

ارزیابی قابلیت پیاده‌راه در چارچوب رضایتمندی گردشگران نمونه موردی: پیاده‌راه علم‌الهدی رشت

عارفه اسلامی*^۱ طاهره شهبازی^۲ امین ابراهیمی دهکردی^۳

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری دانشگاه غیرانتفاعی مازیار رویان

۲- دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری دانشگاه غیر انتفاعی مازیار رویان

۳- عضو هیأت علمی دانشگاه مازیار رویان، گروه شهرسازی

چکیده

امروزه صنعت گردشگری به عنوان یک صنعت پیشرو در جهان توسعه فراوان یافته است و بسیاری از کشورها با بهره‌گیری از فاکتورهای جذب توریسم همچون محورهای پیاده به تقویت حرکت‌های توریستی خود پرداخته و وضعیت خود را بهبود می‌بخشند. مسیرهای پیاده توأم با نشانه‌ها و نقاط عطف مانند مکانی برای قرائت سناریوی شهری و حفظ پایداری خاطره‌ی شهر می‌باشند. قابلیت جذب گردشگری نه تنها برآورنده نیازهای مربوط مسیر پیاده‌راه است، بلکه به عنوان یک ضرورت برای حل مسائل ارزشمند نهفته در دل شهرها از جمله جذب گردشگر تلقی می‌گردد. هدف اصلی این بررسی ارزیابی قابلیت پیاده‌راه و تعیین اثرگذاری و ارتباط آن بر جذب و رضایت گردشگران پیاده‌راه علم‌الهدی می‌باشد. در انجام پژوهش، ابتدا از روش شناسی اسنادی و کتابخانه‌ای با رویکرد بازنگری نظام‌مند منابع مرتبط، جهت شناسایی معیارهای اصلی پیاده‌راه بهره گرفته شد و با روش ترکیبی، مدل مفهومی مؤلفه‌های ارزیابی پیاده‌راه در چارچوب رضایتمندی گردشگران تدوین گردید. متعاقباً با انجام سنجش مؤلفه‌های کالبدی و فرهنگی پیاده‌راه علم‌الهدی از طریق توزیع پرسشنامه مستخرج از مؤلفه‌های ارزیابی پیاده‌راه به صورت هدفمند و تحلیل داده‌های کیفی حاصل شده از طریق تحلیل نموداری و SPSS، درجه اهمیت هر مؤلفه مورد ارزیابی واقع شد. سرانجام با توجه به وجود اشتراک نسبی عوامل استخراج شده در مؤلفه‌های مختلف، عوامل مذکور مقوله‌بندی شدند که نتایج بررسی نشان می‌دهد که مؤلفه خوانایی و تصویرپذیری تأثیر بیشتری بر رضایتمندی گردشگران پیاده را علم‌الهدی دارد.

واژه‌های کلیدی: گردشگری شهری، رضایتمندی، قابلیت پیاده‌راه، پیاده‌راه علم‌الهدی.

مقدمه

تسلط همه جانبه اتومبیل بر خیابان‌های شهری و الویت بخشیدن بر حمل و نقل سواره، تحت سیطره نگرش‌های مدرنیستی در دوران معاصر، موجب مسائلی از قبیل انواع آلودگی‌های صوتی، بصری و هوا، نزول مؤلفه‌های تأثیرگذار بر منظر شهری، کاهش روابط و تعاملات مثبت اجتماعی، کاهش امنیت و ایمنی معابر و... شده است. این مشکلات سبب شکل‌گیری نگرش انسان محور در حمل‌ونقل و معابر شهری در نیمه دوم قرن بیستم در اروپا و آمریکای شمالی شده است که احداث پیاده‌راه‌ها یکی از نمودهای عینی از این نگرش می‌باشد. ایران نیز از این قاعده مستثنی نبوده و در دو دهه اخیر نمونه‌هایی از ساخت پیاده‌راه‌ها را در کلانشهرهای کشورمان شاهد هستیم که از آن جمله می‌توان به پیاده‌راه تربیت در تبریز، پیاده‌راه بازار در تهران و پیاده‌راه علم‌الهدی در رشت اشاره نمود. باید توجه نمود که جلوگیری یا ایجاد محدودیت در ورود اتومبیل به خیابان‌ها و احداث پیاده‌راه‌ها دارای چالش‌های فراوانی از منظر مکان‌یابی، برنامه‌ریزی و طراحی، ضوابط منظرسازی، مسائل اجتماعی و فرهنگی و جذب توریسم و ایجاد گردشگری می‌باشد که مورد توجه خاص پژوهشگران حوزه شهری قرار گرفته است (مینائی، محمدحسن زاده، ۱۳۹۵). در دهه‌های اخیر رشد و توسعه صنعت گردشگری و اتخاذ آن به عنوان یکی از فعالیت‌های عمده اقتصادی از طرف کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه و رقابت مقاصد عمده‌ی برای جذب گردشگران، برنامه‌ریزان را بر آن داشته تا برای افزایش درآمدهای حاصله از فعالیت‌های گردشگری به دو مقوله‌ی مهم توجه کنند: اول، افزایش رضایت گردشگران و ارتقای لذت و کیفیت تجربه گردشگری و دوم، تلاش برای حفظ منافع جوامع میزبان؛ به همین دلیل اغلب کشورها گردشگری را یک ضرورت می‌دانند و از تمامی ظرفیت‌ها و امکانات خود استفاده می‌کنند تا به کسب منافع و مزایای مورد نظر خود دست یابند (قالیباف و شعبانی فرد، ۱۴۸: ۱۳۹۰).

پیشینه تحقیق

پیرامون موضوع ارزیابی قابلیت پیاده‌راه که به عنوان موضوع جدید و جذاب در مطالعات شهری شناخته شده پژوهش‌هایی در حوزه پیاده‌راه‌ها انجام شده؛ اما در این موضوع از منظر ارزیابی مؤلفه‌های پیاده‌راه در چارچوب رضایتمندی گردشگران پژوهش‌ها و مطالعات چندانی صورت نگرفته است. با این حال می‌توان به چند مورد از مطالعاتی که در چارچوب پژوهش‌های نزدیک به موضوع این مقاله پرداخته‌اند، اشاره نمود: عده‌ای از پژوهشگران ارتقاء قابلیت پیاده‌مداری در محورهای گردشگری بافت با ارزش تاریخی (نمونه موردی: محورهای گردشگری محله جویباره اصفهان) بررسی کردند (سویزی، رجب پور، ۱۳۹۳)، عده‌ای سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران (نمونه موردی: پیاده‌راه صف (سپهسالارتهران) را بررسی کردند (رنجبر، اسماعیلی، ۱۳۸۹). عده‌ای ارزیابی مطلوبیت پیاده‌راه‌های شهری بر اساس مؤلفه‌های کیفی (مطالعه موردی: پیاده‌راه علم‌الهدی شهر رشت) را بررسی کرده‌اند (اکبرزاده مقدم لنگرودی، احمدی، آزاده، ۱۳۹۵). عده‌ای ارزیابی مؤلفه‌های کیفیت فضای شهری بر میزان مطلوبیت مسیرهای پیاده گردشگری (مورد پژوهی اولویت‌بندی مسیرهای گردشگری پیاده در شهر اصفهان) را بررسی کردند (محمدی، چنگل‌وایی، ۱۳۹۲). عده‌ای مسیر پیاده گردشگری را بررسی کردند (حبیبی، ۱۳۸۰). عده‌ای مشخصات، برآورد و اعتبار یک مدل رفتاری عابر پیاده را بررسی کردند (Cruz, Birlaire, Antonini, Robin, 2009). عده‌ای اثرات تکرار سفر به اصفهان بر میزان رضایت گردشگران خارجی را بررسی کردند (بهرام رنجبریان، ۱۳۸۶). عده‌ای در کتابی

پیاده‌راه‌ها را بررسی کردند (کاشانی جو، ۱۳۸۹). عده‌ای در کتابی شهرهای انسان محور را بررسی کردند (Tibbalds، ۱۹۲۲).

