

## بررسی تأثیر شاخص‌های پیاده‌مداری بر توسعه گردشگری پیاده شهری (نمونه موردی: شهر خرم‌آباد)

نبی مرادپور - دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تهران  
اسماعیل تقوی زیروانی - کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری  
حمید قربانی - دانشجوی دکتری گردشگری، دانشگاه علم و فرهنگ

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۵/۰۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۱/۱۱

### چکیده

پیاده‌روی قدیمی‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در فضا است. شهرها از دیرباز براساس حرکت پیاده بنا شده‌اند. گردشگری پیاده شهری از آنجاکه موجب پیدایش تعامل اجتماعی بین شهروندان می‌شود بسیار مهم است. در حال حاضر، گردشگری شهری به یکی از مهم‌ترین ابزارهای توسعه مناطق و کشورها تبدیل شده است. بسیاری از گردشگران تمایل دارند جذابیت‌های تاریخی یک محدوده را از نزدیک درک و آن را لمس کنند که نقش پیاده‌روها در این زمینه بسیار مهم است. به‌ویژه در مناطق فرهنگی-تاریخی زمینه مطلوبیت بیننده و گردشگری پیاده را فراهم می‌کند. هدف پژوهش حاضر بررسی تأثیر شاخص‌های پیاده‌مداری بر توسعه گردشگری شهری در شهر خرم‌آباد است. روش تحقیق در این پژوهش توصیفی-تحلیلی و پیمایشی است و از ابزار پرسشنامه برای کسب نظر شهروندان استفاده شده است. جامعه آماری تحقیق را تمام ساکنان شهر خرم‌آباد تشکیل می‌دهند که به‌صورت تصادفی با استفاده از فرمول کوکران ۳۸۴ نمونه انتخاب شده است. برای تحلیل داده‌ها از نرم‌افزارهای **Lisrel** و **Spss** استفاده شده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد ارتباط بین شاخص‌های پیاده‌مداری و توسعه گردشگری پیاده شهری مستقیم (مثبت) است. علاوه بر این، نتایج مدل‌سازی معادلات ساختاری بیان می‌کند تأثیر شاخص‌های پیاده‌مداری بر توسعه گردشگری شهری در خرم‌آباد معنی‌دار است و مقدار بارهای عاملی در تمام شاخص‌ها بالای ۰/۳۰ است؛ به‌طوری‌که مقدار بار عاملی برای شاخص پویایی و جذابیت ۰/۶۷، دسترسی ۰/۸۱، ایمنی ۰/۷۱، راحتی ۰/۳۴، امنیت ۰/۸۲، پیوستگی ۰/۶۴ و تنوع کاربری ۰/۵۹ است. در این بین شاخص امنیت و دسترسی به‌ترتیب بیشترین تأثیر را بر گردشگری پیاده شهری دارند. همچنین، با توجه به ضرایب استاندارد مشخص شد شاخص‌های پیاده‌مداری ۰/۶۱ از واریانس گردشگری شهری در شهر خرم‌آباد را تبیین می‌کنند.

واژه‌های کلیدی: پیاده‌مداری، توسعه گردشگری شهری، شهر خرم‌آباد، معادلات ساختاری.

## مقدمه

پیاده‌روی ساده‌ترین نوع جابه‌جایی بین مبدأ و مقصد و تنها گونه‌ای از حمل‌ونقل است که به‌صورت مستقل و غیروابسته به هیچ‌گونه ابزار یا وسیله خارجی امکان‌پذیر است. حرکت پیاده طبیعی‌ترین و قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در محیط است و پیاده‌روی هنوز مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است. پیاده‌روی بخشی از رفتار طبیعی انسانی است که قدمتی به اندازه کل تاریخ بشریت دارد (کاشانی‌جو، ۱۳۸۹: ۲۸). توجه به حرکت پیاده و پیاده‌راه‌ها به حدود نیم‌قرن پیش برمی‌گردد. در آن زمان در اروپا به‌منظور بازسازی خرابی‌های ناشی از جنگ و حفظ مراکز تاریخی شهرها و نیز برای ساختن نوشهرها اندیشه جداسازی راه‌ها و فضای پیاده و سواره مطرح شد. در ایالت متحده آمریکا نیز با اهداف دیگر یعنی احیای اقتصادی مراکز خرید و تسهیل خدمات خرده‌فروشی، به تقویت پیاده‌راه‌ها توجه شد (مهندسان مشاور زادبوم، ۱۳۷۲: ۷-۸). با افزایش جمعیت جوامع و رشد فزاینده شهرها و پیشرفت‌های چشمگیر اخیر در شبکه حمل‌ونقل، فناوری و سایر عناصر زندگی بشر، هر روز انگیزه‌های نیاز به مسافرت و سفرهای گردشگری نیز افزایش پیدا می‌کند (Mac cannel, ۱۹۷۶: ۱۷). صنعت گردشگری با حمل‌ونقل و حرکت مردم همراه است و رابطه بین گردشگری و حمل‌ونقل، جنبه‌ای بسیار حیاتی از مطالعات گردشگری است. ساختار مناسب حمل‌ونقل و دسترسی راحت و با کیفیت بالا برای گردشگران یکی از مهم‌ترین ضرورت‌های ایجاد هر منطقه گردشگری است. در اغلب مناطق توسعه‌یافته گردشگری، شبکه‌ای وسیع و مناسب حمل‌ونقل جایگزین (پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری) وجود دارد (Low, ۱۹۹۴: ۱۲۵). اولین و مهم‌ترین ویژگی گردشگری این است که بر پایه عامل حرکت بنا شده است و متکی بر دو عامل سفر و اقامت است. از این‌رو، هرچند دارای ماهیتی موقتی است، تأثیرات پایداری دارد و بیشترین این تأثیرات پایدار را می‌توان در محیط‌های شهری مشاهده کرد. ساختار فضایی گردشگری جدا از ساختار فضایی شهر نیست، اما به نسبت ساختار فضایی شهر کوچک‌تر و محدودتر است. ساختار فضایی توریسم محصول فرایندهای فضایی از جمله پیاده‌مداربودن شهر است که در آن، فضا از طریق فرایندهای اجتماعی، اقتصادی و طبیعی سازمان می‌یابد. از نظرگاه بسیاری از دست‌اندرکاران، بافت‌های تاریخی به‌دلیل فشردگی، دارای مشکلات حمل‌ونقل و دسترسی و محکوم به تعریض معابر، نوسازی و انطباق با عصر کنونی هستند، غافل از اینکه ماهیت و هویت و کاربرد این بافت چیست. انگاره کلی مطرح‌شده را می‌توان با عنوان «احیای نقش انسان پیاده در شهر» بیان کرد که در پس آن احیای شهر کهن (شهر درونی) با قابلیت گردشگری منطبق با حرکت پیاده جای دارد (حبیبی، ۱۳۷۸: ۴۷). انتخاب و طراحی مسیرهای پیاده با هدف تأمین نیازهای مربوط به مقوله گردشگری از اقداماتی است که به‌عنوان یک راهبرد مکمل طرح‌های حفاظتی می‌شود. جایگاه تردد پیاده و دوچرخه در شهرسازی امروز ما کمرنگ شده است که این موضوع ناشی از عوامل متعددی همچون آشنایی ناکافی با آلت‌رناتیوهای جایگزین حمل‌ونقل خودرو مینا، دلبستگی به ضوابط و مقررات صلب و تصورات نادرست نظام برنامه‌ریزی و طراحی از نوع و کیفیت تردهاست. در این میان، توجه به تفاوت بنیادین بین شرایط شهرهای امروزی با شهرهای گذشته مهم است. پیاده‌روی نخستین شیوه تکامل‌یافته جابه‌جایی برای هر فرد سالم به‌حساب می‌آید. افراد با حرکت پیاده در محیط، درک تازه‌ای از پدیده‌ها پیدا می‌کنند، از آن‌ها تأثیر می‌پذیرند، با آن‌ها در تعامل قرار می‌گیرند و توانایی تغییر را به‌دست می‌آورند. در چند دهه اخیر، با رویکرد نوین به شرایط عابران پیاده و نوعی الهام‌پذیری از گذشته‌های پیش از ورود خودرو، مطالعات و فعالیت‌های گوناگونی در راستای احیای سهم پیاده‌ها از فضای شهری صورت گرفته است (معینی، ۱۳۹۰: ۲۸).

