

بررسی و تحلیل کالبدی گسترش گردشگری شهری با استفاده از دوچرخه

(مطالعه موردی: منطقه ۳ شهر اصفهان)

احمد خادم‌الحسینی^۱ صفر فائدرحمتی^۲ مهتاب صفی‌خانی^{۳*}

۱- استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف‌آباد.

۲- استادیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه یزد.

۳- دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی توریسم، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف‌آباد.

* مسئول مکاتبات. پست الکترونیک: mahtab.safikhani@gmail.com

چکیده

هر چه میزان امکانات، خدمات، تسهیلات گردشگری و جاذبه های شهری بیشتر باشد، فضا و ساختار فضای شهری به گردشگری تمایل پیدا خواهد کرد. شهر اصفهان با اتکاء به اصول شهرسازی و نظام برنامه ریزی شهری اصیل، معاصر سازی شده و استفاده منطقی از خصوصیات شهرسازی اصفهان با شرایط مکانی و فضایی شهر ایرانی انطباق داشته و از لحاظ عملکرد نیز بسیار غنی و پرمعناست. در فرآیند توسعه شهری، به عنوان یک الگوی کاربردی و نمونه‌ای اصیل از شهرسازی ایرانی، افزایش و توسعه گردشگری شهری و به دست آوردن شهر پایدار به وسیله دوچرخه سواری حاکی از ضرورت و اهمیت کلی مسأله است. این تحقیق به روش تحلیلی میدانی در منطقه ۳ شهر اصفهان و با هدف شناخت رابطه بین ویژگیهای کالبدی در استفاده از دوچرخه و عوامل فردی (سن، جنس و میزان تحصیلات) به منظور گسترش گردشگری شهری انجام پذیرفت. نتایج نشان داد بین عوامل فردی و ویژگیهای کالبدی در استفاده از دوچرخه در منطقه مورد مطالعه جهت گسترش گردشگری شهری رابطه معنی دار وجود دارد.

واژه‌های کلیدی: گردشگری شهری، دوچرخه سواری، ویژگیهای کالبدی، اصفهان.

مقدمه

گردشگری عامل تغییر دهنده فضا در زمان شناخته شده است. گردشگران شهری به عنوان استفاده کننده از فضاهای شهری می‌توانند به عنوان عامل مهمی بررسی شوند. هر چه میزان جاذبه های شهری بیشتر باشد، ساختار فضای شهری به سمت گردشگری تمایل بیشتری می‌یابد. دستیابی به یک محیط شهری مطلوب با توجه به امکانات و مشکلات موجود در جامعه شهری نیازمند استفاده بهینه از منابع، فرهنگ سازی و برنامه ریزی صحیح می‌باشد. شهر اصفهان با اتکاء به اصول شهرسازی و نظام برنامه ریزی شهری اصیل و خصوصیات شهرسازی با شرایط مکانی و فضایی انطباق داشته و به لحاظ فرم بسیار غنی و پر معناست. در تهیه طرحهای شهرسازی به عنوان یک الگوی سازگار و نمونه اصیل از شهرسازی ایرانی، افزایش و توسعه گردشگری شهری و به دست آوردن شهر پایدار به وسیله دوچرخه حاکی از ضرورت و اهمیت کلی مسأله است.

اصغری (۱۳۸۰) در بررسی امکان ایجاد مسیرهای پیاده و دوچرخه جهت کاهش حجم ترافیک درون شهری در محدوده شهرداری منطقه ۱۱ تهران به انواع مسیرهای دوچرخه و اصول برنامه ریزی و طراحی آن مسیرها اشاره نمود. آل ابراهیم (۱۳۸۱) در تدوین فرآیند گسترش دوچرخه سواری در شهرها با نگاه خاص به برنامه ریزی کالبدی به تعریف سیستم حمل و نقل درون شهری و مزایا و معایب حمل و نقل با استفاده از دوچرخه اشاره نمود. حسن زاده (۱۳۸۷) در ارزیابی و بررسی ظرفیتهای کاربردی زمینه های فرهنگی - اجتماعی با استفاده از دوچرخه به این نتیجه رسید که اکثر شهروندان اصفهانی از دوچرخه به عنوان وسیله ای برای تفریح و گذران اوقات فراغت استفاده می‌کنند نه به عنوان وسیله ای برای حمل و نقل. هنرور (۱۳۸۷) در بررسی نگرشها در زمینه گسترش سامانه های حمل و نقل پاک با تأکید بر دوچرخه سواری به دوچرخه به عنوان وسیله ای با ارزش در سفرهای درون شهری با مسافتهای کوتاه و گذران اوقات فراغت اشاره می‌نماید. حاتمی نژاد (۱۳۸۸) دلایل عدم استفاده مردم شهر بناب از دوچرخه را عوامل فرهنگی، عدم امنیت و زیر ساختها برای آسایش دوچرخه سواران عنوان نمود. زنگی آبادی و همکاران (۱۳۸۹) در بررسی احیاء دوچرخه سواری و نقش آن در پایداری شهرها اظهار داشتند پایداری حمل و نقل به وسیله دوچرخه سواری نقش حیاتی در رسیدن به اهداف حمل و نقل و بهبود کیفیت زندگی را داراست. قائدرحمتی (۱۳۸۹) در بررسی راهکارهای کاهش حجم ترافیک شهری با ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه سواری در بافت تاریخی شهر شیراز به این نتیجه رسید که فقط افزایش دوچرخه سواری در کاهش حجم ترافیک مؤثر نیست بلکه عوامل دیگری نظیر مسیرهای ویژه دوچرخه سواری نقش مهمی در این

کاهش حجم ترافیک دارند. لیتاک^۱ (۱۹۹۲) راههای جلوگیری از تصادفات را استفاده از دوچرخه در مسیرهای مخصوص به آن عنوان نمود. رپلگ^۲ (۱۹۹۲) دوچرخه را وسیله ای ایمن، پر سرعت و ارزان برای سفرهایی با فاصله کوتاه معرفی نمود. بالتز^۳ (۱۹۹۷) تراکم جمعیت شهری، آب و هوای معتدل و وجود نسبت بالایی از دانشجویان و دانش آموزان را از عوامل اصلی استفاده از دوچرخه در سفرهای کاری می داند. راشمور^۴ (۲۰۰۳) به بررسی پارکینگ های استاندارد برای دوچرخه و موتور سیکلت با توجه به استانداردها پارکینگ های ویژه پرداخت. پوچر و همکاران^۵ (۲۰۰۹) در تحقیقی با عنوان مطالعه تطبیقی دوچرخه سواری در شهرهای نیویورک، سانفرانسیسکو، بوستن، سیاتل، تورنتو، مادیسون و دیویس به این نتیجه رسیدند که تفاوت های فرهنگی و نگرش عمومی، تراکم و اندازه شهر، هزینه استفاده از ماشین و حمل و نقل عمومی، شرایط آب و هوایی، امنیت و زیرساخت های دوچرخه سواری از عوامل مهم در استفاده از دوچرخه در این شهرها به شمار می آیند. پوچر^۶ (۲۰۱۰) در بررسی استفاده بیشتر شهروندان کانادایی از دوچرخه در مقایسه با شهروندان آمریکایی، تراکم بالای شهری، کاربری مختلط، فاصله کوتاه سفرهای شهری، درآمد پایین، شرایط امن دوچرخه سواری، زیرساخت های کافی برای دوچرخه سواری و برنامه های آموزشی را از دلایل اصلی این امر عنوان نمود. هدف از این تحقیق شناخت رابطه بین ویژگی های کالبدی (مسیر ویژه دوچرخه سواری، وجود پارکینگ و غیره) در استفاده از دوچرخه و شناخت رابطه بین عوامل فردی (سن، جنس، میزان تحصیلات و غیره) جهت گسترش گردشگری شهری با استفاده از دوچرخه بوده است.

-
- 1- Lintak
 - 2-Repleg
 - 3-Balts
 - 4 -Rasshmoor
 - 5 -Poucher *et al*
 - 6 -Poucher

مبانی نظری

فضاهای گردشگری

مفهوم فضا در ابعاد وسیع خود نشان‌دهنده رابطه میان تمام فعالیت‌های انسانی است. این فعالیت‌ها هرکدام به گونه‌ای متفاوت از دیگری اثرات خود را بر جای نهاده و چشم اندازهای گوناگونی را به وجود می‌آورند. به عبارت دیگر فضا میدان تأثیر بخش متقابل پدیده‌هاست (رضوانی، ۱۳۷۴). در تبیین مفهوم فضایی، جغرافیدانان فضا را به دو صورت به کار می‌برند:

۱- فضاهای طبیعی که قوانین طبیعی بر آنها حاکمیت دارد.

۲- فضاهای اجتماعی که نتیجه کارکرد فعالیت‌های انسانی است و از قوانین اجتماعی تبعیت می‌کنند.

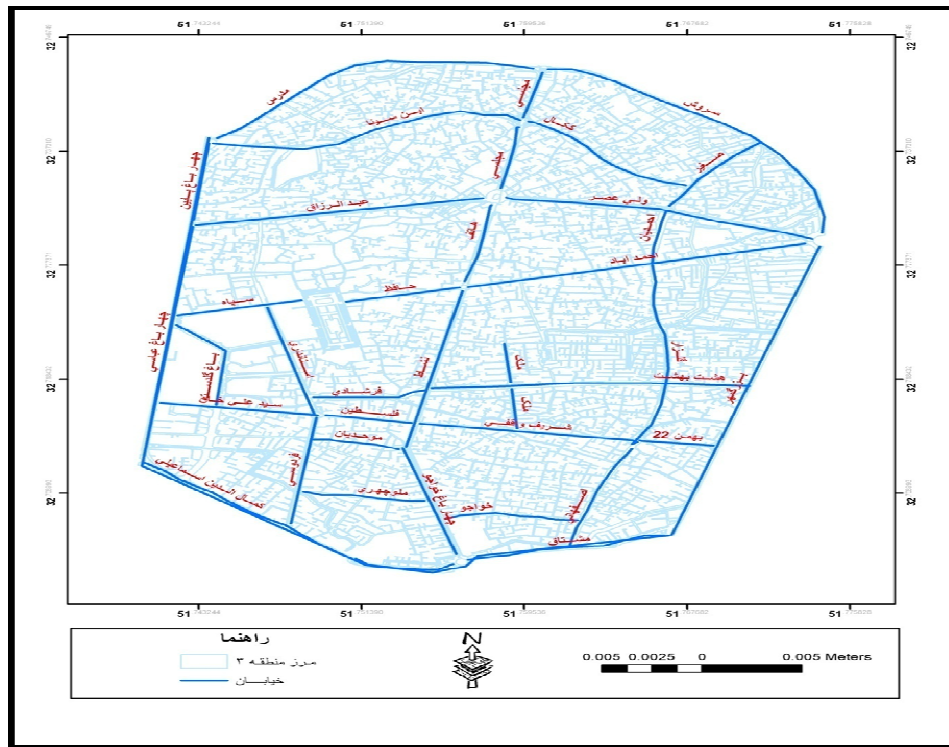
فضاهای جغرافیایی، یک حوزه زیستگاهی است که از شرایط طبیعی و ساختار اجتماعی جامعه شکل می‌گیرد. در واقع این فضا از مجموعه واقعیت‌های عینی در بخشی از سطح زمین به وجود می‌آید و از شرایط خاصی تأثیر می‌پذیرد (شکویی، ۱۳۷۸). نحوه شکل‌گیری و مکانیابی عناصر و بخش‌های مهم شهر و رابطه آنها با یکدیگر تحت تأثیر عوامل متعددی نظیر عوامل طبیعی، اقتصادی- اجتماعی، اداری- نظامی و همچنین نیازها و خصوصیات فضایی و رابطه آن با سایر فعالیتها قرار داشته است. ساخت هر شهر از یک سو نمایانگر هماهنگی فضایی کالبدی شهر با شرایط و عوامل مزبور و از سوی دیگر گویای چگونگی جریان فعالیت‌های اصلی شهر می‌باشد. نحوه توزیع فضایی فعالیتها و عناصر کالبدی در حد امکان در جهت تسهیل حیات شهری در همه عرصه‌های فردی و اجتماعی شکل می‌گیرد (نریمانی، ۱۳۸۴).

فضای گردشگری شهری، فضایی است که منابع گردشگری در آن وجود دارد و الگوی رفتاری گردشگران تابعی از منابع گردشگری آن مانند جاذبه‌ها، محل اقامت، امکانات و خدمات می‌باشد (Jeys, 2009). این فضا برخی از ویژگیهای قابل قبول و متداول شهرها نظیر تراکم زیاد فیزیکی ساختار، مردم و نقشها، گوناگونی فرهنگی- اجتماعی، چند نقش گرائی اقتصادی و مرکزیت عینی در شبکه داخل شهری و منطقه‌ای را در بر می‌گیرد. وقتی شهرها به عنوان شهری گردشگر پذیر عمل کرده و توسعه می‌یابند، این پیچیدگیها با فشردگی بیشتری در ساختار و ماهیت گردشگری حل می‌شود (Pearce, 2001). فضای گردشگری جزء جدایی ناپذیر ساختار فضایی شهر در ادوار مختلف تاریخ شهر است. از این رو همچون ساخت کلی شهر، تابع شرایط اقتصادی- اجتماعی بوده و در هر جامعه و فرهنگی به شکلهای گوناگون تجلی نموده است.

تفاوت فضایی گردشگری شهری در کشورهای مختلف عمدتاً ناشی از شرایط اقلیمی و محیطی و شرایط تاریخی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی است. از این رو فضای گردشگری شهری در کشور ما با فضاهای گردشگری در سایر کشورها کاملاً متفاوت است. بافت هر شهر کمیتی پویا و در حال تغییر است که وضعیت کالبدی شهر و چگونگی شکل‌گیری آن را در طول زمان نمایان می‌سازد. این بافت نخست دانه‌بندی فضای کالبدی شهر یعنی فضاهای خالی و مقدار آنها نسبت به یکدیگر و چگونگی رابطه و حد نزدیکی بین آنها را مشخص می‌کند سپس شبکه ارتباطات و نحوه دسترسی‌ها و خصوصیات کلی راهها و کوچه‌ها را آشکار می‌نماید و در نهایت گویای چگونگی و نحوه توزیع فضایی فعالیتها می‌باشد (سلطانی، ۱۳۷۰).

روش تحقیق

این تحقیق به روش توصیفی و تحلیلی انجام و در آن داده‌ها به صورت میدانی (پرسشنامه)، اسنادی و مکانی گردآوری شدند. جامعه آماری کلیه ساکنان منطقه ۳ شهر اصفهان بوده که به صورت نمونه‌گیری به روش کوکران ۳۸۳ نفر برآورد شدند. منطقه ۳ اصفهان بخش نسبتاً وسیعی از محدوده مرکزی شهر را در بر می‌گیرد به نحوی که از جنوب به رودخانه زاینده رود و خیابانهای حاشیه آن، از شمال به خیابانهای سروش و مدرس، از شرق به خیابان بزرگمهر و از غرب به خیابانهای چهار باغ پایین و کاوه محصور می‌شود. مساحت این منطقه ۱۱۵۰ هکتار بوده و دارای ۱۱۱۸۱۶ نفر جمعیت می‌باشد. قطعات شهری یک محور شمالی - جنوبی مرکب از خیابانهای نشاط، هاتف، چهار باغ صدر در تلاقی با دو محور شرقی - غربی شامل خیابانهای ولیعصر، عبدالرزاق و خیابانهای شریف واقفی و آمادگاه می‌باشد (شکل ۱).



شکل ۱: نقشه موقعیت منطقه ۳ شهر اصفهان

آزمون فرضیه

بین عوامل فردی و ویژگی های کالبدی در استفاده از دوچرخه در منطقه ۳ جهت گسترش گردشگری شهری رابطه وجود دارد. به منظور تأیید یا رد این فرضیه از پرسشنامه مربوط به ویژگیهای شخصی افراد و ویژگیهای کالبدی آنها در استفاده از دوچرخه در شهرها استفاده شد و نتایج این سوالات با استفاده از آزمون T مورد سنجش قرار گرفت (جدول ۱).

جدول ۱: آزمون T برای تأیید یا رد فرضیه

متغیر	میانگین	انحراف معیار
فرض ۱	۱۴/۶۲۰۹	۴/۱۰۶۹

متغیر	آزمون T	درجه آزادی	P-Value	فاصله اطمینان	
				U	L
فرض ۱	۴۸/۰۲۸	۱۸۱	۰	۱۵/۲۲	۱۴/۰۲
		N-۱			

نتایج آزمون T نشان داد که سطح معنی‌داری کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد. در نتیجه فرض صفر (فرض تساوی میانگین‌ها) رد می‌شود. یعنی پاسخگویان معتقدند بین عوامل فردی با ویژگیهای کالبدی در گسترش گردشگری شهری با استفاده از دوچرخه در منطقه ۳ شهر اصفهان رابطه وجود دارد.

نتایج

جداول ۲-۶ رابطه بین ویژگیهای فردی (سن، جنس و تأهل) و متغیرهای موثر بر استفاده از دوچرخه در جهت توسعه گردشگری را نشان می‌دهند. نتایج حاکی از آن است که بالاترین رتبه مربوط به شیوه گذران اوقات فراغت و کمترین رتبه مربوط به تمایل افراد به استفاده از دوچرخه در گردشگری شهری می‌باشد (جدول ۲).

جدول ۲: ضریب همبستگی آزمون کای اسکوتر برای متغیر جنس و سایر متغیرها

رتبه	سطح معنی‌داری	درجه آزادی	آماره کای اسکوتر	متغیر
۱	۰/۰۸۷	۶	۱۱/۰۶	شیوه گذران اوقات فراغت
۲	۰/۰۲۸	۴	۱۰/۸۴۴	دسترسی به تفریحگاه
۱۷	۰/۹۴۱	۱	۰/۰۰۶	تمایل افراد به استفاده از دوچرخه
۸	۰/۴۰۹	۵	۵/۰۵۶	استفاده روزانه از دوچرخه
۶	۰/۴۳۹	۶	۵/۸۶۱	علت عدم استفاده از دوچرخه
۱۱	۰/۵۲۸	۴	۳/۱۸۱	نظر افراد در مورد استفاده بانوان از دوچرخه
۱۴	۰/۷۲۰	۴	۲/۰۸۸	اختصاص دادن مسیر ویژه دوچرخه سواری
۹	۰/۳۲۲	۴	۴/۶۷۴	تأثیر ایجاد تأسیسات زیربنایی در استفاده از دوچرخه در گردشگری
۵	۰/۳۶۱	۶	۶/۵۸۲	مشکلات استفاده از دوچرخه
۱۰	۰/۳۳۹	۴	۴/۵۲۹	فواید دوچرخه سواری
۱۳	۰/۸۲۲	۵	۲/۱۹۳	ویژگی مسیرهای دوچرخه سواری
۳	۰/۰۸۵	۴	۸/۱۹۷	تأثیر استفاده از دوچرخه در بهبود وضعیت گردشگری
۷	۰/۲۳۹	۴	۵/۵۱۰	مسیر استفاده از دوچرخه
۱۵	۰/۶۶۳	۳	۱/۵۸۴	ساعت استفاده از دوچرخه
۱۶	۰/۶۷۲	۳	۱/۵۴۳	فصل استفاده از دوچرخه
۴	۰/۱۳۱	۴	۷/۱۰۱	حداکثر فاصله برای استفاده از دوچرخه
۱۲	۰/۶۷۴	۵	۳/۱۶۶	اقدامات لازم برای افزایش استفاده از دوچرخه

جدول ۳ نشان می‌دهد که بالاترین رتبه مربوط به فواید دوچرخه سواری و کمترین رتبه مربوط به استفاده بانوان از دوچرخه در گردشگری شهری می‌باشد.

جدول ۳: ضریب همبستگی آزمون کای اسکوتر برای متغیر سن و سایر متغیرها

رتبه	سطح معنی‌داری	درجه آزادی	آماره کای اسکوتر	متغیر
۷	۰/۰۰۴	۲۴	۴۶/۳۲۶	شیوه گذران اوقات فراغت
۱۵	۰/۵۹۵	۱۶	۱۴/۰۵۷	دسترسی به تفریحگاه
۱۶	۰/۱۲۹	۴	۷/۱۳۷	تمایل افراد به استفاده از دوچرخه
۱۱	۰/۰۹۳	۲۰	۲۸/۷۳۱	استفاده روزانه از دوچرخه
۹	۰/۰۴۷	۲۴	۳۶/۶۵۸	علت عدم استفاده از دوچرخه
۱۷	۰/۰۸۴	۱۶	۴/۲۴۱	استفاده بانوان از دوچرخه
۱۲	۰/۰۸۰	۱۶	۲۴/۴۳۷	اختصاص دادن مسیر ویژه دوچرخه سواری
۵	۰	۱۶	۵۴/۸۰۳	ایجاد تأسیسات زیربنایی در استفاده از دوچرخه در گردشگری شهری
۲	۰	۲۴	۸۶/۲۵۷	مشکلات استفاده از دوچرخه
۱	۰	۱۶	۱۰۴/۴۶	فواید دوچرخه سواری
۳	۰	۲۰	۸۴/۳۶۸	ویژگی مسیرهای دوچرخه سواری
۸	۰	۱۶	۴۳/۵۱۷	تأثیر استفاده از دوچرخه در بهبود وضعیت گردشگری شهری
۱۰	۰/۰۱۴	۱۶	۳۰/۸۷۵	مسیر استفاده از دوچرخه
۱۴	۰/۰۴۰	۱۲	۲۱/۸۱	ساعت استفاده از دوچرخه
۱۳	۰/۰۲۰	۱۲	۲۴/۰۴۶	فصل استفاده از دوچرخه
۴	۰	۱۶	۸۳/۲۲۹	حداکثر فاصله برای استفاده از دوچرخه
۶	۰	۲۰	۵۴/۰۲۲	اقدامات لازم برای افزایش استفاده از دوچرخه

نتایج نشان داد بالاترین رتبه مربوط به حداکثر فاصله برای استفاده از دوچرخه و کمترین رتبه مربوط به تمایل افراد به استفاده از دوچرخه در گردشگری شهری می‌باشد (جدول ۴).

جدول ۴: ضریب همبستگی کای اسکوتر برای متغیر تحصیل و سایر متغیرها

رتبه	سطح معنی داری	درجه آزادی	آماره کای اسکوتر	متغیر
۱۶	۰/۶۳۶	۲۴	۲۱/۰۵۲	شیوه گذران اوقات فراغت
۹	۰/۰۱۶	۱۶	۳۰/۴۱۰	دسترسی به تفریحگاه
۱۷	۰/۳۹۱	۴	۴/۱۱۵	تمایل افراد به استفاده از دوچرخه
۶	۰/۰۱۲	۲۰	۳۶/۹۸۶	استفاده از دوچرخه
۱۵	۰/۴۱۲	۲۴	۲۴/۸۷۸	علت عدم استفاده از دوچرخه
۴	۰	۱۶	۵۵/۲۶۳	استفاده بانوان از دوچرخه
۳	۰	۱۶	۵۵/۶۰۳	اختصاص دادن مسیر ویژه دوچرخه سواری
۱۲	۰/۰۲۶	۱۶	۲۸/۷۶۶	ایجاد تأسیسات زیربنایی در استفاده از دوچرخه در گردشگری
۵	۰/۰۰۴	۲۴	۴۶/۳۹۶	مشکلات استفاده از دوچرخه
۱۰	۰/۰۱۶	۱۶	۳۰/۴۶۵	فواید دوچرخه سواری
۸	۰/۰۴۳	۲۰	۳۲/۰۲۸	ویژگی مسیرهای دوچرخه سواری
۱۳	۰/۰۳۰	۱۶	۲۸/۱۳۸	تأثیر استفاده از دوچرخه در بهبود وضعیت گردشگری
۷	۰/۰۰۴	۱۶	۳۴/۷۴۱	مسیر استفاده از دوچرخه
۱۱	۰/۰۰۳	۱۲	۲۹/۹۹۴	ساعت استفاده از دوچرخه
۱۴	۰/۰۰۸	۱۲	۲۶/۷۶۹	فصل استفاده از دوچرخه
۱	۰	۱۶	۷۹/۰۴۶	حداکثر فاصله برای استفاده از دوچرخه
۲	۰	۲۰	۷۵/۷۴۲	اقدامات لازم برای افزایش استفاده از دوچرخه

با توجه به جدول ۵ بالاترین رتبه به مشکلات استفاده از دوچرخه و کمترین رتبه مربوط به

اختصاص دادن مسیر ویژه دوچرخه سواری می باشد.

جدول ۵: ضریب همبستگی آزمون کای اسکوئر برای متغیر درآمد و سایر متغیرها

رتبه	سطح معنی داری	درجه آزادی	آماره کای اسکوئر	متغیر
۲	۰/۳۲۰	۲۴	۲۶/۶۶۶	شیوه گذران اوقات فراغت
۵	۰/۱۳۰	۱۶	۲۲/۴۳۳	دسترسی به تفریحگاه
۱۵	۰/۹۳۶	۴	۲/۲۵۲	تمایل افراد به استفاده از دوچرخه
۱۲	۰/۵۲۰	۲۰	۱۶/۰۳۱	استفاده روزانه از دوچرخه
۳	۰/۳۳۶	۲۴	۲۶/۳۴۳	علت عدم استفاده از دوچرخه
۱۴	۰/۷۹۲	۱۶	۱۱/۲۸۱	استفاده بانوان از دوچرخه
۱۷	۰/۶۹۰	۱۶	۸/۴۱۶	اختصاص دادن مسیر ویژه دوچرخه سواری
۱۱	۰/۴۰۷	۱۶	۱۶/۶۷۱	تأثیر ایجاد تأسیسات زیربنایی در استفاده از دوچرخه
۱	۰/۰۵۳	۲۴	۳۶/۱۹۳	مشکلات استفاده از دوچرخه
۷	۰/۱۴۶	۱۶	۲۱/۹۱۹	فواید دوچرخه سواری
۶	۰/۳۳۷	۲۰	۲۲/۰۶۶	ویژگی مسیرهای دوچرخه سواری
۴	۰/۱۰۹	۱۶	۲۳/۱۹۹	تأثیر استفاده از دوچرخه در بهبود وضعیت گردشگری
۱۶	۰/۹۳۶	۱۶	۸/۴۱۱	مسیر استفاده از دوچرخه
۱۰	۰/۱۲۵	۱۲	۱۷/۷۰۷	ساعت استفاده از دوچرخه
۸	۰/۰۷۳	۱۲	۱۹/۶۷۸	فصل استفاده از دوچرخه
۱۳	۰/۵۱۷	۱۶	۱۵/۱۰۶	حداکثر فاصله برای استفاده از دوچرخه
۹	۰/۶۰۱	۲۰	۱۷/۷۹۸	اقدامات لازم برای افزایش استفاده از دوچرخه

مطابق جدول ۶ بالاترین رتبه به اقدامات لازم برای افزایش استفاده از دوچرخه و کمترین رتبه مربوط به تمایل افراد به استفاده از دوچرخه می باشد.

جدول ۶: ضریب همبستگی آزمون کای اسکور برای متغیر تأهل و سایر متغیرها

رتبه	سطح معنی داری	درجه آزادی	آماره کای اسکور	متغیر
۶	۰/۰۵۶	۶	۱۲/۲۹۰	شیوه گذران اوقات فراغت
۱۰	۰/۰۴۹	۴	۹/۶۵۱	دسترسی به تفریحگاه
۱۷	۰/۹۱۳	۱	۰/۰۱۲	تمایل افراد به استفاده از دوچرخه
۲	۰/۰۰۱	۵	۱۹/۵۹۰	استفاده روزانه از دوچرخه
۱۲	۰/۱۸۰	۶	۸/۸۹۵	علت عدم استفاده از دوچرخه
۸	۰/۰۲۵	۴	۱۱/۱۱۸	استفاده بانوان از دوچرخه
۵	۰/۰۰۹	۴	۱۳/۵۴۸	اختصاص دادن مسیر ویژه دوچرخه سواری
۴	۰/۰۰۹	۴	۱۳/۵۷۰	تأثیر ایجاد تأسیسات زیربنایی در استفاده از
۱۱	۰/۱۵۱	۶	۹/۴۲۲	مشکلات استفاده از دوچرخه
۱۴	۰/۱۷۳	۴	۶/۳۷۲	فواید دوچرخه سواری
۳	۰/۰۱۱	۵	۱۴/۹۰۹	ویژگی مسیرهای دوچرخه سواری
۱۵	۰/۱۹۵	۴	۶/۰۶۱	تأثیر استفاده از دوچرخه در بهبود وضعیت گردشگری
۹	۰/۰۳۸	۴	۱۰/۱۴۷	مسیر استفاده از دوچرخه
۱۶	۰/۹۳۵	۳	۰/۴۲۷	ساعت استفاده از دوچرخه
۷	۰/۰۰۷	۳	۱۲/۱۰۴	فصل استفاده از دوچرخه
۱۳	۰/۱۰۸	۴	۷/۵۹۷	حداکثر فاصله برای استفاده از دوچرخه
۱	۰	۵	۲۲/۶۰۶	اقدامات لازم برای افزایش استفاده از دوچرخه

بحث و نتیجه گیری

توجه به گردشگری شهری خصوصاً در نواحی بافت تاریخی شهر علاوه بر آرامش دادن به شهر بواسطه کاهش حجم ترافیک، سبب کاهش آلودگی محیط زیست شهر شده و این مسأله خود راه درآمدی در پیدایش گردشگر دوچرخه سوار خواهد بود که اکثر کشورهای دنیا نیز از آن بهره می‌برند. در منطقه ۳ شهرداری اصفهان از دیر باز مسیرهایی برای دوچرخه سواری وجود داشته که این مسیرها به مرور زمان و استفاده از اتومبیل به مسیری برای گذر موتور یا عابر پیاده تبدیل شده‌اند. در حال حاضر با راه‌اندازی چند

ایستگاه دوچرخه سواری در این منطقه و وجود نقاط گردشگری بسیار، دوچرخه سواری رونقی دوباره یافته است. پس از تجزیه و تحلیل داده‌ها، پیشنهادهایی به شرح زیر ارائه می‌شود:

- ایجاد مسیرهای دوچرخه سواری متناسب با شبکه ارتباطی موجود در منطقه و گذر این مسیرها از نقاط گردشگری.

- توجه به سرمایه‌گذاری و تخصیص بودجه به منظور بالا بردن انگیزه مسئولان.

- شناساندن دوچرخه به عنوان یک وسیله حمل و نقل عمومی که می‌تواند فوائد اقتصادی زیادی به همراه داشته باشد.

- توجه به داده‌های آماری مربوط به ویژگیهای سفر با دوچرخه و نحوه استخراج و پردازش این داده‌ها در جهت رسیدن به الگوی سفرهای دوچرخه در حال و آینده.

- استخراج معیارهای مطلوبیت شبکه دوچرخه سواری و شناسایی اجزای شبکه و نحوه استفاده از اطلاعات به دست آمده در جهت برنامه‌ریزی شبکه دوچرخه سواری.

- ایجاد جایگاه و شرایط مناسب برای استفاده از حمل و نقل ترکیبی به گونه‌ای که تسهیل‌کننده استفاده از دوچرخه در مسافتهای طولانی‌تر باشد.

- اجرای طرحهای مهندسی و انجام اصلاحات لازم برای تدارک مسیرهای راحت و امن دوچرخه سواری.

- برآورده نمودن نیازها و علاقمندی‌های دوچرخه سواران.

- ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه سواری به گونه‌ای که مسیر رفت و برگشت تکراری نبوده و دارای توقف‌گاههایی جهت استراحت دوچرخه سواران باشد.

منابع

- ۱- آل ابراهیم، پ. ۱۳۸۱. تدوین فرآیند گسترش دوچرخه سواری در شهرها با نگاه خاص به برنامه‌ریزی کالبدی. پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد، دانشکده عمران، دانشگاه علم و صنعت.
- ۲- اصغری، م. و اکبری، س. ۱۳۸۰. بررسی امکان ایجاد مسیرهای پیاده و دوچرخه جهت کاهش حجم ترافیک درون شهری. همایش ترافیک، تهران.
- ۳- حاتمی‌نژاد ح. و اشرفی، ی. ۱۳۸۸. دوچرخه و نقش آن در حمل و نقل پایدار شهری. مجله پژوهش‌های جغرافیایی انسانی، شماره ۷۰.
- ۴- حسن‌زاده، غ. ۱۳۸۷. ارزیابی ظرفیتهای کالبدی و زمینه‌های فرهنگی - اجتماعی استفاده از دوچرخه در شهر به عنوان یک وسیله حمل و نقل. پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه اصفهان.
- ۵- رضوانی، ع. ۱۳۷۴. جغرافیا و برنامه‌ریزی توریسم. انتشارات دانشگاه پیام نور.
- ۶- زنگی‌آبادی، ع.، کهزادی، ا. و بایزیدپور، ه. ۱۳۸۹. احیای دوچرخه سواری و نقش آن در پایداری شهر. دومین همایش ملی شهر سالم، سبزوار.
- ۷- سلطانی، ح. ۱۳۸۷۰. فضاهای شهری در بافتهای قدیمی تاریخی ایران. انتشارات دفتر پژوهش‌های فرهنگی تهران.
- ۸- شکویی، ح. ۱۳۷۸. دیدگاه نو در جغرافیای شهری. انتشارات سمت، چاپ پنجم.
- ۹- قشقایی‌نژاد، ر. ۱۳۸۹. بررسی راهکارهای کاهش حجم ترافیک شهری بوسیله ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه سواری (مطالعه موردی: بافت تاریخی شهر شیراز). پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف آباد.
- ۱۰- نریمانی، م. ۱۳۸۴. تحلیل نظام فضایی کالبدی بافت تاریخی شهر اصفهان. پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف آباد.
- ۱۱- وزات مسکن و شهرسازی. ۱۳۷۵. پژوهش و کاوش‌های شهری تهران.
- ۱۲- هنرور، ا. ۱۳۸۷. نگرشها در زمینه گسترش سامانه‌های حمل و نقل پاک با تأکید بر دوچرخه سواری. همایش حمل و نقل پاک، تهران.
- 13-Baltz, H.1997. The city bayc and city of American ,3 sustainable conference in American, p 231.
- 14-Jeysms, E. 2009. ,Heritage preservation in sustainable tourism development -16, WTO: Madrid.
- 15-Lintak, T. 2000. Canadians cycle money than Americans: A comparative Analysis of bicycling Trends and policies, Transport policy.

- 16-Pucher, J. 2009. Why 102Canadians cycle money than Americans: A comparative Analysis of bicycling Trends and policies, Transport policy.
- 17-Pucher, J, komanoff, C.S. 2010. bicycling Renaissance in North America? Recent Trends and Alternative policies to promote bicycling, Transportatiin reserah part.
- 18-Rasshmoor, P. 2003. The standard stashen of bicycle ,city conference of sidni, p 557.
- 19-Reoleg, E. 1992. The transport in American .transport magazine no 55, p 77, American.

Archive of SID