معرفی محدوده مورد مطالعه (پیاده‌راه علم‌الهدی رشت)

پیاده‌راه علم‌الهدی در بافت مرکزی شهر رشت واقع شده است. این پیاده‌راه مسیر میدان شهرداری را به سبزه میدان وصل می‌کند، دارای ۲۷۵ متر طول و ۲۷ متر عرض است که در مدت شش ماه ساخته شده است. میداین شهرداری و سبزه میدان در دو سوی این خیابان، دو گره بسیار فعال شهری و با ویژگی‌های عملکردی همگرایانه می‌باشند. خیابان علم‌الهدی به عنوان یکی از کریدورهای اثرگذار شهری دارای تحرکات اجتماعی فراوانی می‌باشد. ایجاد فضای مناسب پیاده‌رو خیابان علم‌الهدی نقش مهمی در کاهش میزان ترافیک به مرکز شهر را دارد. این پیاده‌روی زیبا دارای مبلمان، مجسمه، آب نما، پیاده‌روی سنگفرش، چراغ‌های روشنایی، باغچه‌ها و نمایی گل‌کاری شده می‌باشد و چهره زیبایی به این منطقه داده است. کاربری‌های موجود در این خیابان عمدتاً تجاری، تفریحی و فرهنگی بوده و از بناهای شاخص موجود در این مسیر بنای تاریخی، کتابخانه‌ی ملی رشت و سینما میرزا کوچک است.



تصویر ۱: موقعیت محدوده پیاده‌راه علم‌الهدی در شهر رشت تصویر ۲: کف سازی پیاده‌راه تصویر ۳: جذابیت های پیاده‌راه



تصویر ۵: سیمای پیاده‌راه

تصویر ۴: سیمای پیاده‌راه

منبع: نگارندگان

مروری بر ادبیات پیاده‌راه

مفهوم پیاده‌راه

از دیدگاه ترافیکی پیاده‌راه یا خیابان‌های پیاده، خیابان‌های منفرد و مجزایی هستند که آمد و شد خودرو از آن‌ها حذف شده است. به عبارت دیگر در این خیابان‌ها ترافیک غیر موتوری اولویت مطلق دارد. البته خودروهای خاص مانند آتش نشانی، اورژانس و پلیس در مواقع ضروری امکان دسترسی به آن را دارند و نیز وسایل نقلیه خدماتی و حمل بار نیز طی ساعات خاصی مجاز به تردد در آنها هستند (بمانیان و همکاران، ۱۳۹۱)؛ اما مفهوم پیاده‌راه، به غیر از عدم اختصاص خیابان به خودرو، دارای جوانبی دیگر نیز می‌باشد. پیاده‌راه‌ها و مراکز خرید پیاده، خیابان‌هایی هستند که در آن مداخله وسایل نقلیه کاهش یافته یا حذف شده است. لذا با توجه به نقش اجتماعی خیابان‌های پیاده، پیاده‌راه را می‌توان محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی شان دانست، این فضاها در مقیاس همه شهر عمل نموده و پذیرای گروه‌های مختلف و از شهروندان هستند. پیاده‌راه‌ها معابری با بالاترین میزان نقش اجتماعی است که عبور و مرور خودرو از آن حذف شده است. در تعریف دیگر پیاده‌راه‌ها فضاهایی خطی در شهر هستند که با حداکثر نقش اجتماعی شکل می‌گیرند، شهروندان پیاده تسلط کامل بر این فضاها دارند و وسایل حمل و نقل موتوری تنها برای خدمات رسانی در مواقع خاص استفاده می‌شود. (Cohen, 2010: ۸۷۵). همچنین پهنه پیاده، مکانی است که ساکنان آن با هر سن و توانایی می‌توانند امنیت و راحتی، تناسب و جذابیت در پیاده روی را نیز احساس کنند. (عباس زاده، تمری، ۲: ۱۳۹۱). پس پیاده‌راه‌ها علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تماس اجتماعی، گردش، تماشا و... را فراهم می‌آورد. (کاشانی، ۱۳۸۹) در پیاده راه‌ها، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است (فرخی، ۱۳۸۹).

محورهای پیاده

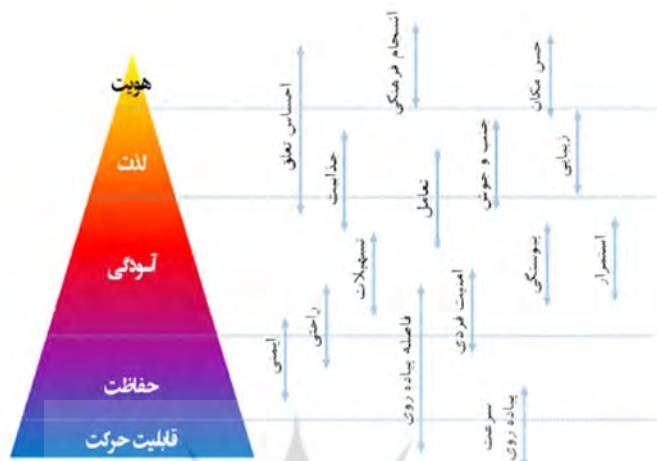
معابر پیاده یا پیاده راه‌ها، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که تسلط کامل با عابر پیاده است. این معابر می‌توانند به صورت کوچه، بازار، بازارچه، مسیری در میدان، پارک یا فضای یک مجتمع شکل بگیرند. پیاده‌راه‌ها با از میان بردن ترافیک عبوری سواره در بخشی از شهر ایجاد می‌شوند، و به دلایل معمارانه، تاریخی یا تجاری شکل می‌گیرند (فرخی، ۱۳۸۹).

محورهای گردشگری

تعریف محور در فرهنگ لغت آکسفورد این چنین آمده: خطی که جهت و حرکت را نشان می‌دهد. محور به عنوان یکی از عوامل اصلی جهت دهنده در معماری و شهرسازی مطرح است. محور گردشگری را این چنین می‌توان تعریف کرد: «محور گردشگری شهری مسیری است که جاذبه‌های گردشگری موجود در شهر را به یکدیگر متصل می‌سازد تا بازدید از آنها تسهیل یابد. گاهی این محور فقط نقش اتصال دهنده دارد و گاهی خود مسیر محور دارای جذابیت برای گردشگران می‌باشد (حبیبی، ۱۳۷۸). گردشگری شهری، عملکرد متقابل گردشگر_میزبان و تولید فضای گردشگری در رابطه با سفر به مناطق شهری با انگیزه‌های متفاوت و

بازدید از جاذبه‌ها و استفاده از تسهیلات و خدمات مربوط به گردشگری است که آثار متفاوتی را بر فضا و اقتصاد شهری به جای می‌نهد (پاپلی یزدی و سقایی، ۱۹۰: ۱۳۵۸).

