



تأثیرات زیست‌پذیری خیابان بر پایداری گردشگری شهری

مورد مطالعه: خیابان ولیعصر

محمد رضا اکبری^۱، مظفر صرافی^۲، محمد تقی رضویان^۳، محمد حسین طالبیان^۴

چکیده

طی چند دهه گذشته، گردشگری به‌منزله عاملی مهم برای گذار از برخی چالش‌ها همچون مبارزه با فقر و ابزاری برای نیل به پایداری مطرح شده است. بسیاری از کشورها بر آن اند که با معرفی شهرهای خود و ارائه آن در بازاری بسیار رقابتی سهمی از درآمدهای گردشگری داشته باشند. در این بین، ارتقای زیست‌پذیری شهرها و به‌ویژه خیابان‌های اصلی آن که فضای فعالیت‌های گردشگری و تعاملات و کنش‌های ارتباطی است به یکی از جنبه‌های حیاتی پایداری شهرها تبدیل شده است. در این پژوهش، با روش کمی و مدل‌سازی معادلات ساختاری، تأثیرات زیست‌پذیری خیابان ولیعصر در پایداری گردشگری سنجیده شده است. جامعه آماری را متخصصان حوزه گردشگری و برنامه‌ریزی شهری تشکیل داده و روش نمونه‌گیری گلوله‌برفی است. نتایج نشان می‌دهد، با ۹۵ درصد اطمینان، زیست‌پذیری خیابان ولیعصر در توسعه گردشگری شهری پایدار تأثیری مثبت و معنی‌دار می‌گذارد. همچنین، بر اساس ضرایب بتا مشخص شد که به ترتیب مؤلفه محیط‌زیست و کالبدی بیشترین تأثیر را در توسعه گردشگری شهری پایدار دارند. چنین یافته‌هایی بینش‌های نوینی را پیش روی سیاست‌مداران و برنامه‌ریزان حوزه گردشگری شهری قرار می‌دهد و بیانگر آن است که ارتقای زیست‌پذیری خیابان‌های شهر جزء جدایی‌ناپذیر موفقیت در عرصه گردشگری پایدار است.

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۴/۲۰

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۶/۰۷

واژه‌های کلیدی:

زیست‌پذیری خیابان، گردشگری پایداری، مدل‌سازی معادلات ساختاری، خیابان ولیعصر

مقدمه

رسیده است. همچنین ۹ درصد تولید ناخالص داخلی و یک شغل از یازده شغل در جهان را به خود اختصاص داده است (UNWTO, 2015:3). از طرفی، گردشگری و تفریح عاملی خوب برای به‌دست آوردن پایداری شهری به‌ویژه در شهرهای پیچیده کشورهای جهان سوم است. بنابراین گردشگری نه تنها پدیده‌ای اجتماعی است، کسب‌وکاری بزرگ نیز هست (Krippendorf, 1986) که به عنصری مهم و جدایی‌ناپذیر از راهبردهای توسعه تبدیل شده است (Jenkins, 1991:61) و حتی این قابلیت را دارد که در جهت حفظ و احیای فضاهای کهن شهری به‌عنوان سرمایه‌های فرهنگی تأثیر بسزایی داشته باشد (عظیمی، ۱۳۹۰: ۵).

آهنگ شتابان شهرنشینی، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه، و چالش‌های برآمده از آن و نیاز به برطرف کردن آن‌ها در هزاره سوم موجب شده طی چند دهه گذشته گردشگری عاملی اساسی برای گذار از برخی از چالش‌ها همچون مبارزه با فقر و ابزاری برای نیل به پایداری مطرح شود (United Nations, 2007a). رشد بی‌وقفه گردشگری، به‌رغم شوک‌های پی‌درپی، و پتانسیل بالای آن در ایجاد فرصت‌های شغلی و کسب درآمد از دلایل اصلی مطرح شدن آن است. به بیانی، درآمد گردشگری بین‌المللی در سراسر جهان از ۲ میلیارد دلار در سال ۱۹۵۰ به ۱۲۴۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۴

۱. نویسنده مسئول: دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی، تهران (mreakbari53@gmail.com)

۲. دانشیار برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران؛

۳. استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران؛

۴. دانشیار معماری گرایش میراث فرهنگی، دانشگاه تهران، تهران، ایران؛



جهان جنوب و گذار از چالش‌های شهرنشینی شتابان آن‌ها داشته است. با وجود این تجارب، مرور ادبیات جهانی نشان می‌دهد که تاکنون تحقیقات معتبر و گسترده‌ای در خصوص ارتقای زیست‌پذیری خیابان‌ها و پایداری گردشگری شهری صورت نگرفته است. در این پژوهش، با انتخاب خیابان ولیعصر به‌عنوان یکی از موارد با پتانسیل‌های گوناگون اقتصادی-اجتماعی و البته گردشگری، تأثیرات زیست‌پذیری خیابان در پایداری گردشگری ارزیابی شده است.

پیشینه تحقیق

مرور ادبیات تحقیق حاکی از آن است که پژوهش‌های صورت‌گرفته در خصوص زیست‌پذیری شهرها بیشتر بر شاخص‌های زیست‌پذیری تمرکز دارند و جایگاه فضاهای عمومی، به‌خصوص خیابان‌های زیست‌پذیر، در این پژوهش‌ها خالی است. به بیانی، تاکنون هیچ‌گونه پژوهشی در خصوص الزامات خیابان زیست‌پذیر در جهت توسعه گردشگری پایدار شهری انجام نشده است. واژه شهرهای زیست‌پذیر نخستین بار در سال ۱۸۳۲ از سوی سازمان ملی هنرها^۱ به‌منظور دستیابی به ایده‌های برنامه‌ریزی شهری مدنظر آنان و به دنبال آن از سوی سایر مراکز و سازمان‌های تحقیقاتی نظیر سازمان حفاظت محیطی که مطالعات گسترده‌ای درباره زیست‌پذیرترین شهرهای آمریکا انجام داده به‌کار گرفته شد. پس از آن، به‌کارگیری این واژه در ادبیات مرتبط با این حوزه را می‌توان در ۱۹۷۵ و نوشته‌های ویلیام مارلین^۲ درباره مکان‌های زیست‌پذیر در مجلات ساتردی ری ویو^۳ و کریستسن ساینس مانیاتور^۴ یافت (McNulty, 1998: 200). اپلیارد و همکارانش، قبلاً در پروژه «خیابان زیست‌پذیر»، تأثیرات خسارت‌بار صدا و سرعت ترافیک را بر تخریب کیفیت زندگی شهروندان کشف کردند (Appleyard & Lintell, 1972). علاوه بر این، مفهوم خیابان زیستی در کتاب معروف اپلیارد، خیابان‌های زیستی، تأکید شده است (Appleyard, 1981). کاربرد روش‌های آرام‌کنندگی ترافیک در شهرهای مختلف جهان رویکرد انتخابی اپلیارد در جهت انسانی‌سازی محیط شهری در مقابله با افزایش مداوم حجم ترافیک بود. بعد

