

بررسی تاثیر پیاده‌راه در توسعه گردشگری شهری (مورد مطالعه: منطقه نمونه گردشگری شورابیل - شهر اردبیل)^۱ عطا غفاری گیلانده^۲

دانشیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران

سمیه محمدی حمیدی

دانشجوی دکتری رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۷/۰۹/۰۶ تاریخ صدور پذیرش: ۱۳۹۷/۱۱/۳۰

چکیده

پیاده‌راه‌سازی‌سازی جنبشی نوین برخاسته از رویکردهای نوین شهرسازی می‌باشد که در دهه‌های اخیر در بحث گردشگری با عنوان پیاده‌راه‌های گردشگری مطرح و دارای جایگاه ویژه‌ای در ساماندهی شهرها گردیده است. با توجه به اهمیت گردشگری در اقتصاد شهری و لزوم توجه به آن، تحقیق حاضر به بررسی پروژه پیاده‌راه‌سازی در منطقه نمونه گردشگری شورابیل واقع در شهر اردبیل پرداخته است. نوع تحقیق کاربردی و روش آن توصیفی-تحلیلی می‌باشد. داده‌ها و اطلاعات به صورت پیمایشی (از طریق پرسشنامه با ۳۸۴ نفر نمونه براساس فرمول جامعه نامعلوم سطح با اطمینان ۹۵ درصد) جمع‌آوری شده‌اند. جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها و اطلاعات نیز از نرم‌افزارهای تحلیل آماری *Spss, Lisrel* و مدل تحلیلی *copras* استفاده شده است. جهت نیل به اهداف تحقیق دو فرضیه مطرح گردید. فرضیه اول با مضمون تاثیر پیاده‌راه‌سازی بر گردشگری شهری، با استفاده از آزمون پیرسون مورد آزمون قرار گرفت. یافته‌ها نشان داد ایجاد پیاده‌راه و توسعه گردشگری شهری با مقدار همبستگی $0/530$ و سطح معناداری $0/000$ رابطه مثبت و معناداری دارند. بنابراین فرضیه اول قبول شد. برای آزمون فرضیه دوم با مضمون مؤلفه‌های تاثیرگذار پیاده‌راه‌سازی بر توسعه گردشگری، نیز از تحلیل مسیر و مدل تحلیلی کوپراس استفاده گردید. یافته‌های حاصل از تجزیه و تحلیل داده‌ها و اطلاعات نشان می‌دهد، بیشترین اثر کلی مربوط به پیوستگی و انسجام شبکه با میزان $(0/432)$ و مؤلفه ایمنی و امنیت با میزان $(0/356)$ در توسعه گردشگری در محدوده مورد مطالعه داشته است. همچنین یافته‌های مدل کوپراس نشان می‌دهد، گویه زیست محیطی به بیشترین میزان $(Qi=10.60)$ در جایگاه نخست و گویه‌های ایمنی و امنیت نیز با میزان $(Qi=9.85)$ در جایگاه دوم قرار گرفته است. بنابراین فرضیه دوم نیز مورد قبول واقع شد. در نهایت جهت بهبود هرچه بهتر وضعیت با توجه به نظر گردشگران پیشنهاداتی ارائه گردید.

کلید واژگان: پیاده‌راه‌سازی، گردشگری، کوپراس، شهر اردبیل، منطقه نمونه گردشگری شورابیل

۱- این مقاله مستخرج از طرح پژوهشی با عنوان پیاده‌راه‌سازی در سایتهای گردشگری و تاثیر آن بر گردشگری شهری پایدار (مورد مطالعه: منطقه نمونه گردشگری شورابیل - شهر اردبیل) با حمایت دانشگاه محقق اردبیلی می‌باشد.

۲- (نویسنده مسئول) a_ghafarigilandeh@uma.ac.ir

مقدمه

گردشگری پدیده‌ای است که از دیرباز در جوامع انسانی وجود داشته است و بتدریج با طی مراحل تاریخی مختلف به موضوع فنی، اقتصادی و اجتماعی خود رسیده است. امروزه در دنیا به یکی از منابع مهم درآمدی و یک فعالیت عظیم اقتصادی تبدیل گشته است. به نحوی که بسیاری از برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران توسعه از صنعت گردشگری به عنوان رکن اصلی توسعه پایدار یاد می‌کنند، که می‌تواند باعث تحولاتی از لحاظ اقتصادی، اجتماعی در یک جامعه شود (زردان، منصور بهمنی، ۱۳۹۴: ۶). گردشگری پدیده‌ای پیچیده است و تعاملی موقت بین مهمانان و مقصد میزبانی است که از ترکیب ذینفعانی که به‌طور کامل یا تقریباً، مستقیم یا غیرمستقیم درگیر فعالیت‌های گردشگری هستند، ساخته شده است (Van der Zee and Vanneste, 2015: 47)؛ حیدری و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۳) و بعنوان یکی از مهم‌ترین صنایع جهان که نقش عمده‌ای در بهبود وضعیت اقتصادی کشورها و توسعه اقتصادی آن‌ها دارد، از سوی کارشناسان، دانشمندان، مدیران و برنامه‌ریزان اقتصادی کشورهای مختلف مورد توجه قرار گرفته است (زردان و منصور بهمنی، ۱۳۹۴: ۲).

طی شش دهه گذشته، گردشگری با رشدی فزاینده گسترش و تنوع یافته و امروزه به یکی از بزرگترین بخش‌های اقتصادی روبه رشد در جهان تبدیل شده است. بر اساس آمار سازمان گردشگری جهانی^۱، در سال ۲۰۱۴ تعداد گردشگران بین‌المللی ۱۱۳۳ میلیون نفر و درآمد حاصل از این تعداد گردشگر ۱۲۴۵ میلیارد دلار گزارش شده است. همچنین ۶ درصد از کل صادرات کالاها و خدمات در جهان، به گردشگری اختصاص دارد و در مجموع، ۹ درصد از تولید ناخالص داخلی جهان، به‌طور مستقیم و غیرمستقیم از اقتصاد گردشگری تأثیر می‌پذیرد (UNWTO, 2015). همچنین گردشگری باعث احیا و نگهداری از مناطق مهم طبیعی، آثار باستانی و گنجینه‌های باستانشناسی گردشگری را فراهم می‌کند و دلیلی برای حفظ مناظر طبیعی و مکان‌های تاریخی انسان‌ساخت، شهرها و محله‌های سنتی، روستاها و بنادر می‌باشد (Amirhajlou et al, 2012: 16) برای دستیابی به این امر، ساختار وضع موجود، الگوهای توریستی و رضایت‌مندی گردشگران باید مورد بررسی میدانی و مشاهدات قرار گیرد. در این راستا یکی از عوامل مؤثر در ارتقاء گردشگری پایدار ترویج نحوه استفاده گردشگران از سایت‌های گردشگری می‌باشد به گونه‌ای که در طولانی مدت باعث تخریب و از بین رفتن سایت نگردد یکی از موارد مهمی که در سال‌های اخیر به آن توجهی خاص شده است پیاده‌راه‌های شهری می‌باشد. پیاده‌راه‌های گردشگری، رابط اصلی و پیونددهنده فضای پویای شهری و گردشگران هستند و می‌توانند علاوه بر نقش اقتصادی و اجتماعی، عامل اساسی توسعه گردشگری شهری و حضور فعال گردشگران در فضاهای شهری، محسوب شوند.

حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابجایی انسان در محیط می‌باشد (منیری‌فر و اسعدی، ۱۳۹۵: ۶)، که در مقیاس شهر عمل کرده و پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان می‌باشد که به دلیل ویژگی‌های خود در تعاملات اجتماعی در عصر ارتباطات مجازی و تحریک اقتصادی نواحی پیرامونی و نیز به عنوان پهنه‌های چند عملکردی که دامنه گسترده‌ای از فعالیت‌ها را در برمی‌گیرد موجب حضور هرچه بیشتر شهروندان و بهره‌گیری

¹ . United Nations World Tourism Organization (UNWTO)

از ارزش‌های بصری، فرهنگی و اجتماعی آن می‌شوند. (مرتضوی ۱۳۹۰، ۸۰). به عبارتی پیاده‌مداری به مجموعه گسترده‌ای از موضوعات طراحی که با مقوله پیاده‌روی در ارتباط می‌باشد، اشاره دارد. یک مکان پیاده‌مدار، مکانی است که ساکنین آن با هر سن و هر درجه‌ای از توانایی می‌توانند جذابیت و دلپذیری، آسایش و راحتی و امنیت را در هنگام پیاده‌روی، نه فقط در هنگام فراغت بلکه در استفاده از امکانات و تسهیلات و حین تردد احساس کنند (سلطان حسینی، ۱۳۹۰: ۲۴). اگرچه به دلایل فرهنگی، تاریخی و سیاسی فرم طرح‌های پیاده‌راه‌سازی متفاوت است؛ اما اغلب طرح‌ها به منظور کاهش ازدحام خودرو در مرکز شهر، پایداری فعالیت‌های تجاری مرکز شهر، خلق مرکز شهر سرزنده و زیست‌پذیر صورت می‌گیرند. در طول چند دهه اخیر، سلطه تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر شهری، در اثر حرکت شتابان کشور ما به سوی توسعه، کالبد شهرها تغییرات بسیار شدیدی متحمل شده است. در اثر این تغییرات فکر نشده کالبد‌های بسیاری در شهرهای ما از بین رفته‌اند. مردم ما فعالیت‌ها و نیازهایی دارند که دیگر کالبدی برای این فعالیت‌ها در شهر وجود ندارد (مرتضوی، ۱۳۹۰: ۱۸). توکیو، لندن، نیویورک، بارسلونا و مسکو از شهرهایی‌اند که پدیده پیاده‌راه‌سازی را به عرصه شهرسازی نوین خود راه داده و نتایج مثبت آن را آزموده‌اند. حفظ و نوسازی بافت‌های تاریخی و هویت فرهنگی، جلب گردشگران به این محدوده‌ها، به دست آوردن درآمد ارزی از این راه و اشتغال‌زایی، از آثار مثبت این طرح در چنین کشورهایی بوده است. از این رو مسئولین در تلاشند تا با فراهم نمودن جاذبه‌های گردشگری در مناطق دارای پتانسیل، فرصت بهره‌مندی از این صنعت را فراهم سازند (Rosentraub and Joo: 2009).

مطالعه موردی در پژوهش حاضر منطقه نمونه گردشگری شورابی واقع در شهر اردبیل می‌باشد. منطقه نمونه گردشگری شورابیل با قرار گرفتن در مرکز شهر اردبیل و داشتن تنها دریاچه طبیعی داخل شهری کشور، شرایط بسیار مناسبی برای تبدیل شدن به قطب گردشگری و تفریحی را دارد. این دریاچه طبیعی به مساحت ۱۲۰ هکتار و در دو کیلومتری جنوب اردبیل واقع شده است. سابق براین بخاطر شوری و لجن طبی خود مشهور بود. جاذبه گردشگری شورابیل دارای امکانات تفریحی و فرهنگی و ورزشی بسیاری است. جاذبه‌های آن از جمله اسکله قایقرانی، دومیدان، دوچرخه‌سواری، گنجینه تاریخ طبیعی، نمایشگاه بین‌المللی شهربازی و دریاچه و... اگر تا کنون طرح‌های ویژه و چشم‌گیر گردشگری در این مجموعه اجرا نشده و هرآنچه که در این منطقه گردشگران را جذب می‌کرد، جاذبه‌های طبیعی یا امکانات معمولی بود، حالا این تصمیم مجموعه جدید شهرداری اردبیل است که شورابیل را متحول کند. آن چیزی که عیان است پتانسیل بالای این مجتمع تفریحی توریستی برای اجرای طرح‌های ویژه و بزرگی است که می‌تواند آن را به یک منطقه نمونه گردشگری واقعی تبدیل کند. یکی از مهم‌ترین طرح‌های انجام گرفته در سال اخیر اجرای طرح رینگ پیاده‌روی در دور دریاچه شورابیل و جلوگیری از تردد خودروها بوده است. این پژوهش در صدد ارزیابی نقش اجرای پیاده‌راه‌سازی در افزایش تعداد گردشگری و میزان رضایت شهروندان و گردشگران از این پروژه تفریحی ورزشی خواهد بود. تا با توجه به نقاط قوت و ضعف گام‌های بلند در زمینه رشد و توسعه گردشگری شهری شهر اردبیل برداشته شود. با توجه به ضرورت تحقیق این مقاله سعی در پاسخگویی و بررسی صحت فرضیات ارائه شده در جدول زیر دارد. جدول شماره‌ی (۱)

جدول شماره‌ی (۱) سوالات و فرضیات تحقیق

سوالات تحقیق	فرضیات تحقیق
آیا بین ایجاد پیاده‌راه و گسترش گردشگری شهری در منطقه مورد مطالعه بین ایجاد پیاده‌راه و گسترش گردشگری شهری در منطقه مورد مطالعه رابطه معناداری وجود دارد؟	بین ایجاد پیاده‌راه و گسترش گردشگری شهری در منطقه مورد مطالعه رابطه معناداری وجود دارد.
کدامیک از مؤلفه‌های ایجاد پیاده‌راه در منطقه نمونه گردشگری شورابیل به نظر می‌رسد، در میان مؤلفه‌های ایجاد پیاده‌راه در منطقه نمونه گردشگری شورابیل، مؤلفه‌های ایمنی- اثرات بیشتری در توسعه گردشگری شهری داشته است؟	به نظر می‌رسد، در میان مؤلفه‌های ایجاد پیاده‌راه در منطقه نمونه گردشگری شورابیل، مؤلفه‌های ایمنی- امنیت و پیوستگی و انسجام شبکه تأثیر بیشتری در توسعه گردشگری شهری داشته‌اند

ادبیات موضوع

پیشینه تحقیق

در زمینه گردشگری شهری به ویژه پیاده‌راه‌های گردشگری تاکنون تحقیقات فراوانی انجام شده است. از جمله تحقیقات داخلی انجام گرفته می‌توان به چند نمونه اشاره نمود.

اسلامی و همکارانش (۱۳۹۶) در پژوهشی دیگر به بررسی قابلیت پیاده‌راه در چارچوب رضایتمندی گردشگری در پیاده‌راه علم‌الهدی شهر رشت پرداخته و به این نتیجه رسیدند که، از میان مؤلفه‌های پیاده‌راه، مؤلفه خوانایی و تصویرپذیری تأثیر بیشتری بر رضایتمندی گردشگران پیاده‌راه علم‌الهدی دارد. همچنین مرادپور (۱۳۹۶) در پژوهشی دیگر به بررسی تأثیر اشخص‌های پیاده‌مداری بر توسعه گردشگری در شهر خرم‌آباد، به این نتیجه رسیدند که، تأثیر شاخص‌های پیاده‌مداری بر توسعه گردشگری شهری در خرم‌آباد معنی‌دار است و مقدار بارهای عاملی در تمام شاخصها بالای ۳/۹۳ است؛ به‌طوریکه مقدار بار عاملی برای شاخص پویایی و جذابیت ۳/۱۶، دسترسی ۳/۸۶، ایمنی ۳/۶۶، راحتی ۳/۹۴، امنیت ۳/۸۲، پیوستگی ۳/۱۴ و تنوع کاربری ۳/۹۳ است. در این بین شاخص امنیت و دسترسی به‌ترتیب بیشترین تأثیر را بر گردشگری پیاده شهری دارند. پورزرندی و امینیان (۱۳۹۴) در پژوهشی در زمینه ارزیابی قابلیت‌های بازآفرینی پیاده‌راه‌های گردشگری از منظر توسعه پایدار شهری در خیابان ۱۵ خرداد تهران، با اشاره به اینکه پیاده‌راه‌های گردشگری، رابط اصلی و پیونددهنده فضاهای پویای شهری و گردشگران هستند و می‌توانند علاوه بر نقش اقتصادی و اجتماعی، عامل اساسی توسعه گردشگری شهری و حضور فعال گردشگران در فضاهای شهری، محسوب شوند، به بررسی محدوده اصلی بافت مرکزی شهر تهران (بازار بزرگ تهران) و خیابان ۱۵ خرداد، پرداخته‌اند. در این مقاله، سعی کرده‌اند. که نقاط ضعف و قوت مسیر فوق از منظر گردشگری با استفاده از مدل سوات، شناسایی کنند و برای این مهم، راهکارهای استراتژیک و راهبردهای علمی و عملی در راستای توسعه گردشگری، ارائه داده‌اند. همچنین در زمینه گردشگری شهر اردبیل نیز تحقیقات زیادی انجام گرفته از جمله: مقاله مهرنگ و سبحانی (۱۳۹۲) با عنوان تحلیل عوامل موثر بر توسعه گردشگری دریاچه شورابیل، به بررسی پتانسیل‌ها و محدودیت‌های توسعه گردشگری دریاچه با استفاده از تکنیک تحلیلی SWOT، مقاله پاشازاده و خداکرمی (۱۳۹۱) با عنوان "راهبردهای مناسب برای توسعه گردشگری دریاچه شورابیل اردبیل" احدنژاد و همکاران (۱۳۹۱) با عنوان ارزیابی نقش دریاچه شورابیل در توسعه گردشگری شهری اردبیل با استفاده از مدل SWOT و مقاله نجفی و همکارانش با عنوان تحلیل نقش توسعه فیزیکی اردبیل و پیامدهای زیست محیطی آن با استفاده از GIS (محدوده مورد مطالعه: پیرامون دریاچه شورابیل) اشاره نمود. در نهایت از سری تحقیقات خارجی در زمینه پیاده‌راه‌سازی نیز

میتوان به مقاله اوجانگ و مسلم^۱ (۲۰۱۵) با عنوان الحاق پیاده‌راه‌سازی به مکان‌های گردشگری در شهر کوالامپور مالزی، با استفاده از روش‌های پیمایشی دیدگاه گردشگران در زمینه گردشگری در اماکن عمومی شهری شهر کوالامپور پرداخته است. یافته‌ها نشان می‌دهد، با پیاده‌راه‌سازی اشتغال، افزایش دلبستگی مکانی و افزایش رضایت گردشگران افزایش یافته است. شمس‌الدین^۲ و همکارانش (۲۰۱۲) در مقاله‌ای دیگر با عنوان پیاده‌راه‌سازی و افزایش سرزندگی شهری در شهر کوالامپور مالزی پرداخته‌اند. یافته‌ها نشان می‌دهد که با پیاده‌راه‌سازی در شهر میزان سرزندگی و شادابی در محدوده مورد مطالعه افزایش یافته است.

مبانی نظری

گردشگری مفهومی فراگیر و گسترده است که تاریخچه آن به سال ۱۸۱۱ میلادی برمی‌گردد و تعریف آن همچنان دستخوش تغییر و دگرگونی است (قادری و همکاران، ۱۳۹۰: ۲۸). کلمه Tourist برای نخستین بار در سال ۱۸۰۰ میلادی در فرهنگ لغت انگلیسی آکسفورد چاپ گردید و به معنای کسی بود که برای تفریح یا آموختن و یا برای رسیدن به اهداف شخصی خود از چندین مکان دیدن می‌کند (نایب‌پور و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۲). گردشگر معادل واژه انگلیسی توریست می‌باشد و منظور از آن هر فردی است که فعالیت گردشگری انجام می‌دهد (دهستانی، ۱۳۸۳: ۱۱). این اصطلاح از قرن نوزدهم معمول شد. این واژه ابتدا برای اشراف‌زادگان فرانسه که برای تکمیل تحصیلات و کسب تجربه به سفر می‌رفتند و بعد ماجرای سرگرمی و تفریحات و بعداً به کسانی اطلاق می‌شد که به این منظور به سفر می‌رفتند. در زبان فارسی ابتدا واژه سیاح و از نیمه دوم قرن بیستم واژه جهانگردی رواج یافت. در اروپا نیز تا قرن نوزده، این گونه مسافرت‌ها محدود بود. دکتر برنکر عضو انستیتو بررسی جهانگردی وین نیز تعریف مشابه سازمان ملل ارائه می‌دهد. جهانگردی به سه دسته تقسیم می‌شود: ۱- توریست‌هایی که از خارج وارد می‌شود. ۲- توریست‌هایی که از کشور خود به کشور دیگر مسافرت می‌کنند. ۳- توریست‌هایی که مقیم کشور خود هستند و در داخل کشورشان مسافرت می‌کنند (نظریان، ۱۳۹۲: ۱۱).

صنعت گردشگری در وهله اول به سیستم اقتصادی سرمایه‌داری وابسته است. سیستم سرمایه‌داری بر اساس منطق ذاتی خود (انباشت دم افزون سرمایه برای سرمایه‌گذاری بیشتر یا همان کسب سود و سرمایه‌گذاری آن سود برای کسب سود بیشتر)، باید به دنبال بازارهای جدید برای محصولات خود باشد تا بتواند خود را باز تولید، و به حیات خود ادامه دهد. اما چون سیستم سرمایه‌داری بر اساس منطق درونی خود، بحران را در درون خود دارد، سعی می‌کند تا به صورت دوره‌ای این بحران‌ها (مانند بحران مازاد تولید، بحران رکود تورمی و...) را از خود دور کرده و بحران‌های پیش‌رو را موقتاً حل کند. برای این منظور سیستم سرمایه‌داری نیاز به ۱. گسترش جغرافیایی و ۲. تنوع و گسترش مصرف دارد. از جانب دیگر رویکرد جدیدی تحت عنوان "دولت رفاه"^۳ وارد اقتصاد سرمایه‌داری شد. در واقع، روی کار آمدن دولت رفاه موجب شکل‌گیری رفاه نسبی در میان مردم کشورهای غربی شد و بدین صورت

^۱ . Ujang, Norsidah and Muslim, Zulkifli

^۲ . ShuhanaShamsuddin

^۳ . Welfare State

هدف دوم سرمایه‌داری یعنی گسترش مصرف و تنوع در مصرف را به وجود آورد (کمربیگی، ۱۳۸۸: ۲۰۸-۲۱۰؛ پرکت، ۱۳۸۹: ۴۹-۵۰؛ پیران، ۱۳۸۵: ۱۳-۲۰).

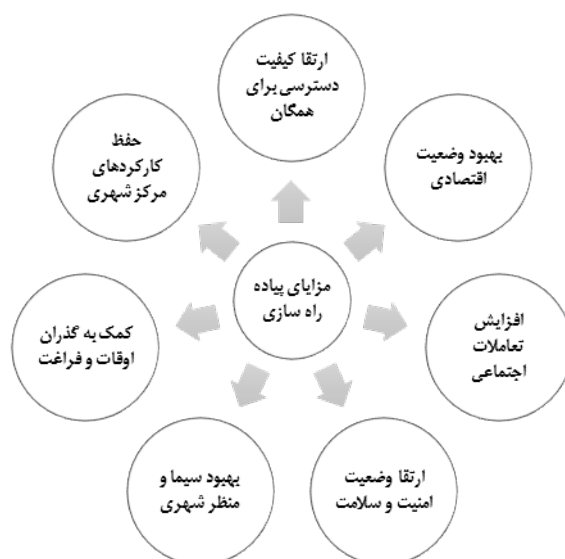
گردشگری شهری: در کشورهای مختلف جهان یکی از مهمترین فضاهاى مورد بازديد گردشگران فضاهاى شهرى هستند. نواحى شهرى به علت آنکه جاذبه‌هاى تاريخى و فرهنگى بسيارى دارند، غالباً مقاصد گردشگرى مهمى محسوب مى‌شوند. علاوه بر اين حتى در صورتى که جاذبه‌هاى گردشگرى در مناطق غير شهرى واقع باشند، از آنجايى که شهرها به پيرامون خود خدمات مى‌دهند در رابطه با گردشگرى قرار مى‌گيرند. بنابراين، حجم زيادى از امکانات گردشگرى در شهرها متمرکز مى‌شوند (سرايى و شمشيرى، ۱۳۹۲: ۷۰). گردشگرى شهرى ماهيت دوگانه دارد؛ به اين معنا که از يک سو شهر به معنای اصلى‌ترين مبداء گردشگران به شمار مى‌آيد و دوم اينکه شهر به عنوان مقصد گردشگرى مدنظر قرار مى‌گيرد. آنچه مربوط به گردشگرى شهرى است، عموماً شهر را به عنوان مقصد گردشگرى مدنظر دارد و در واقع هدف از ورود گردشگر به فضاى شهرى؛ يعنى شهر به عنوان مقصد گردشگرى است و به قصد بازديد از جاذبه‌هاى گردشگرى شهر وارد فضاى آن مى‌شود (قاليباف و شعبانى‌فرد، ۱۳۹۰: ۱۴۸). گردشگرى شهرى، ترکيب متنوعى از فعاليت‌هاى مختلف است که از به هم پيوستن ويژگى‌هاى محيطى و ميزان توانمندى و کشش شهر در جذب بازديدکنندگان و ارائه خدمات، ايجاد مى‌شود (دينارى، ۱۳۸۴).

با شروع قرن بيست و يکم و وفور اتومبيل در حمل و نقل شهرى به مرور ديدگاه‌هاى مختلفى در باب حذف ميزان نقش اتومبيل در زندگى روزمره شهروندان ارائه گرديد. از جمله ديدگاه‌هاى پرطرفدار پيادراه‌سازى يا پياده‌مدارى مى‌باشد. با توجه به اهميت اين مقوله در شهرها کنفرانس‌ها و نشست‌هاى مختلفى در اين باب برگزار گرديد. از جمله کنفرانس بين‌المللى درباره پياده‌روى در قرن ۲۳ در سال ۲۰۱۱ بوسيله يک گروه غيررسمى که واک ۲۳ ناميده شد ايجاد گرديد. هدف از اين گردهمايى، ايجاد يک جايگاه بين‌المللى و توجه به اهميت مباحث پياده‌روى در سطوح سياسى و تصميم‌سازى، معرفى تحقيقات و عملکردهاى مرتبط و مشخص نمودن موضوعات تحقيقات آينده مى‌باشد. امروزه پياده‌روى در قرن ۲۳ يک گروه مردم نهاد تحت رهبرى انجمن پياده‌روى لندن است که نمايندگى فدراسيون پياده‌روى اروپا را بر عهده دارد. همچنين تاکنون ۳۱ کنفرانس بين‌المللى پياده‌روى در قرن ۲۳ در شهرهايى که به لحاظ کيفيت فضاهاى شهرى و پيش بينى تسهيلات لازم براى پياده‌مدار موفقت‌ر بوده‌اند برگزار گرديده است. فهرست اين کنفرانس‌ها عبارتند از

- **کنفرانس اول:** لندن، انگلستان، فوریه سال ۲۰۰۰ با شعار: پيش بسوى پياده‌روى در قرن ۲۱.
- **کنفرانس دوم:** پرت، استراليا، فوریه سال ۲۰۰۱ با شعار: پياده روى قرن بيست و يکم.
- **کنفرانس سوم:** سن سباستين، اسپانيا، می سال ۲۰۰۲ با شعار: قدم به قدم به سمت شهرهاى قابل زندگى.
- **کنفرانس چهارم:** پورتلند اور گان، آمريکا، می سال ۲۰۰۳ با شعار: سلامتى، برابرى و محيط زيست.
- **کنفرانس پنجم:** کپنهاگ، دانمارک، ژوئن سال ۲۰۰۴ با شعار: شهرهايى براى مردم.
- **کنفرانس ششم:** زوريخ، سوئيس، سپتامبر سال ۲۰۰۵ با شعار: فرهنگ پياده‌روى روزمره.
- **کنفرانس هفتم:** ملبورن، استراليا، اکتبر سال ۲۰۰۶ با شعار تصميم‌گيرى براى قدم‌هاى بعدى.

- کنفرانس هشتم: تورنتو، کانادا، اکتبر سال ۲۰۰۷ با شعار: اولویت با عابران پیاده.
- کنفرانس نهم: بارسلونا، اسپانیا، اکتبر سال ۲۰۰۸ با شعار: پیاده‌روی در بارسلونا شهری پویا.
- کنفرانس دهم: نیویورک، آمریکا، اکتبر سال ۲۰۰۹ با شعار: گام‌های بیشتر، کربن کمتر.
- کنفرانس یازدهم: در شهر لاهه هلند با شعار "بازگرداندن جوامع به پیاده‌روی". با تاکید بر ایمنی درآمد و شد در پنج محور موضوعی در نوامبر ۲۰۱۰ (غدیرزاده، ۱۳۹۴: ۱۸).

در اکثر شهرهای معاصر ما به دلیل غفلت از توجه به جنبه‌های انسانی فضاهای شهری، مسیرهای شهری نقشی به عنوان عامل دسترسی به خود گرفته که در نتیجه آن، حضور شهروندان در خیابان به عنوان فضای شهری کم‌رنگ شده و سبب شده که فعالیت‌های اجتماعی و حیات شهری معنای خود را از دست بدهد. نمودار (۱)



نمودار (۱): مهمترین مزایای پیاده‌محوری با توجه به ویژگی‌های فیزیکی انسان (صادقی: ۱۳۹۵؛ اسدالهی: ۱۳۸۳).

متأسفانه چهاردهه از توجه کشورهای پیش‌رو به مقوله پیاده‌مداری می‌گذارد، وجود شواهد بیانگر آنست که در شهرهای ایران، آن‌طور که باید به فضاهای عمومی شهری از جمله محدودهای پیاده توجه نگردیده است. پیاده فاقد جایگاهی شایسته در طرح‌های توسعه شهری فعلی می‌باشد لذا معرفی و ترویج مبانی نظری ایجاد مسیرهای پیاده در نظر گرفتن کلیه مسائل و مشکلات ترافیکی و کالبدی و انجام اقدامات عملی در این زمینه پیش از پیش احساس می‌گردد (صادقی، ۱۳۹۵: ۸).

رویکردهای نظری در ارتباط با پیاده‌راه‌سازی

نظریه توسعه پایدار شهری: امروزه دیدگاه توسعه پایدار به رویکرد غالب در تمامی رشته‌ها و شاخه‌های علوم تبدیل گردیده و بحث‌ها و چالش‌های گوناگونی را به همراه داشته است. حرکت پیاده، به عنوان پاک‌ترین و طبیعی‌ترین گونه‌ترابری و پیاده‌راه‌ها که بستر اصلی این شیوه جابه‌جایی در شهرها هستند، از ابعاد مختلف تاثیرگذار مستقیم و غیر مستقیم همچون سلامت جسمی و روحی، حمل و نقل، زیست‌محیطی، مسائل اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی در ایجاد توسعه پایدار در شهرها مورد بررسی قرار گرفته است. لذا همواره نظریه توسعه پایدار شهری در

ابعاد مختلف خود بر نقش و اهمیت پیاده‌محور و مسیرهای پیاده تاکید و توجه بسیاری دارد (محمدی و همکاران، ۱۳۹۲: ۶).

شهرسازی نوین: در شهرسازی نوین، خانه‌سازی، محل‌های کار، مغازه‌ها مناطق تفریحی، مدارس و پارک‌ها و امکانات شهری ضروری برای زندای روزمره ساکنین، همه در فاصله‌ای مناسب از یکدیگر برای پیاده‌روی قرار می‌گیرند و استفاده بیشتر قطارها و خطوط آهن سبک را به جای جاده‌ها و اتوبان‌ها، پیشنهاد می‌گردد. در واقع شهرسازی نوی، مهم‌ترین جنبش برنامه‌ریزی و طراحی سده حاضر است و هدف آن ساخت آینده‌ای بهتر برای همه انسانهاست. به بیان دیگر، شهرسازی نوین یک جنبش جهانی برای اصلاح طرح محیط‌های ساخته شده است و به دنبال بهبود کیفیت زندگی و استانداردهای زندگی توسط ساخت محیط‌های مطلوب‌تر است (همان: ۷).

نظریه راپاپورت ۱۸۹۱: بر اساس نظریه راپاپورت حرکت و رفتار عابر پیاده و میزان ترجیحات او برای استفاده از فضاهای پیاده‌مداری به طور کلی متأثر از دو پارامتر فیزیکی و فرهنگی-اجتماعی است. عواملی نظیر ایمنی، امنیت، راحتی، زمان و مکان و شرایط جوی، کیفیت محیط حرکت، زیبایی و جذابیت مسیر در میزان ترجیحات عابر برای استفاده از فضاها تاثیرگذار است و از مهم‌ترین عوامل تاثیرگذار می‌توان به پیوستگی مسیر پیاده، کوتاهی و جذابیت مسیر، زیبایی و امنیت، ایمنی، راحتی اشاره کرد (معینی، ۱۳۹۰: ۱۲).

دیدگاه دن بوردن در رابطه با شاخص‌های پیاده‌راه: دن بوردن در یکی از جامع‌ترین تعاریفی که برای محیط‌های پیاده مطرح شده است، آن را این گونه تعریف می‌کند: «محیط پیاده، اجتماعی است که دارای این ویژگی باشد: طراحی شده برای مردم، دارا بودن مقیاس انسانی، تأکید بر عدم استفاده از خودرو، افزایش ایمنی و امنیت، متعادل، مختلط، سرزنده، موفق، سالم، لذت بخش، تأمین کننده حرکت دوچرخه و سواره» (محمدی، ۱۳۹۲: ۱۰).

پیاده‌راه گردشگری: پیاده‌راه گردشگری، به فضای طراحی شده شهری که با مقوله پیاده‌روی و گردشگری، در ارتباط مستقیم می‌باشد، اشاره دارد. پیاده‌راه، مکانی است که ساکنین و بازدیدکنندگان آن، با هر سن و درجه‌ای از توانایی حرکتی می‌توانند جذابیت و دلپذیری، آسایش و راحتی و امنیت را در هنگام پیاده‌روی، نه فقط در هنگام فراغت، بلکه در زمان استفاده از امکانات و تسهیلات (نما و فضا) و در حین تردد، احساس کنند (امینیان، ۱۳۹۴: ۶).

روش‌شناسی تحقیق

روش تحقیق: در پژوهش حاضر نوع تحقیق کاربردی و روش آن توصیفی تحلیلی می‌باشد. داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز از منابع متعدد کتابخانه‌ای و نیز مطالعات میدانی با روش پیمایشی (استفاده از پرسشنامه) گردآوری شده است، پرسشنامه‌ها حاوی ۴۲ سوال می‌باشد که بر اساس طیف لیکرت پنج گزینه‌ای طراحی شده است. همچنین در تحقیق حاضر با توجه به اینکه تعداد گردشگران ورودی به محدوده مورد مطالعه مشخص نبود. لذا از فرمول جامعه نامعلوم استفاده گردید و براساس این فرمول و با سطح اطمینان ۹۵ درصد و با ۷۰ درصد احتمال وجود صفت در جامعه تعداد ۳۸۴ نفر به‌عنوان نمونه تحقیق انتخاب شدند.

$$n = \frac{z^2 pq}{d^2}$$

n : حجم نمونه؛

Z: مقدار متغیر نرمال واحد استاندارد؛

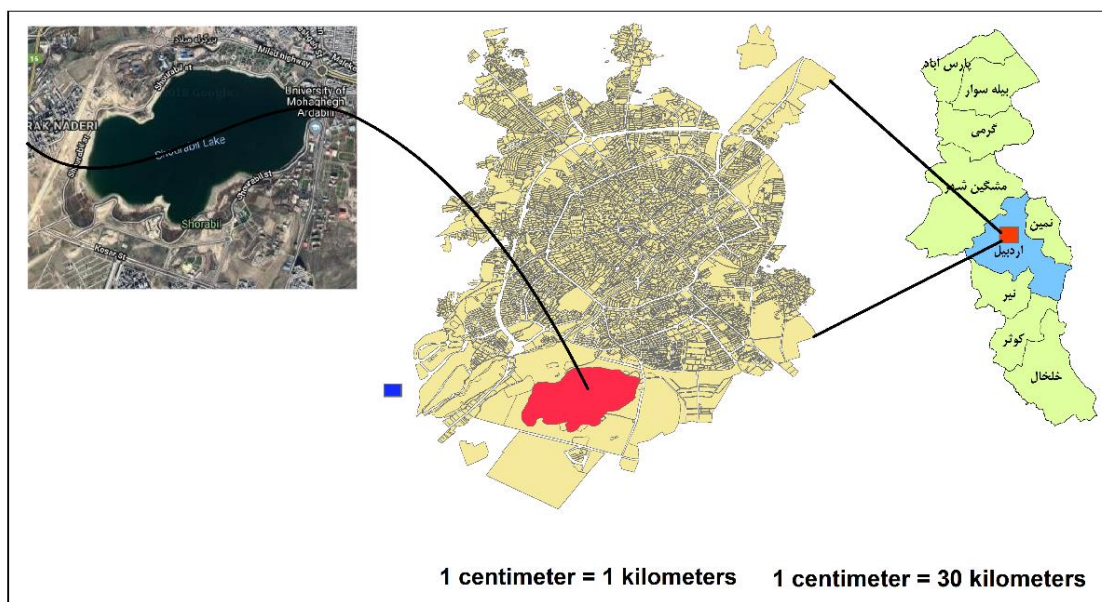
P: نسبتی از جمعیت دارای صفت معین؛

q: $(1-p)$ = نسبتی از جمعیت فاقد صفت معین؛

d: مقدار اشتباه مجاز یا درصد خطا؛

Z: مقدار متغیر نرمال واحد استاندارد که در میزان اطمینان ۹۵ درصد برابر ۱/۹۶ است؛

d: مقدار اشتباه مجاز که معمولاً برابر ۰/۰۱ یا ۰/۰۵ است؛ که در این تحقیق ۰/۰۵ درصد در نظر گرفته شده است.
 P: مقدار p و q که اگر در اختیار نباشد، می‌توان آن را ۰/۵ در نظر گرفت و در این صورت واریانس به حداکثر مقدار خود می‌رسد (حافظ نیا، ۱۳۸۹: ۱۶۵). نمونه‌ها نیز با استفاده از روش نمونه‌گیری ساده بدست آمده است. به‌منظور تجزیه و تحلیل یافته‌های تحقیق، از نرم‌افزار SPSS استفاده شد. همچنین در بخش آمار استنباطی جهت پاسخگویی به فرضیه اول تحقیق از آزمون‌های تی تک نمونه‌ای، همبستگی اسپیرمن در جهت شناسایی رابطه بین متغیرها و جهت پاسخگویی به فرضیه دوم تحقیق نیز از آزمون‌های رگرسیون چندمتغیره برای پیش بینی اثرات و تکنیک تحلیل مسیر برای شناسایی اثرات مستقیم و غیرمستقیم شاخص‌های متغیر و وابسته استفاده شده است. سپس از مدل تصمیم‌گیری چندمعیاره کوپراس جهت مشخص نمودن جایگاه هریک از گویه‌های مورد مطالعه استفاده شده است.
معرفی محدوده مورد مطالعه: در این تحقیق شهر اردبیل بعنوان شهر مورد مطالعه انتخاب شده است. شهر اردبیل، در منطقه‌ای با مختصات جغرافیایی $47^{\circ}48'$ تا $48^{\circ}39'$ طول شرقی و $37^{\circ}56'$ تا $38^{\circ}33'$ عرض شمالی، قرار دارد. این شهر در دشت اردبیل و در ارتفاع ۱۳۴۰ متری از سطح دریا قرار گرفته است. **شکل (۱)**



شکل (۱): موقعیت منطقه نمونه گردشگری شورابیل در تقسیمات کشوری

دریاچه شورابیل یکی از جاذبه‌های گردشگری اطراف اردبیل دریاچه شورابیل است که این دریاچه قبلاً بسیار شور بوده است ولی امروزه با افزوده شدن آب شیرین از شوری آن کاسته شده، بطوری‌که نوعی ماهی در آن پرورش داده می‌شود. این دریاچه دارای امکانات تفریحی، ورزشی و فرهنگی بسیاری از جمله قایقرانی، پیست دو و میدانی،

دوچرخه سواری، باغ وحش، هتل‌های مجهز و زیبا، مجموعه شهرسازی برای بچه‌ها، رستوران در وسط دریاچه و... است. این دریاچه در ۴۸ کیلومتری جنوب شرقی اردبیل بطرف خلخال در یکی از دره‌های کوهستان باغیروو در ارتفاع ۲۵۰۰ متری از سطح دریا با مساحتی بالغ بر ۲۱۰ هکتار و عمق متوسط پنج متر یکی از زیباترین و دیدنی‌ترین دریاچه‌های ایران می‌باشد. شکل (۲) کاربری اراضی محدوده منطقه نمونه گردشگری شورابیل را نمایش می‌دهد.



شکل (۲): کاربری اراضی محدوده منطقه نمونه گردشگری

منبع: مهندسین مشاور عرصه: ۱۳۹۰

تجزیه و تحلیل

پس از گردآوری داده‌ها و اطلاعات از نرم افزار SPSS جهت تحلیل داده‌ها استفاده گردید. یافته‌های توصیفی به صورت زیر می‌باشد:

- ❖ از ۳۸۴ نفر پاسخ‌دهنده در محدوده مورد مطالعه ۶۶ درصد را مردان تشکیل می‌دهند و ۳۴ درصد هم زنان بوده‌اند.
- ❖ وضعیت سنی پاسخ‌دهنده‌گان بیانگر این است که غلبه با گروه سنی ۱۴ الی ۲۴ سال با ۴۴ درصد می‌باشد و گروه سنی ۵۴-۴۵ سال با ۳/۲ درصد کمترین میزان را به خود اختصاص داده است.
- ❖ بررسی شغل افراد پاسخگو نشان می‌دهد که ۱۶/۴ درصد در مشاغل دولتی مشغول بوده و کارمند دولت هستند، ۳۰/۲ درصد در مشاغل آزاد، ۱۵/۴ درصد خانه‌دار، و ۳۸ درصد هم بیکار بودند.
- ❖ یافته‌های تحقیق از نظر وضعیت سواد نشان می‌دهد که، از مجموع ۳۸۴ نفر پاسخ‌دهنده ۱۱/۵ درصد دارای کارشناسی ارشد و دکتری، ۳۶/۸ درصد دارای مدرک کارشناسی، ۳۵/۶ درصد مدرک دیپلم، ۱۶/۱ درصد زیر دیپلم داشته‌اند.

❖ یافته‌های میدانی حاصل از درآمد پاسخگویان نشان داد که، ۶/۳ درصد درآمدی کمتر از ۵۰۰ هزار تومان در ماه دارند، ۹/۴ درصد هم درآمدی بین ۵۰۱ هزار الی یک میلیون تومان در ماه، ۲۵ درصد هم درآمدی بین یک میلیون الی یک و نیم میلیون تومان، ۱۸/۷ درصد درآمدی بین یک و نیم میلیون تومان الی دو میلیون تومان و بالاخره بیشترین تعداد پاسخگویان (۴۰/۶ درصد) درآمدی بالاتر از دو میلیون تومان در ماه داشته‌اند.

❖ یافته‌ها نشان می‌دهد که بیشتر پاسخگویان ۴۲/۲ درصد فصل بهار، ۲۸/۶ درصد تابستان، ۱۵/۲ درصد پاییز و ۱۳/۸ درصد نیز زمستان را زمان تفریح در این تفرجگاه را مناسب می‌دانند. جدول (۱) و (۲) ویژگی‌های توصیفی مؤلفه‌های ایجاد پیاده‌راه و گردشگری شهری را نمایش می‌دهد.

جدول (۱): ویژگی‌های توصیفی مؤلفه‌های ایجاد پیاده‌راه

مؤلفه‌ها	فراوانی	مینیموم	ماکزیموم	میانگین	انحراف استاندارد
ایمنی و امنیت	۳۸۴	۱/۱۷	۴/۵۰	۲/۷۰	۰/۶۳
پیوستگی و انسجام شبکه	۳۸۴	۱	۵	۳/۱۹	۱/۰۲
دسترسی	۳۸۴	۱	۵	۳/۲۰	۰/۹۰
تامین جذابیت محیط	۳۸۴	۱	۴/۶۷	۲/۹۷	۰/۸۷
ارتباط مناسب حمل و نقل، کاربری زمین و اهمیت کاربری‌های مختلط	۳۸۴	۱	۵	۳/۲۱	۰/۸۸
سلامت عمومی و آموزش	۳۸۴	۱	۵	۲/۹۵	۰/۲۱
برابری و افزایش پایداری شهرها	۳۸۴	۱	۵	۳/۲۳	۰/۹۷

منبع: یافته‌های پژوهش

جدول (۲): نیز ویژگی‌های توصیفی شاخص‌های گردشگری شهری را نمایش می‌دهد.

جدول (۲): ویژگی‌های توصیفی شاخص‌های گردشگری شهری					
مؤلفه‌ها	فراوانی	مینیموم	ماکزیموم	میانگین	انحراف استاندارد
اقتصادی	۳۸۴	۱	۷/۲۵	۳/۱۲	۰/۹۰۵
اجتماعی	۳۸۴	۱	۵	۲/۸۳	۰/۷۹
محیطی	۳۸۴	۱	۵	۲/۸۶	۱/۰۱
کالبدی	۳۸۴	۱	۵	۲/۹۴	۰/۸۵

منبع: یافته‌های پژوهش

فرضیه اول «بین ایجاد پیاده‌راه و گسترش گردشگری شهری در منطقه مورد مطالعه رابطه معناداری وجود دارد».

در این قسمت از تحقیق جهت بررسی رابطه بین ایجاد پیاده‌راه و گسترش گردشگری شهری در منطقه مورد مطالعه (منطقه شورابیل) با استفاده از آزمون همبستگی اسپیرمن استفاده شده است. برای معنادار بودن رابطه بین متغیرها از طریق ضریب همبستگی اسپیرمن، اگر سطح معناداری آزمون (sig) کمتر از ۵ درصد باشد، با ۹۵ درصد اطمینان می‌توان رابطه دو متغیر را ثابت نمود. بنابراین یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد، بین شاخص توسعه گردشگری با مؤلفه‌های ایمنی و امنیت با مقدار همبستگی ۰/۴۳۰ و سطح معناداری ۰/۰۰۰، پیوستگی و انسجام شبکه با مقدار همبستگی ۰/۵۸۶ و سطح معناداری ۰/۰۰۰، دسترسی با مقدار همبستگی ۰/۴۱۶ و سطح معناداری ۰/۰۰۰، جذابیت محیط با مقدار همبستگی ۰/۳۸۶ و سطح معناداری ۰/۰۰۰، ارتباط مناسب حمل و نقل، کاربری زمین با مقدار همبستگی ۰/۳۵۹ و سطح معناداری ۰/۰۰۰، سلامت عمومی با مقدار همبستگی ۰/۳۴۵ و سطح معناداری ۰/۰۰۰ و برابری و افزایش پایداری با مقدار همبستگی ۰/۳۵۲ و سطح معناداری ۰/۰۰۰ رابطه مثبت و معناداری وجود دارد. به‌طوری‌که ایجاد پیاده‌راه در محدوده مورد مطالعه، اثرات مثبت انکارناپذیری بر جذب گردشگری داشته و از عوامل مهم جذب گردشگری داخلی و خارجی می‌باشد و نیز مکانی برای تبلور فرهنگ بومی و ملی بوده که به دنبال خود

ارتباط انسان با زمان، تداوم تاریخی، فرهنگ، سنت، هویت و خاطره را در پی دارد. همچنین در این آزمون رابطه بین مولفه‌ها ایجاد پیاده‌راه با همدیگر هم مورد سنجش قرار گرفت که نتایج حاکی از آن است که، همه مولفه‌های مورد نظر در این تحقیق به همدیگر در سطح آلفای ۰/۰۱ رابطه مثبت و معناداری دارند و توسعه یک مولفه بر توسعه سایر مولفه‌های دیگر هم منجر خواهد شد. جدول (۳).

جدول (۳): سنجش مولفه‌های ایجاد پیاده‌راه و توسعه گردشگری شهری

مولفه‌ها/ شاخص‌ها	همبستگی	توسعه گردشگری	ایمنی و امنیت	پیوستگی و انسجام شبکه	جاذبیت محیط	ارتباط مناسب حمل و نقل، کاربری زمین	سلامت عمومی	برابری و افزایش پایداری
توسعه گردشگری	ارزش ۰/۴۳	۱	۰/۴۳	۰/۵۸	۰/۴۱	۰/۳۶	۰/۳۴	۰/۳۵
معناداری	۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
ایمنی و امنیت	ارزش ۰/۴۳	۰/۰۰۰	۱	۰/۵۳	۰/۳۲	۰/۴۰	۰/۲۷	۰/۲۹
معناداری	۰/۰۰۰	۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
پیوستگی و انسجام شبکه	ارزش ۰/۵۸	۰/۰۰۰	۰/۵۳	۱	۰/۳۶	۰/۴۶	۰/۳۰	۰/۴۲
معناداری	۰/۰۰۰	۰	۰/۰۰۰	۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
دسترسی	ارزش ۰/۴۱	۰/۰۰۰	۰/۳۲	۰/۳۶	۱	۰/۲۷	۰/۲۹	۰/۲۶
معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰	۰/۰۰۰	۰/۰۱۱	۰/۰۰۰
جاذبیت محیط	ارزش ۰/۳۶	۰/۰۰۰	۰/۴۰	۰/۴۶	۰/۲۷	۱	۰/۳۱	۰/۴۹
معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
ارتباط حمل و نقل و کاربری زمین	ارزش ۰/۳۵	۰/۰۰۰	۰/۳۶	۰/۳۴	۰/۳۴	۰/۴۱	۱	۰/۴۷
معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰	۰/۰۰۰
سلامت عمومی	ارزش ۰/۳۵	۰/۰۰۰	۰/۲۷	۰/۳۰	۰/۱۲	۰/۳۱	۰/۲۶	۰/۳۹
معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۱۱	۰/۰۰۰	۰	۰/۰۰۰
برابری و افزایش پایداری	ارزش ۰/۳۵	۰/۰۰۰	۰/۲۹	۰/۴۲	۰/۲۶	۰/۴۹	۰/۴۷	۱
معناداری	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰

** . Correlation is significant at the 0. 01 level (2-tailed) .

* . Correlation is significant at the 0. 05 level (2-tailed) .

منبع: یافته‌های پژوهش

بعد از بررسی رابطه بین مولفه‌های ایجاد پیاده‌راه بر توسعه گردشگری در شورابیل اردبیل در ادامه نیز رابطه بین دو شاخص ایجاد پیاده‌راه و توسعه گردشگری شهری با استفاده از آزمون همبستگی اسپیرمن مورد سنجش قرار گرفت که، نتایج نشان می‌دهد، ایجاد پیاده‌راه و توسعه گردشگری شهری با مقدار همبستگی ۰/۵۳۰ و سطح معناداری ۰/۰۰۰ رابطه مثبت و معناداری دارند. چنانکه، پیاده‌راه‌ها می‌توانند یکی از عوامل توسعه گردشگری باشند، طراحی پیاده‌راه‌ها با در نظر گرفتن اصول توسعه گردشگری می‌تواند به‌عنوان حفاظت از بافت و هدایت گردشگر منجر گردد. این پیاده‌راه‌ها که مطابق با حرکت انسان برای یافتی مطابق با حرکت او طراحی می‌شود و ضمن معرفی بافت و عناصر با ارزش آن به عنوان یک‌هادی و یک راوی مناسب می‌تواند هر ناآشنایی را با بافت مانوس سازد و راهی باشد تا حیات درون بافت را جاری سازد و موجب توسعه و جذب گردشگری گردد (جدول ۴).

جدول (۴) نتایج ضریب همبستگی پیرسون بین ایجاد پیاده‌راه و توسعه گردشگری

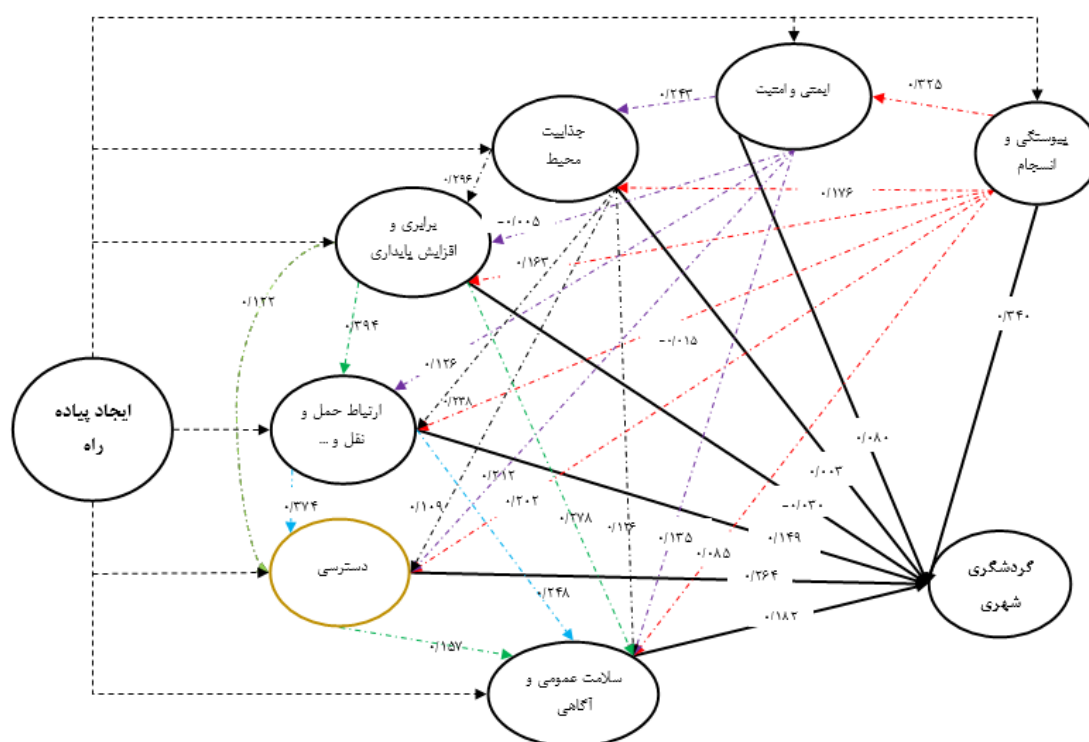
ابعاد	همبستگی اسپیرمن	توسعه گردشگری	ایجاد پیاده راه	فراوانی
توسعه گردشگری	ارزش همبستگی ۱	۰/۵۳۰**		
	سطح معناداری ۰	۰۰۰ .		۳۸۴
ایجاد پیاده راه	ارزش همبستگی ۰/۵۳**		۱	
	سطح معناداری ۰۰۰ .		۰	

(**) معناداری همبستگی در سطح ۰/۰۱ منبع: یافته‌های پژوهش

بنابراین به‌طور کلی می‌توان گفت، شهرها با جاذبه‌های متنوع شامل بناهای یادبود، سالن‌های تئاتر، استادیوم‌های ورزشی، پارک‌ها، شهربازی، مراکز خرید، مناطقی با معماری تاریخی و مکان‌هایی مربوط به حوادث مهم یا افراد مشهور، جاذب گردشگران بسیاری هستند. مسیری که انسانی، پویا و زنده است، سبب رونق حیات اجتماعی می‌شود و هویت بخش و خاطره ساز است و خود به‌عنوان یکی از عرصه‌های جمعی، صحنه نمایش شهر است و به‌عبارتی هم مقصد و هم معبر. به این ترتیب، طراحی مسیرهای پیاده‌گردشگری با هدف حفاظت از بافت، رونق بخشیدن به صنعت گردشگری، کنترل منطقی توسعه شهری و به تحقق رساندن اهداف جانبی دیگر، یکی از مهمترین اقدامات و مداخلات در بافت به‌شمار می‌رود. لذا، نتیجه می‌گیریم که، بین ایجاد پیاده‌راه و گسترش گردشگری شهری در منطقه مورد مطالعه در سطح آلفای ۰/۰۵ رابطه مثبت معناداری وجود دارد و فرضیه اول تحقیق در محدوده مورد مطالعه تأیید می‌گردد.

فرضیه دوم: به نظر می‌رسد در میان مؤلفه‌های پیاده‌راه مؤلفه ایمنی و امنیت گردشگران در توسعه گردشگری بیشترین تاثیر مستقیم و غیر مستقیم را داشته است.

در این بخش به بررسی اثرات مستقیم و غیرمستقیم مؤلفه‌های ایجاد پیاده‌راه در افزایش گردشگری شهری با استفاده از مدل تحلیل مسیر پرداخته شده است. (نمودار ۲)



نمودار ۲: مدل تحلیل مسیر عوامل و متغیرهای پیاده‌راه در توسعه امنیت گردشگران

منبع: یافته‌های پژوهش

برای انجام تحلیل مسیر ابتدا بین متغیر وابسته و متغیرهای مستقل (مؤلفه‌های پیاده‌راه) رگرسیون گرفته شد و در بقیه مراحل هر یک از شاخص‌ها که بیشترین ضریب بتا (BETA) را داشته‌اند به عنوان متغیر وابسته و سایر عوامل متغیر مستقل فرض شده است. در شکل زیر میزان و نوع تاثیر (مستقیم و غیرمستقیم) هر یک از متغیرهای مستقل و وابسته

نشان داده شده است. این مدل نشان می‌دهد که اثر مستقیم شاخص پیوستگی در جهت توسعه گردشگری پایدار شهری بیشتر بوده و اثر مستقیم شاخص سلامت و آگاهی کمتر از همه شاخص‌های دیگر ارزیابی شده است. جدول (۵).

جدول (۵): سنجش میزان اثرات مستقیم و غیر مستقیم پیاده‌راه بر متغیرهای مورد مطالعه

متغیرها	اثر مستقیم	اثر غیر مستقیم	اثر کلی	اولویت بندی
ایمنی و امنیت	۰/۰۸۰	۰/۲۷۶	۰/۳۵۶	۲
پیوستگی و انسجام شبکه	۰/۳۴۰	۰/۰۹۲۴	۰/۴۳۲	۱
دسترسی	۰/۲۶۴	۰/۰۲۸	۰/۲۹۲	۴
جذابیت محیط	۰/۰۰۳	۰/۰۷۷	۰/۰۸	۷
ارتباط حمل و نقل و کاربری زمین	۰/۱۴۹	۰/۱۴۴	۰/۲۹۳	۳
سلامت عمومی و آموزش	۰/۱۸۲	-	۰/۱۸۲	۵
برابری و افزایش پایداری	-۰/۰۳۰	۰/۱۴۰	۰/۱۱۰	۶

منبع: یافته‌های پژوهش

همان‌گونه که جدول فوق نشان می‌دهد، اثرات مستقیم و غیر مستقیم مولفه‌های ایجاد پیاده‌راه در توسعه گردشگری پایدار شهری و توسعه ایمنی و امنیت گردشگران با استفاده از آزمون تحلیل مسیر بدست آمده که بیشترین اثر کلی مربوط به پیوستگی و انسجام شبکه با میزان (۰/۴۳۲) و مولفه ایمنی و امنیت با میزان (۰/۳۵۶) در توسعه گردشگری و توسعه ایمنی و امنیت گردشگران در محدوده مورد مطالعه داشته است. چنانچه، پیوستگی و انسجام شبکه در پیاده‌راه منطقه شورابیل در اردبیل موجب جذب گردشگران از مناطق مختلف ایران و حتی جهان و در نتیجه توسعه گردشگری شهری شده است. همچنین وجود ایمنی در تداوم حضور شهروندان و بقاء حیات جمعی در فضاهای شهری و گردشگری بسیار مؤثر است. در پیاده‌راه‌ها، شهروندان پیاده می‌بایست همواره در مقابل خودرو و موتورسیکلت ایمن باشند و هرگونه تردد اینگونه وسایل می‌بایستی شدیداً کنترل شود. نکته مهم و قابل توجه دیگر امنیت پیاده‌ها در طول مسیر می‌باشد. طراحی بدنه‌ها و مسیر می‌بایست به گونه‌ای باشد که فضای پیاده راه از داخل بدنه‌ها قابل رؤیت و نظارت باشد و بالعکس. علاوه بر این زندگی سرزنده‌تر در شب نیاز به نورپردازی بهتر شبانه و پارکینگ‌های امن دارد. نور مصنوعی، استفاده شبانه از پیاده‌راه را ممکن و امنیت محیط را در برابر جرائم تامین می‌کند. حضور فعال مردم در شهر، نیز از عوامل افزایش امنیت در فضاهای شهری است. تسلط و دیدن فضا و دیده شدن توسط مردم موجب ایجاد حس ایمنی است. لذا می‌توان گفت، ایجاد پیاده‌راه در منطقه نمونه گردشگری شورابیل اثرات مثبتی در توسعه ایمنی و امنیت گردشگران دارد و فرضیه دوم تحقیق در محدوده مورد مطالعه تایید می‌گردد.

بررسی وضعیت گویه‌های مورد مطالعه با استفاده از مدل کوپراس

همانطور که در بالا اشاره نمودیم برای بررسی میزان اهمیت و وضعیت گویه‌های مورد مطالعه از روش کوپراس، بعنوان یکی از روش‌های تصمیم‌گیری چندمعیاره استفاده شده است. در زیر به مراحل و نتایج حاصل از محاسبات آماری داده‌ها و اطلاعات مورد نظر اشاره شده است.

گام اول و دوم: تشکیل ماتریس وضع موجود براساس معیارهای طراحی شده محاسبه‌ی وزن هر یک از معیارها بر اساس یکی از روش‌های وزن‌دهی. (جدول ۶ و ۷).

جدول (۶): ماتریس تصمیم‌گیری

گروه‌ها	بسیار زیاد	زیاد	متوسط	کم	بسیار کم
ایمنی و امنیت	۲۰/۶۶	۳۹/۸۳	۳۰/۶۶	۱۸/۶۶	۱۶/۸۳
پیوستگی و انسجام شبکه	۱۱/۵	۲۵/۵	۳۹/۵	۲۵/۵	۲۱
دسترسی	۱۱/۵	۱۹	۴۱	۳۸	۱۳/۵
تامین جذابیت محیط	۱۷	۲۳/۳۳	۴۳	۲۵	۱۴/۶۶
ارتباط مناسب حمل و نقل، کاربری زمین و اهمیت کاربری‌های مختلط	۱۱/۷۵	۲۰/۷۵	۴۰/۵	۳۰/۵	۱۹/۵
سلامت عمومی، آموزش	۱۷	۲۴	۴۴	۲۱	۱۷
برابری و افزایش پایداری شهرها	۱۵/۳۳	۱۸/۶۶	۳۲	۳۲/۶۶	۲۴/۳۳
اقتصادی	۱۵/۵	۱۹/۱۲۵	۴۴/۲۵	۲۵/۵	۱۹/۵
اجتماعی	۱۹/۵۵	۲۹/۷۷	۴۱/۲۲	۱۷/۱۱	۱۵/۳۳
زیست‌محیطی	۲۴/۲۸	۲۴/۸	۳۷/۲۸	۱۸/۴۲	۱۹/۱۴
کالبدی	۱۸/۸۵	۲۵/۷۱	۴۰/۱۴	۲۱/۷۱	۱۶/۴۲

منبع: یافته‌های پژوهش

جدول (۷) وزن هریک از شاخص‌های مورد مطالعه

بسیار زیاد	زیاد	متوسط	کم	بسیار کم
۰/۲۶۵	۰/۲۴۹	۰/۰۶۰	۰/۲۹۳	۰/۱۳۰

weight

منبع: یافته‌های پژوهش

گام سوم: نرمالیزه کردن ماتریس تصمیم‌گیری بر اساس رابطه زیر که در اینجا q_i وزن معیار A_m و x_{ij} مقدار هر گزینه به ازای هر معیار:

$$d_{ij} = \frac{q_i}{\sum_{j=1}^n x_{ij}} x_{ij} \quad \text{رابطه (۱)}$$

گام سوم: نرمالیزه کردن ماتریس تصمیم‌گیری بر اساس رابطه‌ی زیر:

$$\sum_{j=1}^n d_{ij} \quad \text{رابطه (۲)}$$

گام چهارم: محاسبه‌ی مجموع وزن معیار نرمالیزه شده توصیف‌کننده‌ی آلترناتیوها؛ آلترناتیوهایی که با معیارهای مثبت محاسبه می‌شوند، با S^+ و آلترناتیوهایی که با معیارهای منفی محاسبه می‌شوند، با S^- نشان داده می‌شوند. مجموع S_j^+ و S_j^- بر اساس فرمول زیر محاسبه می‌شود:

$$s_j^+ = \sum_{zi} = +d_{ij} \quad \text{رابطه (۳)}$$

$$s_j^- = \sum_{zi} = -d_{ij}$$

گام پنجم: رتبه‌بندی مقایسه‌ای آلترناتیوها که بر اساس معیارهای مثبت (+) و منفی (-) محاسبه می‌شوند. اهمیت نسبی Q_j از هر آلترناتیو A_j طبق فرمول زیر محاسبه می‌شود: جدول (۸)

$$Q_j = S_j^+ + \frac{S^- - \min \sum_j^n 1s_j^- x}{s_j^- \sum_j^n = \frac{s_j^- x}{s_j^-}} = s_j^+ + \frac{\sum_j^n = s_j^-}{s_j^- \sum_j^n = 1 \frac{1}{s_j^-}} \quad \text{رابطه (۴)}$$

جدول (۸): معیارهای مثبت و منفی محاسبه شده

گروه‌ها	مثبت	منفی
ایمنی و امنیت	۰	۰/۸۶۶۹
پیوستگی و انسجام شبکه	۰	۰/۹۶۸۲
دسترسی	۰	۰/۸۸۵۶
تامین جذابیت محیط	۰	۰/۸۳۷۶
ارتباط مناسب حمل و نقل، کاربری زمین و اهمیت کاربری‌های مختلط	۰	۰/۸۸۸۲
سلامت عمومی، آموزش	۰	۰/۷۴۵۴
برابری و افزایش پایداری شهرها	۰	۰/۸۴
اقتصادی	۰	۰/۷۵
اجتماعی	۰	۰/۷۴
زیست‌محیطی	۰	۰/۶۸

گام ششم: اولویت‌بندی آلترناتیوها بر اساس Q_i هرچه مقدار Q_i بزرگ‌تر باشد، نشان‌دهنده‌ی رتبه‌ی بالاتر آن آلترناتیو در اولویت‌بندی است. آلترناتیوی که بهترین حالت ممکن را دارد یا به عبارتی آلترناتیو ایدئال است، همیشه بالاترین مقدار را دارد (جدول ۹).

جدول (۹): محاسبه میزان Q_i و جایگاه هریک گویه‌های مورد مطالعه

جایگاه	Q_i	N_i	گویه‌ها
۱	۱۰/۶۰۶	۰/۹۳۷	زیست محیطی
۲	۹/۸۵۵	۰/۸۷۰	ایمنی و امنیت
۳	۹/۷۹۰	۰/۸۶۵	تامین جذابیت محیط
۴	۹/۷۰۰	۰/۸۵۷	اجتماعی
۵	۹/۶۸۸	۰/۸۵۶	سلامت عمومی، آموزش
۶	۹/۶۶۰	۰/۸۵۳	اقتصادی
۷	۸/۶۲۳	۰/۷۶۱	برابری و افزایش پایداری شهرها
۸	۸/۳۳۰	۰/۷۳۶	ایمنی و امنیت
۹	۸/۱۵۴	۰/۷۲۰	دسترسی
۱۰	۸/۱۳۰	۰/۷۱۸	ارتباط مناسب حمل و نقل، کاربری زمین و اهمیت کاربری‌های مختلط
۱۱	۷/۴۵۸	۰/۶۵۸	پیوستگی و انسجام شبکه

منبع: یافته‌های پژوهش

همانطور که در جدول بالا نیز مشاهده می‌گردد، در میان ۱۱ گویه مورد مطالعه گویه زیست محیطی به بیشتر میزان $(Q_i=10.60)$ در جایگاه نخست و گویه‌های ایمنی و امنیت نیز با میزان $(Q_i=9.85)$ در جایگاه دوم و گویه تامین جذابیت محیطی با کسب میزان $(Q_i=9.79)$ در جایگاه سوم از دیدگاه پاسخگویان قرار گرفته است. در مقابل گویه پیوستگی و انسجام شبکه از لحاظ اهمیت با کسب میزان $(Q_i=7.45)$ در جایگاه آخر قرار گرفته است.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

اگر شهر را مکان مناسبی برای شکل‌گیری نهادهای جمعی، اعتلای ارزش‌های فرهنگی، گسترش و تحکیم روابط و مناسبات اجتماعی و پاسداری از ارزش‌های انسانی و هویت‌های ملی و محل ظهور "شهروند" و انسان اندیشه‌ورز و مسئولیت‌پذیر قلمداد نموده و با پذیرفتن این امر که "پروژه‌های عمرانی" برای شهروند به منصف ظهور می‌رسند و بر روند زیست او مؤثر بوده و تأثیرگذار خواهند بود، شهرهای قدیم ایران، شکل‌گیری راه‌ها و فضاهای شهری بر اساس مقیاس و نیاز حرکت پیاده بوده است. این در حالی است که در سنت شهرسازی رایج، برنامه‌ریزی برای ماشین همواره مقدم بر برنامه‌ریزی برای انسان است. از سوی دیگر و با توجه به نقش پیاده‌راه در تقویت تعاملات اجتماعی و فرهنگی و احیای زندگی شهری و ظهور شهروندی، نوسازی اینگونه مکانها امری حیاتی می‌نمایند.

در کشور ما علی‌رغم آنکه شهرها از امکانات قوی برای ایجاد پیاده‌راه برخوردار هستند. اما در اکثر شهرهای کشور از محور پیاده غفلت شده و معابر برای حرکت سواره طراحی شده‌اند. از میان شهرهای ایران، شهر اردبیل به علت نقش اکوتوریسم همه ساله پذیرای گردشگران زیادی است، این امر سبب ازدیاد وسایل نقلیه و به تبع آن افزایش حجم ترافیک سواره گردیده است. احداث پیاده‌راه شهری باعث جذب توریسم، رونق اقتصادی، افزایش تعاملات اجتماعی، امنیت عابر پیاده، کاهش ترافیک و... می‌شود، لذا توجه به مساله پیاده‌مداری و احداث پیاده‌راه شورابیل، به علت عدم وجود پیاده‌راه شهری، عدم پاسخگویی کیفی و کمی پیاده‌روهای بعضی از معابر، تداخل حرکت سواره و پیاده، ترافیک

شدید و کمبود فضای شهری جهت تعاملات اجتماعی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. از آنجا که عدم توجه به پیاده‌راه‌ها، موجب افزایش حجم ترافیک سواره، از بین رفتن مقیاس انسانی، نابودی فضاهای شهری، افزایش میزان تصادفات، از بین رفتن ایمنی و امنیت عابرین پیاده، کاهش ارزش عابر پیاده و به طور کلی موجب تنزل کیفیت محیطی حوزه از منظرهای مختلف می‌گردد، لذا ایجاد پیاده‌راه‌های شهری ضروری به نظر می‌رسد.

این پژوهش با استفاده از مطالعات پیشین و دیدگاه‌های نظری، چارچوب تحلیلی خود را بر این اساس استوار نموده که ایجاد پیاده‌راه‌های به عنوان یکی از ارکان اصلی توسعه پایدار شهری و افزایش گردشگری شهری است. یافته‌های این پژوهش در راستای تحلیل کمی و کیفی ایجاد پیاده‌راه شورابیل بر توسعه گردشگری شهری در شهر اردبیل انجام شده است. هدف پژوهش تأکید بر معیارهای ایجاد پیاده‌راه‌ها، در شهر اردبیل بوده است. حجم نمونه بر اساس فرمول جامعه نامعلوم با سطح اطمینان ۹۵ درصد ۳۸۴ نفر به دست آمد. در این پژوهش برای اندازه‌گیری میزان ایجاد پیاده‌راه‌های از پرسشنامه‌ای با ۲۱ گویه و مولفه‌های توسعه گردشگری ۳۱ گویه در قالب طیف لیکرت استفاده شد. به منظور برآورد میزان روایی پرسش‌نامه و سوالات مطروحه در آن، از نظر خبرگان، کارشناسان و اساتید مسلط به موضوع تحقیق و پرسش‌نامه استفاده گردید. به منظور تعیین پایایی پرسش‌نامه نیز از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد. در راستای نیل به اهداف تحقیق سوالاتی مطرح گردید و به تبع آن فرضیاتی مطرح شد. طبق نتایج حاصل از تجزیه و تحلیل داده‌ها و اطلاعات آماری پرسشنامه‌ها فرضیه اول با عنوان «بین ایجاد پیاده‌راه و گسترش گردشگری شهری در منطقه مورد مطالعه رابطه معناداری وجود دارد» با استفاده از آزمون اسپیرمن مورد آزمون قرار گرفت. یافته‌ها نشان داد ایجاد پیاده‌راه و توسعه گردشگری شهری با مقدار همبستگی ۰/۵۳۰ و سطح معناداری ۰/۰۰۰ رابطه مثبت و معناداری دارند. چنانکه، پیاده‌راه‌ها می‌توانند یکی از عوامل توسعه گردشگری باشند، بنابراین فرضیه اول قبول شد. برای آزمون فرضیه دوم نیز با عنوان به نظر می‌رسد در میان مؤلفه‌های پیاده‌راه مؤلفه ایمنی و امنیت گردشگران در توسعه گردشگری بیشترین تاثیر را داشته است، نیز از تحلیل مسیر و مدل تحلیلی کوپراس استفاده گردید. یافته‌های حاصل از تجزیه و تحلیل داده‌ها و اطلاعات نشان می‌دهد، بیشترین اثر کلی مربوط به پیوستگی و انسجام شبکه با میزان (۰/۴۳۲) و مؤلفه ایمنی و امنیت با میزان (۰/۳۵۶) در توسعه گردشگری و توسعه ایمنی و امنیت گردشگران در محدوده مورد مطالعه داشته است. همچنین یافته‌های در میان ۱۱ گویه مورد مطالعه گویه زیست محیطی به بیشتر میزان (Qi=10. 60) در جایگاه نخست و گویه‌های ایمنی و امنیت نیز با میزان (Qi=9. 85) در جایگاه دوم و گویه تامین جذابیت محیطی با کسب میزان (Qi=9. 79) در جایگاه سوم از دیدگاه پاسخگویان قرار گرفته است.

با وجود گذشت چندین دهه از جنبش پیاده‌مداری در سایر کشورها، طراحی مسیرهای پیاده مبحثی نو در کشور به شمار می‌آید و متأسفانه، به جز مطالعات بسیار محدود، اقدامی جدی در این زمینه صورت نگرفته است. این غفلت در عمر کوتاه شهرسازی ایران، نه تنها در عرصه مطالعات نظری، بلکه در برنامه‌ریزی و طراحی شهری نیز دیده می‌شود، چرا که تاکنون معابر پیاده در روال رایج شهرسازی ایران، نه به عنوان بخشی مستقل از فضای شهری، بلکه به منزله تابعی از حرکت سواره به شمار رفته و برنامه‌ریزی برای اتومبیل همواره بر برنامه‌ریزی انسان مقدم بوده است. از این

رو، برنامه‌ریزی و طراحی مسیرهای پیاده، از جمله اقدامات ضروری و با اهمیت است که می‌تواند در احیای مراکز شهری موثر واقع شود.

پیشنهادات

در این بخش طبق یافته‌های تحقیق جهت بهبود وضعیت گردشگری در محدوده مورد مطالعه پیشنهاداتی ارائه می‌شود:

- یکی از بزرگترین مشکلات گردشگران در محدوده عدم دسترسی به پارکینگ می‌باشد. بهتر است پارکینگ‌هایی با ظرفیت مناسب در اطراف محدوده ایجاد گردد.
- بالا بردن تعداد و کیفیت مراکز اقامتی در اطراف شورابیل
- ایجاد واحدهای پذیرایی جدید و بین راهی در محدوده‌های شهرک کوثر
- ایجاد ساز و کاری جهت بالا بردن احساس امنیت گردشگران در مواقع شب
- توجه نورپردازی محدوده در شب
- افزایش تاسیسات و تجهیزات شهرسازی اطراف محدوده

منابع

احدنژاد، محسن؛ صادقی، ابراهیم؛ ابراهیم‌زاده، مانیا و فیضی، سمیه (۱۳۹۱) ارزیابی نقش دریاچه شورابیل در توسعه گردشگری شهری اردبیل با استفاده از مدل SWOT، اولین همایش ملی گردشگری و طبیعت گردی ایران زمین، همدان، دانشگاه آزاد اسلامی واحد همدان، شرکت هم اندیشان محیط زیست فردا.

اسدالهی، شیوا (۱۳۸۳) ضرورت توجه به حرکت پیاده در مراکز شهری، ضرورت‌ها و امکانات. «مجله شهرداری‌ها»، ۶۵-۷۹. اسلامی، عارفه؛ شهبازی، طاهره و ابراهیمی دهکردی، امین (۱۳۹۶) ارزیابی قابلیت پیاده‌راه در چارچوب رضایتمندی گردشگران نمونه موردی: پیاده راه علم‌الهدی رشت، فصلنامه جغرافیایی فضای گردشگری، دوره ۷، شماره ۲۵، زمستان ۱۳۹۶، صفحه ۸۳-۱۰۰.

امینیان، ناصر (۱۳۹۴) ارزیابی قابلیت‌های بازآفرینی پیاده‌راه‌های گردشگری از منظر توسعه پایدار شهری (مطالعه موردی: خیابان ۱۵ خرداد تهران)، فصلنامه علمی - پژوهشی اقتصاد و مدیریت شهری، سال سوم، شماره یازدهم، صص ۱-۲۱.

بایزیدپور، هیمین، ۱۳۸۹، تحلیل و برنامه‌ریزی توسعه پایدار گردشگری در استان کردستان، پایان نامه کارشناسی ارشد رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، به راهنمایی علی زنگی‌آبادی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه اصفهان، صص. ۲۱۷.

پاشازاده، اصغر و زهرا خداکرمی (۱۳۹۱) راهبردهای مناسب برای توسعه گردشگری دریاچه شورابیل اردبیل، چهارمین کنفرانس برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، مشهد، دانشگاه مشهد،

پورزرنندی، محمدحسین و امینیان، ناصر (۱۳۹۰) بررسی نمونه‌های خارجی پیاده‌راه‌های گردشگری

حیدری، زهرا؛ رضوانی، محمدرضا و بدری، سید علی (۱۳۹۵) تحلیل عوامل مؤثر بر مشارکت اجتماع محلی در برنامه‌ریزی توسعه گردشگری کشاورزی. مطالعه موردی: نواحی روستایی بخش مرکزی شهرستان تنکابن، مجله آمایش جغرافیایی فضا، سال ششم، شماره ۲۱، صص ۱۳-۲۶.

دهستانی، بهبود (۱۳۸۳) برنامه‌ریزی کالبدی گردشگری، پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری به راهنمایی: حسین شکویی، دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده علوم انسانی.

زردان، میثم و منصور بهمنی، مسلم (۱۳۹۴) گردشگری روستای و اصول توسعه گردشگری پایدار، همایش ملی عمران و معماری با رویکردی بر توسعه پایدار، مرداد ۱۳۹۴.

- سلطان‌حسینی (۱۳۹۰) محمد «امکان‌سنجی قابلیت پیاده‌روی در فضای شهری بر پایه الگوهای توسعه پایدار و نو شهرسازی»، مجله پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، سال دوم، شماره چهارم، بهار ۱۳۹۰
- صادقی، شیما (۱۳۹۵) طراحی مسیر پیاده‌راه شهید نمکی با رویکرد زمینه‌گرایی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، راهنما: مرتضی میرغلامی، دانشکده معماری و شهرسازی.
- غدیرزاده طوسی، منا (۱۳۹۵) امکان‌سنجی و ارزیابی اثرات احداث پیاده‌راه‌های شهری در حوزه میانی غربی شهر مشهد، پایان‌نامه کارشناسی ارشد به راهنمایی: فاطمه قرایی، دانشگاه بین‌المللی امام رضا علیه السلام، دانشکده هنر و معماری اسلامی، گروه هنر.
- قادری، رضا؛ هادیانی، زهره؛ محمدی، کاوه و ابوبکری، طاهر (۱۳۹۰) استراتژی‌های برنامه‌ریزی منطقه‌ای گردشگری با استفاده از تکنیک SWOT مطالعه موردی: شهرستان پیرانشهر، فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای، سال اول، شماره ۱، بهار ۱۳۹۰، صص. ۲۷-۴۰.
- قالیباغ، محمدباقر و شعبانی‌فرد، محمد (۱۳۹۰) ارزیابی و اولویت‌بندی جاذبه‌های گردشگری برای توسعه گردشگری شهری بر اساس مدل‌های تصمیم‌گیری چند متغیره (مطالعه موردی: شهر سنندج)، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، سال ۲۶، شماره دوم، تابستان ۱۳۹۰، شماره پیاپی ۱۰۱، صص. ۱۴۷-۱۷۲.
- محمدی، حمید؛ خوشی، سمانه و امامی، فریبا (۱۳۹۲) امکان‌سنجی پیاده‌راه‌سازی در محورهای شهری (نمونه موردی: محور مسجد جامع واقع در بافت تاریخی یزد)، معماری و شهرسازی و توسعه پایدار، با محوریت از معماری بومی تا شهر پایدار، موسسه آموزش عالی خاوران، مشهد ۱۳۹۲.
- مرادپور، نبی؛ تقوی‌زیروانی، اسماعیل و قربانی، حمید (۱۳۹۶) بررسی تاثیر شاخص‌های پیاده‌مداری بر توسعه گردشگری پیاده شهری (نمونه موردی: شهر خرم‌آباد) نشریه گردشگری شهری، دوره ۴، شماره تابستان، صص ۹۹-۱۱۲.
- مرتضوی، صبوحا (۱۳۹۰)، بازنشاسی پیاده‌راه به عنوان بستری برای گذران اوقات فراغت در شهر، ماهنامه منظر، شماره ۱۲، ص ۱۷.
- معینی، سیدمهدی (۱۳۹۴) شهرهای پیاده‌مدار، انتشارات آذرخش.
- مهرنگ، سمیه و سبحانی، بهروز (۱۳۹۲) تحلیل عوامل موثر بر توسعه گردشگری دریاچه شورابیل، دومین همایش ملی گردشگری و طبیعت‌گردی ایران زمین، همدان، شرکت هم‌اندیشان محیط زیست فردا.
- مهندسین مشاور عرصه (۱۳۹۰) طرح تفصیلی اردبیل اردبیل: سازمان مسکن و شهرسازی استان اردبیل.
- نایب‌پور، محمد؛ ویسیان، محمد؛ اصغری، آزاد و سارانی، سمانه (۱۳۹۲) برنامه‌ریزی راهبردی توسعه گردشگری در استانهای مرزی با تکنیک SWOT مطالعه موردی: استان کردستان، فصلنامه علوم و فنون مرزی، سال چهارم، شماره ۳، پاییز ۱۳۹۲، صص. ۷-۳۰.
- نظریان، اصغر (۱۳۹۲) جغرافیا و صنعت توریسم (رشته جغرافیا)، دانشگاه پیام نور.
- Amirhajlou E. ; S. Tavalla; A. Zanganeh and A. Zanganeh (2012): Evaluating and Classification of Tourism Effects in National Level Using TOPSIS Technique, Journal of Regional Planning , 3 (10) Summer, pp15-26 .
- Rosentraub M. S. and Joo, M. (2009). Tourism and economic development: Which investments produce gains for regions, Tourism Management, 30 (2): 759-770 .
- Shamsuddina. Shuhana and Rasyiqah. Nur AbuHassanb and Siti Fatimah Ilani Bilyaminb (2012) Walkable Environment in Increasing the Liveability of a City. Procedia - Social and Behavioral Sciences. 50 (3), Pages: 167-178 .
- UNWTO. (2015) Tourism Highlights. Accessed: 21st December 2014 [<http://mkt.unwto.org/publication/unwto-tourism-highlights>] .
- van der Zee, Egbert. Dominique Vanneste. 2015. Tourism networks unraveled; a review of the literature on networks in tourism management studies. Journal of Tourism Management Perspectives, 15: 46-56 .