



## Improving the design quality of walkable paths in the historical area of Tehran to develop cultural tourism

### ARTICLE INFO

**Article Type**  
Analytic Study

### Authors

Kimia Biglarbeygi<sup>1</sup>  
Seyed Ali Safavi<sup>2\*</sup>

### How to cite this article

Mof

URL:<http://bsnt.modares.ac.ir/article-2-74295-fa.html>

### ABSTRACT

**Aims:** The main objective of this research is to examine the factors influencing the improvement of the design quality of pedestrian tourism routes in selected routes in Tehran city and identify the challenges and issues associated with these routes, as well as the expectations of tourists from these routes.

**Methods:** The analytical and descriptive methodology is employed in this study. The required information and data are gathered from library sources. In the next stage, through field surveys, a questionnaire is developed and administered. The study population consists of 384 experts in the fields of tourism, management, and urban design, as well as street vendors and tourists in the targeted area. They were selected using a simple random sampling method. The research questionnaire was developed by the researcher and its content and face validity were confirmed by the guidance of professors, advisors, and experts in the field of management and urban design. SPSS23 software was used for data analysis.

**Findings:** The findings include two quantitative and qualitative divisions; to answer the research questions in the quantitative analysis findings of the SPSS software and the qualitative findings based on the main purpose of the research, by examining the domestic and foreign scientific research articles, the five main factors influencing the quality improvement of walking tourism routes have been achieved.

**Conclusion:** In this study, five questions including the role of diversity of use, vitality, cultural flexibility, importance to the environment and accessibility in the design quality of walking tourism routes have been examined.

**Keywords:** Urban tourism, Pedestrian tourist route, Quality components, Tehran, urban design, Modern heritage.

### CITATION LINKS

1-Master student in Urban design, Department of Art & Architecture, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.

2- Assistant Professor, Department of Urban Design, Faculty of Art & Architecture, University of Tarbiat Modares, Tehran, Iran.

### \*Correspondence

Address: Faculty of Art & Architecture, University of Tarbiat Modares, Tehran, Iran.

Email: [safavi@modares.ac.ir](mailto:safavi@modares.ac.ir)

### Article History

Received:2024.

Accepted:2024.

Published: 2024.

[1]. Ebrahimi M, Romanipour M. Development of urban tourism.....[2]. Dihingia S, Gjerde M, Vale B. Walking tourist: Review of research.....[3]. Bigdeli Rad V, Zarbafnia B. Assessment of the Factor....[4]. Zakaria J, Ujang N. Comfort of walking in the city....[5]. Hemati K, Ershad A. The Principles of Pedestrian Design....[6]. Noraffendi BQ, Rahman NH. Tourist expectation and satisfaction....[7]. Vada S, Dupre K, Zhang Y. Route tourism: a narrative....[8]. Gonzalez-Urango H, Le Pira M, Inturri G, Ignaccolo....[9]. Samarasekara GN, Fukahori K, Kubota Y.....[10]. Jabbari M, Fonseca F, Smith G, Conticelli ....[11]. Najafi GN, Hesari AR, Jeddi M, Fatallahzadeh F. Strategic....[12]. Aminian N. Evaluation of Tourism Sidewalks Recreation Potentials from.....[13]. Yazdan Panah Z, Jafari Mehrabadi M, Shokrgozar....[14]. Anton Clavé S. Urban tourism and walkability....[15]. Basu N, Haque MM, King M, Kamruzzaman....[16]. Brown JA, Curtin KD, Thomson M, Kung JY, Nykiforuk....[17]. Ritchie JR, Goeldner CR, McIntosh RW. Tourism....[18]. Mohammadi M. Changluai Y. Evaluation of urban....[19]. Gârbea RV. Urban tourism between content...[20]. Kim MJ, Michael Hall C. Is tourist walkability



## ارتقاء کیفیت طراحی مسیر های پیاده در محدوده تاریخی و میراثی شهر تهران با هدف توسعه گردشگری فرهنگی

### اطلاعات مقاله چکیده

نوع مقاله: تحقیق بنیادی

نویسندگان

کیمیا بیگلربیگی<sup>۱</sup>

سید علی صفوی<sup>۲\*</sup>

**اهداف:** هدف اصلی پژوهش، بررسی عوامل مؤثر بر ارتقاء کیفیت طراحی مسیر های گردشگری پیاده روی در مسیر های گردشگری منتخب در شهر تهران است و شناسایی چالش و مشکلات این مسیرها و انتظارات گردشگران از این مسیرها است.

**روش‌ها:** با روش تحقیق تحلیلی و توصیفی، داده های مورد نیاز از منابع کتابخانه‌ای و اسنادی جمع آوری می شوند تا بتوان نسبت به بررسی های میدانی با ابزار «پرسشنامه محقق ساخت» اقدام نمود. جامعه مورد مطالعه شامل ۳۸۴ نفر از خبرگان در رشته های گردشگری، مدیریت و طراحی شهری، کسبه خیابان ۱۵ خرداد و گردشگران این منطقه است. روش نمونه گیری، ساده و تصادفی است. برای بررسی روایی محتوایی و صوری از تایید اساتید صاحب نظر حوزه مدیریت و طراحی شهری بهره گرفته شده، برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم افزار اس پی اس ۲۰۲۳ استفاده شد.

**یافته‌ها:** یافته‌های پژوهش در دو بخش کمی و کیفی تقسیم بندی می شود؛ که برای پاسخ به سوالات پژوهش در بخش کمی از یافته های تحلیلی نرم افزار اس پی اس ۲۰۲۳ استفاده شده است. یافته‌های کیفی پژوهش شامل شناسایی و معرفی پنج عامل اصلی تاثیرگذار در ارتقا کیفیت مسیرهای گردشگری پیاده است.

**نتیجه گیری:** نتایج این پژوهش، پنج محور شامل نقش تنوع کاربری، سرزندگی، انعطاف پذیری فرهنگی، اهمیت به محیط زیست و دسترسی در کیفیت طراحی مسیر های گردشگری پیاده بررسی را به صورت جدی مورد تاکید قرار می دهد، موضوعی که بر مبنای هدف اصلی پژوهش، با آخرین دستاوردهای پژوهشی تحلیل شده، هماهنگ است.

**کلیدواژه‌ها:** گردشگری شهری، مسیر گردشگری پیاده، مولفه‌های کیفیت، تهران، طراحی شهری، میراث معاصر

۱. کارشناسی ارشد، طراحی شهری، گروه شهرسازی، دانشکده هنر، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.  
\*۲. استادیار دانشکده هنر دانشگاه تربیت مدرس، طراحی شهری، عضو هیأت علمی گروه شهرسازی دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران (نویسنده مسئول).

نویسنده مسئول \*

[sasafavi@modares.ac.ir](mailto:sasafavi@modares.ac.ir)

تاریخ مقاله

تاریخ دریافت:

تاریخ پذیرش:

تاریخ انتشار:

ارجاع دهی

مفر

URL: <http://b>

این نشریه ی دارای دسترسی باز، تحت قوانین گواهینامه بین‌المللی Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License منتشر می‌شود که اجازه اشتراک (تکثیر و بازرایی محتوا) به هر شکل) و انطباق (بازتربیب، تغییر شکل و بازسازی بر اساس محتوا) را می‌دهد.

## مقدمه

گردشگری شهری با محوریت پیاده مدارسازی مراکز شهری نه تنها از جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی به محیط شهر و شهروندان منافع بی شماری را به ارمغان می آورد [۱] بلکه از بعد زیست محیطی نیز با کاهش استفاده از وسایل نقلیه، شخصی، گامی مثبت و در راستای توسعه پایدار خواهد بود [۲] زیرا تدارک ارتباط خوب شبکه عابر پیاده و حمل و نقل عمومی قابل دسترس می‌تواند فرصت‌هایی را برای فعالیت‌های گردشگری افزایش دهد [۳] و بازدیدکنندگان می‌توانند تجربه پیاده‌روی لذت‌بخشی در مکان‌های درون شهر با قدم زدن داشته باشند [۴]. گردشگری برای همه کشورهای در حال توسعه، به عنوان صنعتی که از استعدادهای بالقوه ارزشمندی در خلق انواع منافع اقتصادی برخوردار است؛ بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته اما علاوه بر جنبه اقتصادی برای جذب گردشگر این امر نیز اشاعه و پایداری فرهنگی و اجتماعی یک شهر را موجب می‌شود [۵].

در دهه‌های اخیر بسیاری از شهرهای جهان پیاده روی را به عنوان یک ویژگی متمایز برای تبدیل شدن به مقصد گردشگری قابل پیاده روی در نظر گرفته اند [۶، ۷]، پیاده روی اساس تحرک شهری پایدار است و سیاست‌های پیاده محور باید افزایش پیاده روی را هدف قرار دهند و درک عواملی که بر پیاده روی و ادراک عابران پیاده تأثیر گذار است [۸]؛ پیاده روی هم برای ساکنان و هم برای بازدیدکنندگان شهرها موضوع مهمی است و بهترین راه برای مردم جهت غنی سازی تجربه سفر در یک شهر قابل پیاده روی است [۹، ۱۰] از آنجایی که پیاده روی با سرعت کمتری نسبت به حمل و نقل وسیله نقلیه انجام میشود، عوامل فضایی، اجتماعی، زیست محیطی و اقتصادی محیط‌های شهری در تحقیقات شهری قابل توجه شدند [۱۱].

منطقه ۱۲ شهر تهران به عنوان با سابقه ترین و قدیمی ترین بخش تهران، نمادین است از وقایع و خاطره‌هایی از گذشته که دارای اهمیت بالایی فرهنگی، سیاسی، تاریخی و اجتماعی است. خیابان پانزده خرداد واقع در این منطقه که بخش شرقی آن از سال ۱۳۸۸ به پیاده راه گردشگری تبدیل شد. ورودی راسته‌های بازار تهران از محور پانزده خرداد به اهمیت اقتصادی این محور افزوده است [۱۲]. با این حال با توجه به

اهمیت محور پانزده خرداد باید بتوان از این بافت تاریخی علاوه بر فعالیتهای تجاری و اداری آن به اهمیت گردشگری آن هم توجه ویژه کرد، اما متأسفانه در سال‌های گذشته عدم توجه به سیمای تاریخی نماهای محور پانزده خرداد و تردد زیاد به منظور کارکرد تجاری، جداره‌های زیادی در محور تبدیل به مخروبه شده‌اند. علاوه بر عوامل کالبدی، پیاده راه ۱۵ خرداد از بسیاری جهات از جمله عوامل زیست محیطی، اجتماعی، دسترسی و مسائل مربوط به راحتی تردد عابر پیاده در طول روز دچار مشکلاتی می‌باشد که نیازمند بررسی دقیق و ساماندهی در جهت ارتقاء کیفیت مسیر پیاده برای بهبود گردشگری در این محور ارزشمند می‌باشد.

پژوهش حاضر در نوع خود نوآوری محسوب می‌شود. به صورتیکه با به کارگیری توانمندی‌های نهفته در مسیرهای منتخب در شهر تهران می‌توان موجبات توجه و جلب هر چه بیشتر گردشگران داخلی و خارجی را فراهم نمود. سابقه تاریخی گردشگری مربوط به قرن ۱۷ میلادی است، که اشراف زادگان اروپایی جهت تحصیلات تکمیلی به کشورهای اروپایی مانند (ایتالیا، فرانسه و آلمان) سفر می‌کردند. در قرن نوزدهم و بیستم تغییرات تکنولوژیکی و اجتماعی تأثیر زیادی بر گردشگری گذاشت [۱۳].

گردشگری یکی از بخش‌های در حال رشد اقتصاد جهانی است تقریباً برای همه کشورهای در حال توسعه، به عنوان صنعتی که از استعدادهای بالقوه ارزشمندی در خلق انواع منافع اقتصادی برخوردار است [۱۴] که اجرای برنامه‌های توسعه توریسم و گردشگری در سطوح محلی، ملی و بین‌المللی، خود سبب جذب سرمایه می‌شود اما علاوه بر جنبه اقتصادی برای جذب گردشگر این امر نیز اشاعه و پایداری فرهنگی و اجتماعی یک شهر را موجب می‌شود [۱۵]؛ گردشگری در بستر محیط جغرافیایی صورت می‌گیرد که متشکل از محیط طبیعی، فرهنگی و اجتماعی است [۱۶].

بررسی تعاریف گردشگری نشان داد که برای تعریف گردشگری از ضوابط و شاخصهای متعددی استفاده می‌شود که این شاخصها را میتوان به شاخص زمان، مکان، فصل، انگیزه، وسیله نقلیه مورد استفاده و نوع محل اقامت طبقه بندی نمود [۱۷]. امکانات زیر ساختی در توسعه گردشگری را می‌توان به تعداد وسایل و وضعیت ناوگان حمل و نقل

(زیباسازی در این رابطه توجه به مبادی ورودی شهرها و آراستگی منظر آنها، از اهمیت زیادی برخوردار است [۲۵].

پیشینه شکل گیری و سیر تحول پیاده راهها: قبل از شکل گیری خیابان به شکل کنونی و ظهور کالسکه و اتومبیل شیوه متداول و رایج جابجایی در گذشته اغلب به صورت پیاده انجام میشد قدمت پیاده روی به پیدایش و تولد انسانها میرسد ایجاد گذرهای پیاده از اولین اقدام در شکل شهرنشینی بود [۲۶].

انگاره خیابان پیاده، برای اولین بار در شهرهای اروپایی نمود پیدا کرد از دهه های میانی قرن بیستم میلادی باهدف خارج ساختن محدوده های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافتهای کهن و احیاء حیات اجتماعی، طرح و به اجرا درآمد [۲۷].

نخستین اقدام به منظور تفکیک حرکت سواره از پیاده در دنیا در سال ۱۸۵۸ به وسیله شهر ساز و معمار آمریکایی به نام «اولمستد» در طراحی پارک مرکزی نیویورک برای عبور افراد پیاده صورت گرفت؛ پس از جنگ جهانی دوم این نوع خیابانهای پیاده بانام "Mall" شکل گرفتند که بیشتر همسو با مقاصد تجاری در مرکز شهرها بودند [۲۸] و در عین حال هدفشان ایجاد محیطهای مطلوب برای خرید و گردش در شهرها بود در کشورهای اروپایی و این روند تا سال ۱۹۷۵ ادامه یافت تا اینکه تقریباً بخش مرکزی اکثر شهرهای اروپایی پیاده محور گردید [۲۹]. (جدول ۱)

یکی از فضاهای جمعی شهری پیاده راهها هستند که امروزه به عنوان یکی از مهم ترین شاخص های سنجش شهر خوب مورد توجه واقع شده اند [۳۰]؛ مهمترین امکانات را برای مشاهده مکانها و فعالیتهای و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزشها و جاذبه های نهفته در محیط شهر برای عابر پیاده فراهم نموده که موجب ارتقای ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از محیط میگردد [۳۱]. پیاده راه گردشگری، به فضای طراحی شده شهری که با مقوله پیاده روی و گردشگری در ارتباط مستقیم میباشد، اشاره دارد [۳۲، ۳۳]. ساکنین و بازدید کنندگان آن با هر سن و درجه ای از توانایی (حرکتی) میتوانند جذابیت و دلپذیری آسایش و راحتی و امنیت را در هنگام پیاده روی، نه فقط در هنگام فراغت بلکه در زمان استفاده از امکانات و تسهیلات نما و فضا و در حین تردد، احساس کنند [۱۲، ۳۴].

عمومی، تعداد وسایل نقلیه ی اختصاص یافته برای گردشگران تعداد توقفگاههای ایستگاه اتوبوس فاصله از مسیرهای بین شهری و شاهراه ها اشاره نمود [۱۸].

جاذبه های فرهنگی / تاریخی: علاوه بر شناخت عناصر شهری، سبک و نوع زندگی اجتماعی شأن فرهنگی و تعلقات، دینی کیفیت زندگی گذشته انسان را به نمایش گذارند. از این جهت شهرهای تاریخی از جمله موارد مورد توجه و جذاب برای مردم هستند [۱۸]. عوامل موثر بر گردشگری را میتوان سه عامل اصلی در توسعه گردشگری دانست، گردشگران، مردم منطقه و ویژگیهای مقصد دانست؛ در واقع این، مهمانان میزبانان و جاذبه ها هستند که با ارتباط میان هم موجب گسترش گردشگری می شوند [۱۹، ۲۰]. گردشگری شهری اکنون به فعالیتی مهم بدل گشته که جریان کارها، اقدامهای اجتماعی و تغییرات فضایی فراوانی را نیز به ویژه در کشورهای اروپایی شکل می دهد [۲۱].

نخستین شرط موفقیت هر شهر در توسعه گردشگری شهری، وجود زیر ساختهای مناسب شهری و مدیریت عاقلانه در عرصه های سیاسی، فرهنگی و اجتماعی و با خبر از ساز و کار و ویژگی های روحی و خلقی گردشگران و خواسته های آنان می باشد. علاوه بر این، ایجاد تسهیلات و امکاناتی که دسترسی به جاذبه ها، در کنار بهداشتی بودن شرایط زندگی در مهمانسراها، رستوران ها، معابر عمومی و هوا از دیگر شرایط لازم برای موفقیت شهرها در عرصه ی گردشگری شهری محسوب می شود [۲۲].

عناصر اولیه نمایانگر دلیل اصلی جذب گردشگران برای بازدید از شهر است که می توان آنها را اینگونه در نظر گرفت: مکانهای برای استقرار فعالیت، امکانات فرهنگی، مراکز کسب و کار، امکانات ورزشی، امکانات سرگرمی، مکانهای برای گذران اوقات فراغت؛ عناصر ثانویه (سازگاری امکانات پذیرایی، خرید همراه با عناصر اضافی دسترسی، حمل و نقل، نقشه، راهنما نیز در موفقیت گردشگری شهری موثر هستند. اما جاذبه ی اصلی برای بازدید کنندگان را تشکیل نمی دهند [۲۳، ۲۴].

برنامه ریزی توسعه در شهرهایی که میتوانند عملکرد گردشگری داشته باشند تابع اصول خاصی است که آن را از دیگر شهرها متمایز میسازد. این اصول در سه محور کلی شامل بسترسازی مناسب برای گردشگران، ایمن سازی و

جدول ۱. تحولات فکری جهان در خصوص پیاده راه. منبع: [۴۲]

دهه ۱۹۴۰	- خیابانها و فضاهای ویژه عابر پیاده برای نخستین بار در شهرهای اروپا - نخستین تجربه آزمایشی در ایجاد منطقه بی ترافیک در شهرهای روتردام و استکهلم.
دهه ۱۹۵۰	- محدود کردن ترافیک و ایجاد ناحیه پیاده در تمام اروپا - ممنوعیت ورود اتومبیل به نواحی تاریخی و تجاری در اکثر شهرهای اروپا، احیای فضاهای عمومی، ایجاد خیابانهای پیاده
دهه ۱۹۶۰ تا به امروز	ایجاد فضاهای پیاده محور در نقاط مختلف دنیا مانند ایالات متحده (۱۵۰ خیابان پیاده در آمریکا)، در اروپا در کشورهای آلمان، انگلستان، هلند

پیاده‌روی هنوز مهمترین امکان برای مشاهده مکان‌ها و فعالیت‌ها احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط می باشد و دارای اهمیت اساسی در ادراک هویت، فضایی احساس تعلق به محیط و دریافت کیفیت‌های محیطی است [۳۵، ۳۶]؛ بنابراین چهره شهر بیشتر از طریق گام زدن در فضای شهری احساس می شود [۳۷]. از سوی دیگر پیاده راهها را میتوان عامل توسعه پایدار شهری دانست [۳۸] و نقش پیاده روی در سلامت جسمی و روحی، حمل و نقل، حفاظت از محیط زیست توسعه پایدار، اجتماعی، اقتصادی فرهنگی و سیاسی بسیار مهم است [۳۹]. از بعد ارزشهای کالبدی کارکردی محورهای پیاده از عوامل مهم جذب گردشگری داخلی و خارجی است. موجب کاهش

میزان ترافیک و ایجاد فعالیتهای متنوع و مبادلات تجاری، حس مشارکت، ایجاد امنیت با امکان برقراری ارتباط نزدیک افراد باهم از دیگر مزایای خلق پیاده راهها است که تجهیزات مهم و تاثیر گذار در کیفیت مسیر گردشگری پیاده شامل امکاناتی برای استراحت، کف سازی مناسب، مبلمان، نورپردازی و روشنایی، آبنما، فضای سبز و مراکز تفریحی و ارائه آثار فرهنگی-هنری [۲۲، ۴۰]. کیفیت پیاده راه و اینکه بتواند فضایی مطلوب را جهت استفاده مناسب افراد داشته باشد، بسیار مهم است؛ بنابراین برای رسیدن به یک پیاده راه مطلوب مؤلفه‌هایی که می‌توانند در مطلوبیت پیاده راه‌ها تأثیر داشته باشد، بررسی میشود. این معیارها از دید متخصصین خارجی و ایرانی در جدول دو بتصویر کشیده شده است (جدول ۲).

## مواد و روش‌ها

در تقسیم بندی انواع روش های پژوهش، با توجه به بررسی روش تحقیق در مقالات داخلی و خارجی مرتبط با موضوع

پیاده‌روی حاضر، این پژوهش از نوع ترکیبی (کمی/کیفی) است، هدف این پژوهش کاربردی است و مسأله تحقیق از نوع توصیفی تحلیلی است. همچنین زمان گردآوری داده‌ها مقطعی بوده (بهار ۱۴۰۲) است. برای جمع‌آوری اطلاعات لازم در جهت مباحث مطرح در حوزه‌ی موضوع در محدوده تاریخی خیابان ۱۵ خرداد، علاوه بر جستجو در اسناد کتابخانه‌ای (مجلات معتبر علمی و مقالات علمی و پژوهشی داخلی و خارجی) و جهت جمع‌آوری اطلاعات برای تأیید یا رد سوال‌های پژوهش از روش میدانی (پرسشنامه‌ای) استفاده خواهد گردید. جامعه آماری کارشناسان و خبرگان در رشته گردشگری، مدیریت و طراحی شهری، کسبه‌ی خیابان ۱۵ خرداد و گردشگران این منطقه در نظر گرفته شدند. در بخش کیفی تحقیق با مطالعه و بررسی محتوای مقالات داخلی و خارجی مرتبط با موضوع پژوهش، مؤلفه‌های اصلی مورد هدف پژوهش حاضر استخراج گردید و در روند تنظیم پرسش‌نامه از این مؤلفه‌های مستخرج شده استفاده شده است. در این پژوهش از روش نمونه‌گیری ساده تصادفی استفاده خواهد شد، تمام اعضای جامعه مورد مطالعه شانس برابر برای انتخاب شدن دارند. باتوجه به اینکه از تعداد اعضای جامعه آماری، آمار دقیقی وجود ندارد بیشترین میزان حجم نمونه (۲۸۴ نفر) به عنوان حجم نمونه انتخاب شد. برای پردازش داده‌ها از نرم افزار آماری (اس پی اس اس ۲۰۲۳) استفاده خواهد شد. به این صورت که برای آزمون هر سوال و سنجش رابطه هر متغیر با متغیرهای دیگر از آزمون آماری و سطح سنجش متناسب با همان متغیر یا سوال استفاده خواهد شد. همچنین برای توصیف و تحلیل داده‌ها از آمار توصیفی (شاخص‌های مرکزی، شاخص‌های پراکندگی، قرینه‌ها و نمودارها) و برای تحلیل داده‌ها از آمار استنباطی، شامل

جدول ۲. معیارهای مطلوبیت پیاده راه از دید متخصصین و نهادها منبع: [۴۳]

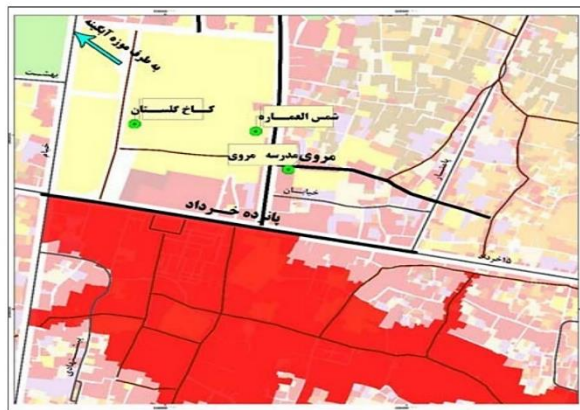
منابع	ابعاد	مؤلفه های مطرح شده
رنجبر و رئیس اسماعیلی ۱۳۸۹، جیکوبز، ۱۳۹۳	تنوع کاربری	توجه به فعالیت ها، اختلاط کاربریها (به لحاظ تنوع استفاده و تنوع سنی انبیه) نفوذپذیری و قابلیت دسترسی، اختلاط اجتماعی و انعطافپذیری.
لینچ ۱۳۹۴، پاکزاد، ۱۴۰۰	سرزندگی	سرزندگی، معنی (حسن) سازگاری، دسترسی، کنترل و نظارت، کارایی، عدالت.
رنجبر رئیس اسماعیلی ۱۳۸۹،	انعطاف پذیری فرهنگی	خوانایی، آزادی انتخاب - ایجاد انگیزش به وسیله کاربرد فرمهای متباین، امکان زندگی اجتماعی، توجه به پیوندهای بومی و منطقه ای
جیکوبز، ۱۳۹۳	اهمیت به محیط زیست	کیفیت پایداری زیست محیطی - کیفیت منظر شهری - کیفیت فرم شهر - کیفیت فرم ساختمان ها، کیفیت عرصه همگانی کارایی از نظر مصرف انرژی، پاکیزگی، حفاظت و نگهداری از اکوسیستمها
کرمونا، ۲۰۰۳	دسترسی	دسترسی، سخت فضا و نرم فضا، فضای همگانی، آسایش و راحتی (ایمنی و امنیت)، منظر شهری، اختلاط و تراکم، همه شمول بودن

تمامی آمارها و آزمون‌هایی که به آزمون سوال تحقیق می‌پردازند، بهره گرفته خواهد شد.

در این پژوهش میدان تحقیق خیابان ۱۵ خرداد واقع در منطقه ۱۲ تهران می‌باشد؛ همچنین در برگیرنده ی هسته ی تاریخی شهر تهران است، محدوده ی فعلی منطقه در مرکز ثقل ارتباطات درون شهری و در برگرفتن قلب تجارت شهر یعنی بازار قدیم تهران قرار گرفته است؛ از این نقطه نظر این منطقه به لحاظ سابقه تاریخی دارای عناصر، بناهای مسکونی و فضاهای عمومی با ارزشهای معماری و تاریخی خاصی است [۱۲]. که در پژوهش حاضر بخش شرقی خیابان، از چهارراه گلوبندک به سمت پامنار که تبدیل به مسیر پیاده شده است؛ محدوده مورد بررسی می‌باشد. این خیابان جزء معدود خیابان هایی است که در سه دوره قاجار پهلوی اول و دوم تا امروز واجد اهمیت و مورد توجه قرار داشته است؛ این خیابان از سال ۱۳۸۸ بخش شرقی آن به پیاده راه تبدیل شده است. خیابان ۱۵ خرداد از خیابان وحدت اسلامی شروع می شود و پس از گذشتن از چهارراه گلوبندک، ناصر خسرو و پامنار تا خیابان ری ادامه دارد. محدوده مطالعاتی در این پژوهش محور پیاده ۱۵ خرداد می باشد [۱۲].

خیابان ۱۵ خرداد نمادینست از وقایع و خاطره هایی از گذشته تهران که تأثیر آن چه به شکل مفهومی در قالب تاریخ اجتماعی - سیاسی شهر و چه به شکل عملکردی ظهور پیدا کرده است [۴۱]؛ با توجه به چشم اندازهای طرح جامع و طرح تفصیلی تاکید بر روی ویژگیهای فرهنگی تاریخی بسیار زیاد

است و همچنین به این دلیل که منطقه ۱۲ دارای بافت تاریخی است، بر روی حفظ و باززنده سازی این میراث تاریخی تاکید شده است. بنابراین با توجه به اهمیت خیابان ۱۵ خرداد و قرارگیری در محور اصلی و مرکزی این منطقه و به دلیل وجود عناصر ارزشمند تاریخی فرهنگی و عملکرد پرننگ اقتصادی، این محدوده می تواند به عنوان یک مسیر گردشگری مهم تهران در نظر گرفته شود [۱۲]. متأسفانه در سال‌های گذشته عدم توجه به سیمای تاریخی نماهای محور پانزده خرداد و تردد زیاد به منظور کارکرد تجاری، جداره های زیادی در محور تبدیل به مخروبه شده اند و بی توجهی به باززنده سازی و احیای عملکردی آنها سیمای آشفته ای را در نقاطی از مسیر پیاده ایجاد کرده اند. پیاده راه ۱۵ خرداد از بسیاری جهات از جمله عوامل زیست محیطی، اجتماعی، دسترسی و.. دچار مشکلاتی می‌باشد که نیازمند بررسی دقیق و ساماندهی در جهت ارتقاء کیفیت مسیر پیاده برای بهبود گردشگری در این محور ارزشمند می‌باشد؛ که در این بخش که به شناخت و تحلیل پیاده راه ۱۵ خرداد پرداخته می‌شود. تحلیل زیست محیطی پیاده راه ۱۵ خرداد از لحاظ پوشش گیاهی دارای درختان چنار و نارون می باشد. در مسیر ۱۵ خرداد به علت عدم وجود پوشش گیاهی کافی بسیاری از مکان های مکث و نشستن به علت قرار گیری در معرض آفتاب خالی از جمعیت می‌شود؛ بدیهی است کاشت درختان مقاوم در برابر گرما و عناصر مکمل که دعوت کنندگی به فضا را دوچندان کند باید در اولویت قرار گیرد.



شکل ۱. محدوده مورد مطالعه از خیابان ۱۵ خرداد. ماخذ: سازمان فناوری اطلاعات شهرداری تهران

### یافته‌ها

یافته‌های کمی پژوهش نتایج مهمی به همراه دارند. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم افزار اس پی اس ۲۰۲۳ استفاده شده است؛ بر طبق یافته‌های پژوهش حدود ۳۶٪ از پاسخگویان زن و حدوداً ۶۳٪ پاسخگویان مرد هستند بیشترین میزان پاسخگویی در رده‌ی سنی ۳۱-۳۲ سال (با فراوانی ۲۹٪) و پس از آن گروه سنی ۳۱-۲۶ سال (با درصد فراوانی ۲۸/۹٪) بیشترین میزان پاسخگویی را به خود اختصاص داده‌اند. در رابطه با توزیع فراوانی بر حسب تحصیلات، بیشتر پاسخگویان در مقطع ارشد و بالاتر (با فراوانی ۴۴/۳٪) بودند و پس از آن پاسخگویان در مقطع کارشناسی (۳۵/۲٪) بیشترین فراوانی را به خود اختصاص داده‌اند. جامعه مورد مطالعه از چهار گروه اصلی تشکیل شد که شامل: گردشگران، کسبه بازار، خبرگان در رشته‌ی گردشگری، خبرگان مدیریت و طراحی شهری است. با توجه به اطاعات به دست آمده، بیشترین میزان پاسخگویی در گروه گردشگران (با فراوانی ۶۵/۱٪) است و کمترین میزان پاسخگویی در گروه خبرگان گردشگری (با فراوانی ۴۰/۹٪) است. نمودار توزیع نرمال متغیر وابسته نشان داد که نزدیک به نرمال می‌باشند. بنابراین متغیر وابسته پژوهش دارای توزیع نرمال است.

**سوال اول: چگونه اهمیت به تنوع کاربری در پیاده راه بر کیفیت طراحی مسیرهای گردشگری تأثیر گذار است؟** اهمیت به تنوع کاربری (متغیر مستقل) به عنوان

در تحلیل کالبدی فضایی خیابان، بخش وسیعی از بدنه‌های ارزشمند شهری (لبه خیابانها) که تاریخ و نشانه سیمای شهری تهران را دادند تخریب شده و از بین رفته‌اند؛ و الحاقات آزار دهنده‌ای نیز به بقایای بدنه‌ها و بناها افزوده شده است. ۳۱/۶ درصد از محدوده منطقه ۱۵ خرداد به مداخلات و اقدامات عمرانی نیاز فوری و جدی دارد: مرمت بافت (در حدود یک پنجم منطقه)، توانمندسازی و بهسازی (در حدود ۵ درصد) و تجمیع و نوسازی (در حدود یک دهم منطقه) [۱۲]، مجموعه نتایج فوق حاکی از عدم تعادل جدی در سازمان فضایی خیابان ۱۵ خرداد (همجواری ارزش و بی هویتی) است؛ در بعد کارکردی محور پیاده راه ۱۵ خرداد، شامل کاربری تجاری خدمات عمومی و پهنه بازار می‌باشد این پیاده راه مختص کاربریهای تجاری است و کاربری مسکونی به ندرت در آن دیده می‌شود. ساختمانها عمدتاً یک یا دو طبقه‌اند؛ که طبقه اول تجاری است و طبقه فوقانی مخروبه بدون فعالیت انبار، کارگاه و گاه نیز تجاری است [۴۱]، نکته مهم در این زمینه فقدان نظارت بر دستفروشان و ساماندهی آنها و فراهم کردن شرایط جهت بکارگیری افراد آماده به کار در ساعات انتهایی روز و فعال کردن محیط.

در خصوص ترافیک و دسترسی، که سفرهای پیاده می‌بایست به گونه‌ای در تعامل با سفرهای سواره برنامه ریزی شود بدون حضور پیاده، مسلماً دیگر انواع تردها بی‌معناست بنابر این تردد پیاده باید ملزومات برنامه ریزی برای انواع دیگر تردها را فراهم سازد و در حمل و نقل درون شهری نیز در الویت قرار گیرد.

نتایج آزمون سوال نشان می دهد بین دو متغیر اهمیت به محیط زیست در پیاده راه بر کیفیت طراحی مسیر های گردشگری همبستگی متوسطی (0/688) وجود دارد. ضریب تعیین (R Square) برابر با 0/473 که نشان می دهد متغیر مستقل پژوهش توانسته، بیش از 47 درصد از تغییرات متغیر وابسته را تحلیل کند. از طرفی سطح معنی داری آماره F برابر 0/000 که نشان می دهد همبستگی بین دو متغیر معنی دار است و متغیر مستقل توانسته به خوبی کیفیت طراحی مسیر های گردشگری را تحلیل کند.

#### سوال پنجم: اهمیت به دسترسی پذیری در پیاده راه بر کیفیت طراحی مسیر های گردشگری تأثیر گذار است؟

بر اساس نتایج به دست آمده ضریب همبستگی چند گانه مدل رگرسیونی همزمان متغیرهای مورد بررسی برای تحلیل برابر با 0/507 است که نشان می دهد بین متغیر مستقل و متغیر وابسته همبستگی متوسطی وجود دارد. از طرفی ضریب تعیین در این سوال برابر با 0/258 است که نشان دهنده ی این است که متغیر مستقل (اهمیت به دسترسی پذیری) بیش از 25 درصد از تغییرات متغیر وابسته را تحلیل کند.

یافته های کیفی پژوهش نتایج قابل ملاحظه ای دارد. مسیر های پیاده علاوه بر نقش و عملکردهای متفاوتی که به خود می گیرند، به عنوان فضاهای موجد توسعه پایدار اجتماعی، مهمترین بستر شکل گیری تعاملات اجتماعی اند و کلیه صاحب نظران و حرفه مندان بر جنبه اجتماعی ایجاد و توسعه مسیر های پیاده تأکید دارند. ویژگی های عمده مسیر های گردشگری پیاده را می توان اجتماع پذیری، امنیت اجتماعی و روانی، ایمنی، خوانایی، نفوذپذیری و دسترسی راحت، پیوستگی و اتصال، تنوع کاربری و فعالیت ها، سازگاری و پویایی و سرزندگی، رشد اقتصادی، حس تعلق و خاطره انگیزی مکان، احیای هویت های تاریخی و اجتماعی، کیفیت سیمای و منظر شهری، مبلمان شهری، مقیاس انسانی، عوامل جغرافیایی و کیفیت فضای سبز و برشمرده که در نهایت موجب ایجاد آرامش و لذت و رضایت گردشگران و شهروندان و مؤثر بر قصد بازدید مجدد آنان می شود. این شاخصه ها را می توان در 5 بخش تنوع کاربری، سرزندگی، انعطاف پذیری فرهنگی، اهمیت به محیط زیست، دسترسی پذیری

سنجه ای کمی در نظر گرفته شده است و متغیر وابسته نیز متغیری کمی است بنابراین برای بررسی تأثیر یک متغیر مستقل بر متغیر وابسته از رگرسیون خطی ساده استفاده می شود. در این سوال تأثیر اهمیت به تنوع کاربری در پیاده راه بر کیفیت طراحی مسیر های گردشگری مورد بررسی قرار گرفت. براساس اطلاعات به دست آمده میزان (R)، 0/236 است. گزارش شده است که نشان دهنده ی همبستگی ضعیف بین متغیرهای اهمیت به تنوع کاربری در پیاده راه و کیفیت طراحی مسیر های گردشگری است. ضریب تعیین برابر با 0/056 است که نشان می دهد متغیر مستقل (اهمیت به تنوع کاربری در پیاده راه) کمتر از 11 درصد از تغییرات متغیر وابسته را تحلیل می کند.

#### سوال دوم: اهمیت به سرزندگی در پیاده راه بر کیفیت طراحی مسیر های گردشگری تأثیر گذار است؟ هر دو

متغیر از نوع کمی و متغیر وابسته (کیفیت طراحی مسیر های گردشگری) دارای توزیع نرمال نتایج آزمون سوال نشان می دهد بین دو متغیر اهمیت به سرزندگی در پیاده راه بر کیفیت طراحی مسیر های گردشگری همبستگی ضعیفی (0/335) وجود دارد. ضریب تعیین (R Square) برابر با 0/113 که نشان می دهد متغیر مستقل پژوهش توانسته، بیش از 11 درصد از تغییرات متغیر وابسته را تحلیل کند. از طرفی سطح معنی داری آماره F برابر 0/000 که نشان می دهد همبستگی بین دو متغیر معنی دار است و متغیر مستقل توانسته تا حدودی کیفیت طراحی مسیر های گردشگری را تحلیل کند.

#### سوال سوم: اهمیت به انعطاف پذیری فرهنگی در پیاده راه بر کیفیت طراحی مسیر های گردشگری تأثیر گذار

است؟ با توجه به نتایج آزمون ضریب همبستگی چندگانه برابر با 0/722 است که نشان دهنده ی همبستگی قوی بین دو متغیر است. ضریب تعیین نیز 0/616 می باشد که نشان دهنده ی این مسئله است که متغیر انعطاف پذیری فرهنگی توانسته است بیشتر از 61 درصد از تغییرات متغیر وابسته را تحلیل کند. سطح معنی داری متغیر (0/000) نیز مشخص می کند همبستگی بین دو متغیر معنی دار است.

#### سوال چهارم: اهمیت به محیط زیست در پیاده راه بر کیفیت طراحی مسیر های گردشگری تأثیر گذار است؟



مطالعات و یافته‌ها در جهت ارتقاء کیفیت طراحی مسیرهای گردشگری پیاده آورده شده است؛ که در این راستا اهداف خرد و راهبرد های پژوهش مشخص گردیده اند که در ادامه برای نیل به راهبرد های پیشنهادی، راهکار های مربوطه مشخص شده اند. (جدول ۳)

طبقه‌بندی نمود که به عنوان متغیرهای تأثیر گذار بر کیفیت طراحی مسیره‌های گردشگری مورد مطالعه قرار می‌گیرد. این رو مدل مفهومی پژوهش به صورت ذیل می‌باشد.

### بحث و نتیجه‌گیری

با توجه به یافته‌های پژوهش حاضر در جدول شماره ۳ به عنوان جمع بندی پژوهش، پنج معیار اصلی مستخرج از

جدول ۳. هدف کلان، اهداف خرد و راهبردهای پژوهش

هدف کلان	ابعاد / معیارها	اهداف خرد	راهبردها
بازسازی و ارتقاء کیفیت محیط‌های تاریخی و میراثی شهر تهران	تنوع کاربری	ارتقاء کیفیت های کارکردی در محدوده	<ul style="list-style-type: none"> <li>- توجه به سازگاری و هماهنگی فعالیت ها در محدوده</li> <li>- توسعه اقتصادی در محدوده</li> <li>- ارتقای فعالیت های فرهنگی در محدوده</li> <li>- افزایش کاربری و امکانات تفریحی در محدوده</li> <li>- ساماندهی و احیای فضاهای فرهنگی موجود و رفع ضعف کارکردی آن ها</li> <li>- ایجاد بستر مناسب جهت افزایش رفت و آمد گردشگران در تمام ساعات شبانه روز در محدوده</li> <li>- بکارگیری آماده نیروهای به کار و فراهم کردن زمینه مناسب آموزش برای افراد بیکار</li> </ul>
	سرزندگی	ارتقاء کیفیت های سرزندگی در محدوده	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ارتقای فضای سبز در محدوده</li> <li>- ارتقای تعاملات اجتماعی در محدوده</li> <li>- فراهم آوردن آسایش اقلیمی در محدوده</li> <li>- ساماندهی و ارتقای کیفیت مبلمان شهری</li> <li>- ارتقای راحتی در انجام فعالیت های پایه (راه رفتن، نشستن، گفتگو)</li> <li>- فرهنگسازی و ایجاد زمینه مناسب برای اجرای هنر فرهنگی در محدوده</li> </ul>
	انعطاف‌پذیری فرهنگی	ارتقاء کیفیت های فرهنگی و کالبدی در محدوده	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ساماندهی کالبد فرهنگی</li> <li>- ایجاد هماهنگی در نما و کفسازی</li> <li>- شبانه های فعالیت در همه گروه های اجتماعی حضور برای امکاناتی بینی - پیش</li> <li>- افزایش امنیت در محدوده</li> <li>- ایجاد حس تعلق به مکان</li> <li>- ارتقای سطح آگاهی عموم در رابطه با اهمیت پیاده راه</li> <li>- ارتقای سطح دعوت کنندگی مسیر پیاده</li> <li>- ارتقاء فرهنگ تاریخی در محدوده</li> <li>- بالا بردن خوانایی مسیر</li> <li>- توجه به فضاهای خاطره انگیز و تقویت تصویر ذهنی</li> </ul>
	محیط زیست	ارتقاء کیفیت های زیست محیطی در محدوده	<ul style="list-style-type: none"> <li>- استفاده بهینه از شرایط محیطی</li> <li>- بالا بردن سطح شرایط بهداشت در محدوده</li> <li>- عابران راحتی تامین جهت در هوا تلطیف -</li> <li>- ارتقای مدیریت پسماند در محدوده</li> <li>- کاهش آلودگی صوتی</li> <li>- بالا بردن کیفیت هوا</li> </ul>
	دسترسی پذیری	ارتقاء کیفیت دسترسی در محدوده	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ارتقای آسایش و راحتی گردشگران هنگام گذر در طول مسیر پیاده</li> <li>- ارتقای پیوستگی و اتصال مسیر</li> <li>- مدیریت و ساماندهی حمل و نقل بار و کالا</li> <li>- مدیریت و ساماندهی چرخ های دستی</li> <li>- بهبود دسترسی حمل و نقل عمومی در شب</li> <li>- در نظر گرفتن سیاست لازم جهت منع ورود موتور سواران به محدوده پیاده</li> </ul>

**راهکارهای پیشنهادی در جهت نیل به هدف ارتقاء کیفیت های کارکردی در محدوده**

جابه جایی و انتقال کاربری های ناسازگار  
ایجاد نمایشگاه های خیابانی و بازار فصلی  
تشویق به فعالیت های فرهنگی شامل تورهای گردشگری  
در نظر گرفتن نمایش های خیابانی  
در نظر گرفتن فعالیت های فعال در شب مانند فضاهای تعبیه شده روباز و کافه های سیار  
ساماندهی مغازه های مخروبه در جهت احیا و فعال سازی آنها  
سازمان دهی افراد کارتن خواب جهت کاهش رفتارهای ضد اجتماعی

**راهکارهای پیشنهادی در جهت نیل به هدف ارتقاء کیفیت های سرزندگی در محدوده**

وحدت بخشی به مسیر با رسیدگی به فضای سبز و کاشت درختان مقاوم به آلودگی  
ارتقای تعاملات اجتماعی از طریق ایجاد فضای گفتگو  
میلمان شهری به عنوان رسانه محیطی  
ایجاد زمینه مناسب برای اجرای موسیقی سنتی در نزدیکی ورودی راسته های بازار و کاخ ها

**راهکارهای پیشنهادی در جهت نیل به هدف ارتقاء کیفیت های فرهنگی و کالبدی در محدوده**

ترمیم نما های فرسوده ساختمان ها و مغازه ها  
ساماندهی کفسازی و کفپوش مناسب و هماهنگ با بدنه ساختمان ها  
امن تر کردن محیط پیاده راه و افزایش دعوت کنندگی بوسیله نورپردازی مناسب  
بالا بردن حس تعلق به مکان از طریق تقویت مشارکت مردمی  
ارتقاء فرهنگ با برگزاری نمایشگاه های فرهنگی خیابانی

**راهکارهای پیشنهادی در جهت نیل به هدف ارتقاء کیفیت های زیست محیطی در محدوده**

ایجاد سایه از طریق کاشت گیاهان سایه دار مقاوم به اقلیم و تلطیف  
ایجاد سرویس بهداشتی مناسب برای استفاده گردشگران  
مدیریت پسماند از طریق جلوگیری از انباشت زباله و تخلیه به موقع در ساعات انتهایی روز

**راهکارهای پیشنهادی در جهت نیل به هدف ارتقاء کیفیت دسترسی در محدوده**

اولیت تردد په خودروهای ون برقی و مدیریت منع عبور موتور سواران و خودرو های حمل بار  
تعریف ساعت ویژه جهت بارگیری و تخلیه به اول روز یا آخر شب

در نظر گرفتن نیازهای معلولین و سایر افراد ناتوان و کم توان توجه به ارتقای کیفیت چرخ های دستی و نظارت بر عبور از مسیر تعریف شده حمل بار  
تامین فضاهایی خارج از مسیر ۱۵ خرداد و اختصاص به پارکینگ موتور

**پیشنهاد برای محققین آینده**

پژوهش حاضر با روش مصاحبه نیز انجام شود تا اطلاعات جامع و کامل تری از نمونه ها به دست آید.  
پیشنهاد می شود مکان های تاریخی و قدیمی گمنام تر در تهران نیز بررسی شده و پیرامون استعداد های بالقوه گردشگری آنها بحث شود.

**محدودیت های پژوهش**

- ۱- روند جمع آوری اطلاعات میدانی به کندی انجام گرفت و بسیاری از اعضای نمونه پژوهش در دسترس نبودند.
- ۲- به دلیل وجود برخی محدودیت ها، گروهی از اعضای نمونه با ملاحظه کاری و یا بی میلی به سوالات پاسخ دادند.

**تشکر و قدردانی:** این مقاله برگرفته از پایان نامه کارشناسی ارشد کیمیا بیگلربیگی با عنوان "عوامل مؤثر بر ارتقاء کیفیت طراحی مسیرهای گردشگری پیاده در محدوده تاریخی و میراثی شهر تهران با هدف توسعه گردشگری فرهنگی" می باشد که با راهنمایی دکتر علی صفوی در حال انجام است.

**تأییدیه اخلاقی:** تمام اصول اخلاقی در زمینه چاپ و نشر این مقاله رعایت شده است.

**تعارض منافع:** موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است.

**سهام نویسندگان:** نویسنده اول، پژوهشگر اصلی کیمیا بیگلربیگی، فعالیت در تدوین محتوا و مطالعات کتابخانه ای و استخراج نتایج با سهم پنجاه درصد، نویسنده دوم (نویسنده مسئول)، استاد راهنما سید علی صفوی، فعالیت در کنترل و مدیریت روند مطالعات با سهم پنجاه درصد؛ در تهیه این مقاله سهم داشته اند.

**منابع مالی/حمایت ها:** موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است.

## References

- Ebrahimi M, Romanipour M. Development of urban tourism focusing on pedestrianization of urban centers. *Afaq Human Sciences Monthly*, 2017. 2(14): pp. 77-92. [persian] Available at: <http://pazhouheshha.ir/List.aspx?volume=3033>
- Dihingia S, Gjerde M, Vale B. Walking tourist: Review of research to date. *Journal of urban planning and development*. 2022 Jun 1;148(2):04022017. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)UP.1943-5444.0000829](https://doi.org/10.1061/(ASCE)UP.1943-5444.0000829)
- Bigdeli Rad V, Zarbafnia B. Assessment of the Factor Influencing on Desirability of the Urban Pedestrian Axes (Case Study: Qazvin Health Road). *Geography and Planning*. 2022 Jan 21;25(78):85-99. <https://doi.org/10.22034/gp.2021.43960.2764>
- Zakaria J, Ujang N. Comfort of walking in the city center of Kuala Lumpur. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*. 2015 Jan 27;170:642-52. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.01.066>
- Hemati K, Ershad A. The Principles of Pedestrian Design with the Approach of Sustainable Urban Tourism. *Urban Management Studies*. 2022 May 22;14(49):67-75. Available at: [https://ums.srbiau.ac.ir/article\\_20253.html?lang=en](https://ums.srbiau.ac.ir/article_20253.html?lang=en)
- Noraffendi BQ, Rahman NH. Tourist expectation and satisfaction towards pedestrian walkway in Georgetown, a World Heritage Site. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 2020 Feb 1 (Vol. 447, No. 1, p. 012072). IOP Publishing. Available at: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/447/1/012072/meta>
- Vada S, Dupre K, Zhang Y. Route tourism: a narrative literature review. *Current Issues in Tourism*. 2023 Mar 19;26(6):879-89. <https://doi.org/10.1080/13683500.2022.2151420>
- Gonzalez-Urango H, Le Pira M, Inturri G, Ignaccolo M, García-Melón M. Designing walkable streets in congested touristic cities: the case of Cartagena de Indias, Colombia. *Transportation Research Procedia*. 2020 Jan 1;45:309-16. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.03.021>
- Samarasekara GN, Fukahori K, Kubota Y. Environmental correlates that provide walkability cues for tourists: An analysis based on walking decision narrations. *Environment and Behavior*. 2011 Jul;43(4):501-24. Available at: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0013916510379350>
- Jabbari M, Fonseca F, Smith G, Conticelli E, Tondelli S, Ribeiro P, Ahmadi Z, Papageorgiou G, Ramos R. The pedestrian network concept: A systematic literature review. *Journal of Urban Mobility*. 2023 Dec 1;3:100051. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2023.100051>
- Najafi GN, Hesari AR, Jeddi M, Fatallahzadeh F. Strategic Planning of Regional Tourism with Sustainable Development Approach: Case Study: Khaf Region. *Journal of Civil Engineering and Urbanism*. 2016;6(1):7-15. Available at: [https://www.ojceu.ir/main/attachments/article/50/J.%20Civil%20Eng.%20Urban.%206%20\(1\)%2007-15.%202016.pdf](https://www.ojceu.ir/main/attachments/article/50/J.%20Civil%20Eng.%20Urban.%206%20(1)%2007-15.%202016.pdf)
- Aminian N. Evaluation of Tourism Sidewalks Recreation Potentials from the Perspective of Urban Sustainable Development (The case of 15 Khordad

- Avenue-Tehran). *Journal of Urban Economics and Management*. 2015;3(11):1-23. Available at: <http://iueam.ir/article-1-193-en.html>
13. Yazdan Panah Z, Jafari Mehrabadi M, Shokrgozar A. Investigating factors affecting the desirability of sidewalks with an urban tourism approach (case study: sidewalks in the central area of Rasht city). *Tourism Planning and Development*, 2020. 9(32): pp. 71-86. [persian] <https://doi.org/10.22080/jtpd.2020.17182.3138>
14. Anton Clavé S. Urban tourism and walkability. The future of tourism: *Innovation and sustainability*. 2019:195-211. Available at: [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-319-89941-1\\_10](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-319-89941-1_10)
15. Basu N, Haque MM, King M, Kamruzzaman M, Oviedo-Trespalacios O. A systematic review of the factors associated with pedestrian route choice. *Transport reviews*. 2022 Sep 3;42(5):672-94. <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.2000064>
16. Brown JA, Curtin KD, Thomson M, Kung JY, Nykiforuk CI. Contributions and Limitations Walk Score® in the Context of Walkability: A Scoping Review. *Environment and Behavior*. 2023 Jul;55(6-7):468-519. <https://doi.org/10.1177/00139165231201611>
17. Ritchie JR, Goeldner CR, McIntosh RW. *Tourism: principles, practices, philosophies*. John Wiley & Son (New Jersey); 2003. <https://doi.org/10.1177/00139165231201611>
18. Mohammadi M, Changluai Y. Evaluation of urban space quality components on the desirability of walking tourism routes (case study of prioritizing walking tourism routes in Isfahan city). *Scientific-Physical Journal of the Scientific Association of Architecture and Urban Planning of Iran*, 2013. 4(1). [persian] <https://doi.org/10.30475/isau.2014.61960>
19. Gârbea RV. Urban tourism between content and aspiration for urban development. *Management & Marketing-Craiova*. 2013(1):193-201. Available at: <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=189133>
20. Kim MJ, Michael Hall C. Is tourist walkability and well-being different?. *Current Issues in Tourism*. 2023 Jan 17;26(2):171-6. <https://doi.org/10.1080/13683500.2021.2017409>
21. Saif al-dini F, Rahmani M, Farhoudi RE, Jafari Mehrabadi M. Methodology of urban landscape studies in tourism. *Tourism Planning and Development*, 2013. 3(8): pp. 31-52. [persian] Available at: [https://tourismpd.journals.umz.ac.ir/article\\_661.html](https://tourismpd.journals.umz.ac.ir/article_661.html)
22. Ghouchani M, Taji M. Prioritizing the criteria for designing and turning the street into a pedestrian for the purpose of tourism development in the historical context. *Land Geographical Engineering*, 2022. 6(1): pp. 129-145. [persian] <https://dori.net/dor/20.1001.1.25381490.1401.6.1.4.1>
23. Popescu RI, Corbos RA. The role of urban tourism in the strategical development of Brasov area. *Theoretical and empirical researches in urban management*. 2010 Aug 1;5(7 (16):69-85. Available at: <https://www.jstor.org/stable/24872602>
24. Pedrosa A, Martins F, Breda Z. Tourism routes: A scoping review. *European Journal of Tourism Research*. 2022 Aug 5;32:3216-. <https://doi.org/10.54055/ejtr.v32i.2575>
25. Panahi N, Pourjafar M, Ranjbar E, Soltani A. Examining older adults' attitudes towards different mobility modes in Iran. *Journal of Transport & Health*. 2022 Sep 1;26:101413. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101413>
26. Tabaeian A, Daneshpour SA, Khalili A. A Model of Intervention and Spatial Policy-making System for Urban Pedestrian Streets. *Geographical Urban Planning Research (GUPR)*. 2021 Aug 23;9(2):287-311. [persian] DOI: 10.22059/JURBANGEO.2021.319849.1470 Available at: [https://jurbangeo.ut.ac.ir/article\\_81136\\_en.html?lang=en](https://jurbangeo.ut.ac.ir/article_81136_en.html?lang=en)
27. Habibi M, Farahmandian H, Mojdehi RB. Reflection of urban space in Iranian cinema: A review of the last two decades. *Cities*. 2016 Feb 1;50:228-38. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2015.07.005>
28. Shields R, Gomes da Silva EJ, Lima e Lima T, Osorio N. *Walkability: a review of trends*. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*. 2023 Jan 2;16(1):19-41. <https://doi.org/10.1080/17549175.2021.1936601>
29. Asaadi A, Partovi P, Habibi K. Evaluation of Desirable Pedestrian Axes in order to Promote Urban Tourism Case Study: Central and Historical Texture of Saqqez City. *Urban Tourism*. 2020 Oct 22;7(3):17-33. [persian] DOI: 10.22059/JUT.2021.303543.804 Available at: [https://jut.ut.ac.ir/article\\_79551.html?lang=en&lang=en&lang=en](https://jut.ut.ac.ir/article_79551.html?lang=en&lang=en&lang=en)
30. De Vos, J., et al., Determinants and effects of perceived walkability: a literature review, conceptual model and research agenda. *Transport reviews*, 2023. 43(2):pp. 303-324. <https://doi.org/10.1080/01441647.2022.2101072>
31. Pourahmad, Ahmad. & Haji Sharifi, Arzoo. & Romanzadeh Lesboi, Mehdi. Measuring and comparing the quality of sidewalks in Haft Hoz and Moghadam neighborhoods of Tehran. *Journal of Geographical Survey of Space*, 2013. 2(6): pp. 37-56. [persian] [https://gps.gu.ac.ir/article\\_5366.html](https://gps.gu.ac.ir/article_5366.html)

32. Liszewski, S., Urban 'tourism exploration space': the example of Łódź. *Turyzm*, 2009. 19(2):pp. 57-62.
33. Henderson, J., Making cities more walkable for tourists: A view from Singapore's streets. *International Journal of Tourism Cities*, 2018. 4(3): p. 285-297. <https://doi.org/10.1108/IJTC-11-2017-0059>
34. Islamic A, Shahbazi T, Ebrahimi Dehkordi A. Evaluation of pedestrian capability in the context of tourists' satisfaction, case study: Alam El Hadi pedestrian walkway in Rasht. *Geographical Journal of Tourism Space*, 2016. 7(25): pp. 83-100. [persian] Available at: <https://sanad.iau.ir/Journal/gjts/Article/999179>
35. Fonseca F, Built environment attributes and their influence on walkability. *International Journal of Sustainable Transportation*, 2022. 16(7): p. 660-679. <https://doi.org/10.1080/15568318.2021.1914793>
36. Sundling C, Jakobsson M. How Do Urban Walking Environments Impact Pedestrians' Experience and Psychological Health? A Systematic Review. *Sustainability*, 2023. 15(14): p. 10817. <https://doi.org/10.3390/su151410817>
37. Low S, Iveson K. Propositions for more just urban public spaces. In *The Routledge Handbook of People and Place in the 21st-Century City* 2019 Aug 13 (pp. 135-154). Routledge. Available at: <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781351211543-16/propositions-urban-public-spaces-setha-low-kurt-iveson>
38. Kinyingi J, Mugwima N, Karanja D. Walkable streets: a study of pedestrians' perception, and attitude towards Ngei Street in Machakos Town. *Current Urban Studies*. 2020 Aug 20;8(03):381. DOI: 10.4236/cus.2020.83021 Available at: [https://www.scirp.org/html/2-1150473\\_102289.htm](https://www.scirp.org/html/2-1150473_102289.htm)
39. Mahdavinejad M, Bemanian M, Hajian M, Pilechiha P. Usage of Indigenous Architectural Patterns for Manufacturing Industrial Housing, Case: Renovation Project of Odlayan of Tehran, Iran. *Advanced Materials Research*, 2012; 548: 875-879. <https://doi.org/https://doi.org/10.4028/www.scientific.net/amr.548.875>
40. Habibi K, Sheikh Ahmadi A. Analysis and evaluation of pedestrian-oriented policies in historical contexts with emphasis on Pedestrian Streets (case study: Southern Khayyam Pedestrian Street of Urmia). *Urban structure and function studies*, 2019. 6(21): pp. 111-136. [persian] Available at: [https://shahr.journals.umz.ac.ir/article\\_2397.html](https://shahr.journals.umz.ac.ir/article_2397.html)
41. Latifi Gh, Maghbool Aghbali M. Analysis of the quality of central public spaces of Tehran and its Consequences on Urban Welfare (case study of 15 Khordad Street and Khayyam Street in District 12 of Tehran). *Welfare Planning and Social Development*, 2018. 10(39): pp. 111-144. [persian] <https://doi.org/10.22054/qjsd.2019.10656>
42. Rafieian M, Sedighi E, Pourmohammadi M. Feasibility Study of Quality Improvement by Pedestrianization of Urban Roads Case Study: Aram Street of Ghom CBD (case study: Eram St. axis, central part of Qom city). *Regional urban studies and researches*, 2013. 3(11): pp. 41-56. [persian] Available at: [https://urs.ui.ac.ir/article\\_20001\\_00.html](https://urs.ui.ac.ir/article_20001_00.html)
43. Ranjbar E, Rais Esmaili F. Quality Assessment of Pedestrian Streets in Iran Case Study: Saf(Sepahsalar), Tehran. *Fine Arts - Architecture and Urban Planning*, 2019. 2(42): pp. 83-93. [persian] Available at: [https://jfaup.ut.ac.ir/article\\_22616.html](https://jfaup.ut.ac.ir/article_22616.html)