نکته شایان ذکر این است که گردشگری به‌منزله یکی از قدرتمندترین فعالیت‌های اقتصادی - اجتماعی رخ می‌دهد و فضاهای عمومی از اهمیت ویژه‌ای در این زمینه برخوردارند. فضاهای عمومی شهری، به‌عنوان مهم‌ترین فضای اتفاق فعالیت‌های گردشگری و تعاملات و کنش‌های ارتباطی که هم‌بستگی مثبتی با گسترش تعاملات اجتماعی دارند، به ارتقا و رونق این ارتباطات در جهت مشارکت‌های اجتماعی و گسترش اجتماعات محلی کمک شایانی می‌کند. با در نظر گرفتن این نکته که خیابان‌های اصلی شهر عنصر اصلی فضای عمومی شهر است، می‌توان گفت که کیفیت بالای خیابان اصلی جنبه‌ای حیاتی از پایداری شهر است و شاید نقش چشمگیری در توسعه گردشگری داشته باشد. با وجود این، در کشور ما، شهرنشینی افسارگسیخته، بسیاری از انواع فضاهای شهری کنونی مانند خیابان‌ها و میدان‌ها کارایی لازم برای زندگی شهری را از دست داده‌اند و غالباً نقش ارتباطی (حمل و نقل) آن‌ها مهم‌ترین کارکرد و حتی تنها کارکردشان شده است؛ به‌طوری‌که حضور در این فضاها نه تنها برای ساکنان خوشایند نیست، بلکه از این فضاها گریزان شده‌اند (هاشمی، ۱۳۸۱: ۱). این در حالی است که در گذشته شهرنشینی ارگانیک کشور تحت تأثیر عوامل درون‌زا و در برخورد با شرایط طبیعی و انسانی بامواره‌ای ایران بوده است (خیرآبادی، ۱۹۹۱: ۶). شهر تهران، مهم‌ترین و بزرگ‌ترین و تأثیرگذارترین شهر در نظام سلسله‌مراتبی شهرهای کشور، از این قاعده مستثنا نیست. بررسی‌های تاریخی توسعه تهران نشان می‌دهد که احداث و تعریض خیابان‌های جدید، به‌منزله مهم‌ترین ابزار نوسازی شهری جدید، مورد توجه بوده است. قانون توسعه معابر در سال ۱۳۱۲ چهره شهر را دگرگون ساخت. خیابان‌های عربی و مستقیم در دل بافت‌های ارگانیک و به‌هم پیچیده کالبد جدیدی از شهر را نشان می‌دهد که با احداث بزرگراه‌ها و بلوارها شدت می‌یابد (امین‌زاده و داعی‌نژاد، ۱۳۸۱: ۵۲). با ورود اتومبیل، خیابان از محل توقف و برقراری ارتباطات اجتماعی به محل عبور اتومبیل، سرعت و جدایی اجتماعی بدل شد. فضاهای عمومی به نفع فضاهای خصوصی از بین رفت. این تحولات در حالی است که تجارب جهانی نشان می‌دهد خیابان‌های باکیفیت و پایدار نقش چشمگیری در ارتقای اقتصادی-اجتماعی شهرهای

1. National Arts Organization
2. William Marlyan
3. Saturday Review
4. Christian Science Monitor



بحث‌های مربوط به خیابان‌های زیست‌پذیر به اوایل دهه ۱۹۸۰ برمی‌گردد. اپلیارد (۱۹۸۱) منشوری درباره‌ی خیابان زیست‌پذیر به نام خیابان ایدئال ثبت کرد که خیابان‌ها را «مهم‌ترین بخش محیط زیست شهری ما» معرفی می‌کرد. «خیابان ایدئال: منشور حقوق ساکنان شهر» در بردارنده‌ی اصول زیر است:

- شهر، محیطی امن؛
- شهر، محیطی زیست‌پذیر و سالم؛
- شهر، اجتماع؛
- شهر، منطقه‌ی همسایگی؛
- شهر، جایی برای بازی و یادگیری؛
- شهر، زمین سبز؛
- شهر، مکان تاریخی منحصربه‌فرد.

امروزه توجه به خیابان‌های زیست‌پذیر نقش بسزایی در اجرای ایده‌های توسعه‌ی شهری پایدار ایفا می‌کند. جمعیت شهری رو به افزایش است و به ۸۰ درصد در ایالات متحده رسیده است. «شهرها بخش بزرگی از انرژی تولیدشده در جهان را مصرف می‌کنند. سیستم حمل‌ونقل نیز حدوداً ۲۸ درصد از انرژی را مصرف می‌کند. از سویی دیگر، ۲۵ تا ۴۰ درصد از مناطق شهری در اشغال خیابان‌ها است.» (Bevan et al., 2007).

گردشگری پایدار

پایداری را می‌توان مفهومی برای انواع گردشگر و محیط در نظر گرفت (Clarke, 1997; Saarinen, 2006). مسئله این است که آیا می‌توان از مفهوم پایداری استفاده مفید و مؤثر کرد (Sharpley, 2000; Saarinen, 2006; Liu, 2003; Hunter, 1995). پیترز و کیس (۲۰۱۲) و ویور (۲۰۱۲) توسعه پایداری را اصطلاحی جاافتاده می‌دانند، در حالی که اجرای چندان موفقی نداشته است. این مهم شاید ناشی از نااطمینانی در معنی پایداری باشد. کمیته برانت لندن در سال ۱۹۸۷ بیان می‌کند: توسعه پایدار پاسخ‌گوی نیازهای جاری بدون توجه به توانایی نسل‌های آتی در رویارویی با این نیازهاست. توسعه پایدار در سه سطح پایداری اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی مورد بحث قرار گرفته است (نصراللهی و موسی بیکی ده‌آبادی، ۱۳۹۴: ۴۷). گردشگری پایدار ابزاری در جهت توسعه صنعت گردشگری برای ارائه‌دهندگان خدمات گردشگری است، در حالی که برای مدیران مقصد حفظ منابع طبیعی مهم‌تر است (Öztürk & Eraydm, 2010).

