

ارزیابی میزان حضورپذیری پیاده راه‌ها با رویکرد گردشگری (مورد مطالعه: سبز میدان شهر قزوین)

نوید سعیدی رضوانی - استادیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، واحد قزوین، دانشگاه آزاد اسلامی، قزوین، ایران.
حمیدرضا رشوند* - کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی منطقه‌ای، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.
محمدرضا رشوند - دانشجوی دکتری شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، واحد قزوین، دانشگاه آزاد اسلامی، قزوین، ایران.

تاریخ دریافت: ۱۶ مرداد ۱۴۰۳

تاریخ پذیرش: ۱۴ آبان ۱۴۰۳

چکیده

مقدمه: پیاده‌راه‌ها به‌عنوان یکی از عناصر کلیدی در ارتقای گردشگری شهری و توسعه پایدار، نقش مهمی در کیفیت تجربه گردشگران و ساکنان دارند.

هدف پژوهش: اهداف کلی این پژوهش افزایش میزان بازدیدکنندگان و استفاده کنندگان موثر از محدوده مرکز شهری و تاریخی با بهره‌گیری از معیار پیاده مدار از طرق مختلف مانند پیش بینی و هدایت مناسب تورهای گردشگری شهری و گردشگران انفرادی و استفاده شایسته شهروندان و گردشگران از منطقه مورد مطالعه است و این پژوهش با هدف ارزیابی میزان حضورپذیری پیاده‌راه‌ها در و ارتباط آنها با توسعه گردشگری انجام شده است.

روش‌شناسی تحقیق: در این مطالعه از نوع توصیفی-تحلیلی بوده و داده‌ها از طریق پرسشنامه گردآوری شده است. جامعه آماری شامل مسئولان شهری، گردشگران، عابرین پیاده و کسبه بوده و حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران ۳۸۴ نفر تعیین شده است. برای تحلیل داده‌ها، از روش‌های آماری و نرم‌افزار SPSS استفاده شده و آزمون‌های تی تک‌نمونه‌ای (One Sample T-test) و تحلیل واریانس (ANOVA) برای بررسی تفاوت‌ها میان گروه‌های مختلف به کار رفته است. همچنین، از مدل رگرسیون چندمتغیره برای تعیین تأثیر عوامل مختلف بر حضورپذیری پیاده‌راه استفاده شده است.

قلمرو جغرافیایی پژوهش: محدوده مورد مطالعه سبز میدان شهرستان قزوین و محورهای منتهی به آن شامل خیابان نادری، خیابان پیغمبریه، خیابان امام خمینی، خیابان فردوسی، خیابان هلال احمر که با توجه به پیشینه فرهنگی-تجاری و دارا بودن بناهای با ارزش با قدمت تاریخی نظیر کاخ چهلستون، کاخ عالی قاپو، سرای صدرالسلطنه، گراند هتل، موزه و همچنین بازارهای سنتی دارای قابلیت‌های بالایی برای گردشگران می‌باشد.

یافته‌ها و بحث: آنچه‌ها یافته‌ها نشان دادند می‌توان چنین استنباط نمود که متغیرهای فردی دیگری نظیر سن و سطح تحصیلات، میزان مشارکت افراد در ارزیابی حضورپذیری را تحت تأثیر قرار می‌دهند به‌طوری‌که جوانان تحصیل کرده بیشترین تعامل را دارند. در نهایت، پژوهش پیشنهادهایی جهت بهبود کیفیت حضورپذیری پیاده‌راه‌ها، افزایش مشارکت اجتماعی و ارتقای ظرفیت گردشگری این محدوده ارائه می‌دهد.

نتایج: نتایج حاصل از تحقیق نشان داد که حضورپذیری این پیاده‌راه به عواملی نظیر کیفیت طراحی معمارانه، جذابیت‌های بصری، دسترسی به زیرساخت‌های شهری و امکانات رفاهی وابسته است.

کلیدواژه‌ها: پیاده‌راه، گردشگری شهری، حضورپذیری، سبز میدان قزوین.

مقدمه

امروزه بخش مهمی از تعاملات اجتماعی و فرهنگی در فضاهای شهری محقق می‌شود، بنابراین نقش فضاهای شهری در تقویت بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی شهر اهمیت بسیاری دارند. در این میان، پیاده‌راه‌ها و معابر دارای نقش اجتماعی عمده هستند که می‌توانند شور و سرزندگی را در فضاهای شهری بوجود آورند و مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند و از آنجاییکه آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است و فضاهای پیاده مدار، با توجه به ماهیتشان از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی، از اهمیت اساسی برخوردارند و با جذب طیف وسیعی از گروه‌های اجتماعی و گردشگران، حس همگرایی، تعامل مستقیم را با وجود بینش‌ها، احساس‌ها، خواسته‌ها و گرایش‌های مختلف تقویت می‌کند که به این موضوع مهم توجه کمی در سطح گسترده شده است. که در ادامه به منظور پاسخگویی به این دغدغه، مسئله و روند پاسخگویی به آن مطرح گردیده است. شهرها به عنوان مقصدهای گردشگری، نیازمند فضاهای عمومی باکیفیت هستند که بتوانند نیازهای متنوع شهروندان و گردشگران را برآورده کنند. پیاده‌راه‌ها یکی از مهم‌ترین فضاهای عمومی محسوب می‌شوند که نقش کلیدی در ایجاد تجربه مثبت گردشگران و ارتقای کیفیت زندگی شهروندان ایفا می‌کنند. علاوه بر این، پیاده‌راه‌ها می‌توانند موجب افزایش تعاملات اجتماعی، بهبود شرایط زیست‌محیطی و رونق اقتصادی محلی شوند. هدف این پژوهش، بررسی میزان حضورپذیری پیاده‌راه‌های سبزمیدان قزوین و تأثیر آن بر توسعه گردشگری شهری است که به بررسی عوامل مؤثر بر حضورپذیری این فضاها پرداخته و راهکارهایی برای بهبود آن ارائه می‌دهد.