سلسله مراتب نیازهای پیاده‌راه‌ها



تصویر ۶: سلسله مراتب نیازهای پیاده‌راه‌ها

منبع: سرخیلی و همکاران، ۱۳۹۴

با توجه به دیاگرام فوق، سلسله مراتب نیازهای پیاده راه شامل ۵ طبقه‌بندی اصلی شامل موارد زیر می باشد:

در سطح اولیه وجود نقاط ابتدا و انتهای مشخص در مسیر پیاده راه و نیز تأمین دسترسی عابر پیاده در امتداد آن بسیار مهم می باشد، در سطح دوم از احتیاجات یک پیاده‌راه، احساس حفاظت است که به معنای تأمین امنیت و ایمنی عابران در طول پیاده‌راه می‌باشد. سطح سوم شامل تأمین آسایش و راحتی عابران در مسیر پیاده راه بوده و در سطح چهارم شامل لذت بردن عابر از فضای پیاده‌راه می باشد که این سطح از سلسله نیازهای یک پیاده‌راه پایدار به فاکتورهای متعددی وابسته است، مانند موقعیت و جانمایی تسهیلات پیاده‌راه، هم‌پیوندی شبکه پیاده و... همچنین از بالاترین سطح نیازهای یک پیاده‌راه، می توان به درجه هویت‌مندی و تشخیص پیاده‌راه اشاره نمود که به معنای امکان مشارکت (برقراری ارتباط) با امکانات و تسهیلات پیاده‌راه است که یکی از عوامل آن امکان دریافت اطلاعات محیطی توسط عابر پیاده می‌باشد. این سطح از سلسله مراتب نیازهای پیاده‌راه، خود به فاکتورهایی که مستقیماً نیاز خاصی را برآورده می‌سازد، تقسیم می‌شوند که در سمت راست نمودار به آنها اشاره شده است. از جمله فاکتورهای مذکور می‌توان به امنیت، ایمنی، احساس تعلق، آسایش، راحتی، جذابیت، پیوندهای اجتماعی، ارتباط با فضا، سرعت پیاده‌روی، جنب و جوش و سرزندگی، هم‌پیوندی و پیوستگی، حس مکان، زیبایی، تداوم و... می‌باشد. لازم به ذکر است که تا زمانی که نیازهای اولیه پیاده‌راه برآورده نشده باشند، نیازهای ثانویه قابل دسترسی نیستند (فرخی مریم، ۱۳۸۹).

اهمیت و نقش احداث پیاده‌راه‌ها

اهمیت و نقش پیاده‌راه‌ها در شهرهای امروزی در جدول زیر به اختصار بیان شده است.

جدول ۱: اهمیت و نقش پیاده‌راه

ملاحظات	اهمیت و نقش پیاده‌راه‌ها
<ul style="list-style-type: none"> ● تجدد حیات مدنی و هویتی مراکز شهری ● ارتقاء فرهنگ و آداب شهرنشینی ● جذب توریست و گردشگر 	نقش اجتماعی و فرهنگی
<ul style="list-style-type: none"> ● بازگرداندن حیات اقتصادی به منطقه ● افزایش درآمد دولتی از مالیات‌های محلی 	نقش اقتصادی
<ul style="list-style-type: none"> ● امکان ادراک بهبود یافته محیط شهری از ارزش‌های بصری، اجتماعی و فرهنگی خیابان 	نقش ادراک محیطی
<ul style="list-style-type: none"> ● ایجاد محیطی امن و با ضریب اطمینان مطلوب جهت مشارکت و تعاملات اجتماعی ● به دور از خطرات اتومبیل 	نقش ایمنی و امنیت
<ul style="list-style-type: none"> ● کاهش آلودگی‌های هوا، بصری و صوتی ارتقاء سلامت فیزیکی و روانی انسان‌ها ● ارتقاء چهره مرکزی شهر ● ایجاد شرایط آسایش و رفاه 	نقش زیست محیطی و اقلیمی

منبع: (احدی، مینایی، ۱۳۹۳)

اهداف کلی برنامه‌ریزی پیاده‌راه

اهداف متنوع و گوناگون را می‌توان به صورت زیر ارائه نمود:

الف) بهبود مدیریت ترافیک: برنامه‌ریزی و توسعه فضاهای پیاده اثرات چندجانبه‌ای بر کاهش مشکلات ترافیکی دارد که از جمله می‌توان به تحرک رفت و آمد در مرکز شهر، تشویق استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی، بهبود دسترسی به مراکز عمده شهری، توسعه پارکینگ‌های عمومی و... اشاره نمود.

ب) بهبود سیمای کالبدی شهر: ساماندهی پیاده‌راه‌ها و فضاهای پیاده یکی از ابزارهای مؤثری است که می‌تواند به طرق مختلفی مانند احیاء بافتهای تاریخی، حفظ ارزش‌های معماری و فرهنگی، زیباسازی منظر شهری، ساماندهی تجهیزات خیابانی، بهبود روشنایی، بهبود دسترسی‌ها و... به بهسازی و حفظ سیمای شهر کمک کند.

ج) بهبود وضع زیست محیطی: در این زمینه می‌تواند به کاهش منابع آلودگی هوا و صدا، افزایش ایمنی، توسعه فضای سبز، گسترش فضاهای باز، کاهش تراکم و ازدحام در مراکز فعالیت و تجارت و... اشاره نمود.

د) بهبود وضع خرید و خدمات: یکی از مشکلات عمده زندگی در شهرهای بزرگ، دشواری دسترسی به مراکز خرده فروشی و تأمین خدمات روزمره مورد نیاز شهروندان است. توسعه پیاده‌راه‌ها چنان‌که تجربه نشان داده است، یکی از عوامل مؤثر در رونق مراکز خرده فروشی سنتی و جدید، و دسترسی آسان به خدمات جزئی، ولی ضروری روزمره است.

ه) بهبود زندگی اجتماعی و فرهنگی: در این زمینه می‌توان به مواردی از قبیل توسعه مراودات اجتماعی، آسایش سالمندان، بازی کودکان، گذراندن اوقات فراغت جوانان و دیگران، امنیت رفت و آمد کودکان، تشویق تفریح و گردش، جذب توریسم و... اشاره کرد (فرخی، ۱۳۸۹).

گردشگری و رضایتمندی

گردشگری به عنوان یک عامل اقتصادی عمده و بسیار مهم در سال‌های اخیر مورد توجه فراوان قرار گرفته و بدین علت سعی می‌شود که حتی‌الامکان از عوامل مهم در کاهش جریان جهانگردی جلوگیری به عمل آمده و امکانات لازم برای رشد و توسعه آن فراهم شود (رضوانی، ۱۳۷۴). فضاهای گردشگری نیز فضاهایی هستند که در آن‌ها مناسبات و رفتارهای آزادانه و دلخواه افراد مانند گفتگو، قدم زدن، تجربه‌ی مشترک و هم‌حسی فضایی، علاوه بر این امکان بحث و مناظره و برگزاری تجمعات و سخنرانی‌ها شکل می‌گیرد که در نهایت به ایجاد همبستگی و علائق مشترک انسانی می‌انجامد (ملازاده و طاهری دهکردی، ۱۳۹۰). امروزه تأثیرگذاری متقابل گردشگری بر ساختارها و فضاهای عمومی شهری تا حدی است که صنعت گردشگری شهری از دید مدیریت شهری از اهمیتی بسزا برخوردار می‌باشد. بنابراین مدیریت شهری به این نتیجه رسیده است که ارتقای کیفی این فضاها و ایجاد تأسیسات مناسب برای گردشگران، از جمله مراکز اقامتی، اماکن تفریحی و ایجاد تجهیزات و مبلمان شهری نوین می‌تواند علاوه بر ایجاد آسایش و امنیت و حفظ تعاملات اجتماعی شهروندان بومی، باعث جلب رضایت بازدیدکنندگان فضاهای عمومی شهری و در نهایت جذب گردشگر شده و زمینه لازم برای ایجاد انگیزه سفر مجدد آن‌ها را فراهم سازد (ملکیان و همکاران، ۱۳۹۳).