در دهه ۱۹۹۰، بحث‌ها در تعریف گردشگری پایدار

از مطالعه و تحقیقات اپلیارد بود که ارزیابی‌هایی بر اساس موضوع و هدف خیابان زیستی صورت گرفت. با وجود شکاف در ادبیات جهانی درباره‌ی زیست‌پذیری و پایداری گردشگری، بررسی‌ها نشان می‌دهد که بعد از مطرح شدن انگاره توسعه پایدار، گردشگری پایدار نیز از دهه ۱۹۸۰ مورد توجه قرار گرفته و پژوهش‌های بسیاری در این زمینه انجام شده است.

چارچوب نظری

زیست‌پذیری و خیابان زیست‌پذیر

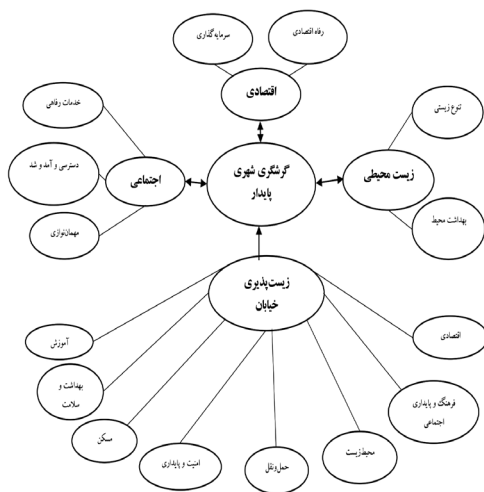
زیست‌پذیری مفهومی پیچیده و چندبعدی و کلی است که با مفاهیم و اصطلاحاتی مانند پایداری، کیفیت زندگی و کیفیت مکان، و اجتماعات سالم در ارتباط است (علی‌اکبری و اکبری، ۱۳۹۶: ۳). کوان^۱، در فرهنگ اصطلاحات شهرسازی، اصطلاح زیست‌پذیر را «مناسب برای زندگی» و «فراهم‌آورنده کیفیت خوب زندگی» تعریف کرده است (بندرآباد، ۱۳۹۰: ۴۹). شهر زیست‌پذیر واژه‌ای انتزاعی است. مفهوم آن به ضرب‌المثل قدیمی «زیبایی در نگاه ناظر است»^۲ بسیار شباهت دارد؛ بنابراین، افراد باورهای متفاوتی درباره‌ی شهر زیست‌پذیر دارند (Abdul Aziz, 2007:104). اما صاحب‌نظران و اندیشمندان این حوزه درباره‌ی مفهوم زیست‌پذیری آرای گوناگونی داده‌اند که اغلب یکدیگر را تکمیل می‌کنند. آن‌ها سعی داشته‌اند، با اشاره به مفاهیم و موضوعات مرتبط با زیست‌پذیری و راه‌های رسیدن به آن، این کیفیت را روشن‌تر کنند. برخی از اندیشمندان زیست‌پذیری شهری را سازگاری بین فرم و فعالیت معرفی می‌کنند؛ برخی دیگر خاطر نشان می‌کنند که زیست‌پذیری شهرها به این بستگی دارد که هر مکان بستر چه رفتارهایی را تأمین می‌کند و تمایلات مردم نسبت به آن‌ها چگونه باشد. بنابراین طبق نظر لنگ، زیست‌پذیری به‌عنوان میزان سازگاری بین محیط و فعالیت‌های صورت گرفته در آن تعریف شده است (Lang, 2003: 34). مفهوم زیست‌پذیری، با توجه به بستر و زمینه‌ای که در آن تعریف می‌شود، ممکن است بسیار گسترده یا محدود باشد. با وجود این، کیفیت زندگی در هر مکان در مرکز توجه این مفهوم قرار دارد و شامل ناگره‌های قابل اندازه‌گیری بسیار متنوعی است که معمولاً تراکم، حمل‌ونقل، امنیت و پایداری اجزای ثابت آن است (Perogordo, 2007:40).

1. Cowan

2. Beauty lies in the eyes of its beholder



دوم، با استفاده از پرسش‌نامه طراحی شده برای محققان، از بین کلیه شاخص‌ها و مؤلفه‌های استخراج شده، شاخص‌ها و نماگرهای تحقیق استخراج شده و پس از عبور از فیلتر پرسش‌نامه اولیه مرحله پیش‌آزمون، در پرسش‌نامه نهایی استفاده شده است. تعداد گویه‌های منتخب برای زیست‌پذیری ۱۰۲ گویه و برای گردشگری پایدار ۴۲ گویه بوده است. گویه‌های زیست‌پذیری، بر اساس ادبیات جهانی، در هشت مؤلفه اقتصادی، فرهنگی، محیط‌زیستی، حمل‌ونقل، امنیت، مسکن، بهداشت و آموزش دسته‌بندی شده‌اند. پایایی سازه‌ها با پایایی ترکیبی (CR) سنجیده شده است. مقدار پایایی ترکیبی که با روش حداقل مجذورات جزئی انجام شده در مجموع بیش از ۰/۷ بوده است. که نشان از پایایی مناسب گویه‌ها دارد. روایی پرسش‌نامه نیز با روش میانگین‌وارانس استخراج‌شده (AVE) سنجیده شده است. نتایج محاسبات نشان می‌دهد که روایی متغیرها از ۰/۷ بالاتر است که نشان از روایی مناسب گویه‌ها دارد.



نمودار ۱: مدل مفهومی پژوهش

محدوده مطالعه شده

بخشی از خیابان ولیعصر، محدوده پل پارکوی تا میدان تجریش، محدوده مورد پژوهش را تشکیل می‌دهد. این محدوده، محوری با طول ۲،۲۶۳ کیلومتر است و از پارکوی آغاز و به میدان تجریش ختم می‌شود. محدوده‌ای بدون فاصله با مساحت ۷۳ هکتار پیرامون این بخش از خیابان ولیعصر نیز مدنظر قرار گرفته است. بیشتر کناره