با اختراع اتومبیل و با گسترش شهرها به تدریج نقش فضاهای پیاده محور و عابر پیاده در شهرها و فضاهای شهری کم‌رنگ شده و از کیفیت فضایی عمومی، فضاها و پیاده‌راه‌های شهر کاسته شد و همه چیز فدای سرعت جابه‌جایی وسیله نقلیه موتوری گردید، به همین دلیل نادیده گرفته شدن نیازهای عابرین پیاده و عدم توجه به مقیاس انسانی از معضلات پیش رو می‌باشد؛ اما با شروع انقلاب صنعتی و به دنبال آن تأثیرات تفکر مدرنیسم از اهمیت و نقش فضاهای پیاده کاسته شد و فضاهای شهری متناسب با مقیاس خودرو طراحی شدند. به مرور عابر پیاده، جایگاه خود را در فضای شهری از دست داد و پس از انتقادهای فراوانی که به صنعتی‌شدن و ماشینی‌شدن زندگی در شهرها و فضاهای شهری شد، مفهوم انسان‌مداری و پیاده‌محوری در فضاهای شهری اهمیت روز افزونی یافت. پس می‌توان گفت پیاده‌راه‌ها به عنوان یکی از مهم‌ترین اجزای فضای شهری، نقشی اساسی در ارتقای کیفیت زندگی شهروندان و جذب گردشگران ایفا می‌کنند. این فضاها با تأمین امنیت، آرامش و زیبایی بصری، بستر مناسبی برای تعاملات اجتماعی و فعالیت‌های گردشگری فراهم می‌کنند. سبزمیدان شهرستان قزوین، به دلیل موقعیت تاریخی، فرهنگی و اجتماعی خود، از جمله مناطقی است که قابلیت‌های بالایی برای تبدیل شدن به یک فضای گردشگری پویا و حضورپذیر را داراست. با این حال، عدم برنامه‌ریزی مناسب و کمبود زیرساخت‌های لازم، میزان حضورپذیری این پیاده‌راه را تحت تأثیر قرار داده است. بنابراین، ارزیابی میزان حضورپذیری این فضا با رویکرد گردشگری، ضرورتی است که می‌تواند به ارتقای کیفیت این منطقه کمک نماید. محدوده مورد مطالعه (سبزمیدان) و محورهای منتهی به آن شامل خیابان نادری، خیابان پیغمبریه، خیابان امام خمینی، خیابان فردوسی، خیابان هلال احمر که با توجه به پیشینه فرهنگی-تجاری و دارا بودن بناهای با ارزش با قدمت تاریخی نظیر کاخ چهلستون، کاخ عالی قاپو، سرای صدرالسلطنه، گراند هتل، موزه و همچنین بازارهای سنتی دارای قابلیت‌های بالایی برای گردشگران می‌باشد. اهداف کلی این پژوهش افزایش میزان بازدیدکنندگان و استفاده کنندگان موثر از محدوده مرکزی شهری و تاریخی با بهره‌گیری از معیار پیاده مدار از طرق مختلف مانند پیش بینی و هدایت مناسب توره‌های گردشگری شهری و گردشگران انفرادی و استفاده شایسته‌ی شهروندان و گردشگران از منطقه مورد مطالعه است. سوالات پژوهش بشرح زیر می‌باشد:

- چه عواملی بر میزان حضورپذیری پیاده‌راه سبزمیدان تأثیر گذارند؟
 - آیا طراحی معمارانه و جذابیت بصری فضا بر توسعه گردشگری این منطقه مؤثر است؟
 - چگونه می‌توان با تقویت زیرساخت‌ها، حضورپذیری این پیاده‌راه را بهبود بخشید؟
- فرضیه اصلی تحقیق این است که عواملی نظیر طراحی معمارانه، جذابیت‌های محیطی و دسترسی به زیرساخت‌های مناسب، تأثیر بسزایی بر میزان حضورپذیری پیاده‌راه سبزمیدان دارند.

بر اساس تعریف سازمانی گردشگری (UNWTO) و وزارتخانه‌های کشور، پیاده‌راه به مسیری که مخصوص تردد عابران پیاده است و وسایل نقلیه اجازه ورود به آن را ندارند و حضورپذیری ویژگی یک فضا که افراد را به ماندن، تعامل و استفاده از محیط ترغیب می‌کند گفته می‌شود و گردشگری، فعالیتی که شامل سفر به مکان‌های مختلف برای تفریح، کسب تجربه یا اهداف فرهنگی و تجاری است. مبانی

نظری این پژوهش بر پایه نظریات مرتبط با طراحی پیاده راه های شهری، گردشگری پایدار و حضورپذیری و نظریه‌های مرتبط با کیفیت فضاهای عمومی، امنیت، جذابیت‌های محیطی و تعاملات اجتماعی از جمله مفاهیمی هستند که در تحلیل این پژوهش به کار گرفته شده‌اند. نظریه «کیفیت فضاهای عمومی» از لوچ (۲۰۱۰) تأکید دارد که امنیت، جذابیت و تعاملات اجتماعی از عوامل اصلی حضورپذیری هستند. همچنین، نظریه «گردشگری تجربه‌محور» بیان می‌کند که گردشگران به دنبال فضاهایی هستند که تجربه‌ای منحصر به فرد و معنادار ارائه دهند. این نظریات توسط پژوهشگرانی نظیر کارتر (۲۰۲۳) و اندرسون (۲۰۲۳) نیز توسعه یافته‌اند که بر اهمیت جذابیت‌های فرهنگی، امنیت و کیفیت طراحی تأکید کرده‌اند. علاوه بر این، نظریات جدید در حوزه طراحی پایدار نیز توسط شریفی (۱۴۰۲) و ترنر (۲۰۲۳) به بررسی تأثیر زیرساخت‌های پایدار بر تعاملات اجتماعی و جذب گردشگران پرداخته‌اند. پیاده‌راه‌ها به عنوان یکی از ابزارهای برنامه‌ریزی شهری، می‌توانند به ارتقای پایداری اجتماعی، زیست‌محیطی و اقتصادی کمک کنند. مطالعات متعدد نشان داده‌اند که کیفیت طراحی، دسترسی به امکانات، امنیت و جذابیت‌های بصری، از عوامل کلیدی در افزایش حضورپذیری این فضاها محسوب می‌شوند. مطالعات پیشین نیز نشان داده‌اند که عواملی مانند کیفیت طراحی و مبلمان شهری، دسترسی به فضاهای سبز و امکانات رفاهی، امنیت و روشنایی مناسب، تعاملات اجتماعی و فعالیت‌های فرهنگی، تأثیر بسزایی در افزایش میزان استفاده از پیاده‌راه‌ها دارند. همانطوریکه قبلاً اشاره شد این قسمت از پژوهش قصد آن دارد، تا مبانی و مفاهیم نظری مورد نیاز برای تحقیق درمورد حضورپذیری پیاده راه ها با رویکرد گردشگری را بیان نماید.

حضورپذیری

فضاهای شهری مانند پدیده‌های دیگر مؤلفه‌های مختلفی دارند که هرچه این مؤلفه‌ها همسوتر و هماهنگ‌تر باشند، فضای شهری از کیفیت بهتری برخوردار است (حبیبی، ۱۳۹۰). مفهوم کیفیت به صورت ویژه زمانی در طراحی شهری مطرح شد که متخصصان مختلف نظریات هنجاری مختلفی درمورد کیفیت محیط شهری خوب ارائه دادند. مساله حضورپذیری در ارتباط با ایجاد روابط اجتماعی مطلوب و افزایش فرصت‌های تعامل اجتماعی در ارتباط فردی و گروهی مطرح می‌شود. یکی از مهمترین ابعاد و ویژگی‌های فضاهای عمومی ایجاد فرصت‌های لازم جهت تعاملات اجتماعی می‌باشد. هنگامی که مردم با سایر افراد جامعه تعامل می‌کنند رابطه‌ی قوی‌تری با مکان و جامعه‌ی خود احساس می‌کنند. این عامل با تعیین میزان حضور گروه‌های مختلف اجتماعی، شکل‌گیری شبکه‌های اجتماعی و زندگی در ساعات مختلف شبانه‌روز قابل اندازه‌گیری و ارزیابی است. منظور از این رفتارها رفتارهایی است که ناشی از فعالیت‌های موجود در فضای شهری می‌باشد. بنابراین همیشه باید یک فضای شهری ظرفیت تجربه شدن، شکل‌گیری فعالیت‌ها و بروز رفتارها را داشته باشد.

عوامل تاثیرگذار در حضور پذیری

حال با دانستن این نکته که مردم به فضای شهری معنا می‌بخشند، مهم است که بدانیم چه عواملی بر حضور افراد در فضا و تشویق آنها به تکرار و افزایش حضور موثر هستند. همانطور که گفته شد، تامین نیازهای اولیه نیاز به بقا و تامین امنیت، بستر حضور را فراهم می‌کنند. همچنین عواملی همچون توانایی انسان در حضور او در فضا موثر است. عوامل محیطی نیز بر این حضور اثرگذار هستند. اینکه چه فعالیت‌هایی در فضا رخ دادن است و این فعالیت‌ها سبب شکل‌گیری کدام فعالیت‌های دیگر خواهد شد از عوامل محیطی محسوب می‌شوند. سه عامل مهم دیگری که می‌تواند بر استفاده افراد از فضا موثر باشند عبارتند از: دسترسی آسان به فضا، فعالیت فیزیکی و بودجه زمانی.

دسترسی آسان

دسترسی آسان به فضا برای هر گروهی از افراد به این دلیل مهم است که به ما نشان می‌دهد آنها قادر به طی کردن چه مسافتی برای رسیدن به فضای شهری هستند. میزان دسترسی راحت با بالا رفتن سن افراد، افزایش می‌یابد. کودکان برای حضور نیاز به همراهی والدین خود دارند و قادر به سفر به فضاهای خیلی دور نیستند. اما با بیشتر شدن سن، دسترسی به فضاهای دورتر از طرق مختلف مانند استفاده از دوچرخه یا وسایل نقلیه عمومی راحت‌تر شده و استقلال فرد برای رفتن به آن فضا بیشتر می‌گردد. نکته‌ی قابل توجه اینجاست که افراد کارمند بیشترین توان استفاده از فضا را دارند؛ در مقابل، افراد بیکار به دلیل مسائل مالی محدودیت استفاده پیدا می‌کنند. با گذشتن سن افراد از حد مشخصی مجدداً توانایی دسترسی آسان کاهش می‌یابد. دسترسی برای افراد معلول از استثنائات طراحی است که باید مد نظر قرار گیرد.

فعالیت فیزیکی

فعالیت فیزیکی نیز با افزایش سن بیشتر شده و با گذشتن سن افراد از حد مشخصی کاهش می‌یابد. این جنبه به این دلیل در طراحی اهمیت دارد که افراد با تحرک فیزیکی کم مانند کودکان نوبا که در یک زمین‌شن به راحتی بازی می‌کنند و یا بازنشستگان که برای نشستن در فضا و

نظاره اطراف در آن حاضر می شوند نیاز به فضای کمتری برای فعالیت خود دارند، اما افرادی با فعالیت فیزیکی بالا مانند کسانی که برای دویدن و یا بازی های گروهی به فضا می آیند نیاز به فضای بیشتری برای فعالیت های خود دارند. بنابراین نوع طراحی و تخصیص فضاها در میزان حضور افراد و نوع گروه حاضر اثر گذار است.

بودجه زمانی

بودجه زمانی سومین عامل است که از طرف دیگر با دسترسی آسان ارتباط دارد. هرچه فاصله رسیدن به فضای شهری بیشتر باشد، زمان بیشتری از بودجه زمانی فرد برای رفتن به آن صرف رفت و آمد شده و در نتیجه زمان کمتری برای ماندن در فضا خواهد داشت و برعکس، و این امر بر انتخاب افراد برای حضور یا عدم حضور در فضای مورد نظر اثر گذار است. در ادامه، عواملی که میتوانند سبب افزایش حضور افراد شوند عبارتند از:

اختلاط کاربری ها؛ که هر چه تنوع آن ها بیشتر باشد افراد و گروه های مختلفی در فضا حاضر می شوند. مقیاس انسانی به این معنی که فضای شهری متعلق به انسان است نه ماشین. اگر هدف فراخواندن مردم به فضا و تشویق آنها به ماندن در آن باشد، باید مقیاس انسانی به طور ویژه مورد توجه قرار گیرد. باید سعی شود طراحی در مقیاسی متناسب با ابعاد فیزیکی و نیازهای انسان انجام شود تا افراد رغبت به حضور پیدا نمایند. همچنین عابرین پیاده باید آزادی حرکت داشته باشند، مانعی برای عبور آسان آن ها از طول و عرض خیابان وجود نداشته باشد که این امر سبب کاهش تمایل حضور و پیاده روی افراد در فضا می گردد. در نهایت باید فضای شهری برای همه افراد و گروه های سنی، جنسی و شغلی قابلیت دسترسی داشته باشد تا همه بتوانند از آن استفاده کنند.

پیاده راه موجب تحکیم رابطه انسان و محیط شهری

توجه جدی و عملی به ساماندهی حرکت پیاده و پیاده راه ها به حدود نیم قرن پیش برمی گردد. بطوریکه اولین گذرهای پیاده در دهه ۱۹۵۰ در کشورهای آلمان، هلند و دانمارک جهت بازسازی شهرهای آسیب دیده در طول جنگ جهانی دوم و نوسازی مراکز تاریخی شهرها با هدف جداسازی معابر پیاده و سواره احداث گردید و تا سال ۱۹۶۶، گذرها و مناطق ویژه تردد پیاده فقط منحصر به چند شهر اروپایی می شد و تعداد بسیار اندکی هم در برخی از شهرهای آمریکا وجود داشت. در پی نزول کیفیت زندگی شهری در اروپا که در اواخر دهه پنجاه قرن بیستم شدت گرفت توجه به مسئله حضور انسان و حرکت پیاده افزایش یافت.

پیاده راه ها عاملی برای نشاط و سرزندگی اجتماعی

بطو میانگین یک شهرنشین ۶۰ دقیقه در روز پیاده روی می کند. عابران پیاده ممکن است در راهشان بسوی کار، مدرسه، تفریح و رفتن به خرید و غیره باشند. اما رفتن پیاده به جایی صرف قدم زدن برای رسیدن به یک مقصد خاص نیست. پیاده روی همچنین می تواند به عنوان یک فعالیت پیچیده که نه تنها بر روی بدن، بلکه بر ذهن نیز اثر دارد در نظر گرفته شود. محدوده های پیاده چیزی بیش از فقط تعدادی از کارکردهایی که باید به انجام رسند، هستند. آنچه که بسیاری از مردم احساس می کنند که در حال از دست دادن هستند، گوشه های خیابانها و میدانها هستند، جاییکه آنها می توانند گردهم آیند. معاشرت با یکدیگر، یک مساله رفتاری اجتماعی است که در آن تمامی خصوصیات اجتماعی درهم تنیده شده است. امروزه، بر کارکردهای عمومی و نقش پیاده راه بعنوان یک مکان گردهمایی روزانه و عاملی در جهت ایجاد سرزندگی اجتماعی بشدت تاکید می گردد. فضای باز شهری همواره جایی است که یک فرد رفتار اجتماعی خود را تمرین و تجربه می کند. پهنه های پیاده می توانند کمک کنند تا وابستگیهای اجتماعی قابل دستیابی کلی و عمومی را دوباره ایجاد کنند. (کاشانی جو، ۱۳۹۰، ۷۳).

نقش پیاده روی در سلامت جسمی و روحی عابران پیاده

پیاده روی منافع فراوانی را در جهت سلامتی فیزیکی انسان هم بدلیل تحرک و ورزش کردن و هم برخورداری از کیفیت بهتر هوا سبب می گردد. همچنین پیاده روی نسبت به رانندگی تنش و اضطراب و استرس کمتری را برای فرد به همراه دارد. به علاوه محدوده محصور گردیده با درختان یا فضاهای پارکینگ خودرو ایمنی عابران پیاده را افزایش می دهد. در همین زمینه کنفرانس بین المللی در قرن ۲۱ خاطر نشان می سازد که: مردمی که در محلات با قابلیت پیاده روی زندگی می کنند یک ساعت در هفته بیشتر از کسانی که در محلات با قابلیت پیاده روی کمتر زندگی می کنند بصورت پیاده راه می روند و با انجام این کار ۴۰٪ از هدف فعالیت فیزیکی خود را تامین و خطر اضافه وزنشان را نصف می کنند. بی فعالیتی، بزرگترین قاتل در جوامع غربی است. هرکس که پیاده روی را ترویج کند، از این رو، یک متخصص سلامت با یک پیام حیاتی است. همچنین پیاده روی به دلیل آنکه فرد فرصت کشف فضاهای جدید و تحریک حس کنجکاوی را می دهد می تواند تأثیری بسزا در ایجاد آرامش و سلامت روانی انسان ایفا نماید. در این میان تاکید می گردد که انواع دیگر حمل و نقل حتی دوچرخه سواری گرچه انسان را به

مقاصد ویژه رهنمون می گرداند اما تنها قدم زدن است که ارتباطی تنگاتنگ و کاملاً زنده را با فضاهای عمومی برقرار نموده و با ایجاد حس مکان سبب شناخت واقعی از مکان های شهری می گردد. (کاشانی جو، ۱۱۰، ۱۳۹۰).

حرکت پیاده موجد توسعه پایدار اجتماعی

در اصطلاح عامیانه جامعه، پیاده روی برخوردهای مکرر غیر رسمی بیشتر بین شهروندان را سبب می گردد. مسیرهای پیاده مورد علاقه عابران پیاده تحرک بیشتری را به آن گروه از شهروندانی که رانندگی نمی کنند یا اتومبیل ندارند اعطا می نماید و مشارکت و ارتباطات اجتماعی بیشتری را همچنین زمینه مساوات و برابری و عدالت اجتماعی گسترده تری را بوجود می آورد. همچنین یک عابر پیاده در مقایسه با یک اتومبیل علاوه بر آنکه بیست برابر کمتر فضا اشغال می کند قادر است که هم زمان با حرکت با دیگران ارتباط برقرار کرده و تعامل بیشتر داشته باشد. از همین روست که جین جیکز متفکر فقید برجسته هرگونه تلاش جهت توسعه فضاهای پیاده در شهرها را عاملی در جهت ایجاد سرزندگی اجتماعی در آنها می داند: "قراردادهای ایجاد و ساخت پیاده راه ها هرچند حقیر، غیر عامدانه و تصادفی تغییرات کوچکی هستند که از آن طریق سرزندگی حیات عمومی شهرها ممکن است رشد کند." فرد کنت، مدیر برنامه ریزی شهری نیویورک در حوزه محیطی نیز مسئولیت طراحان و برنامه ریزان شهر را مهم عنوان می کند و معتقد است با سیاست گذاری در جهت تسهیل حرکت پیاده شاهد حضور هرچه بیشتر شهروندان در خیابان های شهر و در نهایت رونق عرصه های عمومی و افزایش تعاملات اجتماعی خواهیم بود: "چنانچه آنها بیشتر فضای شهر را به عرصه های عمومی و حضور شهروندان اختصاص دهند این عرصه ها فعال تر خواهند شد." علاوه بر این، ارتباطات اجتماعی بیشتر ناشی از ایجاد محدوده های پیاده سبب کاهش جرایم و ناهنجاریهای اجتماعی می گردد و بعلاوه همبستگی و اتحاد اجتماعی را در برابر عوامل بیرونی تهدید کننده جامعه افزایش می دهد. از این منظر است که امروزه پیاده روی دیگر نه بصورت تفریح یا تفنن بلکه بعنوان یک فعالیت اجتماعی و یک حق بشری پذیرفته شده است: "مردمانی که از شهر استفاده می کنند غالباً در فرآیند برنامه ریزی نادیده گرفته می شوند. ما نیاز داریم که پیاده روی را به عنوان یک حق بشری بپذیریم، بعنوان فعالیتی که احترام و منزلت دارد."

شهر قزوین با وجود گذشت سال ها از اجرای اولین طرح های جامع شهری مانند خیلی از شهرهای دیگر کشور، هنوز از فقدان برنامه ریزی و طراحی یکپارچه و منسجم رنج می برد. از این رو با توجه به قابلیت های موجود در سطح شهر به ویژه در بخش مرکزی شهر، مانند جاذبه های تاریخی- فرهنگی، مراکز خرید سنتی و مدرن، مراکز پذیرایی اغلب سنتی و ... ضروری است به ساماندهی فعالیت ها و عملکردهای این بخش توجه ویژه و شایسته مبذول شود. بر این اساس کیفیت محیط شهری می تواند بر روابط اجتماعی شهروندان تاثیرگذار باشد و در این میان ساماندهی معابر شهری و ارتقاء معابر و مسیرهای پیاده به ویژه معابر با اهمیت و دارای جاذبه های گردشگری، البته با نگرشی یکپارچه و در کنار سایر ملزومات آن، یکی از ابتدایی ترین و ضروری ترین اقدامات در دستیابی به اهداف اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، زیست محیطی و گردشگری و ابزارهای لازم در دستیابی به توسعه پایدار شهری و استفاده حداکثری از قابلیت های بالفعل و بالقوه گردشگری شهر قزوین است. البته توجه بیشتر به مکان های پیاده روی در شهر قزوین موجب تشویق افراد به حضور در محیط شهری شده و شهروندان را به حضور داوطلبانه در شهر فراخوانده می شوند. بنابراین توجه بیشتر مدیران شهری به فضاهای حرکت شهری مانند "پیاده راه ها" یکی از اساسی ترین بخش های سیاست های شهری برای رسیدن به توسعه پایدار خصوصاً در بافت قدیم دارای ارزش تاریخی شهر است. تراکم جمعیت در پیاده رویهای مناطق شهری قزوین به ویژه خیابان های داری مراکز مهم تجاری و بافت تاریخی همزمان با سهولت حرکت پیاده، افزایش سطح خدمات، گردش در ترد خودروها سبب کاهش هزینه ها و رونق اقتصادی، گردشگری و حفظ محیط زیست نیز می گردد. با توجه به جایگاه تاریخی و فرهنگی شهر قزوین بویژه سبزمیدان آن و نقش آن در جذب گردشگران، توجه به بهبود وضعیت حضورپذیری این فضا ضروری است. این پژوهش می تواند به مدیران شهری و برنامه ریزان در جهت تقویت زیرساخت های گردشگری و بهبود کیفیت این فضا کمک نماید. همچنین، با شناسایی نقاط ضعف و قوت این پیاده راه، امکان ارائه راهکارهای عملی برای افزایش جذابیت و کارایی آن فراهم می شود. اهمیت دیگر این تحقیق در کمک به توسعه پایدار شهری و افزایش رضایت شهروندان نهفته است.

مطالعات متعددی در زمینه ارزیابی حضورپذیری فضاهای شهری و نقش آن در توسعه گردشگری انجام شده است. نتایج تحقیقات نشان داده اند که فضاهای شهری با طراحی مناسب و جذابیت های بصری، تأثیر مثبتی بر رضایت گردشگران و ارتقای فعالیت های اقتصادی دارند. همچنین، تحقیقات مرتبط با پیاده راه ها نشان دهنده اهمیت دسترسی، امنیت و امکانات رفاهی در افزایش میزان حضورپذیری این فضاها است. برای نمونه، تحقیقات کیم و همکاران (۲۰۲۱) نشان می دهند که طراحی محیطی جذاب و توجه به نیازهای کاربران تأثیر مستقیمی بر افزایش حضور

گردشگران دارد. مطالعه‌ای از رضایی و همکاران (۱۴۰۱) نیز بر اهمیت امنیت و دسترسی آسان در افزایش رضایت گردشگران تأکید کرده است. همچنین، بر اساس پژوهش جانسون (۲۰۲۰)، توسعه زیرساخت‌های گردشگری و ارائه خدمات شهری مناسب به طور چشمگیری حضور گردشگران در فضاهای عمومی را افزایش می‌دهد. در سطح ملی، پژوهش‌های کریمی (۱۴۰۲) و شریفی (۱۴۰۲) نیز بر اهمیت جذابیت‌های تاریخی و فرهنگی در طراحی فضاهای عمومی تأکید کرده‌اند. بر اساس یافته‌های گومز و هرناندز (۲۰۲۱)، ایجاد تعادل بین حفظ میراث فرهنگی و مدرنیته در طراحی شهری می‌تواند تأثیر بسزایی بر ارتقای جذابیت فضاهای گردشگری داشته باشد.

روش پژوهش

این پژوهش از نوع توصیفی-تحلیلی است و به منظور جمع‌آوری داده‌ها از روش اسنادی و پیمایشی (بازپرسش‌ها) استفاده شده است. جامعه آماری شامل مسئولان و کارشناسان شهرداری، عابرین پیاده، صاحبان املاک، کسبه و گردشگران است. ابزار اصلی جمع‌آوری داده‌ها، پرسشنامه‌ای با سؤالات بسته و باز است که پایایی و روایی آن از طریق آزمون‌های استاندارد تأیید شده است. داده‌ها با استفاده از نرم‌افزارهای آماری SPSS و تحلیل‌های توصیفی و استنباطی مورد بررسی قرار گرفته‌اند و حجم نمونه برای جامع آماری نامحدود با استفاده از فرمول کوکران ۳۸۴ نفر که به روش تصادفی انتخاب شده‌اند.

فرمول کوکران:

$$n = \frac{Nz^2 p(1-p)}{Nd^2 + z^2 p(1-p)} \quad (1)$$

که در آن:

- N- حجم جامعه آماری
- Z- مقدار آماری در سطح اطمینان ۹۵٪ (۱,۹۶).
- P- نسبت برآورد شده از متغیر مورد مطالعه (۰,۵) در نظر گرفته شده است.
- d- مقدار خطای مجاز (۰,۰۵)
- n- حجم یا مقدار نمونه.

با توجه به اینکه تعداد جامعه آماری در محدوده مورد مطالعه (سبز میدان قزوین) ثابت نبوده و مدام در حال تغییر بود و به همین علت برای دست‌یابی به نمونه مناسب ترجمه آماری را نامحدود فرض شد و حجم و تعداد نمونه برای چنین شرایطی با فرمول کوکران می‌شود:

$$n_0 = \frac{z^2}{e^2} \times p(1-p) \quad (2)$$

که در آن:

- n_0 - حجم نمونه
- Z- مقدار ثابت در سطح اطمینان ۹۵٪ (1.96)
- P- نسبت صفت مورد مطالعه (0.5)
- e- میزان خطا (0.05)

برای تحلیل داده‌ها، از نرم‌افزار SPSS و آزمون‌های تی تک‌نمونه‌ای (One Sample T-test) و تحلیل واریانس (ANOVA) استفاده شده است. همچنین، از مدل رگرسیون چندمتغیره برای بررسی تأثیر عوامل مختلف بر حضورپذیری پیاده‌راه بهره گرفته شده است.

قلمرو جغرافیایی پژوهش

محدوده مورد مطالعه (سبز میدان) و محورهای منتهی به آن شامل خیابان نادری، خیابان پیغمبریه، خیابان امام خمینی، خیابان فردوسی، خیابان هلال احمر که با توجه به پیشینه فرهنگی-تجاری و دارا بودن بناهای با ارزش با قدمت تاریخی نظیر کاخ چهلستون، کاخ عالی قاپو، سرای صدرالسلطنه، گراند هتل، موزه و همچنین بازارهای سنتی دارای قابلیت‌های بالایی برای گردشگران می‌باشد.

یافته‌ها و بحث

یافته‌های تحقیق در جدول شماره ۱ نشان داد که طراحی مناسب و معمارانه، جذابیت‌های بصری، دسترسی به زیر ساخت‌های شهری، امنیت فضای شهری و امکانات رفاهی تأثیر مستقیم و قابل توجهی بر میزان حضورپذیری پیاده‌راه سبز میدان دارند. علاوه بر این، متغیرهای فردی نظیر سن و سطح تحصیلات نیز بر میزان تعامل افراد با این فضا مؤثر بوده است. به طور خاص، مشخص شد که جوانان تحصیل کرده بیشترین میزان مشارکت را در ارزیابی حضورپذیری داشته‌اند. یعنی حضور عابرین و گردشگران درسین، سطح سواد، متاهلین و یا افراد مجرد بطور متفاوتی تأثیرگذارند. نتایج بیانگر این است که بسیاری از مشکلات موجود، ناشی از کمبود برنامه‌ریزی صحیح و عدم توجه به نیازهای کاربران است. برای مثال، ضعف در دسترسی به خدمات عمومی و طراحی ناکارآمد فضاها از مهم‌ترین موانع شناسایی شده است. پژوهش‌های مشابه نظیر پارکر (۲۰۲۰) و کارتر (۲۰۲۳) نیز بر اهمیت طراحی مناسب و تقویت زیرساخت‌های عمومی تأکید دارند.

جدول ۱. نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای

سطح معناداری	مقدار T	انحراف معیار	میانگین	متغیر
۰/۰۰۱	۶/۱۲	۰/۷۵	۳/۸۵	کیفیت طراحی
۰/۰۰۱	۷/۳۵	۰/۶۸	۳/۹۲	جذابیت بصری
۰/۰۰۱	۵/۹۸	۰/۸۲	۳/۷۵	امکانات رفاهی

منبع: محاسبات تحقیق حاضر

تحلیل آماری داده‌ها

- **طراحی و جذابیت بصری**: نتایج تحلیل رگرسیون نشان داد که طراحی مناسب و جذابیت‌های بصری تأثیر مثبت و معناداری بر میزان حضورپذیری دارند (ضریب تأثیر: ۰,۷۲، $p < 0.01$).
- **زیرساخت‌ها**: آزمون تی تک نمونه‌ای نشان داد که زیرساخت‌های فعلی نیاز به بهبود دارند (میانگین مشاهده‌شده: ۲,۸ در مقایسه با میانگین مطلوب ۴).
- **امنیت و تعاملات اجتماعی**: تحلیل فریدمن نشان داد که امنیت (رتبه میانگین: ۴,۵) و تعاملات اجتماعی (رتبه میانگین: ۴,۲) از عوامل کلیدی تأثیرگذار بر رضایت گردشگران هستند.

حضورپذیری پیاده‌راه‌ها یکی از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار بر تجربه گردشگران و کیفیت محیط‌های شهری است. عوامل متعددی مانند سن و سطح تحصیلات می‌توانند بر میزان علاقه‌مندی افراد به ارزیابی پیاده‌راه‌ها تأثیرگذار باشند. این تحلیل به بررسی رابطه بین این دو متغیر با علاقه‌مندی افراد به ارزیابی پیاده‌راه‌های گردشگری می‌پردازد. مطالعه حاضر بر روی ۳۸۴ نفر انجام شده است که ویژگی‌های جمعیتی آن‌ها به شرح زیر می‌باشد:

جدول ۲. توزیع جمعیت نمونه براساس جنسیت

درصد فراوانی	فراوانی (نفر)	جنسیت
۴۱/۹۳	۱۶۱	زن
۵۸/۰۷	۲۲۳	مرد
۱۰۰	۳۸۴	جمع

جدول ۳. توزیع جمعیت نمونه بر اساس وضعیت تأهل

وضعیت تأهل	فراوانی (نفر)	درصد فراوانی
متاهل	۱۵۹	۴۱/۴۰
مجرد	۲۲۵	۵۸/۶۰
جمع	۳۸۴	۱۰۰

جدول ۴. توزیع جمعیت نمونه بر اساس گروه سنی

سن (سال)	فراوانی (نفر)	درصد فراوانی
۱۸-۲۸	۱۵۸	۴۱/۱۴۵
۲۹-۳۸	۱۴۲	۳۶/۹۸
۳۹-۴۸	۵۴	۱۴/۰۶
۴۹-۵۸	۱۹	۴/۹۵
بالا تر-۵۹	۱۱	۲/۸۶
جمع	۳۸۴	۱۰۰

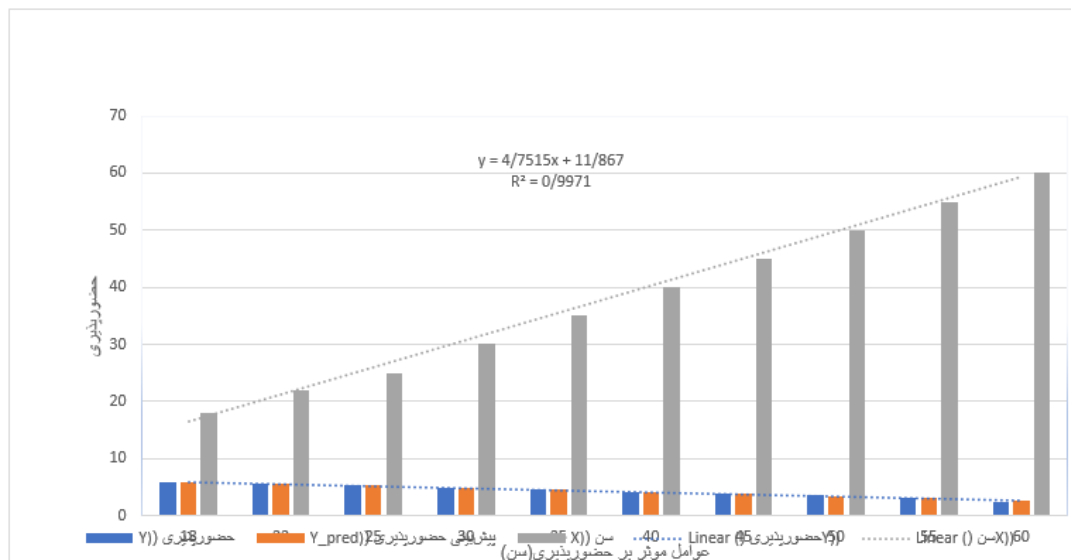
جدول ۵. توزیع جمعیت نمونه بر اساس سطح تحصیلات (سواد)

سطح تحصیلات	فراوانی (نفر)	درصد فراوانی
دیپلم و زیر دیپلم	۱۶۵	۴۲/۹۷
فوق دیپلم	۳۸	۹/۹۰
لیسانس	۱۳۸	۳۵/۹۴
فوق لیسانس	۳۵	۹/۱۱
دکتری	۸	۲/۰۸
جمع	۳۸۴	۱۰۰

سن، یکی از متغیرهای تأثیرگذار در نحوه استفاده از پیاده‌راه‌ها است. گروه‌های سنی مختلف رفتارهای متفاوتی در ارزیابی و استفاده از این فضاها دارند:

جدول ۶. پیش‌بینی ضرایب حضور پذیری با استفاده از متغیرهای سن و حضورپذیری

X (سن)	Y (حضورپذیری)	Y(pred) (پیش‌بینی حضورپذیری)
۱۸	۵/۸	۵/۸۲۶۷۶۷
۲۲	۵/۵	۵/۵۲۱۴۱۳
۲۵	۵/۳	۵/۲۹۲۳۹۸
۳۰	۴/۹	۴/۹۱۰۷۰۷
۳۵	۴/۵	۴/۵۲۹۰۱۵
۴۰	۴/۲	۴/۱۴۷۳۲۳
۴۵	۳/۸	۳/۷۶۶۶۳۲
۵۰	۳/۵	۳/۳۸۳۹۴
۵۵	۳	۳/۰۰۲۲۴
۶۰	۲/۵	۲/۶۲۰۵۵۷



شکل ۱. نمودار رگرسیون ساده نسبت سن و حضورپذیری و پیش‌بینی حضورپذیری

آنچه از نمودار فوق می‌توان برداشت نمود به شرح ذیل می‌باشد:

الف) گروه سنی ۱۸-۲۸ سال (بیش از ۴۱٪)، این گروه بیشترین ارتباط را با فضاهای شهری و پیاده‌راه‌ها دارند، زیرا معمولاً دانشجویان، جوانان شاغل و گردشگرانی پرتحرک هستند زیرا آن‌ها به عناصر مدرن، تکنولوژی، امکانات تفریحی و فضاهای اجتماعی در پیاده‌راه‌ها اهمیت می‌دهند. احتمال دارد این گروه بیشترین تمایل را برای ارزیابی حضورپذیری پیاده‌راه‌ها با رویکرد گردشگری داشته باشند، زیرا بیشتر در این فضاها حضور این دارند.

ب) گروه سنی ۲۹-۳۸ سال (۳۶٫۹۸٪)، گروه معمولاً شامل کارمندان، خانواده‌ها و افراد دارای فرزند خردسال هستند. آن‌ها بیشتر به امنیت، امکانات رفاهی، دسترسی‌پذیری و محیط‌های خانوادگی اهمیت می‌دهند. تمایل این گروه به ارزیابی پیاده‌راه‌ها ممکن است کمتر از گروه جوان‌تر باشد، اما هنوز هم بخش قابل توجهی را تشکیل می‌دهند.

ج) گروه سنی ۳۹-۴۸ سال به بالا (۱۴٫۰۶٪)، این گروه کمترین میزان حضور را در فضاهای پیاده‌محور گردشگری دارند و بیشتر ترجیح می‌دهند از وسایل نقلیه شخصی استفاده کنند. ارزیابی آن‌ها معمولاً بر اساس راحتی دسترسی، نیمکت‌ها، سایه‌اندازها، خدمات بهداشتی و امکانات مناسب برای سالمندان خواهد بود. و به دلیل کاهش تحرک، این گروه معمولاً در ارزیابی حضورپذیری کمتر مشارکت دارند. که در نمودار و رگرسیون ساده زیریکی از عوامل موثر بر حضور پذیری نشان داده شده است.

تحلیل رگرسیون

اثر سن: انتظار می‌رود که افراد مسن‌تر احتمال بیشتری برای بومی بودن داشته باشند، زیرا معمولاً جابه‌جایی جغرافیایی در جوانان بیشتر دیده می‌شود.

اثر جنسیت: بسته به شرایط اجتماعی و فرهنگی، ممکن است مردان یا زنان بیشتر در محل زادگاه خود باقی بمانند. تحلیل رگرسیونی نشان می‌دهد که کدام گروه بیشتر احتمال بومی بودن دارد.

اثر تحصیلات: افراد دارای تحصیلات بالاتر معمولاً احتمال بیشتری برای مهاجرت دارند، بنابراین انتظار داریم که مدرک تحصیلی بالاتر احتمال بومی بودن را کاهش دهد.

نتیجه گیری

نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که پیاده‌راه‌های گردشگری، به‌ویژه سبز میدان قزوین، بیشتر مورد استقبال جوانان و افراد مجرد قرار می‌گیرد. همچنین، توجه به گروه‌های سنی و سطح تحصیلات می‌تواند در بهبود طراحی و برنامه‌ریزی این فضاها نقش مهمی داشته باشد و به همین دلیل بهبود وضعیت حضورپذیری پیاده‌راه سبز میدان قزوین نیازمند اقدامات جامعی از جمله تقویت زیرساخت‌ها، ارتقای کیفیت طراحی شهری و ایجاد جذابیت‌های گردشگری است. این اقدامات نه تنها می‌تواند به افزایش رضایت شهروندان و گردشگران منجر شود، بلکه به توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه نیز کمک خواهد کرد. پیشنهاد می‌شود که برنامه‌ریزی شهری به سمت افزایش امکانات متناسب با نیازهای گروه‌های مختلف سنی و تحصیلی در این فضاها سوق داده شود. علاوه بر آن پیشنهادات ارائه شده ذیل در این پژوهش می‌تواند به عنوان راهنمایی برای مدیران شهری و برنامه‌ریزان مورد استفاده قرار گیرد.

بر اساس یافته‌های پژوهش، افزایش کیفیت طراحی محیطی، بهبود زیرساخت‌ها و توسعه امکانات رفاهی، برگزاری رویدادهای فرهنگی و اجتماعی برای افزایش تعامل گردشگران با محیط، تقویت نورپردازی و امنیت محیطی به‌منظور ارتقای احساس راحتی و امنیت عابران می‌تواند موجب افزایش حضورپذیری پیاده‌راه‌ها و به تبع آن توسعه گردشگری شهری شود. به‌طور کلی، تعاملات اجتماعی و فراهم‌سازی محیطی امن و دلپذیر، نقش مهمی در جذب گردشگران و ساکنان به این فضاها دارد. که به بعضی از آنها به اختصار اشاره شده است:

- بهبود زیرساخت‌ها: توسعه امکانات رفاهی نظیر نیمکت‌ها، نورپردازی، افزایش فضای سبز و تنوع بخشی آن، احداث سایه بان نصب و قرار دادن آب‌خوری‌ها، افزایش تعداد سطل‌های زباله، دسترسی به سرویس‌های بهداشتی و ایجاد مانع از ورود وسائط نقلیه در پیاده‌راه‌ها (مانند موتور سوارها).

- طراحی محیطی: استفاده از المان‌های تاریخی و فرهنگی در طراحی فضاها.

- برنامه‌ریزی گردشگری: ایجاد رویدادها و برنامه‌های فرهنگی برای جذب گردشگران (مانند تئاتر خیابانی و جشنواره‌ها). این اقدامات نه تنها می‌تواند به افزایش رضایت شهروندان و گردشگران منجر شود، بلکه به توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه نیز کمک خواهد کرد.

منابع

- احمدی، ب. (۱۳۹۸). نقش پیاده‌راه‌ها در توسعه پایدار شهری. *فصلنامه برنامه‌ریزی شهری*.
- امیری، ف. (۱۳۹۹). ارزیابی فضاهای عمومی و تعاملات اجتماعی. *نشریه تحقیقات شهری*.
- پوراحمد، م. (۱۳۹۹). بررسی نیازهای گردشگران در شهرهای تاریخی. *مجله گردشگری ایران*.
- حسینی، ک. (۱۴۰۱). کاربرد الگوهای رفتاری در طراحی پیاده‌راه‌ها. *فصلنامه مطالعات محیط شهری*.
- حسینی، ع. (۱۴۰۰). تأثیر امنیت در فضاهای شهری بر رضایت گردشگران. *مجله معماری و شهرسازی*.
- خسروی، ع. (۱۴۰۲). بازنگری در طراحی فضاهای تاریخی برای جذب گردشگران. *مجله برنامه‌ریزی و توسعه*.
- دهقانی، ل. (۱۴۰۲). تحلیل عوامل مؤثر بر رضایت عابران پیاده. *فصلنامه مدیریت فضاهای شهری*.
- رضایی، م. و همکاران. (۱۴۰۱). تحلیل نقش طراحی شهری در ارتقای کیفیت فضاهای عمومی. *فصلنامه مدیریت شهری*.
- سلطانی، ح. (۱۴۰۰). بررسی تأثیر طراحی معمارانه بر تعاملات اجتماعی. *نشریه معماری و شهرسازی*.
- شریفی، ب. (۱۴۰۲). کاربرد مبانی طراحی پایدار در برنامه‌ریزی شهری. *مجله محیط و توسعه*.
- عباسی، ر. (۱۴۰۱). تأثیر روشنایی و زیبایی بصری بر فضاهای شهری. *نشریه معماری و هنر*.
- علیزاده، ف. (۱۴۰۱). رابطه تعاملات اجتماعی و کیفیت فضاهای شهری. *مجله محیط زیست و توسعه پایدار*.
- کریمی، س. (۱۴۰۲). بررسی زیرساخت‌های گردشگری شهری. *نشریه گردشگری پایدار*.
- مرادی، ش. (۱۳۹۹). اهمیت گردشگری پایدار در برنامه‌ریزی شهری. *مجله پژوهش‌های گردشگری*.
- مهدوی، ج. (۱۳۹۷). برنامه‌ریزی راهبردی برای ارتقای فضاهای عمومی. *فصلنامه مطالعات شهری*.
- نظری، ک. (۱۴۰۰). نقش پیاده‌راه‌ها در جذب گردشگران. *فصلنامه شهر و منظر*.
- یوسفی، ن. (۱۴۰۰). مقایسه تطبیقی کیفیت فضاهای شهری در ایران. *نشریه تحقیقات جغرافیایی*.

Anderson, J. (2023). Green spaces and their impact on urban tourism. *Environment and Planning*.

Carter, F. (2023). Lighting design and urban attractiveness. *Architectural Review*.

Clarke, R. (2022). The economic impact of walkable city centers. *Regional Studies*.

- Evans, B. (2023). Social interactions in pedestrian-friendly urban areas. *Journal of Environmental Psychology*.
- Gomez, C., & Hernandez, P. (2021). Balancing heritage and modernity in urban planning. *Planning Practice & Research*.
- Gonzalez, M., & Perez, L. (2021). Designing for inclusivity in urban tourism. *Tourism Geographies*.
- Johnson, P. (2020). Infrastructure improvements and their effect on urban tourism. *Tourism Management*.
- Kim, S., & Lee, J. (2021). The impact of urban design on pedestrian satisfaction. *Urban Studies*.
- Lee, H., & Park, K. (2021). The role of safety in urban walkability. *Safety Science*.
- Martin, L. (2020). Cultural heritage and tourism: An integrated approach. *Tourism Review*.
- Parker, J. (2020). Connectivity and pedestrian flow in historical urban areas. *Urban Geography*.
- Smith, A., & Brown, T. (2023). Public spaces and their role in sustainable tourism. *Journal of Urban Design*.
- Thompson, R. (2022). Evaluating pedestrian accessibility in urban centers. *Journal of Urban Planning*.
- Turner, K. (2023). Sustainable approaches to urban tourism. *Journal of Sustainable Tourism*.
- Wilson, D. (2022). Urban regeneration through pedestrian pathways. *Cities*.