پیاده‌راه عامل جذب گردشگر

اکثر شهرها محدوده‌های کوچکی دارند که در ارتباط با حضور گردشگران و ساکنین، جاذبه‌های شهری را به نمایش می‌گذارند؛ مانند محدوده تجاری تفریحی، محدوده تجاری توریستی و محدوده توریستی مرکزی. تجمع منابع توریسم و غیر توریسم، این مکان‌ها را برای ساکنین محلی و گردشگران جذاب و خوشایند می‌کند. (Burtenshaw, ۲۰۱۲, ۱۹۹۱).

چارچوب رضایتمندی گردشگران در معبر پیاده

رضایتمندی گردشگران ساده‌ترین عنوانی است که قادر خواهد بود هدف طراحی مسیرهای پیاده گردشگری را بیان کند. لزوم توجه به عوامل کیفی و کمی مربوط به آن، که تحت تأثیر طی کننده آن (انسان) و طی شونده آن (زمان) در رابطه با توده و فضای موجود (مکان) تعریف می‌شوند. مطلوبیت معبر پیاده را به دنبال خواهد داشت که می‌تواند در نکات زیر پی گرفته شود:

- توجه به ابعاد زیستی در حرکت پیاده، همچون راحتی، آسایش و دلپذیری، حفاظت‌های آب و هوایی، جلوگیری از آلودگی‌های دیداری، شنیداری، بویایی و... تأمین فضاهای فراغتی و تفریحی در تلفیق با فضاهای طبیعی (پروند ۷۲-۱۳۷۱، ۱۴۶).
- تأمین ایمنی عابر پیاده، رفع خطرات و موانع طی مسیر (یان گل، ۱۳۷۵، ۵).
- لزوم رعایت مقیاس انسانی و ایجاد فضای انسانی با توجه به حواس پنجگانه و نحوه تأثیرپذیری انسان از این حواس در ادراک فضایی و احساس خوشایندی.
- توجه به مسیریابی، جهت‌یابی و میدان دید عابر پیاده.
- توجه به ظرفیت معبر پیاده با توجه به نیازمندیهای فضایی و رفتاری عابر پیاده، عرض معبر و موانع موجود.

- توجه به نوع فعالیت انجام شده در مسیر و پراکندگی فضایی آنها.
- توجه به تنوع معبر پیاده از لحاظ نوع فعالیت، فضا و ایجاد فضاهای متباین، با تأکید بر نوع حرکت، ایستایی و پویایی آن و ایجاد جذابیت‌های بصری.
- و بلاخره خوانایی، عاملی که از آن طریق شخص می‌تواند راه و جهت خود را بیابد. (لینچ، ۱۳۷۲، ۱۵).

کاربری و فعالیت‌های شهری

تعدد کاربری‌هایی که در طول مسیر واقع می‌شوند، نحوه ارتباط آنها با مسیر از لحاظ موقعیت مکانی، سطح اشغال آنها و مقیاس مربوطه از موارد تأثیرگذار بر مسیر می‌باشند. ارزیابی کاربری‌های موجود و تعیین سازگاری، مطلوبیت، مناسب بودن و وابستگی آنها، شناخت کمبودهای بافت، در نظر داشتن عوامل تعیین کننده‌ای چون شیوه بهره‌بری از فضا، نحوه حرکت در مسیر، الگوهای رفتاری و نوع روابط اجتماعی، نوع فعالیت‌های تفریحی و فراغتی، موقعیت محدوده مورد نظر از نظر عناصر طبیعی، موقعیت مکانی خیابان نسبت به کل شهر و... نکاتی هستند که توجه به آنها برای تعریف مطلوب مسیر پیاده گردشگری در اولویت قرار می‌گیرد (حبیبی، ۱۳۸۰).

سنجش پیاده‌راه

مدل مکان پایدار (گلکار، ۱۳۷۹) با بررسی ابعاد و زمینه‌های مختلف کیفیت طراحی شهری در طیف متنوعی از مکان‌های شهری با تکامل و توسعه مدل مکان کانترا که مبتنی بر همپیوندی مکان در ارتباط با سه بعد اساسی کالبد، فعالیت‌ها و تصورات می‌باشد، با مد نظر قراردادن ابعاد نوین مؤثر بر کیفیت طراحی شهری مکان‌های شهری مانند مباحث کارایی انرژی، محیط زیست و... بعد بوم شناسی را به عنوان بعد مکمل مدل کانترا اضافه نموده و در نهایت چهارچوب‌های مدل مکان پایدار را تدوین می‌نماید (گلکار، ۱۳۷۹). پس از بررسی نظریه‌های مطرح در خصوص مؤلفه‌های کیفی مطلوبیت مسیرهای پیاده در نمونه‌های جهانی و داخلی، در نهایت مؤلفه‌های مذکور به تفکیک نام نظریه پرداز در قالب چهار معیار مذکور آزمون و دسته بندی می‌شود.

کیفیت‌های مسیرهای پیاده بر مبنای اهداف گردشگری به صورت زیر دسته بندی می‌شوند:

۱. مسیری باشد که به طور تاریخی مکان وقایع و حوادث شهری باشد و یا اینکه در زندگی امروز شهر نقش هویت بخشی و یا تأثیرگذار داشته باشد. (تصورات ذهنی)
۲. مسیری باشد که در تاریخ نقش و کارکرد داشته باشد و احیای آن در باز زنده سازی و رونق اقتصادی- گردشگری شهر مؤثر افتد. (بعد عملکردی).
۳. مسیری باشد که پیوستگی آن در دل بافت‌های پیرامونی انعطاف پذیر بوده و مانع سلب حق انتخاب گردشگر در مسیر نگردد و امکان تصمیم‌گیری در طی مسیر را برای او فراهم آورد (کالبدی).
۴. مسیری باشد که الزامات حرکت پیاده و آسایش‌های اقلیمی مطلوب را فراهم آورد (عملکردی و زیست محیطی).
۵. مسیری باشد که آرایه گر تصویر فرهنگی از هویت محلی مکان مورد نظر باشد (تصورات ذهنی).

۶. مسیری باشد که بستر لازم را برای استقرار صنایع تولیدی و مصرفی فرهنگی را در مجاورت خود فراهم آورد (عملکردی)؛ (محمدی، ۱۳۹۱).

جدول ۲: نظریه‌های مطرح در خصوص مؤلفه‌های کیفی پیاده‌راه

نظریه پرداز	کالبدی	عملکردی	تصورات ذهنی	زیست محیطی
راپاپورت (۱۹۸۷)	مسافت تا هدف، توپوگرافی، شیب، سنگفرش،	امنیت، دسترسی به خدمات	ویژگی‌های ادراک، سطح پیچیدگی مناسب از محیط هنجارها و فرهنگ	اقلیم و آب و هوا، فصول، سایه، آفتاب، برف و باران و... صدا، دود و...
هاندی (۲۰۰۶)	مقیاس مسیر، فضای سه بعدی، تراکم و شدت، ساختار منطقه‌ای	کاربری مختلط، ارتباط پذیری خیابان‌ها	کیفیت زیبایی شناسانه: دلپذیری و جذابیت مکان	درصد سایه در هنگام ظهر
جیکوبز (۱۹۶۱)	اختلاط کاربری‌ها	امنیت	تعاملات اجتماعی، انعطاف پذیری	-----
ارنست استرنبرگ (۲۰۰۰)	ارتباط میان کاربری‌ها، کاربری‌های مختلط، ایمنی، تراکم، فاصله پیاده روی، ایستگاه‌های توقف، دانه بندی	امنیت، تناسبات بصری، دیدهای متوالی، تجربه های پیوسته فضایی	هویت، روح مکان، خصوصیات ذاتی مکان، نقش انگیزی، کیفیت‌های احساس برانگیز، راهیابی، کیفیت ادراک ذهنی،	خرد اقلیم، زاویه خورشید
لینچ (۱۹۸۱)	دسترسی	سرزندگی	مفهوم (حس)	-----