متمرکز شده بود (Hunter, 2002; Hind & Mitchell, 2004; Muller, 1994; Butler, 1999). به‌تازگی محققان بیشتر بر تضاد این سه جنبه گردشگری پایدار، اقتصادی و زیست‌محیطی و اجتماعی، متمرکز شده‌اند. شارپلی (۲۰۰۰) بیان می‌کند که مفهوم توسعه پایدار مبهم است، زیرا می‌توان معانی متفاوتی برای آن تعریف کرد. این غیرعقلایی است که توسعه پایدار فقط یک معنی در آینده داشته باشد؛ حتی واژه توسعه پایدار از دو واژه متناقض تشکیل شده: اولی به رشد و دومی به حفاظت از محیط‌زیست اشاره دارد. این بخش پایداری خود سه رکن اصلی دارد: اقتصادی و اجتماعی و زیست‌محیطی. بودن هر سه رکن در یک تعریف تضادهایی ایجاد و درک این مفهوم را با چالش مواجه می‌کند. به‌منظور توسعه مفهوم گردشگری پایدار، بخش‌ها باید از هم تفکیک شوند؛ در غیر این صورت، توسعه پایدار بیهوده خواهد بود، چون این سه رکن با یکدیگر بسیار تفاوت دارند و تناقض در میان آن‌ها کاربردشان را سخت می‌کند. اگر، به جای ترکیب، این سه مفهوم متفاوت جداگانه بررسی شود، مفاهیم روشن‌تر خواهد شد. جداسازی این سه مفهوم به بحث‌های عمیق‌تری پیرامون آن‌ها می‌انجامد: فقط با تمرکز بر پایداری زیست‌محیطی، موضوع به مراتب مهم‌تر از زمانی است که بحث درباره گردشگری پایدار به‌طور کلی باشد (Sörensson, 2010).

روش تحقیق

این پژوهش با هدف کاربردی صورت گرفته و از نظر روش در زمره پژوهش‌های کمی قرار دارد. تأثیرات بین متغیرها با روش مدل‌سازی معادلات ساختاری بررسی شده است. نحوه جمع‌آوری داده‌ها میدانی و کتابخانه‌ای بوده است. در روش کتابخانه‌ای از ادبیات داخلی و خارجی، داده‌های آماری و طرح‌ها استفاده شده و در روش میدانی از ابزارهای مشاهده و پرسش‌نامه بهره گرفته شده است. جامعه آماری پژوهش را استادان دانشگاهی و کنشگران فعال در عرصه گردشگری شهری تشکیل می‌دهند که در مجموع ده نفر به روش نمونه‌گیری گلوله‌برفی انتخاب شده‌اند.

به‌منظور تدوین شاخص‌ها و نماگرها، در مرحله نخست، با استفاده از تحلیل محتوای ادبیات جهانی، شاخص‌های مربوط به زیست‌پذیری و گردشگری پایدار استخراج شده است. در مرحله



تا معتبر بودن داده‌ها مشخص شود. معمولاً در بررسی ضرایب عاملی از روش تحلیل عاملی استفاده می‌شود تا بار عاملی هر مؤلفه (سؤال پرسش‌نامه) به دست آید. با این حال، ابتدا باید مشخص شود که داده‌ها برای تحلیل عاملی مناسب است یا خیر. بنابراین، از آزمون‌های بار تلت و KMO استفاده شده است. در جدول ۱ نتایج این آزمون‌ها آورده شده است.

جدول ۱: نتایج آزمون KMO و بار تلت

آزمون KMO		آزمون بار تلت
۰/۷۲۹		
۲۹۱۳/۲۸	آماره کای دو	
۵۵	درجه آزادی	
۰/۰۰۰	سطح معنی داری	

همان‌طور که مشاهده می‌کنید، مقدار KMO ۰/۷۲۹ است، در نتیجه می‌توان داده‌های تحقیق را به تعداد عامل‌های زیربنایی و بنیادی تقلیل داد و هم‌بستگی‌های موجود در بین داده‌ها برای تحلیل عاملی مناسب خواهند بود. سطح معنی داری آزمون بار تلت نیز کمتر از ۰/۰۵ است، بنابراین ماتریس هم‌بستگی بین گویه‌ها ماتریس همانی یا واحد نیست؛ بدین معنی که بین مؤلفه‌های هر متغیر هم‌بستگی زیادی وجود دارد و بین مؤلفه‌های هر متغیر با متغیر دیگر هیچ‌گونه هم‌بستگی وجود ندارد. محاسبه اعداد بار عاملی نشان می‌دهد که تمامی گویه‌های پرسش‌نامه بار عاملی بیشتر از ۰/۵ دارند. بنابراین سؤالات پرسش‌نامه پژوهش روایی لازم را دارد.

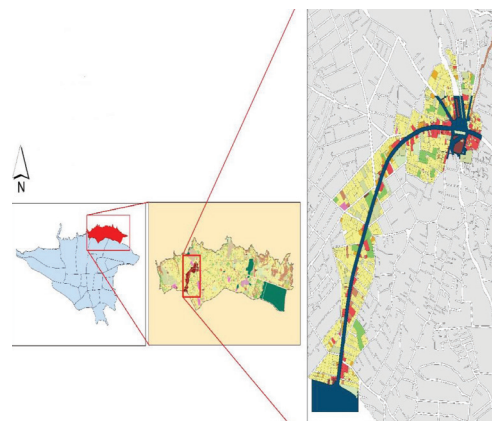
اعتبار سازه

اعتبار سازه برای آن است که مشخص شود شیوه یا ابزار جمع‌آوری داده‌ها به خوبی معرف سازه نظری یا نظریه‌های متداول زیربنایی متغیر در حال بررسی است و با آن همخوانی دارد. نمودارهای ۱ تا ۴ مدل تحلیل عاملی تأییدی و معادلات ساختاری را در حالت تخمین ضرایب استاندارد و قدر مطلق معنی داری نشان می‌دهد.

خیابان را کاربری‌های تجاری-اداری دربر گرفته و هرچه فاصله از کناره خیابان‌ها بیشتر می‌شود کاربری مسکونی افزایش می‌یابد. بر اساس نتایج سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، جمعیت این محدوده ۵۶۱۸ نفر است که ۵۰/۷ درصد را مردان و بقیه را زنان تشکیل می‌دهند. نسبت جنسی جمعیت ۱۰۲/۸ است که توازن را نشان می‌دهد. نکته شایان توجه در این محدوده این است که بیشتر جمعیت در اطراف میدان تجریش متمرکز شده‌اند و در بقیه محدوده توزیع جمعیت متوازن است.

خیابان‌های اصلی که به این محور متصل شده‌اند عبارت‌اند از خیابان‌های فلاحی، مقدسی اردبیلی، قلمستان، توتونچی، فیاضی و پسیان.

