ورودی‌های شهر؛ روایت یک بافت مُرده

سپهرغرب، گروه گردشگری – عباس سریشی: باوجود همه توانایی‌ها، ظرفیت‌ها و الزامات اما متأسفانه ورودی‌های شهر همدان بیش از هر چیز روایتگر بی‌توجهی غیر قابل توجیه چندین ساله است.

امروزه بسیاری از کارشناسان و صاحب‌نظران معتقدند که ورودی‌های هر شهر به‌مثابه فیلتری است که سرعت جاده را به سرعت درون شهری کاهش داده و مسافران را آماده مواجهه با شهر و ادراک منظر شهری می‌کند.

از دیدگاه آن‌ها ادراک منظر شهری، ادراکی است محسوس که موجب نشاط، لذت، ترس، آزردگی و سایر واکنش‌های حسی انسان می‌شود البته تنها در زمینه عناصر بصری نیست بلکه عناصر دیگر ازجمله سروصدای محیط، بو و سایر عوامل تأثیرگذار بر حواس انسانی نیز در شکل‌دهی به آن ایفای نقش می‌کنند.

لزوم پرداختن به ورودی ها به عنوان یک فضای شهری از آن رو اهیمت دارد که هر کدام آن‌ها با نمادها و ویژگی‌های خاص خود و نشان دادن عواملی که مخصوص آن شهر است، می‌تواند در میان ساکنان و تازه‌واردان به شهر حس تعلق و هویت ایجاد کند تا جایی که همه، ورودی شهرها را با ویژگی‌هایی که آن شهر دارد بشناسند و باعث ایجاد منظر شهری مطلوب و به یادماندنی همراه با ایجاد حس دعوت‌کنندگی برای مسافران شود.

ورودی هر شهر به‌عنوان پیشانی آن می‌تواند نقشی مهم و اثرگذاری بالایی در معرفی صحیح جاذبه‌های گردشگری و شناسایی مفاخر و مشاهیر آن شهر و همچنین عرض خیرمقدم به مسافران و رهگذران داشته باشد. در واقع نخستین تصویر ذهنی از یک شهر به‌وسیله مبادی ورودی آن ایجاد می‌شود که این تصور ذهنی در ارزش‌گذاری مخاطب بر کیفیت محیطی بطن شهر (از طریق پیش‌داوری) بسیار تأثیرگذار است.

از منظر کارشناسان حوزه شهرسازی، یک ورودی موفق فضایی است که بتواند در حین ورود، دریافتی سریع و چشم‌اندازی نسبتا فراگیر از یک شهر را در اختیار مخاطب قرار دهد. به دیگر معنا فضای ورودی شهرها، در صورت دارا بودن مفاهیم قوی و مرتبط با فرهنگ مردمی و با گذشت زمان و پذیرفته شدن توسط عامه مردم، به نمادهای شهری بدل می‌شوند.

همچنین از دیدگاه هنرمندان زیبایی و خوانایی اثر و معرفی شهر (در دو بعد کالبدی و عملکردی) سه معیار اصلی طراحی نماد ورودی شهرهاست تا ضمن خوشایند بودن جلوه بصری آن، مفاهیم لازم مرتبط با هویت شهر را نیز به ذهن مخاطب متبادر سازد.

و اما از دیرباز ورودی‌ها، یکی از مهم‌ترین عناصر اصلی در ساختار شهری ایران محسوب می‌شدند که متأثر از عوامل گوناگون به حالات مختلف نمود پیدا می‌کردند. در شهرهای دارای سابقه تاریخی هم به‌طور خاص به موضوع مکان‌یابی مبادی ورودی و انطباق آن با اعتقادات سنتی از سوی سازندگان توجه می‌شده و سازندگان نگاه ویژه‌ای به تأثیر آن‌ها در ساخت و شناخت هر شهر داشتند.

با این حال امروزه با توسعه شهر و غلبه مدرنیته بر سنت، ورودی شهرها نیز لاگزیر نه فقط بسیاری از نقش‌ها و کارکردهای خود را از دست داده بلکه حتی باعث به‌وجود آمدن نوعی حس بی‌هویتی، از بین رفتن تناسب فضایی محیط کالبدی اجتماعی و ناشناخته ماندن افراد نسبت به یکدیگر نیز شده‌اند.

به دیگر معنا اکنون بیشتر ورودی شهرها در ایران صرفاً به فضاهایی برای گذر از محیط خارج به درون شهر تبدیل شده بدون اینکه واجد خصیصه‌های کیفیت محیطی شهر مقصد باشند.

مشکلاتی ازجمله فقدان المان‌های مناسب، تابلوهای ورودی نازیبا، فقدان علائم ایمنی، نبود روشنایی مناسب در بعضی ورودی‌ها گرفته تا انبار کردن زباله‌های غیر بهداشتی و ایجاد کارگاه مراکز صنعتی در این محورها که نماد فرهنگ شهرنشینی است، ادامه می‌یابد.

از منظر کارشناسان این موضوع به نحوی مورد غفلت واقع شده که حتی بسیاری از شهرهای تاریخی و جاذب گردشگر هم وضعیتی مشابه دیگر شهرها پیدا کرده و ورودی‌هایشان صرفاً با نصب یک تابلو در عرصه‌های نامشخص معنا شده به گونه‌ای که فرد تنها پس از ورود به شهر متوجه آغاز شهر می‌شود.

و البته این در حالی است که نماد ورودی شهرهای کشور ما عموماً به‌دلیل صبغه تاریخی و فرهنگی باید در عین بدیع بودن، واجد ارزش‌های آشنای جامعه بوده و قابل فهم برای مخاطب باشد، چراکه اصل مهم در طراحی نماد، دریافت و فهم اطلاعات از اثر می‌باشد. زیرا اطلاعات زیباشناسی از احساسات ما سخن می‌گویند و عواطف ما را برمی‌انگیزانند و از جنبه‌های روحی و اجتماعی تأثیر گرفته و وابستگی شدیدی به گیرنده دارند.

■ آنچه هست، آنچه نیست، آنچه که باید باشد...

و اما همدان به‌عنوان یک کلان‌شهر، مهد تاریخ ایران یک پایلوت برای گردشگری و به‌صورت خاص تنها معبر تردد بار و مسافر استان‌های غربی کشور تنها دارای سه ورودی است که در این میان به‌جز ورودی از سمت جاده تهران که عموماً نیز با عنوان «ورودی تشریفات» شناخته شده و به هر علت (از سر مصلحت) طی این سال‌ها کمی رنگ و لعاب به خود گرفته اما دو ورودی دیگر از سمت شهر ملایر یا کرمانشاه دهه‌هاست که به‌جز برخی اقدامات دوره‌ای اضطراری یا رفع تکلیفی، شاهد تحول و تغییر خاصی در خود نبوده‌اند.

در واقع آنچه که امروزه به‌عنوان ورودی‌های شهر همدان با آن سر و کار داریم، به معرفی شهر نمی‌پردازد بلکه به‌دلیل آشفتگی و نابسامانی، باعث بروز ناهنجاری‌های گوناگون شده است.

به دیگر معنا سال‌ها بی‌توجهی به ساماندهی و اصلاح این ورودی‌ها در قالب عدم برخورد با افزایش ساخت و سازهای غیر مجاز، افزایش تعداد کاربری‌های مختلف و ناهمگون مزاحم، افزایش تعداد دسترسی‌های غیر معقول، فقدان و یا عدم توسعه زیرساخت‌های تسهیل در تردد و توقف، بی‌توجهی به مقوله زیباسازی و منظرسازی مطلوب، موجب بروز تأثیرات منفی روی محیط شده و ناگزیر با تولید حجم قابل توجهی از ناهنجاری و آسیب متعاقباً پمپاژ آن‌ها به درون شهر از یک فرصت بالقوه برای جلوه‌نمایی به یک نقطه ضعف و تهدید مبدل شده‌اند.

البته در خصوص علت این موضوع نیز برخی صاحب‌نظران با اشاره به اینکه ضعف عملکردی فضای ورودهای شهر همدان عموماً ناشی از فقدان برنامه‌ریزی، هدف‌گذاری و متعاقباً عدم سرمایه‌گذاری، طراحی نامناسب و شکل‌گیری بدون برنامه آن‌هاست تصریح دارند که این ضعف و بی‌توجهی نه‌تنها سبب شده تا این فضاها امروزه عملاً قادر به پاسخگویی به نیاز مسافران و ساکنان نباشند، بلکه به‌مثابه یک آشفتگی کالبدی بر میزان ناامنی افزوده و به معرفی شناسه‌های فرهنگی و ساختارهای سکونت خدشه وارد کرده‌اند.

از دید منتقدان در حالی که در بیشتر استان‌ها و شهرها توجه به سیمامنظر ورودی‌ها سال‌هاست به‌عنوان یک اصل و الزام در دستور کار قرار گرفته و سعی شده و می‌شود تا نخستین چشم‌انداز، مفهومی مثبت، چشم‌نواز و توسعه‌محور را در مخاطبان ایجاد کند؛ اما وجود آشفتگی ساختاری در مشاغل و منازل و ناهمگونی بافتی در سازه‌ها و بناها از یک سو و فقدان هرگونه مؤلفه به‌عنوان منظر مصنوع و معرف شهر در دیگر سو باعث شده تا هیچ‌کدام از ورودی‌ها تأثیر چندانی در معرفی شهر همدان به مخاطب نداشته و عمده مسافران و عبورکنندگان به‌دلیل غلبه اغتشاشات بصری، تمایلی به توجه و یا به‌خاطرسپاری آن‌ها نداشته باشند.

–قراردادن اجزا و المان‌های هویت‌بخش در ورودی شهر به‌عنوان منظر مصنوع

–ایجاد فضای سبز طراحی‌شده و سامان دادن به وضعیت منظر طبیعی در ورودی‌ها

–در نظر گرفتن جاذبه‌های بصری و نحوه چیدمان عناصر مصنوع و طبیعی در محدوده منظر ورودی شهر

–به‌وجود آوردن عناصر خدماتی، رفاهی، درمانی و بهداشتی مناسب در فضا و ایجاد زمینه‌های آسایش و راحتی برای مسافران

–توجه به مبلمان مناسب شهری برای ایجاد تعلق خاطر و حس مکان مطلوب در مسافران به هنگام ورود به شهر

–توجه به زیباسازی منظر ورودی شهرها به‌وسیله نورپردازی در شب، ایجاد فضای سبز جذاب، تبلیغات مناسب میدانی با استفاده از هنر گرافیک شهری برای زیبا شدن محیط در جهت جذب مسافران به شهر

–حذف مشاغل و واحدهای تولیدی مزاحم و آلوده‌کننده و درمجموع زوائد ناهمگون با زیست‌بوم شهر

– ایجاد ویترین‌های فرهنگی مبتنی بر داشته‌های اقتصادی، اجتماعی، تاریخی، ارزشی و هنری و... صورت نگرفته و ساختار آن‌ها تقریباً طی چند دهه اخیر به همان شکل و سیاق قبلی ثابت مانده، گویی اساساً این مناطق نه جزو بدنه شهر محسوب می‌شوند و نه باید ذیل مقررات شهری، مدیریت، ساماندهی و بهسازی شوند.

این منتقدان با اشاره به سال‌ها غفلت و بی‌توجهی مدیران و مسئولان به ورودی‌های شهر معتقدند متأسفانه تصمیم‌گیران مدیریت شهری طی این چند دهه با یک غفلت و فراموشی عملاً ورودی‌ها را تبدیل به بافت مرده کرده‌اند در حالی که همین فضاها با گذشت زمان، قابلیت تبدیل شدن به نمادهایی را دارند که می‌توانند در یک نگاه تمامیت شهر را به نمایش گذاشته و سعی در معرفی آن به مخاطب داشته باشند. آن‌ها تصریح می‌کنند بسیار ضروری است که در مسیر جذب گردشگر و قطب شدن در گردشگری طی یک اقدام جامع مبتنی بر خرد جمعی و نه سلیقه‌انگاری فردی مجدداً اقدام به بازتعریف و طراحی آن‌ها کرده تا ضمن پذیرفته شدن توسط مخاطب، تصویر و تصور مناسب‌تری از شهر را در ذهن ناظر متبادر سازند.

■ الزامات و شایستگی‌ها

می‌توان گفت که گذر روزها و سال‌های طولانی در سایه رخوت ورودی‌های شهر همدان باعث شده تا امروزه نه‌فقط مسافران و رهگذران بلکه حتی عمده شهروندان و مسئولان نیز دیگر به این موضوع چندان اهمیتی نداده و در قبال آن، موضع خنثی بگیرند؛ حالا البته این نیز بماند که در این زمان برخی مجالی برای گسترش و ادامه کسب و کار و یا ادامه سکونت در آن‌ها را یافته و بدون اینکه توجهی به مسائل هویتی فرهنگی داشته باشند عملاً ورودی‌های شهر را به مکانی خشک، آشفته و ناهنجار بدل می‌کنند.

اهمیت موضوع هویت در ورودی‌های شهر همدان (به‌عنوان پایتخت و مهد تاریخ و تمدن ایران) به‌قدری است که هرکدام با نمادها و ویژگی‌های خاص خود و نشان دادن عواملی که مخصوص آن‌هاست، می‌توانند در ایجاد حس تعلق و هویت بومی و ملی در میان ساکنان و مسافران تأثیر و نقشی بسزا ایفا کنند تا جایی که همه شهر را با ویژگی‌هایی که ورودی‌های آن دارد بشناسند.

در این خصوص بر اساس سند توسعه گردشگری و به‌دلیل اهمیت جایگاه کلان‌شهری مانند همدان، انتظار می‌رود که ساماندهی مجموعه ورودی‌های آن بیشتر از گذشته مورد توجه قرار گرفته و با پرداختن به مطالبات عنوان‌شده از سوی برخی شهروندان، مسافران، صاحب‌نظران و... که در ادامه آمده رویکرد بهتری برای امور در نظر گرفته و نگاه ویژه‌ای به آن‌ها شود؛

وضوح و قابل رؤیت بودن خروجی‌ها و تقاطع‌ها به‌منظور کاهش توقف یا حوادث.

تأمین روشنایی کافی در شب.

تعریف روانی ورود فیزیکی، بصری، به‌خوبی و شایستگی یک مرکز استان.

عدم مسدود کردن مسیر و ایجاد مزاحمت دید توسط جداول، تابلوهای راهنما، اشکال و... نامتعارف غیراستاندارد.

دیده شدن نشانه‌های شاخص شهر در جهت‌یابی و تمرکز دید روی آن‌ها در هر نقطه جغرافیایی.

ایجاد نظم در کالبد از طریق تقارن نسبی در جداره‌های طرفین و حفظ محصوریت در امتداد حرکت.

فضای ورودی باید طوری طراحی شوند که هدایت‌کننده به بخش‌های مهم شهر باشند.

ایجاد زیرساخت‌ها و کاربری‌هایی که نیاز مسافران و ساکنان محل را تأمین کند.

استفاده از عناصر نمادین شهر مثل استقرار کاربری‌هایی که نشانگر فعالیت‌های مردم و منطقه هستند.

استفاده از سبک معماری، مصالح بومی و حفظ نقاط شاخص قدیمی در کنار مسیر به‌منظور شکل‌گیری تصویر ذهنی در خور شهر.

ایجاد نشانه‌های واجد توجه و جاذب به لحاظ بصری و متعاقباً حذف مناظر نامطلوب و یا پوشش‌دهی آن‌ها به وسیله گیاه و موانع هنری دیگر.

ایجاد حس تغییر و گذار با استفاده از تغییر در تراکم سازه‌ها و تغییر در نوع کاربری‌ها، تغییر در تراکم و نوع پوشش گیاهی و...

ایجاد فضاهای تفریحی به‌منظور افزایش سرزندگی که منجر به حضور مردم در فضا می‌شود.

ایجاد مکان‌هایی مناسب جهت کمپ و اطراق مسافران.

تعریض و بهسازی مبادی ورودی و متعاقباً کاهش عناصر و عوامل ایجاد ترافیک و توقف ناخواسته

ایجاد گذرهای زیرزمینی در برخی از نقاط برای عبور از جاده اصلی.

حذف کاربری‌های ناسالم و ناهنجار و تعریف الگوهای گردشگری ممتاز.

ایجاد مراکز ثابت اطلاع‌رسانی، ویترین‌های فرهنگی، مراکز خدمات درمان و پلیس در ابتدای هر ورودی جهت ارائه خدمات تسهیل در دسترسی.

توجه به نوسازی و بهسازی رنگ‌آمیزی و تصحیح مداوم و ادواری جداول، میادین، المان‌ها، تابلوهای تبلیغی و ترافیکی و چراغ‌های راهنمایی.

قلعه سنگی، مرموزترین کاروانسرای ایران

سپهرغرب، گروه گردشگری: نخستین کشف در ضلع شمالی قلعه بود. در یک حفره عمیق اسکلت مردی پیدا شد که طاق‌باز دفن شده بود. باستان‌شناسان گفتند که گویا این مرد میانسال به زور در این قطعه از کاروانسرا چپانده و دفن شده است.

در چهل و پنجمین اجلاس کمیته میراث جهانی یونسکو در ریاض، ۴۵ کاروانسرا از طرف ایران ثبت جهانی شدند. همگی این کاروانسراها ویژگی‌های منحصر به‌فردی داشتند که حائز ثبت در فهرست جهانی شدند.

به تهران می‌رویم تا کاروانسرایی که این روزها هنوز پابرجاست و ثبت ملی و جهانی شده را می‌شناسیم.

■ قلعه سنگی کجاست؟

برای دیدن این بنای زیبا باید به شهر جدید پرند سفر کنید. در بلوار شهید باهنر شهر پرند به سوی بلوار فرهنگ حرکت کنید تا وارد قلعه زیبای سنگی شوید، البته از آزادراه تهران–ساوه نیز اگر وارد جاده تهران–ساوه شوید، می‌توانید به قلعه سنگی برسید.

■ عجایب قلعه سنگی

تهرانی‌های قدیم عجایب و رمز و رموزهای بسیاری از قلعه سنگی نقل می‌کنند. یکی از آنها که هنوز هم قابل رویت است وجود یک چاه آب چهارمتری در قلعه است که همیشه سه متر و یا بیشتر آب دارد. درحالی که در شهر پرند با حفر ۲۰۰متر چاه هم نمی‌توان به آب رسید!

در دوره قاجار ۲۴ اسکلت انسانی در این قلعه سنگی پیدا شده که تخمین زده شده حدود ۶۵۰ سال در این مکان دفن بوده‌اند.

نخستین کشف در ضلع شمالی قلعه بود. در یک حفره عمیق اسکلت مردی پیدا شد که طاق‌باز دفن شده بود. باستان‌شناسان گفتند که گویا این مرد میانسال به‌زور در این قطعه از کاروانسرا چپانده و دفن شده است.

نکته جالب این بود که سرتاسر بدن مرد را خاکستر پوشانده بود و این خاکستر باعث شده مرد تقریباً فسیل شود، طوری که حتی بخشی از موهای او باقی مانده بود. البته سر و صورت مرد شکسته و خرد شده بود و به نظر می‌آمد که به قتل رسیده است.

کشف بعدی استخوان لگن زنی که قطع شده بود و باستان‌شناسان نتوانستند سن او را تشخیص بدهند. اما این نخستین و آخرین اسکلت قلعه سنگی نبود. چندی بعد در همان دوره گوری پیدا شد که دو اسکلت روی هم دفن شده بودند. اسلکت نخست به پهلوی چپ دفن شده بود، اما اسکلت دوم به‌صورت دمر روی اسکلت اول افتاده بود. سه فرد دیگر در یک گور. دو مرد و یک زن در گوری دیگر یکی یکی از دل خاک بیرون کشیدند تا به ۲۴ عدد رسیدند.

به‌نظر می‌رسید که همه این افراد در جنگ یا نزاعی کشته شده بودند و بدون تشریفات فقط در خاک دفن شده بودند. به همین خاطر حدس اولیه در آن زمان این بود این قتل‌ها به دوره مغول برمی‌گردد و مغول‌ها مرتکب این جنایت شده‌اند.

ابزارها و گوی‌های سنگی هم دیگر یافته‌های این محوطه بودند. گوی‌هایی با رنگ‌های قرمز اُخرایی و سبز، با زائده‌ای که احتمالاً برای سهولت در دست گرفتن آن بوده است. از آنجایی که این گوی‌ها شبیه باطل‌کننده‌های طلسمی هستند که مغولان در هنگام جنگ استفاده می‌کردند، فرضیه قتل برای اسکلت‌های پیداشده قوت بیشتری گرفت، اما تا امروز در این زمینه پژوهش علمی و رسمی انجام نشده است.

از طرف دیگر کاورانسرای قلعه‌سنگی در مسیر اصلی نبوده و به‌نوعی دورافتاده بوده به همین خاطر به آن قلعه هم می‌گفتند. همین دورافتادگی احتمالاً باعث حفاری‌های غیرمجاز و سرقت از این بنا شده که شناسایی موارد یافته‌شده را سخت می‌کند.

■ مصالح بنای قلعه سنگی

قلعه سنگی را مربوط به دوره ساسانیان و زمان حکومت آل بویه می‌دانند. به خاطر استفاده نظامی که از آن می‌شده و همچنین اینکه در مسیر اصلی گذر کاروان‌ها نبوده بیشتر کاربرد قلعه و انبار داشته تا کاروانسرا.

بناهای سنگی در آن زمان نوع متفاوتی بوده‌اند از بیشتر بناها که از خشت خام یا آجر ساخته می‌شدند. بناها بیشتر به خاطر ناامنی منطقه و یا ضرورت استحکام و پایداری با سنگ ساخته می‌شدند و زمان زیادی هم صرف ساخت بنا می‌شده است.

پلان این قلعه به سبک بناهای متداول دوران اسلامی، به‌صورت چهار ایوانی و با یک حیاط مرکزی است. در بازدید از این قلعه متوجه چهار برج مدور که قطر هریک پنج متر است خواهید شد. در اضلاع چهارگانه قلعه، چهار اتاق مربع شکل با سقف گنبدی بسیار عالی از نظر معماری قرار گرفته و سه و نیم برج در میان دیوارهای ضلع شرقی، غربی و شمالی به استحکام دیوارهای این قلعه کمک کرده است.

دیوار ضخیم کاروانسرای رباط کریم ارتفاعی معادل دو برابر ارتفاع ساختمان‌هایی را دارد که در داخل کاروانسرا ساخته شده‌اند. طرح بنا بسیار ساده و شامل تعدادی اتاق است که درهای آن‌ها به طرف حیاط مرکزی باز می‌شود. طرح ساختمان این بنا به طرح مسجد جامع ساوه شباهت دارد. این مسجد در فاصله تقریبی ۵۰ کیلومتری از کاروانسرا قرار گرفته است.

تزئینات قطاربندی بالای بدنه بیرونی دیوارها (که نقش آبچکان داشته‌اند و بخش اندکی از آن در قسمتی از دیوار شمالی موجود است و شاید تنها تزئینات باقیمانده در این بنا باشد) جملگی نشان از طرحی از پیش فکر شده برای احداث بنایی با الگوی چهار ایوانی و به‌منظور کاربردی خاص است. با توجه به وسعت دشت‌های حاصلخیز منطقه، این فرض بیشتر تقویت می‌شود که از این مکان در دوران آبادانی به‌عنوان جایگاه رتق و فتق امور حکومتی در منطقه شهریار استفاده می‌شد. تا دوره قاجاریه ذکری از رباط کریم و کاروانسرای سنگی آن نیامده است. در این دوره، به ظاهر رباط کریم رونق بیشتری پیدا می‌کند.

در کتاب و نوشته‌های سیاحان هم به قلعه سنگی اشاره شده است. «ماکسیم سیرو» در کتاب «کاروانسراهای ایران» قلعه سنگی را از ابنیه دوران پیش از سلجوقی می‌داند و طبق نوشته او کهن ترین کاروانسرای فلات ایران است که نزدیک رباط کریم و در کنار دشت آباد و حاصلخیز شهریار قرار دارد.

«رابرت هیلن» و «ولفرام کلاریس» م قلعه سنگی را دیده‌اند. آن‌ها قلعه سنگی را کاروانسرایی نامیده‌اند که قدمت آن به زمان ساسانیان می‌رسد.

هواپیمای برقی فرصتی در سبز شدن صنعت گردشگری است؟

سپهرغرب، گروه گردشگری: گردشگری ۱۰ درصد از تولید ناخالص داخلی جهان را تشکیل و ۳۲۰ میلیون نفر را استخدام کرده همچنین هشت درصد از انتشار کربن جهانی حاصل فعالیت این صنعت است.

به نقل از ویفروم، رویدادهای شدید آب وهوایی با سرعتی فزاینده و هشدار دهنده بر کل جهان تأثیر می‌گذارند و این فعالیت‌های انسانی باعث تغییر اقلیم می‌شوند.

صنعت سفر و گردشگری به‌دلیل افزایش تعداد و شدت آتش‌سوزی‌ها، سیل، خشک‌سالی و طوفان‌های بزرگ در معرض خطر قرار دارد. این صنعت باید برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و حمایت از بقای اقتصادی خود، تأثیر خود را بر آب و هوا کاهش دهد.

صنعت سفر و گردشگری پس از کووید–۱۹ سر و صدای بسیاری کرده است و پیش‌بینی می‌شود در دهه آینده و پس از آن رشد قابل‌توجهی داشته باشد. مقابله با گردشگری بیش از حد به‌عنوان بخشی از اخلاق و مدل گردشگری پایدارتر و مسئولانه‌تر و برای دستیابی به اهداف خالص صفر ضروری است.

زمانی که گردشگری مسئولانه در سال ۲۰۰۲، قبل از اجلاس جهانی توسعه پایدار در ژوهانسبورگ، تعریف شد، هیچ اشاره خاصی به تأثیر این صنعت بر تغییرات آب و هوا وجود نداشت. تنها در ۲۰ سال گذشته مشخص شد که اکنون این مورد اولویت اصلی صنعت است.

تخمین‌های مختلفی در مورد تأثیر سفر و گردشگری بر انتشار کربن وجود دارد اما نتایج تحقیق اخیر تأثیر این صنعت را هشت درصد از انتشار کربن جهانی نشان می‌دهد.

همه بازیگران اصلی، مهمان‌نوازی مدل زیست‌محیطی، اجتماعی و حاکمیتی را پذیرفته‌اند و متعهد به کاهش ردپای کربن خود شدند. آن‌ها با استفاده از گواهینامه‌هایی در حال تلاش برای کاهش تأثیر ساختمان‌های خود با بازسازی ساختمان‌های قدیمی و تحمیل قوانین سختگیرانه زیست محیطی بر توسعه‌دهندگان، معماران، طراحان و مهندسان هستند.

صحبت‌های زیادی در مورد تأثیر حمل و نقل هوایی بر انتشار گازهای گلخانه‌ای جهانی وجود دارد و همانطور که گفته شد، مهم است که روی کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای این صنعت کار کنیم زیرا در سال‌های آینده به رشد خود ادامه می‌دهد.

در این مورد دو فرصت اصلی وجود دارد که نشانه‌های امید را ارائه کرده و شامل سوخت پایدار هوانوردی و هواپیماهای الکتریکی است. هواپیماهای برقی و هیبریدی تا پایان این دهه به واقعیت تبدیل خواهند شد.

تبدیل شدن به یک صنعت خالص صفر، سفری طولانی برای هوانوردی خواهد بود اما بازیگران اصلی آن متعهد هستند تا سال ۲۰۵۰ به این هدف دست یابند.

در حالی که هنوز کارهای زیادی باید انجام شود تا گردشگری مسئولانه به سفر مشترک برای همه سهامداران صنعت تبدیل شود، در ۲۰ سال گذشته کارهای زیادی در این حوزه انجام شده است.