منبع: نگارندگان با بهره‌گیری از منابع دیگران

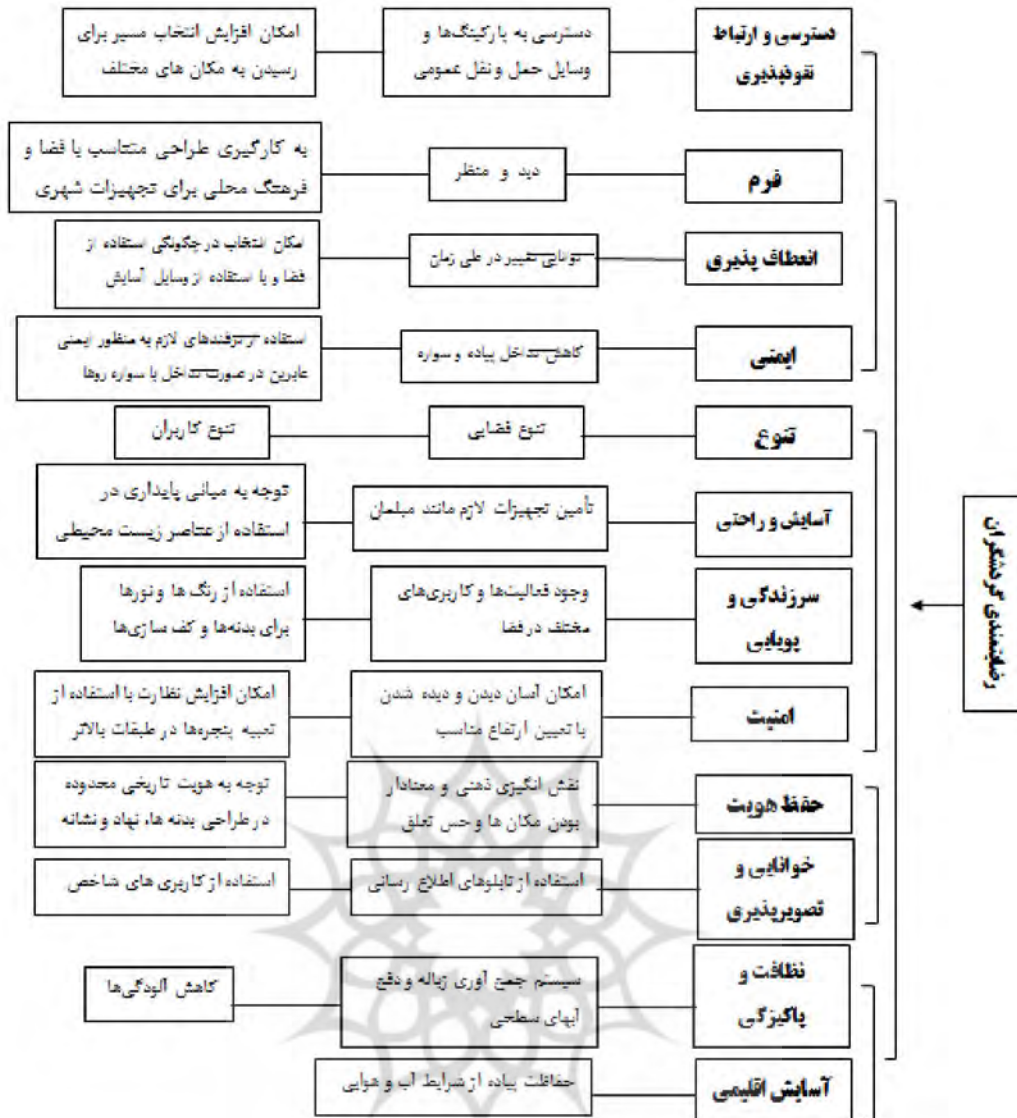
بنابراین با توجه به مباحث نظری مطرح شده از سوی صاحب‌نظران در قالب معیارهای چهارگانه و تطابق با اهداف گردشگری مسیرهای پیاده گردشگری، زیر معیارهای نظری انتخاب شده این پژوهش در جدول زیر ارائه شده است. لازم به ذکر است هر زیر معیار با ارایه تعدادی شاخص اندازه‌گیری به منظور ارزیابی از منظر کاربران فضا و مشاهده مستقیم از فضا تعریف می‌گردد.

مدل مفهومی و معیارهای مورد سنجش

جدول ۳: مؤلفه‌های مورد سنجش در رضایتمندی گردشگران

معیارهای اصلی	معیارهای سنجش
معیارهای کالبدی	<ul style="list-style-type: none"> دسترسی به پارکینگ‌ها و وسایل حمل و نقل عمومی امکان خدمات رسانی در لحظات حساس امکان افزایش انتخاب مسیر برای رسیدن به مکان‌های مختلف ایجاد رابطه بصری بین عابرین استفاده کننده و بدنه
	<ul style="list-style-type: none"> دید و منظر جذابیت حاصل از طراحی بدنه ساختمان‌ها سازگاری فرم و عملکرد پرهیز از شباهت بیش از اندازه نمای ساختمان‌ها که در عدم خوانایی مؤثر است استفاده از نورپردازی برای تأمین جذابیت بصری بکارگیری طراحی متناسب با فضا و فرهنگ محلی برای تجهیزات شهری
	<ul style="list-style-type: none"> انعطاف پذیری
	<ul style="list-style-type: none"> توانایی تغییر در طی زمان امکان انتخاب در چگونگی استفاده از فضا و یا استفاده از وسایل آسایش امکان تغییر کاربری‌ها به یکدیگر
ایمنی	<ul style="list-style-type: none"> کاهش تداخل پیاده و سواره استفاده از ترفندهای لازم به منظور ایمنی عابرین در صورت تداخل با سواره‌روها
تنوع	<ul style="list-style-type: none"> تنوع فضایی تنوع عملکردی تنوع کاربران
آسایش و راحتی	<ul style="list-style-type: none"> تأمین تجهیزات لازم برای رفع نیاز استفاده کنندگان مانند مبلمان، تابلوهای شهری و... توجه به مبانی پایداری در استفاده از عناصر زیست محیطی
معیارهای عملکردی	<ul style="list-style-type: none"> وجود فعالیت‌ها و کاربری‌های مختلف در فضا استفاده از محوطه آرایشی و عناصر زیست محیطی مانند آب و گیاهان استفاده از کاربری‌های چشم نواز در فضا ایجاد جذابیت بصری در بدنه ساختمان‌ها و استفاده از نقاشی‌های دیواری در بدنه‌های صلب بدون کاربری وجود دستفروشان استفاده از رنگ‌ها و نورها برای بدنه‌ها و کف سازی‌ها
	<ul style="list-style-type: none"> امکان افزایش نظارت با استفاده از تعبیه پنجره‌ها در طبقات بالاتر حذف موانع دید در عرصه مسیر امکان آسان دیدن و دیده شدن با تعیین ارتفاع مناسب تجهیزات و درختان و بوته‌های سبز استفاده از کاربری مختلط مسکونی برای ارتقای امنیت به ویژه در شب
معیارهای تصورات ذهنی	<ul style="list-style-type: none"> حفظ هویت نقش انگیزی ذهنی و معنادار بودن مکان‌ها و حس تعلق توجه به هویت تاریخی محدوده در طراحی بدنه‌ها، نهاد و نشانه‌ها
معیارهای زیست محیطی	<ul style="list-style-type: none"> خوانایی و تصویر پذیری استفاده از نشانه‌های شهری استفاده از کاربری‌های شاخص استفاده از تابلوهای اطلاع رسانی
	<ul style="list-style-type: none"> نظافت و پاکیزگی سیستم جمع آوری زباله و دفع آب‌های سطحی کاهش آلودگیها
آسایش اقلیمی	<ul style="list-style-type: none"> حفاظت پیاده از شرایط آب و هوایی