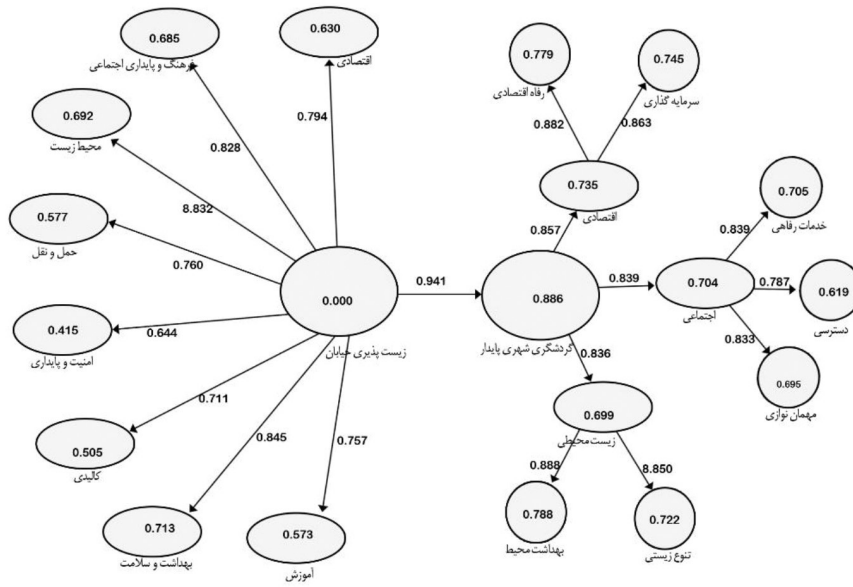
از شاخصه‌های طبیعی این محدوده می‌توان به قنات جعفری، قنات باغ فردوس و مادر چاه آن در جنوب کاخ سعدآباد، گسل مشاء و درختان چنار با ارتفاع متوسط ۲۵ متری اشاره نمود. از مراکز فرهنگی این محور می‌توان باغ فردوس، مجموعه لغت‌نامه دهخدا، موزه موسیقی، مؤسسه باستان‌شناسی دانشگاه تهران و موزه خانه دکتر حسینی را برشمرد. علاوه بر این، نزدیکی به مجموعه کاخ‌های سعدآباد، مهم‌ترین مجموعه فرهنگی-تاریخی در شمال این محور، از فرصت‌های عظیم فرهنگی این محدوده از خیابان ولیعصر به‌شمار می‌رود.



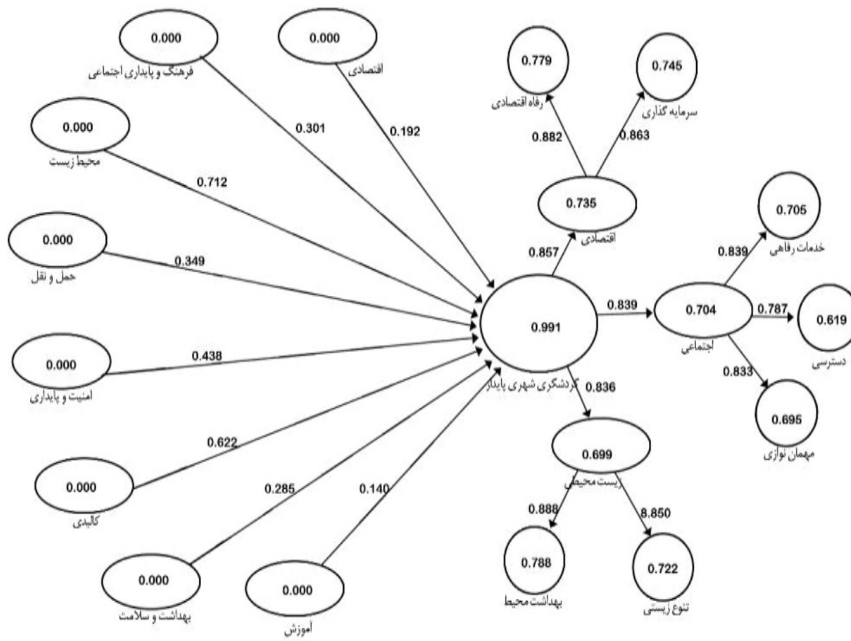
شکل ۱: موقعیت محدوده مورد مطالعه

یافته‌ها

اعتبارسنجی مدل‌های اندازه‌گیری و ساختاری
پیش از تجزیه و تحلیل و بررسی تأثیرات زیست‌پذیری در پایداری گردشگری، ضرایب عاملی سؤالات مرتبط با متغیرها بررسی شده