«گردشگری پیاده» یکی از ارزشمندترین روش‌ها برای درک و شناخت محیط است. مشاهده مکان‌ها موجب کسب اطلاعات جدید می‌شود و از این نیازهای مختلف گردشگران (نظیر آرامش، آسایش، هیجان، تنوع و کشف) بیشتر به نیاز کشف پاسخ می‌دهد و از این نظر جذابیت زیادی دارد. در مطالعات زیادی به گردشگری پیاده پرداخته شده است؛ برای مثال، حبیبی (۱۳۷۸) در پژوهشی با عنوان «مسیر پیاده گردشگری» معتقد است طراحی مسیرهای پیاده گردشگری در بافت کهن به‌عنوان

گامی دوجانبه و شاید چندسویه برای حفاظت از بافت و هدایت گردشگر، ممکن است به‌عنوان پیش‌اقدامی، بافت کهن مورد نظر را حیات بخشد و به‌عنوان عامل تکمیلی در امر حفاظت به احیای بافت منجر شود. محمدی و چنگلوی (۱۳۹۱) در پژوهشی با عنوان «ارزیابی مؤلفه‌های کیفیت فضای شهری بر میزان مطلوبیت مسیرهای پیاده گردشگری (مورد پژوهی اولویت‌بندی مسیرهای گردشگری پیاده در شهر اصفهان)» در پی این بودند که مؤلفه‌های کیفی مطلوبیت‌بخش مسیرهای پیاده گردشگری شهر اصفهان را بازناسند و براساس این مؤلفه‌ها مسیرهای نمونه انتخاب‌شده در اصفهان را اولویت‌بندی کنند. آن‌ها با بررسی نتایج ماتریس مقایسه زوجی بین معیارها و با توجه به مقادیر درجه بزرگی هریک از مقادیر نسبت به همدیگر نتیجه گرفتند معیار عملکردی تأثیرگذاری بیشتری نسبت به سایر معیارها دارد. همچنین، پس از بررسی نتایج ماتریس زیرمعیارهای عملکردی نسبت به همدیگر مشخص شد زیرمعیار کیفیت قرارگاه‌های رفتاری از ضریب اهمیت بالایی نسبت به سایر زیرمعیارهای عملکردی برخوردار است. علاوه‌براین، آن‌ها نتیجه گرفتند از نظر مؤلفه‌های کیفیت مسیرهای پیاده گردشگری، محور جلفا بیشترین مطلوبیت را دارد. سلطانی و پیروزی (۱۳۹۱) در پژوهشی با عنوان «پیمایش قابلیت پیاده‌مداری محورهای فرهنگی تاریخی مطالعه موردی: محور حافظ شیراز» به این نتیجه رسیدند که احساس امنیت پایین در طول شب به خصوص برای زنان و کاستی‌های محل عبور عابران پیاده و نشانه‌گذاری مربوطه دو مانع عمده برای پیاده‌روی در این محور هستند. محمدی‌زاده (۱۳۹۵) در پژوهشی با عنوان «ارزیابی نقش مؤلفه کیفیت فضای شهری در مطلوبیت محورهای پیاده گردشگری (مطالعه موردی: محور ورودی بازار شهر کرمان)» به این نتیجه رسید که مؤلفه‌های کیفیت قرارگاه رفتاری، امنیت، سازگاری و کیفیت محیط کالبدی که از مؤلفه‌های اصلی کیفیت فضای شهری محسوب می‌شوند، ارتباط معناداری با سطح تعاملات اجتماعی و میزان حضور شهروندان در محورهای ورودی بازار کرمان دارند.

گردشگری پیاده مانند گردشگری سواره دارای برنامه، راهنما، مبدأ و مقصد مشخص است، اما ویژگی مهم آن استفاده نکردن از خودرو است. به همین دلیل، در نقاطی از شهر به اجرا درمی‌آید که تراکم مطلوبی از جاذبه‌های فرهنگی، تاریخی، اجتماعی، معمارانه و شهرسازانه دارند (سعیدی رضوانی و مقدس، ۱۳۸۹: ۷۳). در شهرهای با قدمت تاریخی مانند خرم‌آباد، به مرور زمان و در راستای توسعه شهر، ساختار فضایی توریسم شهر به بافت تاریخی-فرهنگی محدود شده است که بیشتر جاذبه‌ها و رخدادهای مهم شهری که ارتباط تنگاتنگی با هویت شهر دارند در این بافت رخ داده است. وجود آثار و جاذبه‌های متعدد تاریخی نظیر قلعه تاریخی فلک‌الافلاک (دژشاپور خواست)، مناره آجری، گرداب سنگی، سنگ‌نوشته، پل شکسته، شیب، عدم شرایط مناسب برای گسترش افقی، شرایط تقریباً مناسب دسترسی‌ها و آثار متعدد دیگر نشان‌دهنده لایه‌های مختلف تاریخی و تمدنی در این دره سرسبز و خوش آب‌وهواست. وجود عناصر یادشده زمینه گردشگری پیاده را در خرم‌آباد فراهم می‌کند. براین‌اساس، هدف پژوهش حاضر بررسی تأثیر شاخص‌های پیاده‌مداری بر توسعه گردشگری شهری در شهر خرم‌آباد است. این پژوهش در پی پاسخگویی به پرسش‌های زیر است:

۱. آیا بین شاخص‌های پیاده‌مداری و توسعه گردشگری پیاده شهری در شهر خرم‌آباد رابطه وجود دارد؟

۲. آیا شاخص‌های پیاده‌مداری بر توسعه گردشگری پیاده شهری تأثیر دارند؟

## مبانی نظری

### پیاده‌مداری

از نظر استیو<sup>۱</sup> (۲۰۰۵)، پیاده‌مداری ممکن است یک حالت لذت‌بخش از سفر باشد، اگر منطقه یا محله کیفیت شرایط راه‌رفتن، ایمنی و امنیت، آسایش و راحتی پیاده‌ها را فراهم کند (Litman, ۲۰۰۴: ۷). پیاده‌مداری به قابلیت مکان برای

ارتباط مردم با مقصدهای مختلف در مقدار مناسب از زمان و تلاش برای ارائه بصری در سفر در سراسر شبکه مربوط می شود (Zakaria and Ujang, ۲۰۱۴: ۶۴۵). ساوتووت<sup>۱</sup> (۲۰۰۵) انواع محیطهای قابل پیاده را که در فراهم کردن مکان پیادهمدار مهماند، پیشنهاد داده است. یک مکان پیادهمدار فاصله کوتاهی نسبت به مقصد است که این مسئله نزدیکی، پیوستگی و دسترسی برای پیادگان را به منظور رسیدن به مقصد فراهم می کند (Southworth, ۲۰۰۵: ۲۵۱).

#### آثار پیادهمداری بر توسعه گردشگری شهری

گردشگری شهری عبارت است از مسافرت به شهر با انگیزه‌های مختلف بر پایه جاذبه‌های گوناگون، امکانات و تسهیلات شهری که در شخص جذابیت و انگیزه ایجاد می کند (موحد، ۱۳۸۶: ۳۴). شهرها با جاذبه‌های متنوع شامل بناهای یادبود، سالن‌های تئاتر، استادیوم‌های ورزشی، پارک‌ها، شهرسازی، مراکز خرید، مناطقی با معماری تاریخی و مکان‌هایی مربوط به حوادث مهم یا افراد مشهور، جاذب گردشگران بسیاری هستند (Timothy, ۱۹۹۵: ۶۳). مسیری که انسانی، پویا و زنده است، سبب رونق حیات اجتماعی می شود و هویت بخش و خاطره ساز است و خود به عنوان یکی از عرصه‌های جمعی، صحنه نمایش شهر است و به عبارتی هم «مقصد» و هم «معبّر». به این ترتیب، طراحی مسیرهای پیاده گردشگری با هدف حفاظت از بافت، رونق بخشیدن به صنعت گردشگری، کنترل منطقی توسعه شهری و به تحقق رساندن اهداف جانبی دیگر، یکی از مهم ترین اقدامات و مداخلات در بافت به شمار می رود (حبیبی، ۱۳۷۸: ۴۶). همچنین، پیادهمداری بر گردشگری شهری آثاری به شرح زیر دارد:

#### آثار اقتصادی

شهرهای پیادهمدار اغلب می توانند به ایجاد یک محیط مناسب برای جذب گردشگر کمک کنند. خیابان‌های عابر پیاده (پیاده راه‌ها) معمولاً در مراکز شهر یا مناطق خرید اصلی واقع می شوند. آلودگی کمتر، محیط پیاده روی لذت بخش تر به علاوه امکانات دیگر مانند کافه پیاده رو، آب‌نماها و دیگر مبلمان خیابانی سبب جذب مردم محلی و گردشگران می شود. به طور کلی، اجرای طرح پیاده راه سازی به سه دلیل به افزایش حجم معاملات خرده فروشی کمک می کند: اول از همه گردش عابر پیاده را افزایش می دهد؛ دوم عابر پیاده از تجربه خرید با آرامش بیشتر و به دور از دردسرهای ترافیک موتوری لذت می برد و سوم آن‌ها می توانند به راحتی خرید کنند (Adyngtn, ۱۹۹۵: ۱). همچنین، یکی از مهم ترین دلایل توجه دولت‌ها و برنامه ریزان به صنعت گردشگری پیامدهای اقتصادی آن برای منطقه است (Harsseel, ۱۹۴۴: ۵۷).

#### آثار اجتماعی

خیابان‌های پیاده محور در بسیاری از شهرها پلازهای فرهنگی و تفریحی محسوب می شوند که در آن مردم همدیگر را ملاقات می کنند و با یکدیگر احوال پرسی می کنند. خیابان‌های آزاد از ترافیک وسیله نقلیه موتوری، در بسیاری از موارد با محوطه سازی، مبلمان خیابان و پیاده رو، برای ایجاد یک محیط راحت برای مردم کمک می کنند تا در فعالیت‌های مختلف اجتماعی یکدیگر در تعامل باشند. خیابان‌های عابر پیاده می توانند احساس تعلق و افتخار را برای مردم با افزایش سرزندگی جامعه ایجاد کنند. تأثیر اجتماعی مثبت پیاده راه این است که با جداسازی وسایل نقلیه از مردم، ایمنی و تحرک عابر پیاده را می توان افزایش داد (یان گل، ۱۳۹۴: ۱۴۸). توسعه گردشگری ممکن است هم آثار مثبت و هم تأثیرات سو بر محیط اجتماعی داشته باشد. درباره آثار مثبت اجتماعی توسعه گردشگری می توان به تشدید علاقه به رونق حیات زبان

۱. Southworth

محلی و کاربرد بیشتر این زبان، افزایش درآمد و بهبود کیفیت زندگی و افزایش احترام به جامعه محلی اشاره کرد (Gee, ۱۹۹۴: ۲۴۹). از آثار منفی آن می‌توان به ناسازگاری با ارزش‌های مردمی، القای حس عقب‌ماندگی فرهنگی و مالی به ساکنان و ایجاد فرهنگ محلی غلط اشاره کرد (حضور، ۱۳۸۱: ۳۷).

### آثار زیست‌محیطی

توسعه گردشگری در فضاهای جغرافیایی علاوه بر آثار اقتصادی و اجتماعی، آثار زیست‌محیطی نیز به دنبال دارد (Adyngtn, ۱۹۹۵: ۲). از جمله مهم‌ترین آثار گردشگری در محیط‌زیست می‌توان به حفاظت از محیط طبیعی، حفظ یادمان‌های تاریخی و ویژگی‌های معماری، بهبود محیط‌زیست، کاهش آلودگی و توسعه زیرساخت‌ها اشاره کرد (Harssel, ۱۹۹۴: ۵۸). از لحاظ اهداف زیست‌محیطی، پیاده‌مداری از طریق کاهش در تعداد و اتکای کمتر به وسایل نقلیه موتوری به کاهش آلودگی هوا و سروصدا کمک می‌کند. در واقع، اگر گردشگران در شهر پیاده‌روی را به رانندگی ترجیح دهند، مصرف سوخت‌های فسیلی کاهش و در مقابل کیفیت هوا افزایش می‌یابد و حتی ممکن است این مسئله از تعریض و گسترش جاده‌ها و مسیرهای سواریه موجود جلوگیری کند. در سراسر جهان، حمل‌ونقل موتوری در بیش از ۲۰ درصد از انتشار آلاینده‌های ناشی از فعالیت‌های انسانی که به تغییر اقلیم منجر شده‌اند، سهم است. علاوه بر این، بلوارها و مسیرهای پیاده‌روی درختکاری شده عاملی در راستای ایجاد زیبایی طبیعت، تبدیل گاز CO<sub>2</sub> به اکسیژن و ایجاد زیستگاه‌هایی برای پرندگان و سایر حیوانات (یکی از اهداف اصلی توسعه پایدار) است (کاشانی‌جو، ۱۳۸۹: ۱۹۰).

### نقش پیاده‌مداری در پایداری محیط

به‌منظور بررسی تأثیر و نقش پیاده‌مداری در پایداری محیط، باید کیفیت پیاده‌مداری را در سه مثلث پایداری اجتماع، مهارت و منابع تحلیل کرد (جباری، ۱۳۸۸: ۷۱). در جدول‌های ۱، ۲ و ۳ موارد یادشده تحلیل می‌شود.

جدول ۱. هرم اجتماع در پایداری با پیاده‌مدار کردن فضا

فناوری	ساخت‌وساز	طراحی
- استفاده از فناوری روز سرعت اجرا در پروژه‌های پیاده‌مدار.	- ساخت‌وساز مطابق با اقلیم	- طراحی در راستای انسان‌مدار.
- با افزایش سرعت ساخت‌وساز در هزینه‌ها صرفه‌جویی می‌شود.	- سبب صرفه‌جویی انرژی می‌شود.	- با طراحی ارتباط محیط طبیعی و مصنوع برقرار می‌شود.
- هزینه‌ها صرفه‌جویی می‌شود.	- کیفیت ساخت‌وساز امکان حضور مردم را در فضای شهری بیشتر می‌کند.	- طراحی محیط جذاب و ایمن ایجاد می‌کند.
		- طراحی کمک می‌کند ماندگاری در فضا افزایش یابد.

منبع: جباری (۱۳۸۸: ۷۱)

جدول ۲. هرم مهارت در پایداری با پیاده‌مدار کردن فضا

محیطی	اجتماعی	اقتصادی
- افزایش سطح نفوذپذیری؛	- افزایش قابلیت دسترسی برای افراد؛	- کاهش قابلیت دسترسی و هزینه‌های بیشتر حمل‌ونقل؛
- افزایش فضای سبز و زیستگاه؛	- افزایش نواحی عمومی؛	- کاهش زمین اختصاص‌یافته به امکانات جاده‌ای و توقفگاه؛
- کاهش مصرف انرژی و تشعشعات آلوده؛	- افزایش فرصت‌های درک منابع فرهنگی؛	- فرصتی برای مشاغل حساس به محیط (برای مثال، کشاورزی و پناهگاه‌ها)؛
- ارتقای کیفیت زیبایی؛	- بهبود سلامتی عمومی شهروندان؛	- افزایش در برگشت سرمایه،
- کاهش آلودگی آب؛	- کاهش بزهکاری؛	- کاهش هزینه درمان،
- کاهش تأثیرات «جزیره گرم».	- افزایش مشارکت مردم در شکل محیط پیرامون خود.	- کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل بیرونی.

منبع: جباری (۱۳۸۸: ۷۱)

جدول ۳. هرم منابع در پایداری با پیاده‌مدار کردن فضا

محیط	انرژی	بوم
- کاهش آلودگی هوا و صدا؛ - از بین رفتن نیاز به فضا برای تخصیص پارکینگ.	- صرفه‌جویی در سوخت؛ - بهبود و منفعت زیرساخت‌ها؛ - سایه‌اندازی گیاهان در فضای باز؛ - ایجاد هوای لطیف به‌طور طبیعی.	- وجود سطح گسترده از پوشش گیاهان و تصفیه هوا؛ - حفظ و ایجاد گونه‌های حیوانی و گیاهی؛ - ایجاد زیستگاه‌های جدید و اتصال آن به محیط طبیعی.

منبع: جباری (۱۳۸۸: ۷۲)

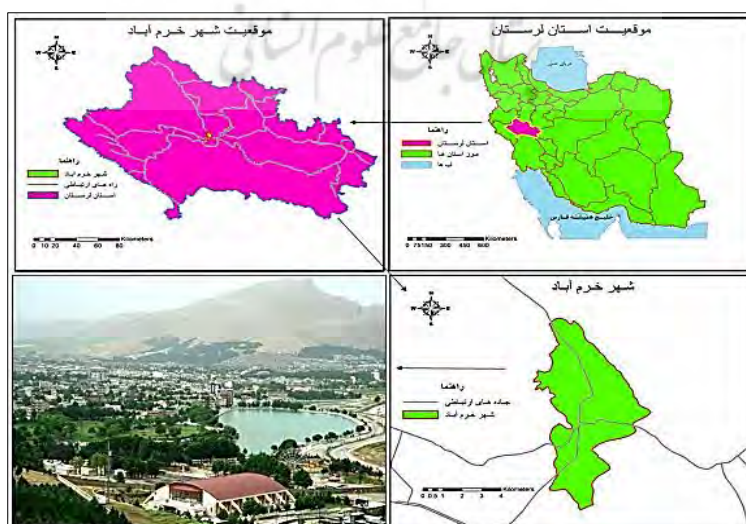
## محدوده مورد مطالعه

شهر خرم‌آباد با جمعیتی معادل ۳۵۴۸۵۵ هزار نفر در سرشماری سال ۱۳۹۰، در میان کوه‌های موازی شکل آهکی به ارتفاع ۱۱۷۰ متر بین ۴۸ درجه و ۲۱ دقیقه طول و ۳۰ درجه و ۳۲ دقیقه عرض جغرافیایی واقع شده است (قرخلو و دیگران، ۱۳۹۴: ۳۷). این شهر در فاصله ۴۸۰ کیلومتری جنوب غرب تهران، در دره‌ای خوش آب‌وهوا با درختان انبوه و جویبارهای پرآب و در میان کوه‌های بلند قرار دارد و به‌لحاظ طبیعت ویژه خود، مناظر دیدنی و تفرجگاه‌های طبیعی فراوانی دارد. از لحاظ قدمت و سابقه تاریخی نیز این شهر به‌دلیل تاریخ چندهزار ساله‌اش، یکی از شهرهای قدیمی ایران به‌شمار می‌آید که طی تاریخ دچار تغییرات زیادی شده است. بررسی جاذبه‌های شهر نشان می‌دهد (جدول ۴) خرم‌آباد با توجه به موقعیت جغرافیایی و نقش سیاسی آن از دیرباز مورد توجه بوده است؛ بنابراین، زیرساخت‌ها و خدمات شهری مناسب را در راستای توسعه گردشگری دارد.

جدول ۴. طبقه‌بندی جاذبه‌های خرم‌آباد

طبیعی	انسان ساخت اما نه با اهداف جذب بازدیدکننده	انسان محور با هدف جذب رویدادهای ویژه گردشگر
چشمه آبگردان دارابی	قلعه فلک‌الافلاک	دریاچه و سراب کیو
چشمه آب اراز	سنگ‌نوشته دوره صفوی، سنگ‌نوشته قرن ششم	سرای جنکابی
دره خرم‌آباد	منار قدیمی	ساماندهی محیط قلعه فلک‌الافلاک
دره حوض موسی	مسجد جامع	پارک صخره‌ای
غار گنجی	مقبره باباطاهر، مقبره فلک‌الدین، مقبره زیدبن علی، آسیاب گبری	پل خرم‌آبادی

منبع: قرخلو و دیگران (۱۳۹۴: ۳۷)

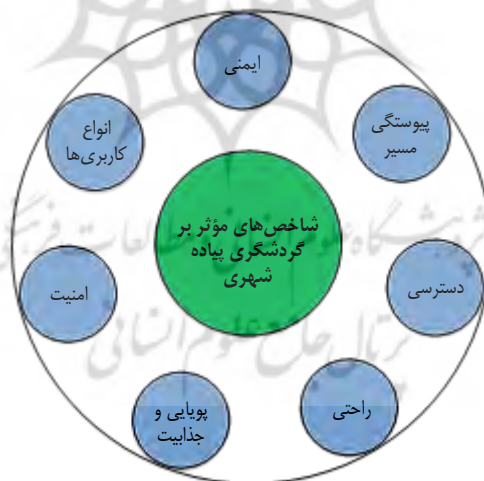


شکل ۱. موقعیت منطقه مورد مطالعه

منبع: قرخلو و دیگران (۱۳۹۴: ۳۷)

## روش پژوهش

این پژوهش به منظور بررسی تأثیر شاخص‌های پیاده‌مداری بر توسعه گردشگری پیاده در خرم‌آباد انجام گرفته است. در این تحقیق از شاخص‌های دسترسی، پیوستگی مسیر، ایمنی، امنیت، پویایی و جذابیت، تنوع کاربری و راحتی استفاده شده است. در پژوهش حاضر، از روش‌های تحقیق توصیفی-تحلیلی و در بخشی از مراحل تحقیق از روش توصیفی زمینه‌یاب یا پنهانگر (پیمایشی) استفاده شده است. بخشی از این تحقیق که مربوط به ادبیات موضوع است، با روش توصیفی و بخش دیگر آن که مربوط به فعالیت‌های میدانی تحقیق است، با روش تحلیلی-پیمایشی انجام گرفته است. روش نمونه‌گیری در این پژوهش به این صورت بوده است که داده‌ها از طریق توزیع و گردآوری پرسشنامه محقق‌ساخته انجام گرفته است. روایی پرسشنامه با نظر پانل متخصصان و کارشناسان در زمینه موضوع مورد پژوهش تأیید شد و برای تعیین پایایی ابزار تحقیق، پیش‌آزمون (شامل ۸ نفر خارج از نمونه اصلی) انجام گرفت که مقدار آلفای کرونباخ محاسبه شده ۰/۸۵۳ بود که براساس نظر پدهازور (۱۹۸۲)، ضریب پایایی اشاره شده قابل قبول است. جامعه آماری این پژوهش ساکنان خرم‌آباد هستند که براساس سرشماری سال ۱۳۹۰، جمعیت این شهر ۳۵۴۸۵۵ نفر بوده است. حجم نمونه‌گیری به طور تصادفی تعیین شده و برای برآورد حجم نمونه از فرمول کوکران با احتمال ۹۵ درصد صحت استفاده شده است (حافظ‌نیا، ۱۳۹۳: ۱۴۲) که حجم نمونه ۳۸۳ نفر برآورد شده است. به منظور تحلیل توصیفی و استنباطی داده‌ها از نرم‌افزار آماری Spss و Lisrel استفاده شده است؛ به طوری که ابتدا با استفاده از نرم‌افزار SPSS<sub>۲۱</sub> به صورت توصیفی فراوانی و درصد متغیرهای زمینه‌ای محاسبه و ارتباط بین شاخص‌های پیاده‌مداری و گردشگری شهری سنجیده شده است. سپس با استفاده از نرم‌افزار لیزرل تأثیر هر یک از شاخص‌های پیاده‌مداری بر گردشگری شهری سنجیده شده است. در شکل ۲ متغیرهای تحقیق نشان داده می‌شود.



شکل ۲. شاخص‌های مؤثر بر گردشگری پیاده شهری

## بحث و یافته‌ها

به منظور شناخت بهتر جامعه مورد مطالعه، قبل از تجزیه و تحلیل استنباطی داده‌های آماری باید این داده‌ها توصیف شوند. همچنین، توصیف آماری داده‌ها گامی در راستای تشخیص الگوی حاکم بر آنان و پایه‌ای برای تبیین روابط متغیرهایی است که در پژوهش به کار می‌روند. در این بخش فراوانی و درصد هر یک از متغیرهای زمینه‌ای برای تحلیل توصیفی آن‌ها ارائه شده است. ویژگی‌های نمونه تحقیق از لحاظ ترکیب سنی و جنسی و همچنین توزیع افراد در مقاطع تحصیلی و شغلی در جدول ۵ آورده می‌شود.

## جدول ۵. مشخصات پاسخگویان

مؤلفه توصیفی	گروه‌ها	فراوانی	درصد
سن	زیر ۲۰ سال	۲۷	۷/۰۳
	۲۰ تا ۳۰ سال	۱۱۲	۲۹/۱۷
	۳۰ تا ۴۰ سال	۱۲۹	۳۳/۵۹
	۴۰ تا ۵۰ سال	۶۴	۱۶/۶۷
	بالای ۵۰ سال	۵۲	۱۳/۵۴
	کل	۳۸۴	۱۰۰
جنس	مرد	۲۱۷	۵۶/۵۱
	زن	۱۶۷	۴۳/۴۹
	کل	۳۸۴	۱۰۰
اشتغال	دولتی	۷۱	۱۸/۴۹
	خصوصی	۵۲	۱۳/۵۴
	آزاد	۷۵	۱۹/۵۳
	بیکار	۲۳	۵/۹۹
	محصل	۸۳	۲۱/۶۱
	خانه‌دار	۶۲	۱۶/۱۵
	مشاغل عالی	۱۸	۴/۶۹
	کل	۳۸۴	۱۰۰
تحصیلات	بی‌سواد	۳۶	۹/۳۸
	دیپلم	۳۴	۸/۸۵
	فوق دیپلم	۵۸	۱۵/۱۰
	لیسانس	۱۴۲	۳۶/۹۸
	فوق لیسانس و بالاتر	۱۱۴	۲۹/۶۹
	کل	۳۸۴	۱۰۰

بعد از شناخت ویژگی‌های اجتماعی و اقتصادی نمونه مورد مطالعه، داده‌های گردآوری شده تجزیه و تحلیل شده است. در این بخش از پژوهش ابتدا در محیط نرم‌افزار SPSS با استفاده از آزمون ضریب همبستگی پیرسون ارتباط بین شاخص‌های پیاده‌مداری و توسعه گردشگری پیاده در خرم‌آباد بررسی شده و سپس با استفاده از نرم‌افزار Lisrel تجزیه و تحلیل چندمتغیره انجام گرفته است.

**پرسش اول: آیا بین شاخص‌های پیاده‌مداری و توسعه گردشگری شهری در خرم‌آباد ارتباط وجود دارد؟**  
برای پاسخ به پرسش تحقیق از ضریب همبستگی پیرسون بهره گرفته شده است (جدول‌های ۶ تا ۱۲).

**شاخص دسترسی:**

با توجه به نتایج حاصل از آزمون پیرسون که در جدول ۶ آمده است، می‌توان گفت با اطمینان ۹۹ درصد و سطح خطای کوچک‌تر از ۰/۰۱ بین شاخص دسترسی و توسعه گردشگری پیاده در خرم‌آباد ارتباط وجود دارد. همچنین، مقدار این رابطه که برابر با ۰/۶۸ است، به صورت مستقیم (مثبت) است؛ یعنی با افزایش دسترسی در سطح خرم‌آباد، گردشگری شهری افزایش می‌یابد.

جدول ۶. نتیجه آزمون پیرسون به منظور بررسی ارتباط بین شاخص دسترسی و توسعه گردشگری پیاده شهری

متغیر	ویژگی‌های آماری	گردشگری پیاده شهری
دسترسی	همبستگی پیرسون	**۰/۶۸
	سطح معناداری	۰/۰۰۰
	مجموع	۳۸۴

\*\*Correlation is significant at the ۰,۰۱ level (۲-tailed)



## شاخص پیوستگی مسیر:

با توجه به نتایج جدول ۷، می‌توان گفت با اطمینان ۹۹ درصد و سطح خطای کوچک‌تر از ۰/۰۱ بین شاخص پیوستگی مسیر و توسعه گردشگری پیاده در شهر خرم‌آباد رابطه وجود دارد. همچنین، مقدار این رابطه که برابر با ۰/۴۷ است، به‌صورت مستقیم (مثبت) است؛ یعنی هرچه مسیرهای پیاده پیوسته باشند، سبب توسعه گردشگری شهری در خرم‌آباد می‌شوند.

جدول ۷. نتیجه آزمون پیرسون به‌منظور بررسی رابطه بین شاخص پیوستگی مسیر و توسعه گردشگری پیاده شهری

متغیر	ویژگی‌های آماری	گردشگری پیاده شهری
پیوستگی مسیر	همبستگی پیرسون	۰/۴۷**
	سطح معناداری	۰/۰۰۰
	مجموع	۳۸۴

\*\*Correlation is significant at the ۰,۰۱ level (۲-tailed)

## شاخص ایمنی:

نتایج آزمون پیرسون در جدول ۸ نشان می‌دهد ضریب همبستگی بین ایمنی (به‌عنوان متغیر مستقل تحقیق) و توسعه گردشگری پیاده شهری (به‌عنوان متغیر وابسته) ۰/۶۴ و سطح معناداری ۰/۰۰۰ است. از آنجاکه سطح معناداری کمتر از ۰/۰۵ است، بین این دو متغیر ارتباط معناداری وجود دارد؛ یعنی هرچه ایمنی گردشگران بیشتر شود، شرایط مناسبی برای گردشگری و توسعه آن در خرم‌آباد فراهم می‌شود.

## شاخص پویایی و جذابیت:

نتایج آزمون پیرسون در جدول ۹ نشان می‌دهد ضریب همبستگی بین شاخص پویایی و جذابیت (به‌عنوان متغیر مستقل تحقیق) و توسعه گردشگری پیاده شهری (به‌عنوان متغیر وابسته) ۰/۵۶ است. از آنجاکه سطح معناداری کمتر از ۰/۰۵ است، بین این دو متغیر رابطه معناداری وجود دارد؛ یعنی هرچه پویایی و جذابیت در خرم‌آباد بیشتر شود، شرایط مناسبی برای گردشگری و توسعه آن فراهم می‌شود.