منبع: نگارندگان با بهره‌گیری از منابع دیگران



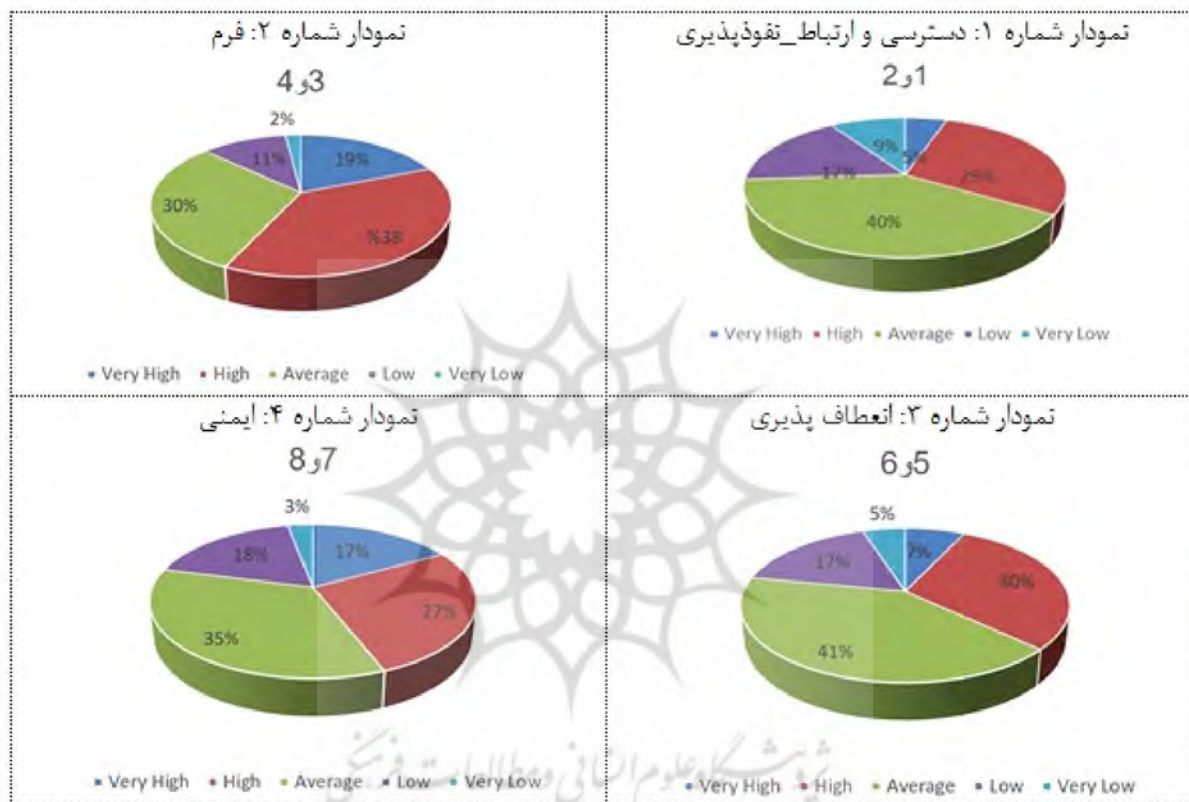
مدل مفهومی معیارهای مورد سنجش
منبع: نگارندگان با بهره‌گیری از منابع دیگران

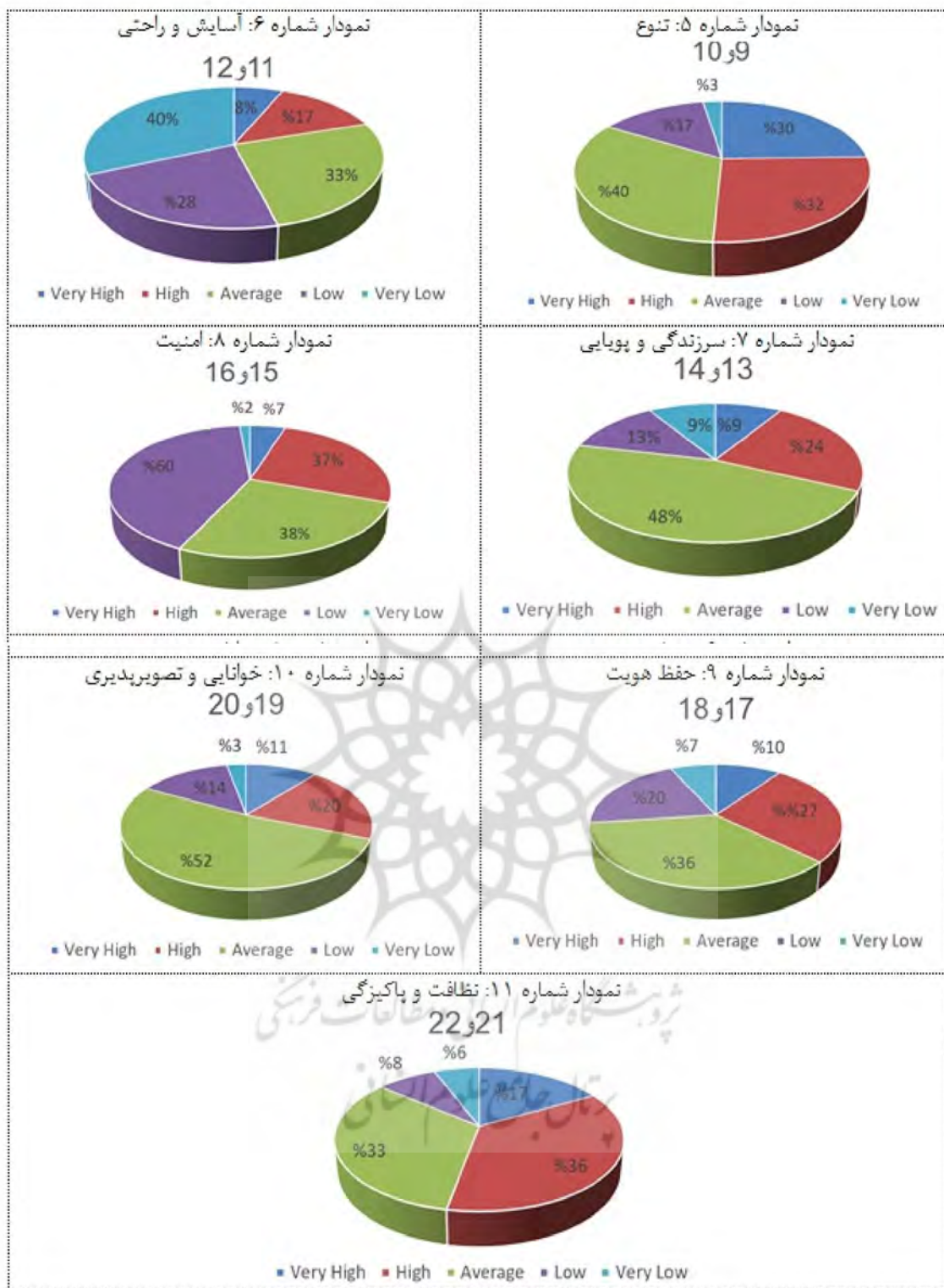
تحلیل و یافته‌های پژوهش

در این تحقیق ۱۰۰ پرسشنامه در پیاده‌رو علم‌الهدی رشت به صورت هدفمند و با در نظر گرفتن جنسیت، سن، سطح درآمد و میزان تحصیلات توزیع شد. سپس از آزمون دو جمله‌ای ($P < 0.60$) استفاده شد و سطوح مؤلفه‌های کالبدی، عملکردی، تصورات ذهنی و زیست محیطی مورد اندازه‌گیری قرار گرفت. در تأمین روایی پرسشنامه مورد استفاده، روش اعتبار محتوا مد نظر بود. این روش نوعی روایی است که معمولاً برای بررسی اجزای تشکیل دهنده یک ابزار اندازه‌گیری به کار برده می‌شود. در واقع این نوع روایی فرآیند تعیین معرف بودن سؤالات ابزار با توجه به ویژگی‌ها، مهارت‌ها، دانش و آنچه مورد اندازه‌گیری واقع می‌شود، می‌باشد.

