصول را در جوامع می توان مشاهده نمود.	ارزش علمی و فناوری
نیولوژی معماری صنایع مختلف با توجه به نیازها شکل گرفته است و بعضاً از ویژگی های منحصر بقره برخوردار است. به دلیل تنوع و تکثر گونه های میراث صنعتی براساس نوع کارکرد، مر بخش واجد کالید و معماری متفاوت بوده که امروزه مطالعه این موارد اطلاعات مهمی از سیر تحول عصر صنعتی و تاثیرات آن بر معماری و شهرسازی پس از خود ارائه می دهد.	ارزش معماری/فنی
میراث صنعتی، الگوری معماری نوین را با اشکال و ساختارهای متفاوت هر سرزمین تلقین نمود. پیکای میراث صنعتی شامل انواع ساختمان ها، کارگاه ها، برج های صنعتی، معادن، صنایع تبدیلی، حمل و نقل و نمونه های بسیاری از قضاامی وابسته بوده است، همچنین تاثیر این ساختارها بر مناظر طبیعی و شهری، که چشم اندازهای متنوعی را شکل داده و بیانی از قمرنگ صنعتی است که خراش و ترجمه آن به شکل ذهنی و مینتی در جوامع، موجب ساماندمی نوعی نظم بصری و محتوی زیبایی شناسی برای این پیکای در ذهن مخاطب عصر جدید گردیده است. هرچند که در ابتدا ویژگی های خاص و منحصر بقره پیکای صنعتی، علم و فناوری و تجهیزات و ساختار مورد استفاده، همه و همه، یانگر نوع و زیبایی ذهن و خلاقیت پدیدآورندگان و سازندگان این آثار بوده که امروزه همچون تندیس ما و پادمان های محیط و پستر پیرامونی خود را ازین نموده است. وجه زیبایی شناسانه تکنولوژی در ساختار صنعتی، تجهیزات، امکانات و عناصر مرتبط با آن است.	ارزش های زیبایی شناسانه-هنری
میراث صنعتی در خیلی از مناطق نقش پررنگی در شکل دهی به خاطره های جمعی و فردی داشته اند. خیلی از پیکای صنعتی نقش نمادین و شاخص برای شهرها و روستاها ایفا می نمایند و با این نمادهای صنعتی شناخته می شوند. شکل گیری تجربه های فردی و احساسات متفاوت در بین اقشار مختلف جامعه ناشی از ارتباط با صنایع پیدمادی حائقی و احساس تعلق خاطر با میراث صنعتی را می تواند تقویت نماید.	ارزش هویت /نمادین
تحول صنعتی موجب شکل گیری گروه های پیش رو اجتمایی، رشد فکتر تحصیل کرده و قمرنگی بوده و زمینه ظهور استعدادهای جدید را فراهم کرده است. ارتباطی که با زندگی اجتمایی مردم داشته موجب شکل گیری آداب و رسوم، ایده ها و تحول در شیوه زیست و نگاه به زندگی در جامعه شده است و به نماد اقتصادی، مویثی تبدیل شده که احساس تعلق خاطر و امنیت روانی را در بخش های از جامعه همراه داشته است و به بخشی از حافظه تاریخی و روح سنت صنعتی در پستر زمان مبدل گردیده که می تواند موجب تاثیرات اجتمایی و پایبندی برای قمرنگ صنعتی باشد و نقش آموزشی آن برای نسل های حال و آینده حائز اهمیت است.	ارزش فرهنگی /اجتمایی
میراث صنعتی بر زمینه ای از دانش استوار است که مطالعه و شناخت اجزا و ساختارها، قمر و جغرافیایی، نیروی انسانی، مهارت ما و قمرن، شرایط کاری رویکردهای سیاسی، ارتباطات اجتمایی و اقتصادی همراه با بیان قمرنگی زمینه مناسب برای ادراک جامعه نسبت به تاریخ صنعت و مکان را بهیجا می نماید. موضوع درک از میراث و آگاهی بر ویژگی ها و کارکرد پیکای میراث صنعتی به عنوان پیشینه دانش امروزی جوامع، از اهداف آموزش پشما می آید.	ارزش آموزشی
با انقلاب صنعتی و نفوذ آن به سرزمین های مختلف شیوه زندگی، اشتغال و فعالیت جوامع دچار دگرگونی گردید. بسیاری از کارخانجات و صنایع صنعتی به عنوان عامل توسعه و تغییرات پستر و محیط پیرامونی خویش پشمار می وقتند، که موجب تغییر مسیر و آنگه رشد بسیاری از شهرها و نواحی وابسته گردیدند، قلب بصری و کالیدی این عناصر بر محیط پیرامونی به دلیل وسعت، گسترده گی و حجم قضایی بعضی از صنایع، چشم اندازهای از ارتباط انسان با طبیعت را خلق نموده اند. پیوستگی و یکپارچگی بعضی از سامانه های صنعتی همچون حمل و نقل ریلی نیاز به خلبه بر پستر، محیط و تقیم های متنوع را داشت که خود موجب شکل گیری چشم اندازهای متنوعی در مسیر حرکت گردیده است. هرچند با تغییر شیوه های تولید و کسب و کار، بسیاری از کارخانجات، صنایع و ریل ما متروک شده و پیکای صنعتی تحت عنوان « بران قیلده یا « حرمه های بازایقتی، زمین های آلوده در دوره پشماصنعتی شناخته شدند، یعنی همان مکان های پر رونق و جنب و جوش تبدیل به معضلی برای شهرها و مناطق منجرار خود گردیدند. با تغییر نگرش ما در راستای احیای مجدد و انطیاق پیکای میراث صنعتی با نیازها و کارکردهای جدید جوامع موضوع مناظر قمرنگی یا مناظر پشماصنعتی قمرنگی مورد توجه وقع گردید.	ارزش منظر فرهنگی
میراث صنعتی داده ما و اطلاعات در زمینه شیوه زیست اقراذ جامعه و روش های کسب و کار مردان و زنان حامی را از فعالیت در ساختارهای صنعتی ارائه می دهد. منابع نوشتاری، تصویری و خاطرات مردمانی که در این صنایع کار می کردند یا زیر سلطه قضامای وابسته به آن زندگی می نمودند نقش کلیدی در تفسیر و تشریح روح حاکم بر پیکای صنعتی ایفا می نماید.	ارزش استادی

۵- تبیین رابطه گردشگری و میراث راه آهن

مقاصد گردشگری با شخصیت گردشگر به نوعی در تطابق بوده و به طور کلی گردشگر دارای شخصیت کاوشگر و در جستجوی هیجان های متنوع در مواجهه با سوژه های جدید است و با برخورداری از ذهن کنجکاو و احساسات درونی در پی نوع متفاوت از برخورد با مجموعه، مکانها و محیط ها، عقاید و بینش ها است او کنشگر فرهنگی و عنصر و هدفی موثر در فعالیت های میراث فرهنگی بشمار می آید.