جدول ۸. نتیجه آزمون پیرسون به‌منظور بررسی رابطه بین شاخص ایمنی و توسعه گردشگری پیاده شهری

متغیر	ویژگی‌های آماری	گردشگری پیاده شهری
ایمنی	همبستگی پیرسون	۰/۶۴**
	سطح معناداری	۰/۰۰۰
	مجموع	۳۸۴

\*\*Correlation is significant at the ۰,۰۱ level (۲-tailed)

جدول ۹. نتیجه آزمون پیرسون به‌منظور بررسی رابطه بین شاخص پویایی و جذابیت و گردشگری پیاده شهری

متغیر	ویژگی‌های آماری	گردشگری پیاده شهری
پویایی و جذابیت	همبستگی پیرسون	۰/۵۶**
	سطح معناداری	۰/۰۰۰
	مجموع	۳۸۴

\*\*Correlation is significant at the ۰,۰۱ level (۲-tailed)

## شاخص امنیت:

با توجه به نتایج جدول ۱۰، می‌توان گفت با اطمینان ۹۹ درصد و سطح خطای کوچک‌تر از ۰/۰۱ بین شاخص امنیت و توسعه گردشگری پیاده در خرم‌آباد رابطه وجود دارد. ضریب همبستگی بین شاخص امنیت (به‌عنوان متغیر مستقل

تحقیق) و توسعه گردشگری پیاده شهری (به‌عنوان متغیر وابسته)  $0/73$  است. از آنجا که سطح معناداری کمتر از  $0/05$  است، بین این دو متغیر رابطه معناداری وجود دارد. به عبارت دیگر، هرچه امنیت گردشگران بیشتر شود، شرایط مناسبی برای گردشگری پیاده و توسعه آن در خرم‌آباد فراهم می‌شود.

جدول ۱۰. نتیجه آزمون پیرسون به منظور بررسی رابطه بین شاخص امنیت و گردشگری پیاده شهری

متغیر	ویژگی‌های آماری	گردشگری پیاده شهری
امنیت	همبستگی پیرسون	$0/73^{***}$
	سطح معناداری	$0/000$
	مجموع	۳۸۴

\*\*Correlation is significant at the  $0,01$  level (۲-tailed)

#### تنوع کاربری‌ها:

نتایج آزمون پیرسون در جدول ۱۱ نشان می‌دهد ضریب همبستگی بین شاخص تنوع کاربری‌ها (به‌عنوان متغیر مستقل تحقیق) و توسعه گردشگری پیاده شهری (به‌عنوان متغیر وابسته)  $0/63$  است. سطح معناداری کمتر از  $0/05$  است؛ بنابراین، بین این دو متغیر رابطه معناداری وجود دارد. به عبارت دیگر، هرچه تنوع کاربری‌ها بیشتر باشد، شرایط مناسبی برای گردشگری پیاده و توسعه آن در خرم‌آباد فراهم می‌شود.

جدول ۱۱. نتیجه آزمون پیرسون به منظور بررسی رابطه بین شاخص تنوع کاربری و توسعه گردشگری پیاده شهری

متغیر	ویژگی‌های آماری	گردشگری پیاده شهری
تنوع کاربری	همبستگی پیرسون	$0/63^{***}$
	سطح معناداری	$0/000$
	مجموع	۳۸۴

\*\*Correlation is significant at the  $0,01$  level (۲-tailed)

#### راحتی:

نتایج آزمون پیرسون در جدول ۱۲ نشان می‌دهد ضریب همبستگی بین شاخص راحتی (به‌عنوان متغیر مستقل تحقیق) و توسعه گردشگری پیاده شهری (به‌عنوان متغیر وابسته)  $0/73$  است. از آنجا که سطح معناداری کمتر از  $0/05$  است، بین این دو متغیر رابطه معناداری وجود دارد؛ یعنی هرچه شاخص راحتی افزایش یابد، شرایط مناسبی برای گردشگری پیاده و توسعه آن در خرم‌آباد فراهم می‌شود.

جدول ۱۲. نتیجه آزمون پیرسون به منظور بررسی رابطه بین شاخص راحتی و توسعه گردشگری پیاده شهری

متغیر	ویژگی‌های آماری	گردشگری پیاده شهری
راحتی	همبستگی پیرسون	$0/73^{***}$
	سطح معناداری	$0/000$
	مجموع	۳۸۴

\*\*Correlation is significant at the  $0,01$  level (۲-tailed)

#### تجزیه و تحلیل چندمتغیره

پرسش دوم: آیا شاخص‌های پیاده‌مداری بر توسعه گردشگری شهری تأثیر دارند؟

با توجه به اینکه در بخش پیش، معناداری ارتباط شاخص‌های پیاده‌مداری و گردشگری پیاده شهری در سطح دومتغیره تأیید شد، امکان استفاده از روش مدل‌سازی معادلات ساختاری برای تحلیل روابط میان متغیرهای مستقل با متغیر وابسته فراهم شد. در این روش، تأثیر تمام متغیرهای مستقل به‌طور همزمان و به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم بر متغیر وابسته مشخص می‌شود. در واقع، در این روش تمامی متغیرها در یک مرحله به‌ترتیب حداقل تولرانس وارد تحلیل می‌شوند

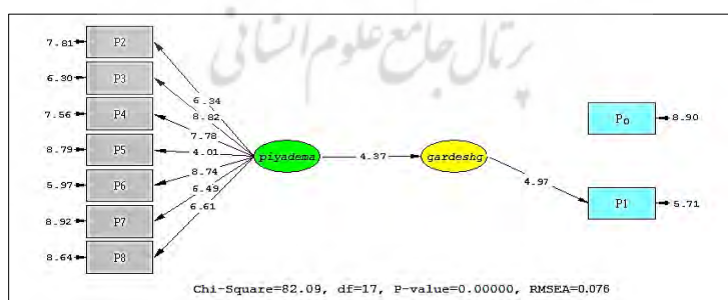
(حبیب‌پور و صفری شالی، ۱۳۹۱: ۴۸۰). جدول ۱۳ و شکل‌های ۳ و ۴ نتایج برازش مدل و میزان تأثیرات متغیرهای مستقل بر وابسته و همچنین معنی‌داری روابط بین متغیرها را نشان می‌دهد.

برای مشخص کردن شاخص‌های برازش مدل‌سازی معادلات ساختاری شاخص‌های مختلفی وجود دارد که هر کدام دامنه‌ای برای پذیرش نیکویی برازش دارند. نتایج مدل ساختاری زمانی معتبر است که مدل طراحی شده از برازش مطلوبی برخوردار باشد. برای ارزیابی برازش مدل از شاخص‌های  $\chi^2$ ، نسبت  $\chi^2$  به درجه آزادی، شاخص نرم‌شده برازندگی (NFI) <sup>۱</sup>، شاخص نرم‌نشده برازندگی (NNFI) <sup>۲</sup>، شاخص برازندگی تطبیقی (CFI) <sup>۳</sup>، شاخص برازندگی فزاینده (IFI) <sup>۴</sup>، شاخص برازندگی (GFI) <sup>۵</sup>، شاخص برازندگی تعدیل‌یافته (AGFI) <sup>۶</sup>، شاخص میانگین مجذور باقیمانده (RMR) <sup>۷</sup> و شاخص ریشه دوم برآورد خطای واریانس تقریب (RMSEA) <sup>۸</sup> استفاده شد که نتایج در جدول ۱۳ آورده می‌شود. همان‌طور که یافته‌های خروجی نرم‌افزار Lisrel در جدول ۱۳ نشان می‌دهد، مدل طراحی شده از برازش مطلوبی برخوردار است. نسبت  $\chi^2$  به درجه آزادی برابر ۴/۸ است که نشان‌دهنده برازش مناسب مدل است. همچنین، شاخص ریشه دوم برآورد واریانس خطای تقریب ۰/۰۷۶ است که می‌توان گفت میزان مطلوبی است. سایر شاخص‌های برازندگی نیز در سطح مطلوبی قرار دارند؛ بنابراین، مدل طراحی شده از برازش مطلوبی برخوردار است.

جدول ۱۳. شاخص‌های برازندگی مدل

شاخص برازندگی	دامنه قابل پذیرش	میزان به دست آمده
$\chi^2$	-	۸۲/۰۹
نسبت $\chi^2$ به درجه آزادی	کمتر از ۵	۴/۸
شاخص نرم‌شده برازندگی (NFI)	نزدیک به ۱	۰/۹۲
شاخص نرم‌نشده برازندگی (NNFI)	نزدیک به ۱	۰/۹۳
شاخص برازندگی تطبیقی (CFI)	نزدیک به ۱	۰/۹۶
شاخص برازندگی فزاینده (IFI)	نزدیک به ۱	۰/۹۵
شاخص برازندگی (GFI)	نزدیک به ۱	۰/۹۳
شاخص برازندگی تعدیل‌یافته (AGFI)	نزدیک به ۱	۰/۹۴
ریشه دوم برآورد واریانس خطای تقریب (RMSEA)	کمتر از ۰/۰۸	۰/۰۷۶

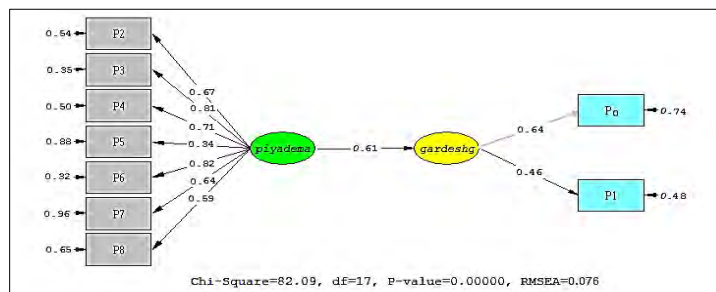
همان‌طور که در شکل ۳ مشاهده می‌شود تمامی گویه‌ها دارای نمره t بالاتر از ۱/۹۶ هستند؛ به این معنا که متغیرهای آشکار برای تشکیل متغیرهای پنهان مناسب می‌باشند و رابطه بین متغیرهای پنهان معنی‌دار است.



شکل ۳. مدل ساختاری تحقیق در حالت معناداری

۱. Normed Fit Index
۲. Not- Normed Fit Index
۳. Comparative Fit Index
۴. Incremental Fit Index
۵. Goodness of Fit Index
۶. Adjusted Goodness of Fit Index
۷. Root Mean Square Residual
۸. Root Mean Square Error of Approximation

همان‌طور که شکل ۳ نشان می‌دهد، تمام ارتباطات اصلی مدل معنی‌دار هستند؛ چراکه مقدار محاسبه‌شده  $t$  در تمامی ارتباطات، بالاتر از سطح بحرانی  $t$  ( $\pm 1/96$ ) است. در نتیجه، تأثیر شاخص‌های پیاده‌مداری بر گردشگری شهری معنی‌دار است. الگوی استاندارد میزان و چگونگی این تأثیر را مشخص می‌کند. این الگو در شکل ۴ آورده می‌شود.



شکل ۴. مدل ساختاری تحقیق در حالت استاندارد

همان‌طور که در مدل تحلیل مسیر بالا دیده می‌شود، دو متغیر پنهان در مدل پژوهش وجود دارد که هر کدام از آن‌ها با زیرشاخص‌هایی سنجیده شده‌اند که در زیر به آن‌ها اشاره می‌شود:

#### توسعه گردشگری پیاده شهری

برای سنجش گردشگری شهری از دو شاخص میزان گردشگری پیاده شهری در طول روز ( $P_0$ ) و تعداد دفعات گردشگری پیاده در طول هفته ( $P_1$ ) استفاده شده است. مقدار بارهای عاملی در هر دو شاخص بالای  $0/30$  است؛ به طوری که مقدار بار عاملی برای شاخص میزان گردشگری با پیاده در طول هفته  $0/64$  و تعداد دفعات گردشگری در طول هفته  $0/46$  است که نشان می‌دهد این شاخص‌ها به درستی توسعه گردشگری پیاده شهری را می‌سنجند (شکل ۴).

#### پیاده‌مداری

برای سنجش پیاده‌مداری از شاخص‌های پویایی و جذابیت ( $P_2$ )، دسترسی ( $P_3$ )، ایمنی ( $P_4$ )، راحتی ( $P_5$ )، امنیت ( $P_6$ )، پیوستگی مسیر ( $P_7$ ) و تنوع کاربری‌ها ( $P_8$ ) استفاده شده است. مقدار بارهای عاملی در تمام شاخص‌ها بالای  $0/30$  است؛ به طوری که مقدار بار عاملی برای شاخص پویایی و جذابیت  $0/67$ ، دسترسی  $0/81$ ، ایمنی  $0/71$ ، راحتی  $0/34$ ، امنیت  $0/82$ ، پیوستگی مسیر  $0/64$  و تنوع کاربری‌ها  $0/59$  است که نشان می‌دهد این شاخص‌ها به درستی پیاده‌مداری را می‌سنجند (شکل ۴).

#### نتیجه‌گیری

پیاده‌روی جزء اساسی سیستم حمل‌ونقل به حساب می‌آید و شرایط پیاده‌روی تأثیرات محیطی، اجتماعی و اقتصادی فراوانی دارد. پیاده‌روی قدیمی‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در فضا است که می‌توان آن را حق طبیعی استفاده‌کنندگان از فضای شهری دانست (بازوندی و شهبازی، ۱۳۹۳: ۳۴). در صورت وجود مردم در شهر به‌عنوان عابران پیاده، مفهوم مدنی شهر و کیفیت، سرزندگی و نشاط شهری حفظ می‌شود؛ بنابراین، به‌منظور حفظ این ویژگی شهری باید به گردشگران شهری و فضاهای مناسب پیاده‌روها توجهی ویژه داشت. جنبش پیاده‌گستری و تخصیص نواحی پیاده به عابران در شهر مدت زیادی است که در پروژه‌های شهرسازی عمده کشورهای توسعه‌یافته جایگاه خود را باز یافته و ارتقای کیفیت این فضاها به‌عنوان یکی از اهداف پایه نهاد مدیریت شهری در این شهرها مطرح شده است. در این پژوهش، تأثیر شاخص‌های پیاده‌مداری بر توسعه گردشگری شهری در خرم‌آباد بررسی شده است. برای تحلیل توصیفی و استنباطی

داده‌ها از نرم‌افزار آماری SPSS و Lisrel استفاده شده است. براساس نتایج پژوهش، بین شاخص‌های پیاده‌مداری و توسعه گردشگری پیاده در خرم‌آباد ارتباط وجود دارد. همچنین، برای بررسی تأثیر شاخص‌های پیاده‌مداری بر توسعه گردشگری شهری در خرم‌آباد از مدل‌سازی معادلات ساختاری استفاده شد. همان‌طور که شاخص‌های برازندگی نشان داد، مدل طراحی شده از برازش مناسبی در تمامی شاخص‌ها برخوردار بود. علاوه بر این، نتایج مدل در حالت معنی‌داری نشان داد تأثیر شاخص‌های پیاده‌مداری بر توسعه گردشگری شهری معنی‌دار است که با توجه به ضرایب استاندارد مشخص شد شاخص‌های پیاده‌مداری ۰/۶۱ از واریانس گردشگری پیاده شهری را تبیین می‌کنند که این میزان تبیین‌کنندگی مقدار مناسبی است. در نهایت، در جدول ۱۴ پیشنهادهایی برای توسعه گردشگری پیاده شهری در خرم‌آباد ارائه می‌شود.

جدول ۱۴. راهبردهای پیشنهادی برای توسعه گردشگری پیاده در خرم‌آباد

شاخص	راهبرد
دسترسی	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ استقرار مراکز عرضه‌کننده کالا و خدمات اساسی مورد نیاز گردشگران در فاصله مناسب (۱۰ دقیقه) پیاده‌روی از جاذبه‌ها و مکان‌های گردشگرپذیر در خرم‌آباد؛</li> <li>❖ ایجاد پیاده‌راهایی به منظور متصل کردن جاذبه‌ها و مکان‌های گردشگرپذیر خرم‌آباد به یکدیگر.</li> </ul>
ایمنی و امنیت	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ آرام‌سازی ترافیک در معابر شهری خرم‌آباد؛</li> <li>❖ نورپردازی مناسب و تأمین روشنایی در شب به منظور افزایش امنیت و توسعه گردشگری پیاده در خرم‌آباد؛</li> <li>❖ استقرار کاربری‌های فعال در شب در فضاهای عمومی به منظور توسعه گردشگری پیاده در خرم‌آباد؛</li> <li>❖ تشویق و انتخاب مسیرهای امن و استفاده از فناوری جدید (دوربین مدار بسته) به منظور امنیت بیشتر گردشگران در پیاده‌روها در خرم‌آباد.</li> </ul>
تنوع کاربری‌ها	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ اتخاذ طرح‌های جامع و تفصیلی در خرم‌آباد برای تشویق کاربری‌های ترکیبی؛</li> <li>❖ ترکیب فعالیت‌ها به منظور فراهم آوردن زمینه حضور گردشگران به صورت شبانه‌روزی؛</li> <li>❖ اختلاط کاربری‌های مسکونی و خدماتی در محلات مسکونی برای ایجاد سرزندگی و پویایی در بافت خرم‌آباد.</li> </ul>
پویایی و جذابیت	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ تقویت فعالیت‌های جذاب برای تشویق گردشگران به پیاده‌روی در خرم‌آباد؛</li> <li>❖ ایجاد میدان‌ها، مجسمه، آب‌نما و... در مراکز محله‌ها و شهر به منظور جذب بیشتر گردشگران در خرم‌آباد؛</li> <li>❖ طراحی فضاهای سبز در حاشیه خیابان به منظور افزایش تمایل گردشگران به پیاده‌روی در شهر خرم‌آباد.</li> </ul>
پیوستگی مسیر	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ ایجاد اتصال بین پیاده‌روها، پارکینگ‌ها، معابر، محله‌ها و مکان‌ها و جاذبه‌های دیدنی در خرم‌آباد؛</li> <li>❖ ایجاد شبکه پیاده‌روی، ایمن، پیوسته و برخوردار از قابلیت‌های مطلوب کارکردی و فضایی در قلمرو ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی در خرم‌آباد.</li> </ul>
راحتی	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ بهسازی و نوسازی پیاده‌روها به منظور تهییج و ترویج گردشگری پیاده در خرم‌آباد؛</li> <li>❖ ایجاد فضاهایی برای مکث، استراحت و نشستن گردشگران پیاده در خرم‌آباد.</li> </ul>

## منابع

۱. بازوندی، فرشاد و مهرداد شهبازی، ۱۳۹۳، نقش سرزندگی در ایجاد تصویر ذهنی شهروندان و میزان بهره‌گیری از فضای شهری (مطالعه موردی: پیاده‌راه خیابان سپهسالار تهران)، دو فصلنامه پژوهش‌های منظر شهر، سال اول، شماره ۱، صص ۳۳-۴۳.
۲. جباری، منا، ۱۳۸۸، پیاده‌مداری در شهر، ماهنامه بین‌المللی راه و ساختمان، سال چهارم، شماره ۶۴، صص ۸۰-۸۷.
۳. حافظ‌نیا، محمدرضا، ۱۳۹۳، مقدمه‌ای بر روش تحقیق در علوم انسانی، چاپ شانزدهم، انتشارات سمت، تهران.
۴. حبیب‌پور، کرم، و صفری شالی، رضا، ۱۳۹۱، راهنمای جامع کاربرد SPSS در تحقیقات پیمایشی (تحلیل داده‌های کمی)، انتشارات متفکران، تهران.
۵. حبیبی، محسن، ۱۳۷۸، مسیر پیاده گردشگری، هنرهای زیبا، شماره ۹، صص ۴۳-۵۱.
۶. حضوری، حمید، ۱۳۸۱، الگوی ارزیابی منابع طبیعی گردشگری، پایان‌نامه کارشناسی ارشد مدیریت جهانگردی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران.

۷. سعیدی رضوانی، نوید و لیلی مقدس، ۱۳۸۹، توسعه تورهای گردشگری پیاده گامی به سوی گردشگری پایدار، درنگستان، صص ۷۶-۷۲.
۸. سلطانی، علی و رضا پیروزی، ۱۳۹۱، پیمایش قابلیت پیاده‌مداری محورهای فرهنگی تاریخی مطالعه موردی: محور حافظ شیراز، نشریه شهر و معماری بومی، سال دوم، شماره ۳، صص ۶۵-۷۷.
۹. قرخلو، مهدی، حیدری نیا، سعید، مرادپور، نبی و فاطمه هادی الاصل، ۱۳۹۴، بررسی وضعیت اجتماعی-اقتصادی شاغلان بخش گردشگری شهر خرم‌آباد، نشریه گردشگری شهری، دوره دوم، شماره ۱، صص ۳۳-۴۴.
۱۰. کاشانی جو، خشایار، ۱۳۸۹، پیاده‌راه‌ها از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی، انتشارات آذرخش، تهران.
۱۱. معینی، سید مهدی، ۱۳۹۰، شهرهای پیاده‌مدار، نشر آذرخش، تهران.
۱۲. موحد، علی، ۱۳۸۶، گردشگری شهری، چاپ اول، انتشارات دانشگاه شهید چمران.
۱۳. مهندسان مشاور زادبوم، ۱۳۷۲، مطالعات جامع ساماندهی پیاده‌روهای شهر تهران، جلد اول، انتشارات زیباسازی شهر تهران، تهران.
۱۴. محمدی‌زاده، نسرين، ۱۳۹۵، ارزیابی نقش مؤلفه کیفیت فضای شهری در مطلوبیت محورهای پیاده گردشگری (مطالعه موردی: محور ورودی بازار شهر کرمان)، نشریه مطالعات نواحی شهری دانشگاه شهید باهنر کرمان، سال سوم، شماره ۲، صص ۹۳-۱۱۱.
۱۵. محمدی، محمود و یونس چنگلویی، ۱۳۹۱، ارزیابی مؤلفه‌های کیفیت فضای شهری بر میزان مطلوبیت مسیرهای پیاده گردشگری (مورد پژوهش اولویت‌بندی مسیرهای گردشگری پیاده در شهر اصفهان)، نشریه انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، سال سوم، شماره ۵، صص ۱۵-۳۲.
۱۶. یان گل، ۱۳۹۴، شهر انسانی، ترجمه علی غفاری و لیلا غفاری، انتشارات مؤسسه علم معمار، دانشگاه شهید بهشتی، قطب علمی طراحی شهری، تهران.
۱۷. Adyngtn, J. I., ۱۹۹۵, *Ecotourism*, Translated by: Kahrom, I., Department of Environment, Tehran.
۱۸. Gee, C, Y., ۱۹۴۴, **Residents attitudes towards tourism: A longitudinal study**, Spey Valley Scotland Tourism Management, Vol. ۱۵, No. ۴, PP. ۲۴۷-۲۵۸.
۱۹. Harssel, V., ۱۹۴۴, **Tourism an exploration**, Routledge, London.
۲۰. Zakaria, J. & Norsidah, U., ۲۰۱۴, **Comfort of walking in the city center of Kuala Lumpur**, Procedia - Social and Behavioral Sciences, Vol. ۱۷۰, No. ۷, PP. ۶۴۲-۶۵۲.
۲۱. Law, C. M., ۱۹۹۴, **Urban tourism: Attracting visitor to large cities**, Mansell, UK.
۲۲. Litman, T., ۲۰۰۴, **Economic value of walkability**, World Transport Policy and Practice, Vol. ۱۰, No. ۱, PP. ۵-۱۴.
۲۳. MacCannell, D., ۱۹۷۶, **The tourist: A new theory of the leisure class**, The Macmilan Press LTD, New York.
۲۴. Southworth, M., ۲۰۰۵, **Designing the walkable city**, Journal of Urban Planning and Development, Vol. ۱۳۱, No. ۴, PP. ۲۴۶-۲۵۷.
۲۵. Timothy, D. J. & Geoffrey, W., ۱۹۹۵, **Tourist Accommodation in an Asian historic city**, Journal of Tourism Studies, Vol. ۶, No. ۲, PP. ۶۳-۷۳.