$$z = \frac{\bar{p} - p}{\sqrt{\frac{p - q}{n}}}$$

به منظور تعیین قابلیت اعتماد (پایایی) ابزار اندازه‌گیری از روش سنجش سازگاری درونی استفاده شد. سازگاری درونی به وسیله ضریب آلفای کرونباخ اندازه‌گیری می‌شود. این روش در اغلب تحقیقات مورد استفاده قرار می‌گیرد و مقدار ضریب آلفای اندازه‌گیری شده ۰,۸ می‌باشد که این امر بیانگر پایا و مورد اطمینان بودن پرسشنامه مورد نظر به منظور ارزیابی مؤلفه‌ها است. از شاخص‌های به دست آمده در مدل مفهومی پژوهش و زیر مؤلفه‌های مربوط به هر کدام از مؤلفه‌ها (جدول شماره ۳) پرسشنامه‌ای تهیه شد و مطابق شرایط ذکر شده در بخش روش تحقیق در پیاده‌راه گردشگری علم‌الهدی رشت توزیع گردید. یافته‌های پژوهش به صورت جداگانه برای هر مؤلفه استخراج گردید که در نمودارهای شماره ۱ تا ۱۱ ارائه شده‌اند.





جمع‌بندی

این پژوهش به دنبال یافتن درجه اهمیت نقش مؤلفه‌ی رضایتمندی گردشگران بر پیاده‌راه علم‌الهدی رشت می‌باشد، ابتدا با بررسی مبانی و ادبیات موضوع چهار معیار اصلی را همراه با زیر معیارها (مؤلفه‌ها) استخراج نموده و سپس پرسشنامه‌ای با این مضمون تدوین کرده و به صورت هدفمند در پیاده‌راه توزیع نمود:

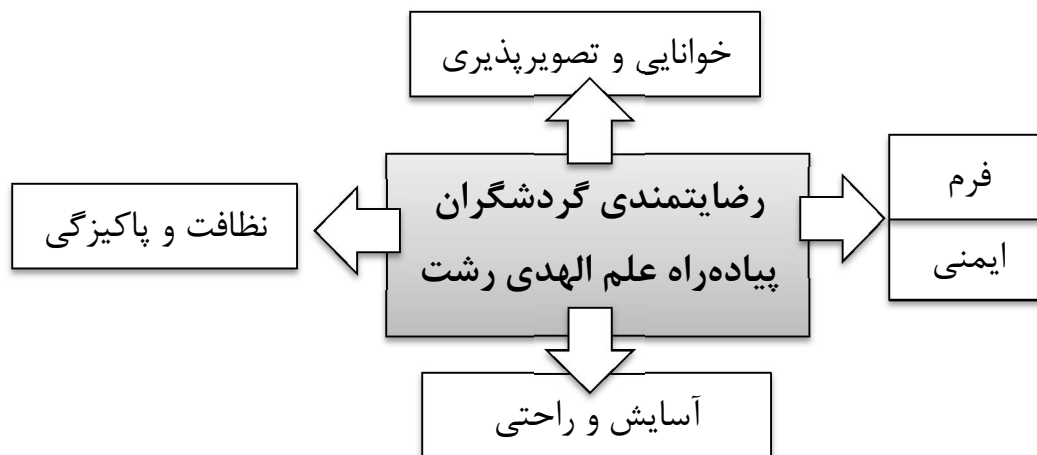
نتایج پژوهش

جدول ۴: ارزیابی رضایتمندی گردشگران پیاده‌راه علم‌الهدی با مؤلفه‌های رضایتمندی

سطح معنی داری	مقدار t	ضریب‌های استاندارد شده	ضریب‌های استاندارد نشده		مدل تحلیلی	
		مقدار Beta	انحراف معیار	مقدار B		
۰,۰۷۵	۰,۰۹۳	۰,۱۰۰	۰,۸۱۰	۰,۴۲۲	انعطاف پذیری	کالبدی
۰,۱۹۳	۱,۳۲۵	۰,۱۷۵	۰,۱۰۲	۰,۱۳۴	دسترسی و ارتباط_نفوذپذیری	
۰,۰۱	۲,۷۰۵	۰,۳۳۲	۰,۰۸۵	۰,۲۳۱	ایمنی	
۰,۰۰۷	۲,۸۲۰	۰,۳۷۹	۰,۱۱۰	۰,۳۰۹	فرم	
۰,۸۵۸	۰,۱۸۰	۰,۰۳۰	۰,۱۵۹	۰,۰۲۹	تنوع	عملکردی
۰,۳۸۰	۰,۸۸۸	۰,۱۳۶	۰,۱۰۹	۰,۰۹۷	سرزندگی و پویایی	
۰,۰۰۶	۲,۹۲۷	۰,۴۲۶	۰,۱۰۰	۰,۲۹۲	آسایش و راحتی	
۰,۲۵۶	۱,۱۵۱	۰,۱۶۱	۰,۱۱۸	۰,۱۳۶	امنیت	تصورات ذهنی
۰,۰۰۱	۳,۵۹۲	۰,۴۵۴	۰,۱۰۱	۰,۳۶۴	خوانایی و تصویرپذیری	
۰,۱۸۴	۱,۳۴۹	۰,۱۷۶	۰,۸۴	۰,۱۱۳	حفظ هویت	زیست محیطی
۰,۰۰۴	۳,۰۳۲	۰,۳۹۲	۰,۹۲	۰,۲۷۸	نظافت و پاکیزگی	

منبع: پژوهش گروه

با توجه به روند پژوهش، روش همبستگی به عنوان متدولوژی در تحلیل‌های آماری این تحقیق استفاده شد. تحقیق همبستگی یکی از روش‌های تحقیق توصیفی (غیرآزمایشی) است که رابطه میان متغیرها را بر اساس هدف تحقیق بررسی می‌کند. ضریب همبستگی در مورد توزیع‌های دو یا چند متغیره به کار می‌رود. اگر مقادیر دو متغیر شبیه هم تغییر کنند، یعنی با کم یا زیاد شدن یکی دیگری هم کم یا زیاد شود، به گونه‌ای که بتوان رابطه آن‌ها را به صورت یک معادله بیان کرد، می‌گوییم بین این دو متغیر همبستگی وجود دارد (حبیبی، ۱۳۹۱). همانطور که در جدول (۴) مشخص شده است بر اساس میزان p -value از شاخص‌ها که بزرگ تر از ۰,۰۵ هست تنها بین ۵ مؤلفه ایمنی، فرم، آسایش و راحتی، خوانایی و تصویرپذیری و نظافت و پاکیزگی در پیاده‌راه علم‌الهدی رشت با درک رضایتمندی گردشگران رابطه معناداری وجود دارد و با بقیه مؤلفه‌ها هیچ رابطه معنی داری وجود ندارد. همان طور که مشخص است، مؤلفه خوانایی و تصویرپذیری با ضریب استاندارد شده β ۰,۴۵۴ بیشترین تأثیر را در رضایتمندی گردشگران پیاده‌راه علم‌الهدی دارا هست و به ترتیب مؤلفه‌های آسایش و راحتی، نظافت و پاکیزگی، فرم و ایمنی با ضریب β ۰,۴۲۶ β ۰,۳۹۲ β ۰,۳۷۹ β ۰,۳۳۲ به ترتیب ایفا نقش دارند. این امر بیانگر این حقیقت است که خوانایی و تصویرپذیری مؤثرترین عامل در ارزیابی رضایتمندی گردشگران پیاده‌راه شهری است. در یک نگاه کلی می‌توان مهم ترین عوامل مؤثر بر رضایتمندی گردشگران پیاده‌راه علم‌الهدی را به صورت نمودار (۱۲) توصیف کرد.