گردشگری بر پایه سه عنصر گردشگر، مکان، و عرضه کننده خدمات تشکیل شده است ارائه هر خدماتی براساس تامین نیازها صورت می گیرد. در گردشگری میراث فرهنگی علاوه بر شناخت نیازهای گردشگران و ادراک آنچه که می تواند در رفع آن نیازها تامین کند، باید خواست بخش عرضه کننده نیز به طور دقیق مشخص گردد میزان قابلیت اثر در پاسخگویی به نیازها، اولویت ها را برحسب ارزش هایی که هر جامعه برای میراث فرهنگی خود قائل است تعیین می نماید (عباس زاده و همکاران؛ ۱۳۹۴: ۸۲)

تامین خواسته ها و نیازهای عرضه کننده، به تداوم خدمات و بهبود شرایط مکان برای حال و آینده می انجامد. باورها و انتظارات گردشگر بایستی توسط عرضه کننده در مجموعه میراثی به تصویر کشیده شود، بازنمایی این پتانسیل ها منوط به اتخاذ رویکردهای مناسب ارزش گذاری و حفاظتی است. ارزش ها و انتظارات ناشی از این ارزش ها و باورها ست که قدرت جاذبه میراث صنعت راه آهن را به نمایش می گذارد و به طور کلی نیازهای گردشگری این حوزه را در قالب ۴ هدف می توان تقسیم بندی نمود.

۱-انتخاب مسیر و مقصد با هدف اولیه لذت بردن از مناظر، ساختارها و اماکن میراثی

۲-کنکاش در شناخت و تجربه نوین از فرهنگ های در امتداد مسیر وگسترش دانش و اطلاعات برای گردشگران

۳-انتخاب مسیر و مقصد مبتنی بر اهداف فرهنگی، اقتصادی، مردم شناسی، تاریخی و نمادین که مختص گردشگران علاقمند به این حوزه است

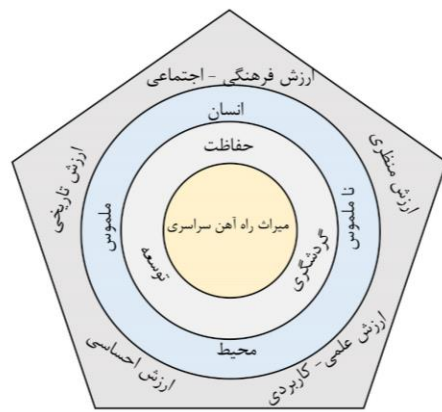
۴-انتخاب مسیر و مقصد برپایه درک و شناخت از تاریخ علم و فناوری در این حوزه از میراث

براساس اسناد بین المللی ، بخشی از توصیه هایی که برای حفاظت از میراث صنعتی شده با رویکرد گردشگری منطبق بوده که بیانگر نقش مهم صنعت گردشگری در امر حفاظت از ارزش های ملموس و ناملموس مترتب بر میراث صنعتی و بخش هایی از میراث راه آهن در ذیل این تعریف می باشد ازجمله:

- ترویج گردشگری در مناطق صنعتی، ایجاد علاقه و اشتیاق از طریق آگاهی رسانی در خصوص مفهوم و ارزش های سایت های صنعتی
- ترویج موزه ها فنی و تخصصی در سایت های صنعتی(به منظور ارائه تفسیر، حفظ و آشنایی جامعه با ارزش و اعتبار میراث صنعتی).
- مهارت های فنی – انسانی که در فرآیند های صنعتی به کار می رفته همچون آرشیوهای کارخانه ها و اسناد مکتوب و خاطرات شفاهی حائز اهمیت بوده و باید به دقت ثبت شده و به نسل های آتی منتقل شوند.
- استفاده مجدد برای دستیابی به عملکرد جدید نباید موجب نابودی ارزش های جهانی و درونی گردد.

۶- دسته بندی ارزش ها در حفاظت از میراث راه آهن سراسری

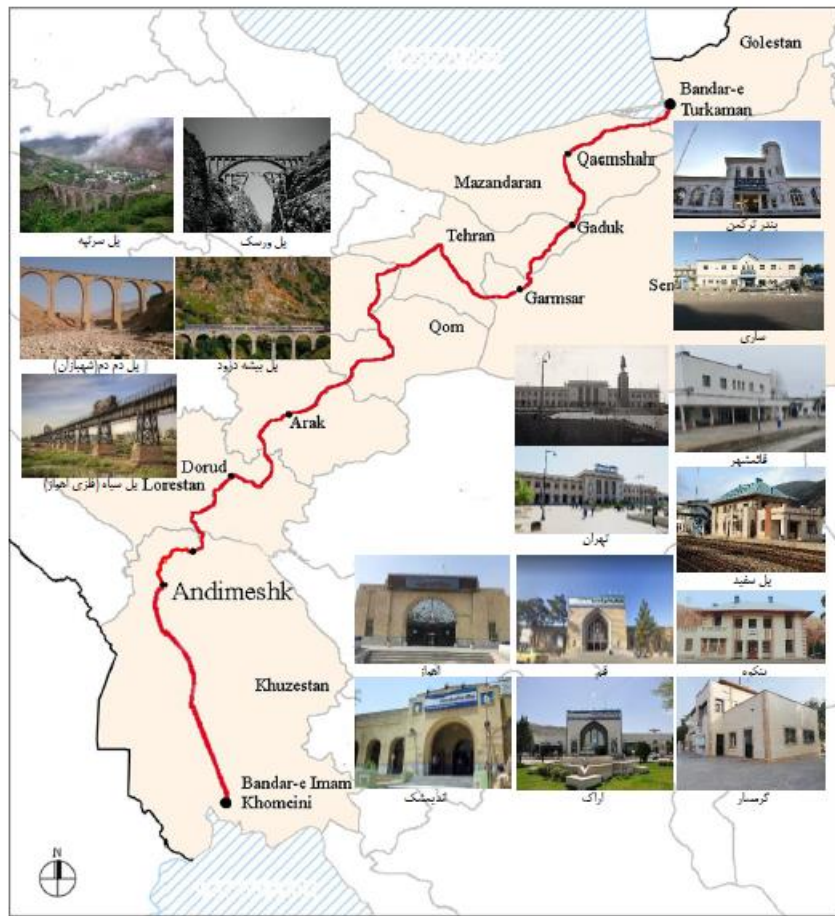
در بحث ارزش ها و اولویت آن با توجه به نیازها، بازخوانی سیر اندیشه های صاحب نظران و اسناد و مدارک بین المللی و با نگاه به ثبت میراث راه آهن سراسری ایران در فهرست میراث جهانی و با تکیه بر نظریه های فیلدن، یوکیلتو، میچل و توجه به منشور و اصول میراث صنعتی و با در نظر گرفتن جنبه های ملموس و ناملموس میراث راه آهن به ارزش احساسی، ارزش تاریخی، ارزش منظر، ارزش فرهنگی و اجتماعی، ارزش علمی و کاربردی در حوزه میراث صنعتی راه آهن می توان اشاره نمود.



شکل ۳: چارچوب مفهومی ارزش برای میراث راه آهن سراسری
منبع: نگارندگان مبتنی بر نظرات فیلدن، میچل، یوکیلتو و اسناد جهانی

راه آهن سراسری ایران از تعامل انسان با طبیعت دشوار در زمانه ای با کمترین امکانات حاصل شده است و جنبه های ملموس و ناملموس را شامل می شود بسیاری از ارزش ها همچون ارزش های احساسی نشانگر وجه ناملموس آن بوده و بسیاری از ارزش های فرهنگی - اجتماعی تلفیقی از جنبه های ملموس و ناملموس هستند هرچند تدقیق مرز بین آن ها دشوار می باشد. اولویت ارزش ها در حوزه میراث فرهنگی بسیار متنوع و متغیر می تواند باشد اما در حوزه گردشگری میراث راه آهن، ارزش احساسی به دلیل انطباق با میل درونی و کنجکاوای ذهنی فرد به عنوان عامل انگیزشی جدی در جذب مخاطب محسوب می شود در مرحله بعدی ارزش های تاریخی موجود در ساختارها و مجموعه راه آهن و محیط پیرامونی آن است که فرد را به کاوش در پیرامون این عناصر فراتر از گردشگر معمولی وا می دارد و ارزش های منظرین و چشم اندازهای متنوع و بی نظیر در مسیرهای راه آهن است که لذت عمیق حضور در طبیعت و احساس زیبا پسندی و سبکساری روحی در فرد ایجاد می نماید، چشم اندازها و مناظر به نوعی یک تصویر جامع از کلیه ظرفیت های کالبدی - فضایی، طبیعت و فرهنگ جوامع پیرامونی مسیر و ایستگاه های راه آهن را دربر می گیرد که لزوم توجه به آن را خاص می نماید و ارزش های فرهنگی - اجتماعی وابسته به مجموعه های صنعتی، تاثیر و نقش صنعت در شکل دهی به فرهنگ جوامع و ایجاد روش زندگی مبتنی بر فرهنگ صنعتی را بیان می نماید که علاقمندان خاصی جهت مواجهه با این وجه از میراث را مخاطب قرار می دهد و در انتها ارزش های علمی - کاربردی با توجه به حس جستجوگر و فعال گردشگر در درک جزئیات و شناخت از تاریخ فناوری های موثر در توسعه و آشنایی و آگاهی از زمینه های ظهور علوم جدید در پی پاسخگویی به نیازهای مخاطب خاص است (شکل ۱ و ۲)

در ادامه با توجه به جایگاه ارزش ها در گردشگری و حفاظت از میراث فرهنگی به اولویت بندی عناصر مجموعه راه آهن سراسری براساس ارزش های یاد شده با هدف تبیین الگوی حفاظتی و گردشگری پرداخته شده است. در این خصوص با ارائه مختصر روش های مختلف ارزیابی حوزه میراث طبق نمودار ۱ به توضیح روش مورد نظر این پژوهش اشاره می شود.



شکل ۱: معرفی تصویری تعدادی از ایستگاه ها و پل های محور راه آهن سراسری ایران
نگارندگان براساس (فرج بخش، حناچی: ۱۳۹۴، URL4: URL5)



شکل ۲: معرفی تصویری بخشی از فرهنگ اقوام مجاور محور راه آهن سراسری ایران (URL5)



نمودار ۱: روش های مختلف ارزیابی ارزش های میراث فرهنگی (عباس زاده و همکاران، ۱۳۹۴: ۸۲)

یافته های پژوهش

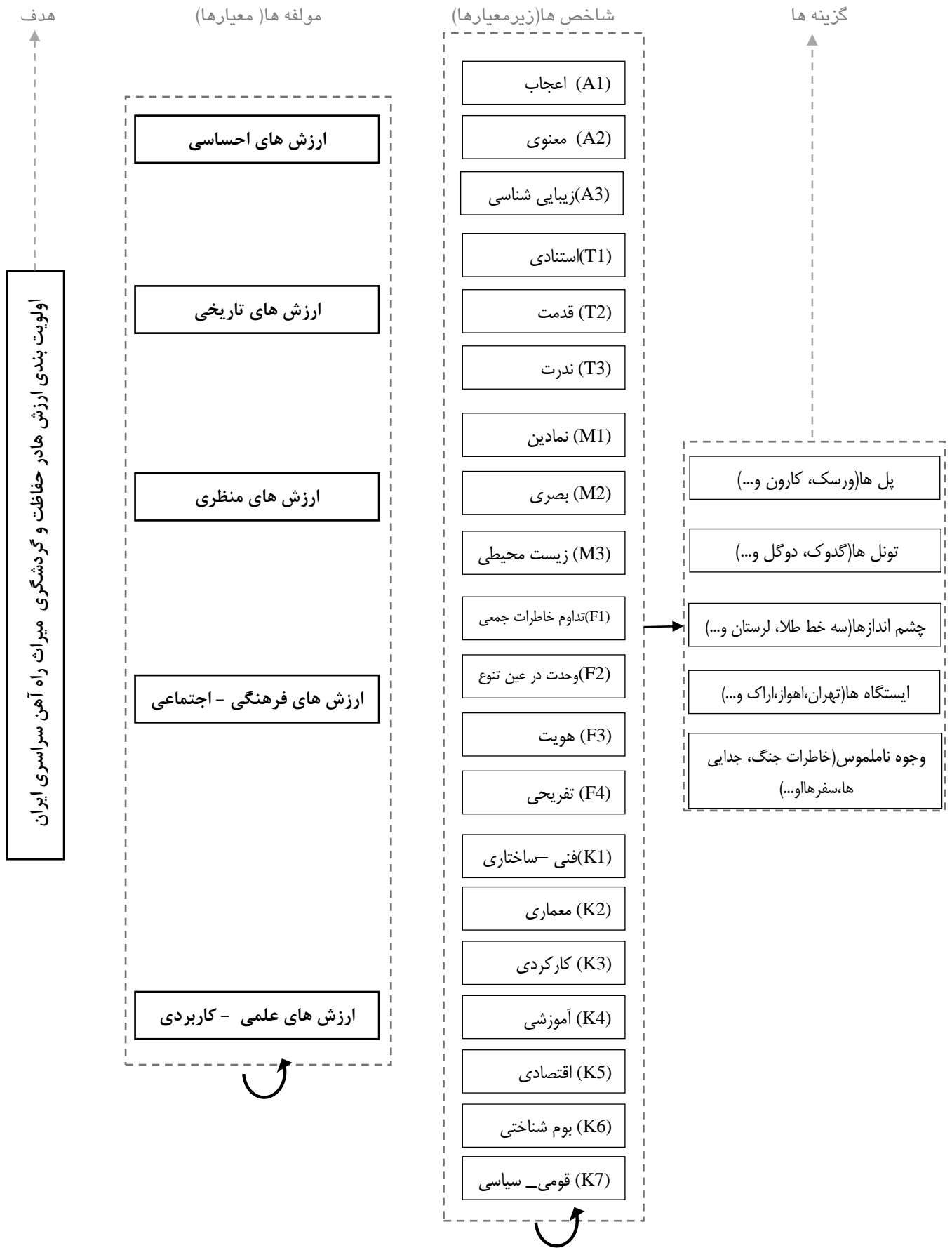
تفکر احداث راه آهن سراسری در ایران برپایه اتکاء به سرمایه گذاری داخلی بدوت استقراض خارجی در سال ۱۳۰۴ شمسی با تصویب مجلس شورای ملی، عملی گردید و با وضع مالیات بر قند و شکر در سال ۱۳۰۶ شمسی کلنگ احداث آن توسط پهلوی اول در محل ایستگاه فعلی راه آهن تهران زده شد. راه آهن سراسری ایران از ستون نقطه صفر آن در ایستگاه راه آهن تهران شامل دو محور شمال به طول ۴۶۴ کیلومتر تا بندر شاه (ترکمن) و محور جنوب به طول ۹۲۸ کیلومتر به سمت بندر شاهپور (امام) می باشد براساس اسناد ومدارک از زمان احداث این مسیر یک پروژه چند ملیتی بوده که نقش بی بدیل در تاریخ معاصر ایران وجهان ایفا نموده است و در جنگ جهانی دوم با اشغال ایران برای انتقال تجهیزات از خلیج فارس به شوروی استفاده گردید و از سوی متفقین « پل پیروزی» لقب یافت. حضور آلمان ها در ایران نقش موثری در احداث و تکمیل این راه آهن و معماری ایستگاه ها ایفا نمود ودر این مسیر بیش از ۳۶۰ پل عمده فلزی -مصالح بنایی در کنار بیش از ۱۴۰۰ پل پوشش بتونی، ۲۲۴ تونل و ۹۲ ایستگاه احداث شده بود که بسیاری از این آثار در فهرست های میراث فرهنگی ثبت شده اند که البته عظمت کاری که در احداث این مسیر صورت گرفته تنها براساس آثار کالبدی خارق العاده برجای مانده نمی توان تصویر نمود بلکه بخش عمده ای از عوامل موثر در انتقال ارزش ها و تاثیرات شاخص این مسیری با جستجو و رجوع به اسناد تاریخی، تاریخ شفاهی، تصاویر، مدارک، ادوات و تجهیزات و بررسی و مطالعه نقش و جایگاه جوامع، اقوام، صنایع و خدمات متقابل که توامان این عناصر با یکدیگر و محیط و بستر طبیعت داشته اند امکانپذیر خواهد بود که بیانگر ارزش های ملموس و ناملموس مرتبط با راه آهن سراسری ایران می باشند. نزدیک به یک قرن از فعالیت مستمر این مسیر راه آهن می گذرد و شاهد تغییرات بسیاری در محیط و بستر پیرامونی، بافت شهرها و روستاها، تغییر نسل ها، ارزش ها و بسیاری از تحولات فرهنگی بوده است و خود نقش موثری در کلیه وجوه زندگی اجتماعی، اقتصادی جوامع ایفا نموده است امروزه با با تغییرات سریع فناوری و نگرش های اقتصادی نوین، کلیه ساختارهای بشری در مسیر تحول و توسعه های جدید قرار دارند و خطوط راه آهن سراسری ایران نیز در برنامه های کلان ملی و آینده نگری ها از این تغییرات بی نصیب نخواهد بود تغییر نگرش به سمت اقتصاد گردشگری راه آهن یکی از روش های مناسب در استمرار ویژگی های تاریخی - فرهنگی این مسیر خواهد بود.

در راستای نیل به سوی آینده این محور ثبت جهانی، نیازمند حفاظت کالبدی و راهبردی برای تداوم نقش پویای خود و استمرار هویت تاریخی است و در عین حال، بازشناسی پتانسیل ها و ارزش های ملموس و ناملموس محیط و فضاهای پیرامونی اش نقش موثری در ارتقای جایگاه فرهنگی و گردشگری آن ایفا خواهد نمود. احصای قابلیت ها، جاذبه ها و لایه های ارزشی میراث راه آهن از ضرورت های تجلی حفاظت و گسترش اقتصاد گردشگری محسوب می گردد. با توجه به بحث ارزش ها و دسته بندی نیاز ها در حوزه ارتباط بین میراث، صنعت راه آهن و گردشگری با اتکا به ادبیات نظری مرتبط با موضوع و رجوع به آرای اندیشمندان صاحب نظر در زمینه میراث فرهنگی پرسشنامه محقق ساخته با سوالات بسته براساس طیف لیکرت تدوین شد و با توزیع آن بین تعدادی از کارشناسان از نظرات آنان بهره گرفته شد و بدین وسیله روایی محتوایی ابزار مورد تایید قرار گرفت.

پایایی پرسشنامه براساس «آلفای کرونباخ» با استفاده از نرم افزار Spss21، برابر با ($\alpha=0.79$) تعیین شد مقدار این ضریب نشان از هماهنگی و انسجام درونی لازم گویند دارد.

برای مقایسه زوجی و تعیین وابستگی درونی مؤلفه ها و شاخص ها، میان تعدادی از خبرگان و متخصصان در این حوزه پرسش نامه توزیع و تکمیل شده و سرانجام از نرم افزار SuperDecisions برای تحلیل اطلاعات به دست آمده و اولویت بندی مؤلفه ها و شاخص ها استفاده شده است. محور راه آهن سراسری با پنج لایه ارزشی پوشش داده شد و از کارشناسان و متخصصان خواسته شد براساس معیارها و زیر معیارها، امتیازدهی نمایند تا اولویت بندی براساس امتیاز عناصر صورت گیرد. سپس ارزش های تاریخی، احساسی، منطقی، ارزش علمی _ کاربردی، ارزش فرهنگی _ اجتماعی براساس نظرات مورد تاکید قرار گرفت، هرچند این دسته بندی جامع و مانع نبوده ولی تلاش شده تا ارزش و زیر ارزش هایی را که قرابت بیشتر با موضوع داشته انتخاب گردند؛ برای ارزیابی مؤلفه ها ۲۰ شاخص معین شد که در (نمودار ۲) قابل مشاهده هستند. در ادامه برای تحلیل اطلاعات به دلیل وابستگی درونی و ارتباط متقابل معیارها و زیرمعیارها از روش تحلیل شبکه ای (ANP) استفاده شده است که یکی از تکنیک های تصمیم گیری چند معیاره بوده که " دارای سادگی، انعطاف پذیری و قابلیت به کارگیری معیارهای کمی و کیفی به طور هم زمان است و همچنین، قابلیت بررسی سازگاری در قضاوت ها و امکان رتبه بندی نهایی گزینه ها و نیز در نظر گرفتن وابستگی متقابل بین عناصر تصمیم [معیارها، زیرمعیارها و گزینه ها] را دارا بوده و نگرش دقیقی نسبت به مسائل پیچیده دارد" (زبردست، ۱۳۸۹: ۷۹).

در مرحله اول، تبدیل موضوع به ساختار شبکه ای شامل (هدف، معیارها، زیر معیارها و نمونه گزینه ها) صورت گرفت که در شرح نمودار ۲ ارائه شده است که در لایه اول هدف پژوهش، در لایه دوم معیارها شامل ۵ مؤلفه و در لایه سوم، ۲۰ زیر معیار و در لایه چهارم گزینه ها بیان شده اند مؤلفه ها و شاخص ها با بررسی مبانی نظری براساس تایید متخصصان تعیین شده است. در مرحله دوم (تعیین ضریب اهمیت مؤلفه ها و شاخص ها) در این مرحله، مقایسه های زوجی معیارهای اصلی و زیر معیارها و وابستگی درونی آنها در مقایسه با هم براساس مقیاس ۹ کمی ال ساعتی (جدول ۵) توسط صاحب نظران و متخصصان انجام و اطلاعات ماتریس های مقایسه زوجی وارد نرم افزار سوپردسیژن می شود و روابط و وزن بین عناصر مشخص می گردد. در جدول ۶ و ۷ وابستگی درونی معیارها نسبت به هم و زیر معیارها نسبت به یکدیگر مشخص شده است. مرحله سوم (تعیین ضریب اهمیت مؤلفه ها و شاخص ها و اولویت بندی آن ها) پس از وارد کردن درایه های ماتریس های مقایسه ای زوجی و کنترل سازگاری ها (با توجه به آنکه ضرایب ناسازگاری همواره باید کمتر از ۰/۱ باشند) در نرم افزار سوپردسیژن، ضریب اهمیت هر یک از مؤلفه ها و شاخص ها به دست می آید. مرحله چهارم (تعیین ضریب اهمیت و اولویت بندی گزینه ها نسبت به شاخص ها)، در این مرحله، پس از وارد کردن درایه های ماتریس های مقایسه زوجی گزینه ها نسبت به شاخص ها در نرم افزار سوپردسیژن، نتایج اولویت بندی مسیرها توسط نرم افزار مشخص می شود.



نمودار ۲: ساختار شبکه ای (معیارها، زیرمعیارها و گزینه ها)

جدول ۵: مقیاس ۹ کمیتی ساعتی برای مقایسه دو دویی

ترجیح	امتیاز
اهمیت برابر	۱
کمی مهم تر	۳
مهم تر	۵
بسیار مهم تر	۷
بی نهایت مهم	۹
حالت بینابین	۲،۴،۶،۸

جدول ۶: وابستگی معیارهای اصلی به یکدیگر

معیارها	ارزش احساسی	ارزش تاریخی	ارزش منطقی	ارزش فرهنگی - اجتماعی	ارزش علمی - کاربردی
ارزش احساسی	-	*	*	*	*
ارزش تاریخی	*	-	*	*	*
ارزش منطقی	*	*	-	*	*
ارزش فرهنگی - اجتماعی	*	*	*	-	*
ارزش علمی - کاربردی	*	*	*	*	-

جدول ۷: وابستگی زیر معیارها به یکدیگر

زیر معیارها	اعتبار	معنوی	زیبایی شناسی	اسنادی	قدمت	ندرت	نمادین	بصری	زیست محیطی	تداوم خطرات جمعی	وحدت در عین تنوع	هویت	تفریحی	فنی - ساختاری	معماری	کارکردی	آموزشی	اقتصادی	بوم شناختی	قومی - سیاسی
اعجاب	-	-	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
معنوی	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
زیبایی شناسی	-	-	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
اسنادی	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
قدمت	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ندرت	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
نمادین	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	-
بصری	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	-
زیست محیطی	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
تداوم خطرات جمعی	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
وحدت در عین تنوع	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	-	-	-	-	-	-	-	-	-
هویت	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
تفریحی	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
فنی - ساختاری	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
معماری	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
کارکردی	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
آموزشی	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
اقتصادی	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
بوم شناختی	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
قومی - سیاسی	-	-	-	-	-	-	-	-	-	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

تحلیل یافته ها:

در جدول ۸ وزن مهم ترین زیر معیارها با توجه به معیار اصلی ارزش احساسی آمده است که نشانگر بالاترین ارزش برای چشم اندازهها با بیشترین وزن و سپس پل ها و در ادامه وجوه ناملموس را دارای اولویت شناسایی نموده است، اهمیت چشم اندازه به دلیل جامعیت آن در پوشش کلیه عناصر و ابعاد کالبدی و فضایی راه آهن و محیط آن است و به تعبیری چشم اندازهها هم ابعاد کالبدی و هم وجوه معنوی را توامان در برمی گیرند. در جدول ۹ نیز ارزیابی مربوط به ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش تاریخی نشان دهنده آن است که هر سه عنصر پل ها، چشم اندازه و ایستگاه ها بیشترین وزن را به ترتیب به خود اختصاص داده اند.

در جدول ۱۰ ارزیابی مربوط به ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش منظری بیانگر آن است که چشم اندازهها، پل ها و ایستگاه های راه آهن به لحاظ وزنی از سایر عناصر بالاتر هستند، در جدول ۱۱ ارزیابی مربوط به ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش اجتماعی - فرهنگی ایستگاه ها، چشم اندازهها و پل ها وزن اصلی را به خود اختصاص داده و وجوه ناملموس و تونل ها در مراتب بعدی قرار داشته اند در جدول ۱۲ ارزیابی ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش علمی - کاربردی، ایستگاه ها، پل ها و تونل ها دارای بیشترین وزن در قیاس با سایر عناصر تشخیص داده شده اند.

در جدول ۱۳ مقایسه زوجی معیارها و زیر معیارها در ارتباط با گزینه ها نشان می دهد که چشم اندازهها و پل ها در رابطه با ارزش احساسی، ارزش های تاریخی و ارزش های منظری از امتیازهای بالاتری برخوردار بوده و، ایستگاه ها و چشم اندازهها در ارتباط با ارزش های فرهنگی - اجتماعی همچنین ایستگاه ها و پل ها در رابطه با ارزش های علمی - کاربردی ارجح تر از سایر گزینه ها هستند.

نتایج حاصل از مقایسه زوجی معیارها و زیر معیارهای در ارتباط با گزینه های بیان شده مستخرج از روش ANP طبق (جدول ۱۴) نشانگر آن بوده که چشم اندازه، پل و ایستگاه ها را در اولویت یک تا سه و وجوه ناملموس، تونل ها در اولویت های بعدی به منظور حفاظت و گردشگری بوده اند. به طور کلی این اولویت ها بیانگر اهمیت نحوه سیاست گذاری، برنامه ریزی و مداخله در راستای حفاظت و ارائه طرح های گردشگری ریلی در حوزه میراث راه آهن سراسری ایران به شکل کلی است. به طور کلی وزن ارزش ها برای هر یک از عناصر وابسته به میراث راه آهن سراسری، نشان دهنده اولویت های مداخله در پیوند حفاظت و گردشگری بوده و در واقع این رده بندی از ارزش ها قابلیت تاثیرگذاری در فرآیند تصمیم سازی، سیاست گذاری، برنامه ریزی توسعه خطوط ریلی واجد ارزش های فرهنگی - تاریخی و جاذبه های گردشگری دارد.

جدول ۸: ماتریس وزنی زیر معیارها ارزش احساسی

ارزش احساسی			معیار	نماد
زیبایی شناختی	معنوی	اعجاب	زیر معیار	
۰,۳۷۷۰۰۰	۰,۱۸۹۷۳۴	۰,۳۰۹۵۶۴	چشم اندازها	
۰,۳۷۱۱۴۳	۰,۰۸۳۶۲۴	۰,۲۸۸۳۲۲	پل ها	
۰,۰۹۳۴۶۸	۰,۰۷۷۹۸۷	۰,۲۴۱۷۵۹	تونل ها	
۰,۰۹۶۵۱۵	۰,۲۸۹۹۷۵	۰,۰۸۶۶۲۲	ایستگاه ها	
۰,۰۶۱۸۷۴	۰,۳۵۸۶۸۰	۰,۰۷۳۷۳۳	وجوه ناملموس	

جدول ۹: ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش تاریخی

ارزش تاریخی			معیار	نماد
اسنادی	ندرت	قدمت	زیر معیار	
۰,۱۸۱۶۲۴	۰,۱۵۴۵۰۳	۰,۳۴۴۰۵۱	چشم اندازها	
۰,۲۵۶۱۷۷	۰,۳۴۲۶۷۴	۰,۱۳۹۵۷۳	پل ها	
۰,۰۸۸۵۴۷	۰,۱۶۹۶۲۹	۰,۱۱۲۷۸۰	تونل ها	
۰,۲۷۰۹۹۸	۰,۱۸۱۶۱۳	۰,۲۰۲۷۱۶	ایستگاه ها	
۰,۲۰۲۶۵۴	۰,۱۵۱۵۸۱	۰,۲۰۰۸۸۰	وجوه ناملموس	

جدول ۱۰: ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش منطری

ارزش منطری			معیار	نماد
زیست محیطی	بصری	نمادین	زیر معیار	
۰,۳۹۵۰۰۱	۰,۳۵۲۸۳۲	۰,۱۸۷۷۷۴	چشم اندازها	
۰,۲۲۳۳۵۳	۰,۲۸۲۱۴۱	۰,۳۵۳۱۴۴	پل ها	
۰,۱۵۱۲۱۳	۰,۱۱۰۹۱۳	۰,۱۳۲۲۹۸	تونل ها	
۰,۱۸۲۵۹۰	۰,۱۹۴۵۲۲	۰,۲۷۹۶۸	ایستگاه ها	
۰,۰۴۷۸۴۳	۰,۰۵۹۵۹۲	۰,۰۴۷۰۹۸	وجوه ناملموس	

جدول ۱۱: ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش های فرهنگی - اجتماعی

ارزش فرهنگی - اجتماعی				معیار	نماد
تفریحی	تداوم خاطرات جمعی	وحدت در عین تنوع	هویت	زیر معیار	
۰,۳۷۰۶۲۰	۰,۲۱۳۹۳۵	۰,۳۵۱۱۰۱	۰,۲۳۷۴۱۹	چشم اندازها	
۰,۱۳۰۲۱۵	۰,۱۵۸۶۰۶	۰,۱۴۰۱۹۸	۰,۲۷۳۵۱۲	پل ها	
۰,۰۵۳۲۴۸	۰,۰۴۸۱۸۳	۰,۰۲۷۱۲۰	۰,۱۰۳۳۷۶	تونل ها	
۰,۱۵۷۳۸۸	۰,۴۶۶۵۰۸	۰,۳۲۷۲۱۸	۰,۲۴۳۶۳۴	ایستگاه ها	
۰,۲۸۸۵۲۹	۰,۱۱۲۷۶۸	۰,۱۵۴۳۶۳	۰,۱۴۲۰۵۹	وجوه ناملموس	

جدول ۱۲: ماتریس وزنی زیر معیارهای ارزش های علمی - کاربردی

ارزش های علمی - کاربردی							معیار	نماد
آموزشی	قومی - سیاسی	بوم شناختی	اقتصادی	کارکردی	معماری	فنی - ساختاری	زیر معیار	
۰,۱۹۹۴۳۱	۰,۱۹۴۹۰۷	۰,۱۷۳۳۸۴	۰,۲۲۰۳۱۸	۰,۱۳۴۶۵۰	۰,۱۲۵۱۴۳	۰,۱۲۱۱۲۴	چشم اندازها	
۰,۲۱۵۸۵۵	۰,۱۷۴۵۴۶	۰,۱۴۲۷۳۴	۰,۱۷۸۵۵۷	۰,۳۰۷۸۸۹	۰,۲۴۷۳۱۲	۰,۴۸۰۹۷۵	پل ها	
۰,۱۲۰۰۰۶	۰,۱۱۲۳۸۰	۰,۱۴۴۸۳۴	۰,۱۶۸۰۵۶	۰,۱۹۰۳۰۵	۰,۱۴۵۰۹۱	۰,۲۰۹۳۶۰	تونل ها	
۰,۳۲۰۴۰۱	۰,۲۸۷۷۰۳	۰,۲۸۸۴۱۳	۰,۲۲۱۴۰۵	۰,۲۷۶۶۷۵	۰,۴۰۰۹۵۱	۰,۱۴۲۰۸۸	ایستگاه ها	
۰,۱۴۴۳۰۷	۰,۲۳۰۴۶۴	۰,۲۵۰۶۳۵	۰,۲۱۱۶۶۴	۰,۰۹۰۴۸۱	۰,۰۸۱۵۰۳	۰,۰۴۶۴۵۳	وجوه ناملموس	

جدول ۱۳: ماتریس وزنی معیارها برای اولویت نمادهای میراث راه آهن سراسری

ارزش های علمی - کاربردی	ارزش های فرهنگی - اجتماعی	ارزش منظری	ارزش تاریخی	ارزش احساسی	معیار نماد
۰,۱۶۶۹۹۳	۰,۲۹۳۲۶۹	۰,۳۱۱۸۷۰	۰,۲۲۶۷۲۸	۰,۲۸۶۹۰۸	چشم اندازها
۰,۲۴۹۶۹۸	۰,۱۷۵۶۳۱	۰,۲۸۶۲۱۲	۰,۲۴۶۴۴۱	۰,۲۵۴۵۱۴	پل ها
۰,۱۵۵۷۱۹	۰,۰۵۷۹۸۱	۰,۱۳۱۴۷۴	۰,۱۲۳۳۱۸	۰,۱۴۴۴۵۲	تونل ها
۰,۲۷۶۸۰۴	۰,۲۹۸۶۹۰	۰,۲۱۸۹۳۲	۰,۲۱۸۴۴۴	۰,۱۴۰۷۷۷	ایستگاه ها
۰,۱۵۰۷۸۶	۰,۱۷۴۴۲۹	۰,۰۵۱۵۱۲	۰,۱۸۵۰۶۹۶	۰,۱۷۳۳۴۹	وجوه ناملموس

جدول ۱۴: ترتیب اولویت های میراثی - گردشگری در مدل ANP

تونل ها	وجوه ناملموس	ایستگاه	پل	چشم انداز	نماد
۰,۱۰۸۵۲	۰,۱۳۲۹۶۱	۰,۲۱۶۶۶۰	۰,۲۲۸۴۳۰	۰,۲۴۳۰۸۵	امتیاز نهایی
۵	۴	۳	۲	۱	اولویت

نتیجه گیری

ادراک عمومی از میراث فرهنگی ریشه در معیارهای زیبایی شناسانه، احساسات و عواطف جامعه نسبت به گذشته تاریخی خود دارد و میراث صنعتی یک مقوله جدید بوده از اینرو معرفی و بازشناسی ویژگی ها و مختصاتی که به بقایای صنعتی اعتبار می دهد برای عموم حائز توجه است.

میراث راه آهن به عنوان یک سیستم، نیازمند بررسی ویژگی های متنوع در حوزه های مختلف دارد، میراث راه آهن علاوه بر وجوه منطقه ای دارای یکپارچگی کلی است و به جهت تداوم ویژگی های ارزشی خود، باید از خصیصه های همچون تطبیق پذیری، انعطاف پذیری، پایداری، توانمندسازی برخوردار باشد.

فرآیند صنعتی شدن ارتباط عمیقی با منابع طبیعی و محیط زیست داشته و به حمل و نقل و خطوط ریلی وابسته بوده است. میراث صنعتی بیانگر ارتباط واشتقاق جامعه برای پیوند با زمان و هماهنگی با جریان توسعه فرا سرزمینی است. در طی سال های اخیر توجه صرف بر بقایای میراث صنعتی از وجه کالبدی و معماری به سوی وجوه فرا کالبدی (ناملموس) نیز جلب گردیده است با توجه به مطالب بیان شده، ادراک مفاهیمی همچون ارزش و شیوه مواجهه حفاظتی با بقایای میراث های وابسته به صنعت به دلیل تمایز با سایر حوزه های میراث، با چالش همراه است

هدف از حفاظت آشکار سازی و شفاف نمودن کلیه وجوه اثر و تبیین ارزش های ملموس و ناملموس آن برای کلیه وارثان میراث است با توجه به گستردگی، پیچیدگی و مختص بودن وجوه ارزشی هر موضوع، رویکرد حفاظت جامع نگر می تواند راهگشای جوامع برای انتقال داشته های خود برای نسل ها آتی باشد بازشناسی اصولی ارزش های میراث فرهنگی بدون توجه به توپوگرافی فرهنگی جامعه و نظام حاکم بر نیازها و خواست های افراد اجتماع غیر محتمل است. رابطه ارزش و حفاظت، رابطه ای دوسویه است هدف حفاظت، بازخوانی و بازنمایی ارزش های میراثی است. حفاظت، ارزش ها را خوانا می سازد و ارزش ها به حفاظت معنا می دهند. همچنین وجه دیگری برای این رابطه می توان در نظر گرفت و آن رابطه معنادار بین حفاظت آثار میراثی با گردشگری فرهنگی در آن حوزه است که پژوهش ها و تلاش هایی در راستای کاربست این ارتباط در توسعه گردشگری بعمل آمده است. با توجه به رابطه معنادار بین حفاظت میراثی و گردشگری فرهنگی، ارزش های میراث راه آهن سراسری به عنوان مولفه های موثر در رابطه با گردشگری راه آهن مدنظر قرار گرفت.

در مورد اولویت بندی ارزش ها، با توجه به سلسله مراتب دریافت آن ها توسط گردشگران و با نظر بر قابلیت های میراث راه آهن یافته هابه تصویر کشیده شده و دسته بندی ویژه و جدیدی از ارزش ها حاصل گردید سپس جهت اولویت بندی و کاربست عملی آن ها در حوزه گردشگری راه آهن، از روش ANP که شناخته شده است، استفاده گردید. بدون ارزیابی و تعیین اولویت بندی امکان برنامه ریزی و مداخله ممکن نیست نتایج حاصل از تحلیل با استفاده از روش ANP، در جدول اولویت ها، راهبرد های مداخله و ارائه طرح های لازم در حوزه میراث فرهنگی و گردشگری به ویژه در مسیر میراث جهانی راه آهن سراسری ایران را براساس ارزش ها بیان نموده است هر چند این یک تصویر کلی از رویکردهای جامع را بیان می دارد اما با توجه به ویژگی ها و پیچیدگی های میراث راه آهن در تصمیم سازی ها، با تاکید بر اصول علمی حفاظت و گردشگری و شرایط و نیازهای ساختار مدیریت راه آهن امکان اتخاذ رویکردهای منطقه ای متناسب با شرایط هر مسیر با تغییر اولویت ارزشی براساس نیازسنجی در هر بخش از محور راه آهن سراسری را غیرقابل اجتناب می داند. در این پژوهش تلاش شده تا با تاکید بر اهمیت شناخت لایه های ارزشی میراث راه آهن سراسری به عنوان بستری برای شکل گیری علمی گردشگری راه آهن با تاکید بر ارزش های ملموس و ناملموس مستتر در این حوزه بر اهمیت توجه همزمان بر حفاظت و صیانت از میراث صنعت راه آهن ایران تاکید نماید، این پژوهش ایجاد ساختار مدیریتی مستقل فرهنگی - علمی و پایگاه های اطلاعاتی برخط، تلاش برای تهیه، جمع آوری و مستندنگاری اسناد، نقشه های علمی، مطالعات اجتماعی، فرهنگی و سایر شقوق آن از اولویت های دستیابی به رویکرد یکپارچه در حفاظت، گردشگری و توسعه راه آهن سراسری دانسته و پیشنهاد می نماید.

منابع

- آدمیت، فریدون (۱۳۵۱)، اندیشه ترقی و حکومت قانون، تهران: نشر خوارزمی.
- احمدی لاشکی، محمد جواد، شیخ الاسلامی، علیرضا (۱۳۹۴). آمایش منطقه ای و توسعه پایدار گردشگری، مطالعه موردی: مناطق چالوس، کلاردشت و نوشهر، اولین همایش بین المللی و چهارمین همایش ملی گردشگری، جغرافیا و محیط زیست پایدار، همدان.
- پهلوان زاده، لیلیا (۱۳۹۷). بازآفرینی و محافظت از قابلیت‌ها و ارزشهای میراث معماری - کارخانه های صنعتی معاصر ایران، رساله دکتری، دانشگاه هنر اصفهان، چاپ نشده.
- پهلوان زاده، لیلیا، ابویی، رضا و مظفر، فرهنگ (۱۳۹۷). تدوین برنامه راهبردی ایجاد و توسعه گردشگری در میراث صنعتی؛ مورد مطالعه: کارخانه ریسباف اصفهان، جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای)، سال ۸ (۲)، ۳۰۹-۳۲۲.
- ترسکینسکی، آناتول (۱۳۲۶). تاریخچه مختصر راه آهن ایران، بنگاه راه آهن دولتی ایران.
- تقوایی، مسعود، جانعلی پور، شیدا و مرجان شفیعی (۱۴۰۱)، توسعه گردشگری خلاق با تاکید بر جاذبه های گردشگری (مطالعه موردی: شهر اصفهان)، نشریه علمی جغرافیا و برنامه ریزی، سال ۲۶، شماره ۷۹، ۱۱۳-۹۳.
- حبیبی، محسن؛ مقصودی، ملیحه (۱۳۸۸). مرمت شهری، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- حجت، مهدی (۱۳۸۰). میراث فرهنگی در ایران: سیاست ها برای یک کشور اسلامی. تهران: سازمان میراث فرهنگی.
- حیدری، رحیم، صفروپور، میثم و آذری، مهدی (۱۳۹۲). بررسی و تحلیل الگوی رفتاری گردشگران در دسترسی به جاذبه های شهری با استفاده از GIS (مطالعه موردی: شهر شیراز). پژوهش و برنامه ریزی شهری، ۴ (۱۲)، ۲۲ - ۱.
- رازقی، علی رضا (۱۳۹۸). مطالعه ظرفیت های گردشگری میراث فرهنگی و طبیعی در نوار ساحلی مکران استان هرمزگان، فصلنامه گردشگری و توسعه، سال ۸ (۴)، ۱۸۰-۱۴۸.
- زبردست، اسفندیار (۱۳۸۹). کاربرد فرایند تحلیل شبکه ای (ANP) در برنامه ریزی شهری و منطقه ای، نشریه هنرهای زیبا، معماری و شهرسازی، شماره ۴۱، ۷۹-۹۰.
- سلطان قرائی، صبا؛ منصوری، سیدامیر و سینگری، مریم. (۱۴۰۲). نحو منظر؛ سنجش منظر با شاخص منظرین. منظر، ۱۵ (۶۲)، ۲۰-۲۷.
- شیبانی نیا، کفاح، عبدالمی، صدیقه و مرجان محمد زاده (۱۴۰۰)، مروری بر گردشگری و اثرات آن؛ گامی به سوی توسعه پایدار، فصلنامه انسان و محیط زیست، شماره ۵۸، ۲۰۱-۲۱۳.
- عباس زاده، مظفر، مرادی، اصغر محمد والنز سلطان احمدی (۱۳۹۴). نقش ارزشهای میراث معماری و شهری در توسعه گردشگری فرهنگی (مطالعه موردی: بافت تاریخی ارومیه)، فصلنامه مطالعات شهری، شماره ۱۴، ۷۷-۸۹.
- فرح بخش، مرتضی، پیروز، حناچی (۱۳۹۴). تحلیل تاثیر راه آهن به عنوان میراث صنعتی در ایران، هنرهای زیبا (معماری و شهرسازی)، ۲۰ (۴)، ۳۳-۴۴.
- فیلدن، برنارد، یوکیلتو، یوکا (۱۳۸۶). مدیریت در محوطه های میراث جهانی، راهنمای مدیریت در محوطه های میراث فرهنگی جهان، ترجمه پیروز حناچی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- کاسنز، نیل (۱۳۹۶). چرا باید میراث صنعتی را حفاظت کنیم، کتاب تجهیز مجدد میراث صنعتی، ترجمه: پیروز حناچی و ساراتیمورتاش، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- لطفی عاقل، راضیه، موسائی، میثم و ومنصور وثوقی (۱۳۹۸)، بررسی نقش عوامل اجتماعی موثر بر توسعه گردشگری (مطالعه موردی: شهر همدان)، فصلنامه علمی اقتصاد و بانکداری اسلامی، شماره ۲۶، ۲۵۹-۲۸۲.
- منصوری، سید امیر. (۱۳۸۳). درآمدی بر شناخت معماری منظر. باغ نظر، ۱ (۲)، ۷۷-۶۹.
- Alexander, Matthew.& Hamilton, Kathy.,(2015). A 'placeful' station? The community role in place making and improving hedonic value at local railway stations. Transportation Research Part A: Policy and Practice., Volume 82: 65-77.
 - Bandarin, F., & Van Oers, R. (Eds.). (2014). *Reconnecting the city: the historic urban*

landscape approach and the future of urban heritage. John Wiley & Sons.

- Brown, J., Mitchell, N. J., & Beresford, M. (Eds.). (2005). *The protected landscape approach: linking nature, culture and community*. IUCN.
- Cossons, N., (2012). Why preserve industrial heritage? Industrial heritage Re-tooled, The TICCIH guide to industrial heritage Conservation. ed. Douet, J. TICCIH by Carnegie Publishing, Lancaster, Great Britain, 6-16.
- Coulls, Anthony.; Divall, C. M.; (1999). RAILWAYS AS WORLD HERITAGE SITES, Occasional Papers for the World Heritage Convention, International Council on Monuments and Sites (ICOMOS).
- Dickinson, J. E., Lumsdon, L.M., & Robbins, D. (2011). Slow travel: Issues for tourism and climate change. *Journal of Sustainable Tourism* 19(3), 281-300.
- Duarte-Duarte, J. B., Talero-Sarmiento, L. H., & Rodrigue-Padilla, D. C. (2021). Methodological proposal for the identification of tourist routes in a particular region through clustering techniques. *Heliyon*, 7(4), e06655.
- Edwards, J.A.; Llurdés i Coit, J.C. Mines and quarries: Industrial heritage tourism. *Ann. Tour. Res.* 1996, 23, 341–363. [CrossRef].
- English Heritage, (2008). Conservation Principles, Policies and Guidance, FOR The Sustainable Management of The Historic Environment., England heritage.
- Günçe, Kağan.,& Misirlisoy, Damla., (2023). Railways as Common Cultural Heritage: Cyprus Government Railway., *The Historic Environment: Policy & Practice.*, 14(1):1-17.
- Jiang, Pan, Long Shao, and Christopher Baas. (2019). "Interpretation of Value Advantage and Sustainable Tourism Development for Railway Heritage in China Based on the Analytic Hierarchy Process" *Sustainability* 11, no. 22: 64-92. <https://doi.org/10.3390/su11226492>.
- Lipe, W. D. (1984). Value and meaning in cultural resources. In H. Cleere (Ed.), *Approaches to the archaeological heritage* (pp. 1–11). Cambridge: Cambridge University Press.
- Mason, R. (2002). Assessing Values in conservation planning: Methodological Issues and Choices. *Assessing the values of cultural heritage* (research report). Edited Marta de la Torre, the Getty Conservation Institute, Los Angeles. 5-30.
- Peira, Giovanni, Agata Lo Giudice, and Stefania Miraglia. (2022). "Railway and Tourism: A Systematic Literature Review" *Tourism and Hospitality* 3, no. 1: 69-79. <https://doi.org/10.3390/tourhosp3010005>.
- Qiu, Qihang, Tianxiang Zheng, Zheng Xiang, and Mu Zhang. (2020). "Visiting Intangible Cultural Heritage Tourism Sites: From Value Cognition to Attitude and Intention" *Sustainability* 12, no. 1: 132. <https://doi.org/10.3390/su12010132>
- Richards, G., 2009, *Tourism Development Trajectories – From Culture to Creativity*, Tourism Research and Marketing, Barcelona, Paper presented to the Asia-Pacific Creativity Forum on Culture and Tourism, Jeju Island, Republic of Korea.,
- Riegle, A., (1903). *Der moderne Denkmalkultus, sein Wesen, seine Entstehung*, W. Braumüller, Wien und Leipzig.
- Suarez, María Andrade., Franca, Iria Caamaño. (2020), The Relationship between Industrial Heritage, Wine Tourism, and Sustainability: A Case of Local Community Perspective, *Sustainability* 2020, 12(18), 7453; <https://doi.org/10.3390/su12187453>.
- Szromek A, Herman K, Naramski M. Sustainable development of industrial heritage tourism – A case study of the Industrial Monuments Route in Poland. *Business, Tourism Management*. 2021 Apr 12; 83:104252.
- Timothy, D.J. & Stephen W, Boyd. (2006). Heritage Tourism in the 21st Century: Valued Traditions and New Perspectives, *Journal of Heritage Tourism*, 1:1, 1-16.

- UNESCO (2022). Basic Texts of the 2003 Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage.
- URL1: <https://ticcih.org/about/charter/> The Nizhny Tagil Charter For The Industrial Heritage.
- URL2-<https://ticcih.org/about/about-ticcih/dublin-principles/>
- URL3: <https://ticcih.org/about/charter/taipei-declaration-for-asian-industrial-heritage/>
- URL4: <https://www.tinn.ir/> بخش عکس
- URL5: <https://whc.unesco.org/en/list/1585>