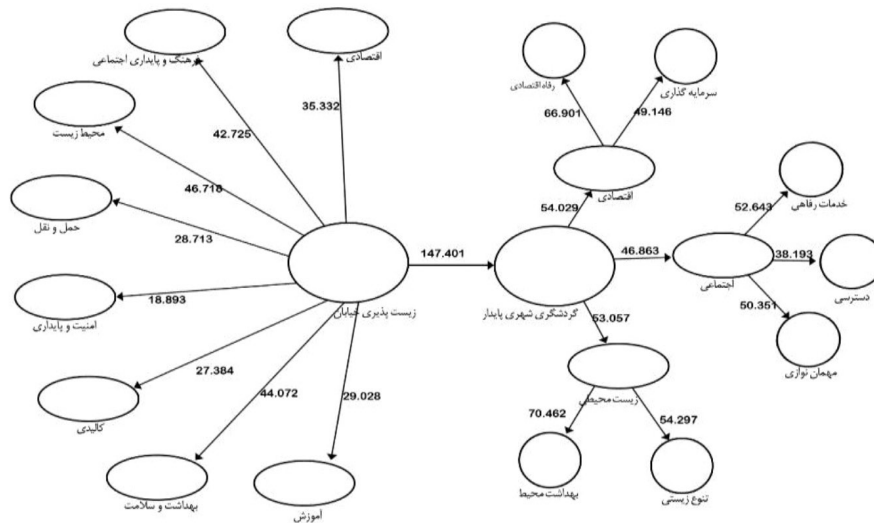


نمودار ۲: مدل اصلی پژوهش در حالت تخمین ضرایب استاندارد

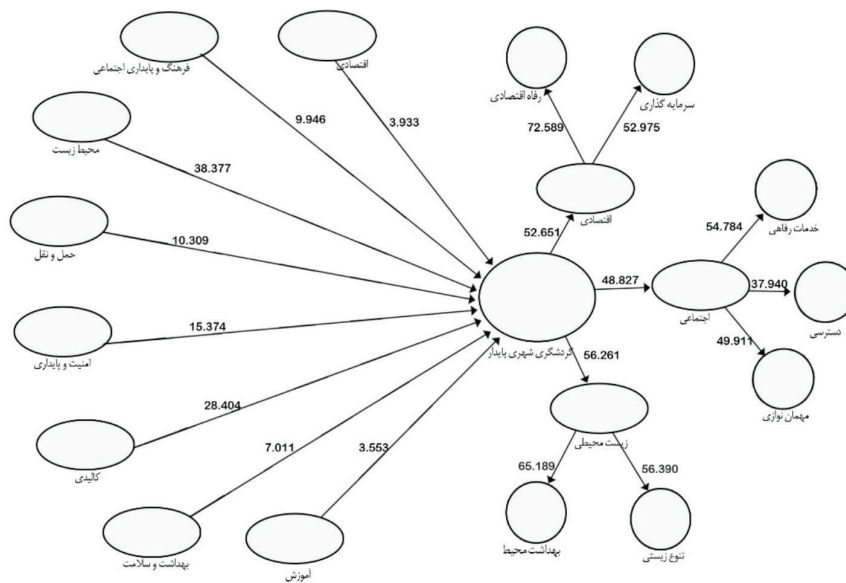


نمودار ۳: مدل فرعی پژوهش در حالت تخمین ضرایب استاندارد





نمودار ۴: مدل اصلی پژوهش در حالت قدرمطلق معنی‌داری



نمودار ۵: مدل فرعی پژوهش در حالت قدرمطلق معنی‌داری

ضرایب عاملی و ضرایب مسیر دارد. همان‌طور که مشخص است، تمامی مؤلفه‌های مدل هم‌بستگی معنی‌داری با متغیر اصلی مربوط به خود دارند. نتایج عددی نمودارهای معادلات ساختاری به تفصیل در جدول ۲ آمده است:

در این نمودارهای مدل پژوهش در حالت ضرایب معنی‌داری نشان داده شده که شامل ضرایب عاملی و ضرایب مسیر است. همچنین، آماره‌تی برای ضرایب عاملی و ضرایب مسیر مؤلفه‌های مدل پژوهش نشان داده شده که تمامی آن‌ها بیشتر از حد قابل قبول ۱/۹۶ است و نشان از تأیید تمامی

جدول ۲: نتایج ضرایب مسیر و آماره تی مؤلفه‌های پژوهش (اعتبارسنجی مدل ساختاری)

متغیر	ضرایب در مدل اصلی	آماره تی	ضرایب در مدل فرعی	آماره تی
مؤلفه اقتصادی	۰/۷۹	۳۵/۳۳	۰/۱۹	۳/۹۳
مؤلفه فرهنگ و پایداری اجتماعی	۰/۸۲	۴۲/۷۲	۰/۳۰	۹/۹۴
مؤلفه محیط زیست	۰/۸۳	۴۵/۷۱	۰/۷۱	۳۸/۳۷
مؤلفه حمل و نقل	۰/۷۶	۲۸/۷۱	۰/۳۴	۱۰/۳۰
مؤلفه امنیت و پایداری	۰/۶۴	۱۸/۸۹	۰/۴۳	۱۵/۳۷
مؤلفه کالبدی	۰/۷۱	۲۷/۳۸	۰/۶۲	۲۸/۴۰
مؤلفه بهداشت و سلامت	۰/۸۴	۴۴/۰۷	۰/۲۸	۷/۰۱
مؤلفه آموزش	۰/۷۵	۲۹/۰۲	۰/۱۴	۳/۵۵
زیست پذیری	۰/۹۴	۱۴۷/۴۰	-	-
مؤلفه اقتصادی	۰/۸۵	۵۴/۰۲	-	-
رفاه	۰/۸۸	۶۶/۹۰	-	-
سرمایه گذاری	۰/۸۶	۴۹/۱۴	-	-
مؤلفه اجتماعی	۰/۸۳	۴۶/۸۶	-	-
خدمات رفاهی	۰/۸۳	۵۲/۶۴	-	-
مهمان نوازی	۰/۷۸	۳۸/۱۹	-	-
دسترسی	۰/۸۳	۵۰/۳۵	-	-
مؤلفه زیست محیطی	۰/۸۳	۵۳/۰۵	-	-
تنوع زیستی	۰/۸۵	۵۴/۲۹	-	-
بهداشت محیطی	۰/۸۸	۷۰/۴۶	-	-

در این پژوهش مشخص شد که تمام سازه‌های مورد مطالعه میانگین واریانس استخراج شده بیشتر از ۰/۴ دارند. پایایی پرسش‌نامه با آلفای کرونباخ و شاخص پایایی مرکب (سازگاری درونی) بررسی شده است. پایایی مرکب (سازگاری درونی) همان پایایی ابزار سنجش است که هم از آلفای کرونباخ استفاده می‌شود و هم از پایایی مرکب (سازگاری درونی) و هر دو شاخص سازگاری درونی را بررسی می‌کنند. آلفای کرونباخ و پایایی مرکب (سازگاری درونی) هم باید ۰/۷ یا بیشتر باشد تا کافی بودن سازگاری درونی را نشان دهد. تمامی ضرایب پایایی مرکب در این پژوهش بیشتر از ۰/۷ است که پایایی ابزار اندازه‌گیری را نشان می‌دهد (جدول ۳).

اعتبار هم‌گرا و آلفای کرونباخ و سازگاری درونی (CR)
متوسط واریانس استخراج شده^۱ میزان هم‌بستگی هر سازه با سؤال‌های (شاخص‌های) خود را بررسی می‌کند و برای سنجش اعتبار هم‌گرا استفاده می‌شود که نشان‌دهنده میانگین واریانس به اشتراک گذاشته بین هر سازه با شاخص‌های خود است؛ این متوسط واریانس استخراجی باید بیشتر از ۰/۴ باشد تا اعتبار هم‌گرا تأیید شود. اعتبار هم‌گرا به این معناست که نشانگرهای هر سازه در نهایت تفکیک مناسبی را به لحاظ اندازه‌گیری نسبت به سازه‌های دیگر مدل فراهم آورند. به عبارت دیگر، هر نشانگر فقط سازه خود را اندازه‌گیری کند و ترکیب آن‌ها به گونه‌ای باشد که تمام سازه‌ها به خوبی از یکدیگر تفکیک شوند. با شاخص میانگین واریانس استخراج شده

1. Average Variance Extracted (AVE)



از تأثیری دارد که یک متغیر برون‌زا (مستقل) در یک متغیر درون‌زا (وابسته) می‌گذارد. نکته مهم این است که مقدار R^2 فقط برای سازه‌های درون‌زای (وابسته) مدل محاسبه می‌شود و مقدار این معیار در سازه‌های برون‌زا صفر است. هرچه مقدار R^2 مربوط به سازه‌های درون‌زای مدل بیشتر باشد، مدل برازش بهتری دارد. چین (۱۹۹۸)، سه مقدار ۰/۱۹، ۰/۳۳ و ۰/۶۷ را ملاک برای مقادیر ضعیف، متوسط و قوی برازش بخش ساختاری مدل با معیار R^2 در نظر می‌گیرد. ضریب تعیین برای متغیر وابسته در مدل ساختاری این پژوهش در مدل اصلی برابر با ۸۸ درصد و در مدل فرعی برابر با ۹۹ درصد به دست آمده است که نشان از برازش قوی مدل است.

شاخص نیکویی برازش مدل (GOF)

این شاخص سازش بین کیفیت مدل ساختاری اصلی تحقیق را نشان می‌دهد و برابر است با:

$$GOF = \sqrt{AVE} \times \sqrt{R^2}$$

که در آن و میانگین AVE و R^2 است. بیشتر بودن شاخص GOF از ۰/۴ برازش مدل را نشان می‌دهد. مقدار شاخص برازش $0.93 = 0.73 \times 0.68$ شده که از مقدار ۰/۴ بزرگ‌تر است و نشان از برازش مناسب مدل دارد. به بیان ساده‌تر، داده‌های این پژوهش با ساختار عاملی و زیربنای نظری تحقیق برازش مناسبی دارد و این بیانگر همسو بودن سوالات با سازه‌های نظری است.

جدول ۴: نتایج معادلات ساختاری برای بررسی مسیرهای تحقیق

مدل	فرضیه‌های تحقیق	B	t	R ²	جهت رابطه
اصلی	اثر زیست‌پذیری بر گردشگری شهری پایدار	۰/۹۴	۱۴۷/۴۰	۰/۸۸	مثبت
فرعی	اثر مؤلفه اقتصادی بر گردشگری شهری پایدار	۰/۱۹	۳/۹۳	۰/۹۹	مثبت
	اثر مؤلفه فرهنگ و پایداری اجتماعی بر گردشگری شهری پایدار	۰/۳۰	۹/۹۴		مثبت
	اثر مؤلفه محیط‌زیست بر گردشگری شهری پایدار	۰/۷۱	۳۸/۳۷		مثبت
	اثر مؤلفه حمل‌ونقل بر گردشگری شهری پایدار	۰/۳۴	۱۰/۳۰		مثبت
	اثر مؤلفه امنیت و پایداری بر گردشگری شهری پایدار	۰/۴۳	۱۵/۳۷		مثبت
	اثر مؤلفه کالبدی بر گردشگری شهری پایدار	۰/۶۲	۲۸/۴۰		مثبت
	اثر مؤلفه بهداشت و سلامت بر گردشگری شهری پایدار	۰/۲۸	۷/۰۱		مثبت
	اثر مؤلفه آموزش بر گردشگری شهری پایدار	۰/۱۴	۳/۵۵		مثبت

$|t| > 1.96$ Significant at $P < 0.05$, $|t| > 2.58$ Significant at $P < 0.01$

جدول ۳: شاخص‌های اعتبار هم‌گرا و سازگاری درونی

ابعاد	AVE	CR	آلفای کرونباخ
مؤلفه اقتصادی	۰/۵۱	۰/۸۳	۰/۷۷
مؤلفه فرهنگ و پایداری اجتماعی	۰/۵۴	۰/۹۴	۰/۷۴
مؤلفه محیط‌زیست	۰/۵۰	۰/۸۰	۰/۸۱
مؤلفه حمل‌ونقل	۰/۵۱	۰/۷۹	۰/۷۰
مؤلفه امنیت و پایداری	۰/۵۷	۰/۹۳	۰/۸۴
مؤلفه کالبدی	۰/۵۵	۰/۹۰	۰/۹۱
مؤلفه بهداشت و سلامت	۰/۵۲	۰/۷۷	۰/۸۸
مؤلفه آموزش	۰/۵۱	۰/۹۱	۰/۷۹
زیست‌پذیری	۰/۵۶	۰/۹۰	۰/۸۲
مؤلفه اقتصادی	۰/۵۰	۰/۸۶	۰/۷۶
مؤلفه فرهنگی و اجتماعی	۰/۵۳	۰/۸۹	۰/۸۵
مؤلفه زیست‌محیطی	۰/۵۵	۰/۹۴	۰/۸۰
گردشگری شهری پایدار	۰/۵۴	۰/۹۱	۰/۸۸

ضریب تعیین

ضریب تعیین (R^2) معیاری است که برای متصل کردن بخش اندازه‌گیری و بخش ساختاری مدل سازی معادلات ساختاری به کار می‌رود و نشان



بر اساس نتایج به دست آمده از ضرایب معادلات ساختاری (جدول ۴)، مقدار t برای مسیرهای تحقیق برآورد شده است (طبق قاعده خطای ۵ درصد در ناحیه رد فرض صفر برای مقادیر خارج از بازه ۱/۹۶ تا ۱/۹۶-). بنابراین می توان گفت، مسیرهای تحقیق با ۹۵ درصد اطمینان تأیید می شود و زیست پذیری خیابان ولیعصر در توسعه گردشگری شهری پایدار ۹۴ درصد تأثیر مثبت معنی دار دارد. همچنین، بر اساس ضرایب بتا مشخص است که به ترتیب مؤلفه محیط زیست و کالبدی بیشترین تأثیر و مؤلفه آموزش و اقتصادی کمترین تأثیر را در توسعه گردشگری شهری پایدار دارد.

نتیجه گیری

رشد بی وقفه گردشگری، با وجود شوک های پی در پی و پتانسیل بالای آن در ایجاد فرصت های شغلی و کسب درآمد، موجب شده است که بسیاری از کشورهای جهان و به ویژه کشورهای که شهرنشینی شتابان دارند رهیافت توسعه گردشگری را در پیش گیرند. با در نظر گرفتن این نکته که خیابان های اصلی شهر مهم ترین عنصر در فضای عمومی شهرند، می توان گفت که کیفیت بالای خیابان اصلی جنبه حیاتی از پایداری شهر است و شاید نقش چشمگیری در توسعه گردشگری داشته باشد. در این پژوهش تأثیرات زیست پذیری خیابان در گردشگری شهری در خیابان ولیعصر بررسی شده است. بنابر نتایج، با ۹۵ درصد اطمینان تأیید می شود که زیست پذیری خیابان ولیعصر در توسعه گردشگری شهری پایدار تأثیر مثبت و معنی دار می گذارد. همچنین، بر اساس ضرایب بتا مشخص شد که به ترتیب مؤلفه محیط زیست و کالبدی بیشترین تأثیر و مؤلفه آموزش و اقتصادی کمترین تأثیر را در توسعه گردشگری شهری پایدار دارد. بر این اساس، می توان نتیجه گرفت که خیابان های با کیفیت و پایدار نه تنها نقش چشمگیری در ارتقای اقتصادی - اجتماعی شهرهای جهان جنوب و گذار از چالش های شهرنشینی شتابان آنها دارند، موجب پایداری گردشگری نیز می شوند.

منابع

امین زاده بهناز و داعی نژاد، فرامرز (۱۳۸۱). «ملاحظات محیطی در طراحی و بهسازی خیابان های شهری». هنرهای زیبا، شماره ۱۱، ص ۵۰-۶۱.

بندرآباد، علیرضا (۱۳۹۰). شهر زیست پذیر از مبانی تا معنا. تهران: انتشارات آذرخش، چاپ اول.
خیرآبادی، مسعود (۱۳۷۶). شهرهای ایران. ترجمه حسین حاتمی نژاد و عزت الله مافی. مشهد: نیکا.
عظیمی، شراره (۱۳۹۰). بررسی نقش گردشگری شهری در بازنده سازی فضاهای شهری کهن (نمونه موردی: محدوده مرکزی تهران). پایان نامه کارشناسی ارشد رشته برنامه ریزی شهری و منطقه ای، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر.

علی اکبری، اسماعیل و اکبری، مجید (۱۳۹۶). «مدل سازی ساختاری تفسیری عوامل مؤثر بر زیست پذیری کلانشهر تهران». برنامه ریزی و آمایش فضا، دوره ۲۱، شماره ۱، ص ۱-۳۱.
نصراللهی، زهرا و موسی بیکی ده آبادی، فریده (۱۳۹۴). «تحلیل اهمیت عملکرد گردشگری پایدار: با استناد بر عوامل زیست محیطی، اجتماعی و اقتصادی». گردشگری شهری، دوره ۲، شماره ۱، ص ۴۴-۵۹.

هاشمی، مجید (۱۳۸۱). تحولات فضاهای عمومی شهری در ایران تحت تأثیر تبادلات فرهنگی ایران و غرب (مطالعه موردی: میداين شهر تهران در ۲۰۰ سال اخیر). پایان نامه کارشناسی ارشد رشته شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس

Abdul Aziz, N., & Abdul Samad, H. (2007). "Linking Urban Form to a Liveable City". Malaysia Journal of Environmental Management, 8(1), 87-107. Retrieved from http://journalarticle.ukm.my/2249/1/2007_6_Noraziah.pdf.

Appleyard, D. (1981). Livable Streets, Berkeley. USA: University of California press.

Appleyard, D., Gerson, M. S., & Lintell, M. (1981). "Livable Streets". Geographical Review, 73, 382. <https://doi.org/10.2307/214660>

Appleyard, D., & Lintell, M. (1972). "The Environmental Quality of City Streets: The Residents' Viewpoint". Journal of the American Institute of Planners, 38(2), 84-101.

<http://dx.doi.org/10.1080/01944367208977410>.

Bevan, T. A., Sklenar, O., McKenzie, J. A., & Derry, W. E. (2007, June). "Sustainable urban street Design and Assessment". Paper Presented on the 3rd Urban Street Symposium (Vol. 6).



- McNulty, R. H (1998). "Whats Livability? Whats Livability?". Presentation at Conference Sponsored by the Seoul (south, Korea) metro Politicians.
- Muller, H. (1994). "The Thorny Path to Sustainable Development". *Journal of Sustainable Tourism*, 2(3), 131-136.
- Öztürk, H. E., & Eraydın, A. (2010). "Environmental governance for sustainable tourism development: Collaborative networks and organisation building in the Antalya tourism region". *Tourism management Journal*, Volume 31, Pages 113-124.
- Perogordo, M. D. (2007). "The Silesia Megapolis". *European Spatial Planning*.
- Pieterse, J. N., & Kim, J. (Eds.). (2012). *Globalization and development in East Asia (Vol. 2)*. Routledge. pp. 48-72.
- Saarinen, J. (2006). "Traditions of sustainability in tourism studies". *Annals of Tourism Research*, 33(4), 1121-1140.
- Sörensson, A. (2010). "Sustainable Tourism At Mass Tourist Destinations: Best Practice From Tourist Producers In Europe". *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 142, 593-604.
- Sharpley, R. (2000). "Tourism and sustainable development: Exploring the theoretical divide". *Journal of Sustainable Tourism*, 8(1), 1-19
- Telfer, D. J., & Sharpley, R. (2008). *Tourism and Development in the Developing World*. Routledge.
- UNWTO, 2015. *Tourism Highlight. 2015 Edition*.
- United Nations (2007a). *The Millennium Development Goals Report*, New York. <http://www.un.org/millenniumgoals/pdf/mdg2007.pdf>
- UNWTO (2015). *Tourism Highlight. 2015 Edition*. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416899>
- Butler, R. W. (1999) "Sustainable tourism: A state-of-the-art review". *Tourism Geographies*, 1, 7-25.
- Butler, R. (1998). "Sustainable Tourism – looking backwards in order to progress?". In M. Hall, & A. Lew, *Sustainable Tourism– A geographical perspective*. Essex: Addison Wesley Longman Limited.
- Chin, W. W. (1998). "Issues and opinion on structural equation modeling". *MIS Quarterly*, 22(1), 7-16.
- Clarke, J. (1997). "A Framework of Approaches to Sustainable Tourism". *Journal of Sustainable Tourism*, 5(3), 224-233.
- Weaver, D. B. (2012). Organic, incremental and induced paths to sustainable mass tourism convergence. *Tourism Management*, 33(5), 1030-1037.
- Hind, D., & Mitchell, J. (2004). *Sustainable Tourism in the English Lake District*. Sunderland: Business Education Publisher.
- Hunter, C. (1995). "On the Need to Re-Conceptualise Sustainable Tourism Development". *Journal of Sustainable Tourism*, 3, 155-165.
- Hunter, C. (2002). "Aspects of the sustainable tourism debate from a natural resources perspective". In Harris, R. Grifn, T., & Williams, P., *Sustainable Tourism: A global perspective*. Oxford: Butterwoth Heinemann
- Jenkins, C. L. (1991). "Development strategies". In L. Ickorish (ed.) *Development Tourism Destinations* (pp. 61-77). Harlow: Longman.
- Krippendorff, J. (1986) "Tourism in the System of Industrial Society". *Annals of Tourism Research*, 13(4), 517-532.
- Lang, R. (2003). *Edgless Cities: Exploring the elusive metropolis*. Washington: Brookings Institute Press
- Liu, Z. (2003). "Sustainable Tourism Development: A Critique". *Journal of Sustainable Tourism*, 11(6), 459-475.