نمودار ۱۲: عوامل مؤثر بر رضایتمندی گردشگران پیاده‌راه علم‌الهدی رشت

منبع: نتایج پژوهش



منابع و مأخذ:

- ۱- احدی، م، مینایی، آ (۱۳۹۳). ایمنی پیاده‌راه‌ها، مفاهیم و راهبردهای طراحی، پنجمین همایش ملی مدیریت ترافیک، تهران.
- ۲- احمدیان، رضا، بیات زاده، مه‌ری (۱۳۹۲). طراحی پیاده‌راه‌ها در بافت تاریخی شهرها، عاملی برای توسعه صنعت گردشگری (نمونه موردی شهر زنجان). اولین همایش ملی شهرسازی و معماری در گذر زمان.
- ۳- احمدی، حسن، اکبرزاده مقدم، امیر (۱۳۹۴). ارزیابی عوامل موثر بر مطلوبیت پیاده‌راه‌های شهری مطالعه موردی: پیاده‌راه علم‌الهدی رشت. کنفرانس ملی مهندسی و مدیریت محیط زیست، ۱۹ شهریور ماه سال ۱۳۹۴.
- ۴- اکبرزاده مقدم لنگرودی، امیر، احمدی، حسن، آزاده، سید رضا (۱۳۹۵). ارزیابی مطلوبیت پیاده‌راه‌های شهری بر اساس مؤلفه‌های کیفی، مطالعه موردی: پیاده‌راه علم‌الهدی شهر رشت، نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، سال هفتم، شماره بیست و پنج، تابستان ۱۳۹۵.
- ۵- بمانیان، م، یاری، ف، حسین پور، ع، شمشیربند، م (۱۳۹۱). تحلیل راهبردی استفاده از فضاهای پیاده محور در طراحی شهری با تأکید بر کاهش آلاینده‌های شهری، چهارمین کنفرانس برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، مشهد مقدس.
- ۶- پاپلی یزدی، م، سقایی، م و اروانه، م (۱۳۸۵). گردشگری (ماهیت و مفاهیم)، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها. تهران.
- ۷- پروند، شادان (۷۲-۱۳۷۱). جستجوی قواعد برای ساماندهی محورهای تجاری مراکز شهری در انطباق با حرکت پیاده، پایان نامه کارشناسی ارشد، زیر نظر سید محسن حبیبی، گروه شهرسازی، دانشکده هنرهای زیبا، ص ۹۹، ۱۴۶.
- ۸- جعفری مبین، شاهرخ (۱۳۹۱). ارزیابی کیفی پیاده‌راه‌های شهری در شهرهای ایرانی (نمونه موردی پیاده‌راه بوعلی شهر همدان)، پژوهش‌های شهری هفت حصار، شماره چهارم، سال اول، تابستان ۱۳۹۲.
- ۱۰- حبیبی، سید محسن (۱۳۷۰). نظریه‌ای در تفکر برنامه‌ریزی و طراحی شهری، صفحه، شماره ۳ و ۴، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی، ص ۴.
- ۱۱- حبیبی، سید محسن (۱۳۷۸). مسیر پیاده گردشگری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی.
- ۱۲- حبیبی، سید محسن (۱۳۷۸). مسیرهای پیاده گردشگری، هنرهای زیبا، شماره نهم، صص: ۴۳ - ۵۱.
- ۱۳- رضوانی، علی اصغر، (۱۳۷۴). "روابط متقابل شهر و روستا با تأکید بر ایران"، دانشگاه پیام نور.
- ۱۴- رنجبر، احسان، رییس اسماعیلی، فاطمه (۱۳۸۸). سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران، نمونه موردی: پیاده‌راه صف (سپهسالار) تهران، نشریه هنرهای زیبا، معماری و شهرسازی، شماره ۴۲، تابستان، ۱۳۸۹.
- ۱۵- سرخیلی، الناز، خانی زاده، محمدعلی، غلامی، احسان (۱۳۹۴). تحلیل و ارزیابی کیفیت پیاده‌راه‌های شهری با تأکید بر آسایش عابرین پیاده (نمونه موردی: پیاده‌راه عرفان (حافظیه) شیراز). فصلنامه جاده، شماره ۸۴، پاییز ۱۳۹۴.

- ۱۶- عباس زاده، شهاب، تمری، سودابه (۱۳۹۱)، بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیت فضایی پیاده راهها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی، مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولیعصر تبریز، فصلنامه مطالعات شهری، شماره چهارم، صص ۱۰-۱.
- ۱۷- فرخی، مریم (۱۳۸۹). نقش محورهای پیاده در توسعه پایداری شهرها.
- ۱۸- کاشانی، جو، خ (۱۳۸۹). طراحی پیاده‌راهها از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی، انتشارات آذرخش، تهران.
- ۱۹- گل، یان (۱۳۷۱). مبانی طراحی فضاهای متوالی در معماری شهر، صغه، شماره ۷ و ۸، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی.
- ۲۰- گلکار، کوروش (۱۳۷۹). مؤلفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری، نشریه صغه، شماره ۳۲، صص ۴۰-۶۵.
- ۲۱- لینچ، کوین (۱۳۷۲). سیمای شهر، ترجمه منوچهر مزینی، دانشگاه شهید بهشتی.
- ۲۲- محمدی، محمود، چنگلویایی، یونس (۱۳۹۱). ارزیابی مؤلفه‌های کیفیت فضای شهری بر میزان مطلوبیت مسیرهای پیاده گردشگری (مورد پژوهی اولویت بندی مسیرهای گردشگری پیاده در شهر اصفهان). نشریه علمی، پژوهش انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره ۵، بهار و تابستان ۱۳۹۲.
- ۲۳- ملازاده، کاظم، طاهری دهکردی، معصومه، (۱۳۹۱). "تاریخچه، جایابی و ساختار هگمتانمۀ مادی"، فصلنامه مطالعات شمهر ایرانی اسلامی، شمال دوم، شماره ۶، صفحات ۵-۱۶.
- ۲۴- ملکیان، محمود، ایزدی، محمدسعید، سبحان اردکانی، سهیل (۱۳۹۳). اهمیت فضاهای همگانی شهری در توسعه پایدار گردشگری شهری (مطالعه موردی: منطقه یک شهر همدان). علوم و تکنولوژی محیط زیست، دوره هجدهم، ویژه نامه شماره ۳، زمستان ۱۳۹۵.
- ۲۵- مینایی آرین، محمدحسن زاده شفق (۱۳۹۵). ارزیابی اثرات طرح‌های پیاده‌راه سازی بر رونق اقتصادی جوامع و کسبه محلی (مطالعه موردی: پیاده‌راه علم الهی)، سومین کنفرانس بین المللی دستاوردهای نوین پژوهشی در مهندسی عمران، معماری و مدیریت شهری، ۱۳۹۵.
- 26- Barton, H. and Grant, M. and Guise, R. "Shaping Neighborhoods", London, Routledge, 2003.
- 27- Cohen, N. (Ed.). (2011). Green cities: An A -to-Z guide (Vol. 4). Sage



پرویشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی