



Investigation of Factors Affecting Bicycle Tourism in Cities A case study of Tehran city

Seyed Ali Hosseini ^a✉ , Fatemeh Salarvandian ^a, Alireza Dabir ^a, Neda Nemat Farahzadi ^a

1. Department of Tourism Management, Faculty of Management & Accounting, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran
(Corresponding Author) Email: hosseini.sa@atu.ac.ir

ARTICLE INFO

Keywords:

Bicycle,
Bicycle Tourism,
Urban Tourism,
Tehran

Article History:

Received:

26 December 2022

Received in revised form:

25 February 2023

Accepted:

4 April 2023

Available online:

28 April 2023

ABSTRACT

Bicycle tourism is known as one of the branches of tourism that has attracted many fans today. On the other hand, the bicycle as one of the means of urban transportation can provide the possibility of developing cycling tourism as a type of sustainable urban tourism by taking advantage of improved infrastructure and facilities for tourists. The purpose of this research is to identify and prioritize factors affecting bicycle tourism in Tehran. For this purpose, the influence of individual and environment factors related to tourism destination, and factors related to transportation were investigated. In the following, the required information was collected using both library and field methods (using the questionnaire tool) from among the statistical population including tourists and cyclist citizens in Tehran and then gathered data was analyzed using Smart PLS-SPSS software. The results show that among the four main factors, individual factors have the highest impact with the highest average, followed by environmental factors, factors related to tourism destinations, and finally factors related to transportation with the lowest average and impact on the decision to bicycle tourism. Additionally, In the group of environmental factors, the natural environment index has a higher average and is more influential than the other two indices including physical infrastructure environment and cultural environment.

Citation: Hosseini, S. A., Salarvandian, F., Dabir, A., & Nemat Farahzadi, N. (2023). Investigation of Factors Affecting Bicycle Tourism in Cities A case study of Tehran city. *Journal of Urban Tourism*, 10 (1), 23-40.

 <http://doi.org/10.22059/JUT.2023.347557.1063>



© The Author(s)

Publisher: University of Tehran Press

Extended Abstract

Introduction

Urban tourism is one of the oldest forms of tourism and describes the various tourism activities in which the city is the main destination and location. The greater the number of urban attractions, the structure of the urban space is inclined towards tourism. One of the most popular branches of tourism is bike or cycling tourism means recreational cycling from a regular one-day or part of the day to a long-term holiday. Cycling as a home-free recreation activity was the main element of the primary definitions of cycling tourism (or cycling). The use of bicycles and tourism activities along with environmental protection and raising awareness for sustainable development has become a popular travel state. Cycling is used in urban transportation, which enables cycling tourism as a kind of sustainable urban tourism by utilizing infrastructure and improved facilities for cycling tourists. Cycling Tourism has been the focus of many countries because of its positive effects such as economic, environmental and etc. Therefore, this type of tourism can be considered a suitable branch of tourism in Iran and in Tehran; but the amount of bike use can be affected by many factors. The need to pay attention to bicycles as a non-motor vehicles, especially in Tehran's urban streets, is important for urban tourism development, and the use of bicycles and the development of cycling infrastructure can lead to urban tourism development in Tehran in the long run. The purpose of this study is to identify the factors affecting the use of bicycles in recreational trips in Tehran and prioritize them. In fact, the researcher considered the impact of individual factors, environmental factors, factors related to tourism destinations, and transport factors as factors affecting tourism.

Methodology

This is applied research in terms of objectives and being a descriptive-analytical survey. The statistical population is citizens and tourists cycling in Tehran. The convenient method is used for random

sampling. Since the statistical population of the study is unlimited, up to 384 people were selected as the sample of the study for unlimited communities. The validity of the questionnaire was confirmed with the formal content validity of Cronbach's alpha for reviewing the reliability of the questionnaire. To test the research hypotheses, Friedman's ranking test and one-sample t-test were used, as well as using the modeling testing techniques, Structural Equation Modeling; the research measurement model was tested by Partial Least Squares Method (PLS). The normality of the variables was investigated with Skewness and kurtosis indicators. SPSS 26 and Smart Pls 3 software was used for analysis.

Results and discussion

After examining the averages of the factors, it was concluded that individual factors with the highest average have a greater impact on a person's decision to use bicycles and bicycle tourism than other factors. In addition, 3 subsets or indicators were considered for each of the main factors. Among the remaining three factors, i.e. environmental factors, factors related to tourism destinations, and factors related to transportation; In the group of environmental factors, the index of the natural environment has a higher average and is more influential than the other two indices (physical infrastructure environment and cultural environment). In the group of factors related to the tourist destination, the attraction index of the destination has a higher average and is more important than the other two indices (facilities and cost of services). In the group of factors related to transportation, the infrastructure index has a higher average and more importance than the other two indices (operation and planning). In total, among all the existing indicators, the natural environment index has the highest average and the facility index has the lowest average and importance among the respondents and the studied sample. Also, from the point of view of the studied sample, among the 4 main factors, individual factors have the highest impact with the highest average,

followed by environmental factors, factors related to tourism destinations, and finally, factors related to transportation with the lowest average and Influence plays a role in the decision to bicycle tourism.

Conclusion

The results of the studies showed that all four research hypotheses were confirmed. Manafi Azar et al. (2018) and other researchers (Abolhassani et al, 2019) confirm the impact of individual factors on bicycle tourism. Other researchers have also achieved similar results on the impact of environmental factors on tourism selection (Kim et al, 2017: 895-908; Hedstrom, 2016). Previous research has concluded that greater diversity in the attractions of a destination may be of interest to a large number of tourists, and cyclists generally try to focus on a specific destination with natural attractions. In addition, special attention to cyclists' support and providing facilities for their convenience and security can have a significant impact on attracting bicycle tourists to destinations. Regarding the

factors related to transportation in the selection of bicycle tourism, researchers believe that transportation has a fundamental connection between tourist-producing areas and tourism destinations. Planning to increase opportunities for safe cycling and creating the necessary facilities can have a huge impact on attracting cyclists. Creating a bicycle infrastructure can induce more cycling and affect cyclists' decisions on cycling tours (Nickerson et al, 2014:226).

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful to all the scientific consultants of this paper.



بررسی عوامل مؤثر بر گردشگری دوچرخه در شهرها مطالعه موردی: شهر تهران

سید علی حسینی^۱ ✉، فاطمه سالاروندیان^۲، علیرضا دبیر^۳، ندا نعمت فرح زادی^۴

۱- نویسنده مسئول، گروه مدیریت جهانگردی، استادیار دانشکده مدیریت و حسابداری دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

Email: hosseini.sa@atu.ac.ir

۲- گروه مدیریت جهانگردی، دانشکده مدیریت و حسابداری دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

۳- گروه مدیریت جهانگردی، استادیار دانشکده مدیریت و حسابداری دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

۴- گروه مدیریت جهانگردی، کارشناسی ارشد، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

چکیده

گردشگری دوچرخه به‌عنوان یکی از شاخه‌های گردشگری شناخته می‌شود که امروزه طرفداران بسیاری را به خود جذب کرده است. از طرفی دیگر دوچرخه به‌عنوان یکی از وسایل حمل‌ونقل شهری می‌تواند امکان توسعه گردشگری دوچرخه‌سواری را به‌عنوان نوعی از گردشگری پایدار شهری با بهره‌گیری از زیرساخت‌ها و امکانات بهبودیافته برای گردشگران فراهم کند. هدف از انجام این پژوهش شناسایی و اولویت‌بندی عوامل مؤثر بر گردشگری دوچرخه در گردشگری شهری با مورد مطالعه شهر تهران می‌باشد. به همین منظور، تأثیر فردی، محیطی، عوامل مرتبط با مقصد گردشگری و عوامل مرتبط با حمل‌ونقل بررسی شد. در ادامه اطلاعات مورد نیاز با استفاده از دو روش کتابخانه‌ای و میدانی (استفاده از ابزار پرسشنامه) از میان جامعه آماری شامل گردشگران و شهروندان دوچرخه‌سوار در تهران گردآوری و با استفاده از دو نرم‌افزار گردشگران و شهروندان دوچرخه‌سوار در تهران گردآوری و با استفاده از دو نرم‌افزار Smart PLS – SPSS تجزیه و تحلیل انجام شد. نتایج نشان می‌دهد که هر چهار فرضیه پژوهش مورد تأیید می‌باشد و عوامل فردی با داشتن بالاترین میانگین تأثیر بیشتری بر تصمیم‌گیری فرد به استفاده از دوچرخه و گردشگری دوچرخه می‌گذارد. در بین سه عامل باقی‌مانده یعنی عوامل محیطی، عوامل مرتبط با مقصد گردشگری و عوامل مرتبط با حمل‌ونقل؛ در گروه عوامل محیطی، شاخص محیط طبیعی نسبت به دو شاخص دیگر (محیط زیرساختی کالبدی و محیط فرهنگی) دارای میانگین بالاتری بوده و تأثیرگذاری بیشتری دارد.

اطلاعات مقاله

واژگان کلیدی:

دوچرخه،
گردشگری دوچرخه،
گردشگری شهری،
تهران

تاریخ دریافت:

۱۴۰۱/۱۰/۰۵

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۱/۱۲/۰۶

تاریخ پذیرش:

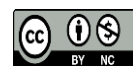
۱۴۰۲/۰۱/۱۵

تاریخ چاپ:

۱۴۰۲/۰۲/۰۸

استناد: حسینی، سید علی؛ سالاروندیان، فاطمه؛ دبیر، علیرضا و نعمت فرح‌زادی، ندا. (۱۴۰۲). بررسی عوامل مؤثر بر گردشگری دوچرخه در شهرها مطالعه موردی: شهر تهران. *مجله گردشگری شهری*، ۱۰ (۱)، ۲۳-۴۰.

<http://doi.org/10.22059/JUT.2023.347557.1063>



مقدمه

میان گردشگری و شهرها روابط مکملی وجود دارد چراکه همه انواع گردشگری به نوعی به کانون و خدمات شهری نیازمند است. بنابراین در هرگونه برنامه‌ریزی برای توسعه و ترقی گردشگری، باید به توانمندی کانون‌های گردشگری در ارائه خدمات مستقیم و غیرمستقیم نیز توجه شود (فضلی و صمدی، ۱۴۰۰:۹۸). در این میان زیرساخت‌های حمل‌ونقلی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر موجودیت و توسعه شهرها و یکی از اجزای مهم صنعت گردشگری به‌ویژه گردشگری شهری شناخته می‌شود (Roman, & Roman, 2014; فامیل نوری و همکاران، ۱۳۹۴؛ مشکینی و همکاران، ۱۳۹۷:۹۵). در این میان دوچرخه بیش‌ازپیش به‌عنوان مکمل سایر وسایل نقلیه با مزایای منحصربه‌فرد نظیر اثرات کم منفی زیست‌محیطی، ارزانی، کمترین ترافیک و صرفه‌جویی در مصرف انرژی، موردتوجه قرار گرفته است (قربانی و اسدی، ۱۳۹۴). یکی از عوامل مهم در توسعه شهرها گردشگری شهری می‌باشد (حاتمی نژاد و شریفی، ۱۳۹۴: ۶۱). همچنین اگر توسعه گردشگری با مدیریت و برنامه‌ریزی هدفمند همراه باشد، می‌تواند راهبردی برای پایداری شهرها باشد (اکبریان رونیزی، ۱۳۹۶: ۱۰). از سوی دیگر یکی از شاخه‌های پرطرفدار گردشگری، گردشگری با دوچرخه یا سایکل توریسم^۱ به معنای دوچرخه‌سواری تفریحی از یک گردش معمولی یک‌روزه یا بخشی از روز تا یک تعطیلات تورهای طولانی‌مدت^۲ است. دوچرخه‌سواری به‌عنوان یک فعالیت تفریحی دور از خانه، عنصر اصلی تعاریف اولیه گردشگری دوچرخه‌سواری (یا دوچرخه‌سواری) بود. استفاده از دوچرخه و فعالیت‌های مربوط به گردشگری همراه با حفظ محیط‌زیست و افزایش آگاهی برای توسعه پایدار به یک حالت محبوب برای سفر تبدیل شده است (Matteucci & Tiller, 2022:2). رابطه بین دوچرخه‌سواری و گردشگری به‌طور فزاینده‌ای موردتوجه دانشمندان می‌باشد زیرا دوچرخه‌سواری به‌عنوان یک فعالیت تفریحی، ورزشی و سلامتی شناخته می‌شود (Lamont, 2009:605-620; Matteucci & Tiller, 2022:2). دوچرخه‌سواری در حمل‌ونقل شهری مورداستفاده می‌باشد که این امر امکان توسعه گردشگری دوچرخه‌سواری را به‌عنوان نوعی از گردشگری پایدار شهری با بهره‌گیری از زیرساخت‌ها و امکانات بهبودیافته برای گردشگران دوچرخه‌سواری فراهم می‌کند (Nilsson, 2019:1648).

شهر تهران با وجود فرصت‌ها و پتانسیل‌های بسیاری که برای جذب گردشگران دارد چالش‌های بسیاری جهت توسعه گردشگری پیش روی خود دارد. مشکلاتی مانند آلودگی هوا و ترافیک، زیرساخت‌های نامناسب گردشگری، مشکلات حمل‌ونقل شهری و ... که رفع آن‌ها می‌تواند نقش بسزایی در توسعه صنعت گردشگری در این شهر داشته باشد. در کل حمل‌ونقل به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر موجودیت و توسعه شهرها و یکی از اجزای مهم صنعت گردشگری به‌ویژه گردشگری شهری شناخته می‌شود (فامیل نوری و همکاران، ۱۳۹۴:۳۶۹-۳۹۱). از این‌رو لزوم توجه به دوچرخه به‌عنوان یک وسیله غیر موتوری به‌خصوص در مسیرهای شهری تهران برای توسعه گردشگری شهری اهمیت به‌سزایی دارد و استفاده از دوچرخه و توسعه زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری می‌تواند در بلندمدت باعث توسعه گردشگری شهری در تهران شود. بنابراین شناسایی عوامل مؤثر در پذیرش و انتخاب گردشگری دوچرخه و اولویت‌بندی این عوامل نقش به‌سزایی در توسعه و کاربردی کردن هرچه بیشتر این شاخه از گردشگری در شهر تهران را به عهده دارد. علی‌رغم اهمیت موضوع و فراگیر شدن آن در مجامع علمی دنیا تاکنون تحقیق مدونی در خصوص ارتباط گردشگری شهری و دوچرخه در شهر تهران و عوامل مؤثر بر انتخاب دوچرخه به‌عنوان وسیله‌ای به‌منظور گردشگری در سطح این شهر انجام نشده است. این پژوهش به دنبال شناسایی عوامل مؤثر بر استفاده از دوچرخه در سفرهای گردشگری در شهر تهران و

اولویت‌بندی آن‌ها می‌باشد. در راستای هدف پژوهش، سؤالات زیر مطرح شدند:

عوامل مؤثر بر گردشگری دوچرخه در گردشگری شهری تهران کدام‌اند و اولویت‌بندی آن‌ها به چه صورت است؟

عوامل فردی در انتخاب گردشگری دوچرخه چه تأثیری می‌گذارد؟

عوامل محیطی در انتخاب گردشگری دوچرخه چه تأثیری می‌گذارد؟

عوامل مرتبط با مقاصد گردشگری در انتخاب گردشگری دوچرخه چه تأثیری می‌گذارد؟

عوامل مرتبط با حمل‌ونقل در انتخاب گردشگری دوچرخه چه تأثیری می‌گذارد؟

با توجه به این نوآوری، پژوهش حاضر می‌تواند مبنای تحقیقات بیشتر در خصوص گردشگری شهری و دوچرخه در ایران قرار گیرد. پژوهش‌های مختلفی در زمینه گردشگری دوچرخه انجام شده است. در سطح بین‌المللی باکوگیاننیس و همکاران^۱ (۲۰۲۰)، با تدوین استراتژی گردشگری دوچرخه در یونان بر اساس ترجیحات گردشگران بالقوه دوچرخه، به این نتیجه رسیدند که گردشگران دوچرخه صرف‌نظر از کشوری که در آن زندگی و یا به آن مسافرت می‌کنند به خدمات خاصی نظیر فروشگاه‌هایی که پیش‌نیازهای خاص دوچرخه‌سواری را فراهم می‌کنند علاقه‌مند هستند؛ زیرا دوچرخه‌سواران می‌خواهند از دوچرخه خود محافظت کنند، بتوانند آن‌ها را تعمیر کنند، اطلاعاتی در ارتباط با مسیرهای دوچرخه‌سواری، مکان‌های دیدنی، رستوران‌ها و یا کافه‌ها و پارکینگ‌های مخصوص جهت استراحت به دست آورند. بنابراین این نوع از خدمات شاخص‌هایی را برای ارزیابی مشاغل تشکیل می‌دهند تا بتوانند عنوان فروشگاه یا خدمات دوچرخه‌سواری را به خود اختصاص دهند. نیلسون^۲ (۲۰۱۹) در بررسی گردشگری دوچرخه شهری در گپنهاگ چارچوبی تحلیلی بر اساس ۴ دسته‌بندی شامل برنامه‌ریزی شهری، خدمات گردشگری دوچرخه، ارتباطات و ساخت مکان ارائه داده و معتقد است که گردشگری دوچرخه را نمی‌توان جدا از اقدامات روزمره دوچرخه‌سواری که برای جمعیت ساکن شهری انجام می‌شود در نظر گرفت. همچنین سوینچ و دوران^۳ (۲۰۱۸) گردشگری با دوچرخه را جایگزین گردشگری شهری در شهر چاناکالی ترکیه معرفی می‌کنند چن و لی^۴ (۲۰۱۷) نیز با در نظر گرفتن تایوان به‌عنوان مورد مطالعه به دنبال یافتن راه‌هایی در مورد چگونگی ارتقاء گردشگری دوچرخه‌سواری به این نتیجه رسیده‌اند که دولت و اپراتورها می‌توانند پیشرفت و بهبود خدماتی مانند اجاره دوچرخه در یک ایستگاه با توقف در مکان تعیین‌شده دیگر، مرکز اطلاعات گردشگری دوچرخه، آموزش راهنمایان تور دوچرخه و ایجاد مسیرهایی خلاقانه تورهای دوچرخه را در اولویت خود قرار داده و با سرمایه‌گذاری بیشتر و برنامه‌ریزی بهتر در این زمینه موجب ارتقاء گردشگری دوچرخه‌سواری شوند. لامونت^۵ (۲۰۱۴) نشان داد که دیدگاه‌های اجتماعی - اقتصادی و مدیریتی بر ادبیات تحقیق گردشگری تأثیر به‌سزایی گذاشته است؛ و همچنین تأثیرات اقتصادی - اجتماعی گردشگری دوچرخه بر موضوعات برنامه‌ریزی، مدیریتی و سیاست متمرکز است.

در سطح داخلی رمضان زاده لسبویی و دوستی (۱۳۹۸) در مقاله‌ای تحت عنوان «مقایسه الگوی نگرشی مردان و زنان به برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری پاک و ارزان دوچرخه‌سواری ساحلی (نمونه مطالعاتی شهر بابلسر)» به این نتیجه رسیده‌اند که زنان همانند مردان تمایل بالایی به استفاده از دوچرخه در صورت فراهم نمودن شرایط محیطی داشته و خواهان ایجاد زیرساخت‌های استاندارد هستند تا بتوانند مهارت خود را ارتقاء بخشند. همچنین نتایج حاصل از پژوهش

1. Bakogiannis, E., Vlastos, T., Athanasopoulos, K., Christodouloupoulou, G., Karolemeas, C., Kyriakidis, C., & Tzika, E.

2. Nilsson, J. H.

3. SEVINÇ595, F., & DURAN596, E.

4. Chen, C. A., & Lee, H. L.

5. Lamont, M

نشان داد که از بین مؤلفه‌های انگیزشی از نقطه نظر زنان، مؤلفه نگرش‌های طرفدار و ادراک مثبت دارای بیشترین میزان تأثیرگذاری در توسعه گردشگری دوچرخه‌سواری در شهر بابلس شناخته شدند. منافی آذر و همکاران (۱۳۹۷)، نشان داده‌اند که بین استفاده از دوچرخه توسط شهروندان میاندوآبی و ابعاد حمل‌ونقل پایدار (تلطیف ترافیک و دسترسی، شرایط اقتصادی، شرایط اجتماعی (و فردی) و محیطی رابطه مثبت و معناداری وجود دارد. صالحی ابرقویی، (۱۳۹۶) عوامل مؤثر بر استفاده از دوچرخه به منظور غنی‌سازی اوقات فراغت مبتنی بر ورزش را بررسی و به این نتیجه رسیده که عوامل امکاناتی، امنیتی، اقتصادی، انگیزشی و شخصی بر استفاده از دوچرخه به منظور غنی‌سازی اوقات فراغت مبتنی بر ورزش تأثیرگذار می‌باشند. از جمله راهکارهای وی برای توسعه استفاده از دوچرخه در اوقات فراغت عبارت‌اند از: رنگ‌آمیزی و علامت‌دهی جاده‌ها و مسیرها برای مشخص شدن جهت حرکت دوچرخه‌ها در برابر اتومبیل برای افزایش ایمنی دوچرخه‌سواران، ایجاد تسهیلات لازم جهت خرید دوچرخه برای اقشار کم‌درآمد جامعه، اقدام سازمان شهرداری برای ایجاد خطوط مخصوص دوچرخه‌سواری و عاری از اتومبیل، برگزاری مراسم‌های فرهنگی و انگیزشی و افزایش آگاهی مردم جهت ترغیب هرچه بیشتر آن‌ها به دوچرخه‌سواری، تعبیه پارکینگ‌های مناسب دوچرخه و طراحی انواع دوچرخه برای همه افراد با هر توان وضعیت جهت افزایش استفاده از دوچرخه توسط تمامی گروه‌های سنی و جنسیتی. خادم الحسینی و همکاران نیز (۱۳۹۱) نشان دادند که بین ویژگی‌های کالبدی و عوامل فردی در استفاده از دوچرخه در منطقه ۳ شهر اصفهان و گردشگری شهری رابطه معنی‌داری وجود دارد. ایستگاه‌های دوچرخه‌سواری در این منطقه و همچنین وجود نقاط گردشگری بسیار، به دوچرخه‌سواری در این منطقه رونقی دوباره داده و علاوه بر این، گردشگری دوچرخه موجب کاهش حجم ترافیک و آلودگی محیط‌زیست شهر نیز شده است.

مبانی نظری

افراد بر اساس خصوصیات ویژگی‌های فردی‌شان، ترجیحات آگاهانه‌ای دارند که بر اساس آن؛ مکان‌ها، انجام کارها، نوع گذاران اوقات فراغت و ... را انتخاب می‌کنند و برنامه زندگی خود را بر اساس این خصوصیات برنامه‌ریزی می‌نمایند. در تبیین ویژگی‌های فردی می‌توان به عوامل مختلفی چون: تحصیلات، توانایی‌های ذهنی و جسمی، سن، تصورات، شغل، تمایزات فردی، جنس، ادراک، درآمد، نیازها، نحوه اندیشه، وضعیت تأهل، مقاصد فردی، طبقه اجتماعی و بسیاری دیگر از این دست ویژگی‌ها اشاره کرد (پیربابایی و همکاران، ۱۳۹۵). برخی از مطالعات مرتبط با جنسیت افراد دوچرخه‌سوار نشان داده است که در برخی کشورها مردان تمایل بیشتری به دوچرخه‌سواری دارند. این در حالی است که در کشورهای دیگر زنان بیشتر از دوچرخه برای رفت‌وآمد روزانه خود استفاده می‌کنند. بنابراین می‌توان گفت اثرات جنسیت بر استفاده از دوچرخه خاص منطقه است (Abolhassani et al, 2019; Heinen, 2010). همچنین برخی مطالعات حاکی از آن است که زنان از سطح حمایت بالاتری نسبت به مردان در مورد محیط‌زیست برخوردار هستند؛ بنابراین قصد بیشتری بر تنظیم رفتارهای حامی محیط از خود نشان می‌دهند (Hunter et al, 2004; Xiao & McCright, 2014). سن افراد به‌عنوان یکی از متغیرهای مؤثر در استفاده از دوچرخه شناخته می‌شود. با توجه به اینکه دوچرخه وسیله‌ای مکانیکی است و با استفاده از قدرت پاها قادر به حرکت است؛ بنابراین داشتن انرژی کافی برای دوچرخه‌سواری تا حد زیادی به سن افراد بستگی دارد (منافی آذر و همکاران، ۱۳۹۷). نگرش فرد بر اساس باورهای رفتاری وی (آنچه فرد معتقد است در صورت انجام رفتار خاصی اتفاق خواهد افتاد) و پیامدهای (مثبت یا منفی) اتخاذ این رفتار تعریف می‌شود (Ledesma et al, 2019). نگرش نسبت به انجام یک رفتار یا فعالیت خاص می‌تواند مطلوب یا نامطلوب باشد.

عوامل محیطی

عوامل محیطی عواملی هستند که به طور غیرمستقیم یا مستقیم بر فضای محیط یک کشور یا منطقه تأثیر می‌گذارند، کیفیت و کمیت خدمات و تسهیلات ارائه شده، تعاملات بین‌المللی، نحوه اداره امور کشور و کیفیت حکمرانی، فضای فرهنگی کشور، حس نوع دوستی و احترام متقابل به فرهنگ‌ها سطح سواد و آموزش، سطح استانداردهای فعالیت‌های اجتماعی، نمونه‌هایی از مهم‌ترین عوامل محیطی هستند (سجادیه خواجویی و همایون، ۱۳۹۳). غالباً اولین موضوعی که توجه گردشگر را جلب می‌کند، جاذبه‌های طبیعی موجود در مقصد است که اصولاً به منظور ایجاد محیطی جذاب برای توسعه گردشگری می‌توان ترکیب متنوعی از منابع طبیعی را به کار گرفت. محیط طبیعی در گردشگری به عنوان عاملی شناخته می‌شود که رضایت گردشگر و کیفیت زندگی را تعیین می‌کند. همچنین عامل مهمی در قصد بازدید مجدد گردشگران محسوب می‌شود (رحیمی و همکاران، ۱۳۹۹). محیط زیرساختی کالبدی دارای مفاهیمی چون محل اقامت، ورزش، مکان‌های دیدنی، حمل و نقل، خرید و ... می‌باشد. مکان باید کاملاً دارای ویژگی‌های محلی و ساختاری مناسبی باشد تا به حس مطلوبیت درونی گردشگر منجر شود و با ارتباط برقرار کردن با مکان موجب احساس لذت در گردشگر شود (Zhang & Xie, 2019). محیط فرهنگی، به مفهوم جاذبه‌های فرهنگی منطقه، سنت‌های محلی، مردمی خونگرم با منش دوستانه می‌باشد (Isa et al, 2020). در مطالعه فرهنگ دوچرخه، هر دو فرهنگ مادی و اجتماعی باید مورد بررسی جدی قرار گیرند. برخی شواهد نشان می‌دهد که دوچرخه‌سواری با تغییر مکان و سرعت مسیرهای شهری، تأثیر گسترده‌تری بر شهرها به عنوان مقصد گردشگری دارد، یعنی بر پویایی شهرها به عنوان فضای زندگی شده تأثیر می‌گذارد (Hedström, 2016; Gemzøe et al, 2013; Gehl, 2010).

عوامل مرتبط با مقاصد گردشگری

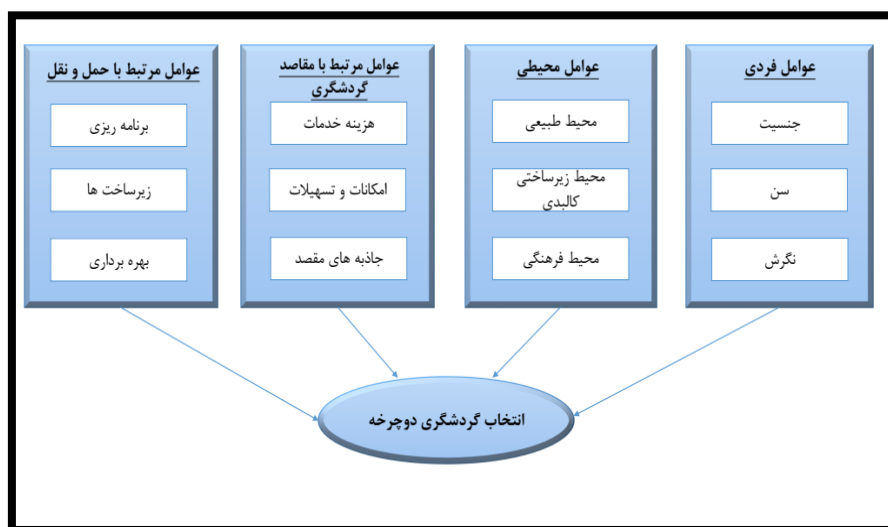
تصویر مقصد گردشگری مفهومی پیچیده است که بر درک مشتری از مقصد گردشگری و قصد رفتار وی تأثیر می‌گذارد (Lai & Li, 2016). این شامل ادراک یا نگرش مشتریان نسبت به مقصد و همچنین بازنمایی ذهنی آن‌ها از عقاید، احساسات، ویژگی‌های مختلف و برداشت‌های جهانی در ارتباط با آن مقصد می‌باشد (Kim & et al, 2007; Tasci Richardson, 2003). صرف نظر از دلیل و نحوه سفر افراد، برخی از الزامات اساسی وجود دارند که مسافران از مقصد انتظار دارند. محققان و توسعه‌دهندگان گردشگری بر این باورند که چندین عنصر اصلی وجود دارد که برای موفقیت یک مقصد گردشگری ضروری است که به طور سنتی 5A¹ شناخته می‌شوند که شامل: دسترسی، محل اقامت، جاذبه‌ها، فعالیت‌ها و امکانات رفاهی و قیمت می‌شوند (Camilleri, 2018).

عوامل مرتبط با حمل و نقل

حمل و نقل نقش بسیار مهمی در صنعت گردشگری دارد. در واقع این پیوند بین خانه، مقصد، محل اقامت، جاذبه‌هایی است که از عناصر اصلی یک سفر در نظر گرفته شده است. حمل و نقل برای موفقیت گردشگری داخلی و بین‌المللی بسیار مهم بوده و در عین حال از عوامل مؤثر بر سفرهای گردشگری انتخاب وسیله حمل و نقل می‌باشد. حسینی و اخلاقی (۱۴۰۱) عامل حمل و نقل و انتخاب وسیله سفر را در زیر مجموعه عوامل اقتصادی مؤثر بر سفر محسوب کرده‌اند و به این نتیجه رسیده‌اند که اکثر خانوارهای ایرانی برای گردشگری، وسیله نقلیه شخصی را بر سایر وسایل حمل و نقل ترجیح

1. access, accommodation, attractions, activities and amenities

می‌دهند. این موضوع می‌تواند دلایل متعدد از جمله نبود زیرساخت‌های مناسب برای سایر وسایل حمل‌ونقلی باشد و بنابراین توسعه زیرساخت‌های شهری برای انواع وسایل حمل‌ونقل مانند دوچرخه‌سواری می‌تواند بر ترجیح افراد بر انتخاب دوچرخه به‌جای وسیله نقلیه شخصی تأثیر مثبتی بگذارد. به‌طور مثال لین و همکاران^۱ (۲۰۲۰)، بر این باورند که مسیرهای دوچرخه‌سواری دارای عملکردهای تفریحی ورزشی هستند و هنگامی که مسیرهای دوچرخه‌سواری با کیفیت بالا جهت استفاده در دسترس قرار می‌گیرند، به مقاصد محبوب گردشگری تبدیل می‌شوند. اما نکته قابل توجه این است که علاوه بر ساخت مسیرهای دوچرخه‌سواری، بهبود کیفیت خدمات مسیر و دسترسی جزو الزاماتی محسوب می‌شوند که دولت‌ها باید توجه ویژه‌ای به آن‌ها داشته باشند؛ زیرا، رضایت افراد از تجربیات خود در مسیرهای دوچرخه‌سواری علاوه بر تقویت، تعمیر و نگهداری از امکانات فیزیکی، تحت تأثیر جنبه‌های نامشهود مسیرها مانند تلفیق آن‌ها با محیط‌زیست اطراف، ارتباط با شبکه‌های ترافیکی، در دسترس بودن امکانات آموزشی و راحتی دوچرخه قرار دارد. بنابراین می‌توان گفت که ایجاد زیرساخت‌های دوچرخه می‌تواند دوچرخه‌سواری بیشتری را القا کند، همچنین بر تصمیم دوچرخه‌سواران بر انجام تورهای دوچرخه‌سواری تأثیر بگذارد (Nickerson et al, 2014). با توجه به مطالعات انجام‌شده، عوامل موثر بر انتخاب گردشگری دوچرخه در شهر تهران به ۴ دسته اصلی تقسیم‌شده که در تصویر شماره ۱ نشان داده شده است.



شکل ۱. شناسایی و اولویت‌بندی عوامل موثر بر گردشگری دوچرخه در گردشگری شهر تهران

روش پژوهش

پژوهش حاضر از نظر هدف یک پژوهش کاربردی و از نظر ماهیت و روش پژوهش توصیفی از نوع پیمایشی به حساب می‌آید. محدوده مورد مطالعه در این پژوهش شهر تهران می‌باشد و جامعه آماری آن را شهروندان و گردشگران دوچرخه‌سوار تهرانی در سطح این شهر تشکیل می‌دهند. روش نمونه‌گیری در دسترس بوده و با استفاده از فرمول کوکران تعداد ۳۸۴ نفر به‌عنوان نمونه مورد مطالعه انتخاب و پرسشنامه بین آن‌ها توزیع شد. برای تأیید روایی پرسشنامه ابتدا روایی صوری محتوایی انجام شد. نهایتاً روایی پرسشنامه با استناد به نظر اساتید راهنما و مشاور، دانشجویان دکتری و خبرگان حوزه پژوهشی مورد بررسی و تأیید قرار گرفت. از ضریب آلفای کرونباخ جهت بررسی پایایی پرسشنامه و

1. Lin, S. J., Shyu, G. S., Fang, W. T., & Cheng, B. Y.

متغیرها استفاده شد. پایایی مقدماتی یا پایلوت بر روی ۳۰ نمونه انجام شد. بررسی مقادیر آلفای کرونباخ نشان می‌دهد که میزان پایایی از حداقل ۰/۷۴ برای عوامل فردی تا حداکثر ۰/۸۱ برای عوامل مرتبط با مقاصد گردشگری به دست آمده است. پایایی کل پرسشنامه نیز برابر با ۰/۸۹ است که نشان از این دارد که پایایی تمامی متغیرها و در نتیجه پایایی پرسشنامه تأیید می‌شود. یافته‌های آماری در دو سطح یافته‌های توصیفی و استنباطی ارائه شده است. در سطح یافته‌های استنباطی و جهت آزمون فرضیه‌های پژوهش از آزمون رتبه‌بندی فریدمن و آزمون تی تک نمونه‌ای استفاده شد. همچنین با استفاده از تکنیک آزمون مدل یابی معادلات ساختاری (Structural Equation Modeling) مدل اندازه‌گیری پژوهش به روش حداقل مجذورات جزئی (PLS) آزمون شد و در سطح یافته‌های توصیفی با استفاده از شاخص‌های آماری فراوانی و درصد فراوانی، میانگین، انحراف استاندارد و به توصیف متغیرهای اصلی و متغیرهای جمعیت شناختی پرداخته شد. نرمال بودن متغیرها با استفاده از شاخص‌های کجی و کشیدگی بررسی شد. تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از نرم‌افزارهای آماری SPSS 26 و Smart PLS 3 انجام شد و حداکثر سطح خطای آلفا جهت آزمون فرضیه‌ها، مقدار ۰/۰۵ تعیین شد ($p < 0.05$) در نظر گرفته شد.

یافته‌ها

مطابق نتایج زنان ۵۰/۳ درصد و مردان ۴۹/۷ درصد نمونه را شامل می‌شوند. بیشتر پاسخگویان یعنی ۶۰/۲ درصد مجرد هستند و ۳۹/۸ درصد متأهل هستند. تحصیلات بیشتر پاسخگویان فوق لیسانس با ۴۱/۱ درصد و لیسانس با ۳۵/۱ درصد است. از نظر سنی، ۲۳/۹ درصد افراد بیشتر از ۴۰ سال سن دارند و ۷۶/۱ درصد کمتر از ۴۰ سال سن دارند. از نظر وضعیت شغلی، بیشتر پاسخگویان شغل‌های دولتی و آزاد دارند و از نظر درآمد، درآمد کمتر از ۲ میلیون و درآمد بیشتر از ۶ میلیون تومان در ماه بیشترین تکرار را دارند. از شاخص‌های کجی و کشیدگی جهت تعیین وضعیت توزیع داده‌ها (نرمال بودن) استفاده شد. نتایج نشان داد که توزیع تمامی متغیرها را نرمال می‌باشد.

تحلیل عاملی تأییدی

با استفاده از نرم‌افزار Smart PLS به بررسی اعتبار (روایی) پرسشنامه با استفاده از شاخص‌های بار عاملی و روایی همگرا پرداخته شد و با استفاده از آزمون‌های پایایی ترکیبی و آلفای کرونباخ، پایایی متغیرها ارزیابی شد. اگر مقدار همبستگی شاخص‌های یک سازه برابر یا بیشتر از مقدار ۰/۴۰ شود، واریانس بین سازه و شاخص‌های آن از واریانس خطای اندازه‌گیری آن سازه بیشتر بوده و اعتبار در مورد آن مدل اندازه‌گیری قابل قبول است. برای سنجش پایایی علاوه بر آلفای کرونباخ از روش پایایی ترکیبی نیز استفاده شد. در صورتی که مقدار پایایی ترکیبی بیشتر از ۰/۷ شود، نشان از پایداری درونی مناسب برای مدل‌های اندازه‌گیری دارد (داوری و رضازاده، ۱۳۹۲). ضریب همبستگی آلفای کرونباخ نوعی اندازه پایایی ثبات درونی است. قاعده کلی این است که مقدار آلفای کرونباخ یک مقیاس باید حداقل ۰/۷۰ باشد. از شاخص میانگین واریانس استخراج شده (AVE) جهت بررسی اعتبار همگرا استفاده شد. مقدار این شاخص بین ۰ تا ۱ است و مقادیر بالاتر این شاخص نشان از اعتبار همگرای سازه مورد نظر دارد.

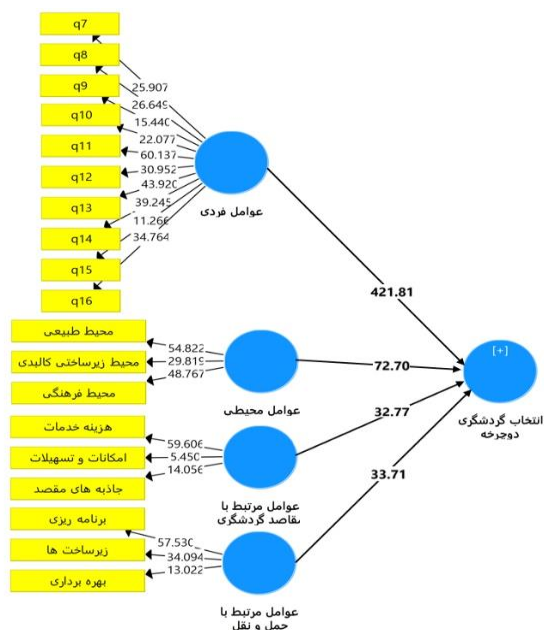
جدول ۱. نتایج تحلیل عاملی تأییدی: بررسی روایی و پایایی

متغیر	شماره سؤال	منابع مورد استفاده در طراحی سؤال	ضریب استاندارد (بارعاملی)	میانگین واریانس استخراج شده (AVE)	پایایی ترکیبی	آلفای کرونباخ
عوامل فردی	من ترجیح می‌دهم در فضاهای باز و مکان‌های شلوغ و پرتردد دوچرخه‌سواری کنم.	(Lin et al, 2020) و (احمدی و همکاران، ۱۳۹۲)	۰/۸۱	۰/۶۸	۰/۹۵	۰/۹۵
	من ترجیح می‌دهم که در محیط‌های خلوت‌تر و کم ترددتر دوچرخه‌سواری کنم.		۰/۸۲			
	خانواده و دوستان من بر این باورند که دوچرخه‌سواری من باعث ایجاد مزیت‌هایی برای محیط‌زیست می‌شود و به ایجاد یک محیط‌زیست سالم کمک می‌کند.		۰/۷۹			
	گردشگری دوچرخه و دوچرخه‌سواری برای من لذت‌بخش و سرگرم‌کننده است.		۰/۸۰			
	به نظر من دوچرخه‌سواری باعث ایجاد کربن کمتر و کمک به داشتن هوای سالم‌تر در شهر می‌شود.		۰/۹۰			
	دوچرخه‌سواری به من کمک می‌کند تا با محیط اطراف و افراد دیگر تعامل بیشتری داشته باشم.		۰/۸۱			
	استفاده از دوچرخه از به هدر رفتن وقت من جلوگیری می‌کند.		۰/۸۷			
	به نظر من استفاده از دوچرخه مصرف سوخت را کاهش می‌دهد.		۰/۸۶			
	دوچرخه‌سواری به سلامتی و تناسب‌اندام و نشاط من کمک می‌کند.		۰/۷۱			
	به نظر من تبعیضی میان بانوان و آقایان در دوچرخه‌سواری دیده نمی‌شود.		۰/۸۵			
محیط طبیعی	آب‌وهوای آلوده شهر تهران امکان دوچرخه‌سواری را صلب می‌کند.	(Yeh et al, 2019)	۰/۹۲	۰/۸۳	۰/۹۴	۰/۹۰
	چشم‌اندازهای اطراف مسیر دوچرخه‌سواری در سطح شهر بسیار متنوع می‌باشد.		۰/۹۲			
	مسیرهای دوچرخه از میان فضاهای سبز عبور می‌کنند و من از دوچرخه‌سواری در این فضا لذت می‌برم.		۰/۸۹			
محیط زیرساختی کالبدی	نمای ساختمان‌ها و بناهای انسان‌ساخت در طول مسیر بسیار جذاب هستند و من از دیدن آن‌ها لذت می‌برم.	(رحیمی و همکاران، ۱۳۹۹) و (عسکری و رحیمی، ۱۳۹۶)	۰/۸۱	۰/۶۷	۰/۹۱	۰/۸۸
	مسیرهای دوچرخه از میان کاربری‌های جذاب مانند کاربری‌های تجاری عبور می‌کنند.		۰/۸۵			
	مسیرهای دوچرخه‌سواری از میان مناطق شلوغ و پرازدحام می‌گذرد.		۰/۸۷			
	زیرساخت‌های فراغتی و تفریحی دوچرخه‌سواری مطلوب هستند.		۰/۸۱			
	مسیر دوچرخه‌سواری به اماکن استراحتی، دیدنی و جاده‌های اصلی دسترسی دارد.		۰/۷۵			
محیط فرهنگی	مسیر دوچرخه‌سواری از میان بافت‌های فرهنگی مانند بناهای تاریخی و کتاب‌فروشی‌ها عبور می‌کند.	۰/۶۸	۰/۸۳	۰/۹۱	۰/۸۸	
	ساکتین و مردم محلی محدوده مسیرهای دوچرخه‌سواری چالشی با دوچرخه‌سواران ندارند.		۰/۸۲			
	هنگام دوچرخه‌سواری دیگران به من نگاه می‌کنند.		۰/۸۳			
	از اینکه هنگام دوچرخه‌سواری دیگران به من خیره شوند و نگاه کنند احساس خوبی ندارم.		۰/۸۹			
	جامعه از نظر فرهنگ عمومی دوچرخه‌سواران را با هر جنسیتی می‌پذیرد.		۰/۷۳			
هزینه خدمات	هزینه اجاره دوچرخه مناسب می‌باشد.	۰/۸۵	۰/۹۲	۰/۹۲	۰/۸۲	
	هزینه استفاده از خدمات تورهای گردشگری دوچرخه مناسب است.		۰/۹۲			
امکانات و تسهیلات	ایستگاه‌های کرایه دوچرخه به راحتی برای تمامی افراد قابل دسترسی می‌باشد.	(Bakogiannis et al, 2020; Lamont, 2009) و (غفاری گیلانده و همکاران، ۱۳۹۴؛ سلطانی و شریعتی، ۱۳۹۲؛ عسکری و رحیمی، ۱۳۹۶)	۰/۵۵	۰/۶۳	۰/۹۳	۰/۹۱
	اجاره دوچرخه به‌سادگی و حتی به‌صورت آنلاین نیز قابل انجام است.		۰/۸۷			
	اپلیکیشن‌هایی جهت اجاره دوچرخه طراحی شده است که به راحتی به کاربر اجازه دسترسی به دوچرخه را می‌دهد.		۰/۹۲			
	پارکینگ ایمن و مناسب دوچرخه در طول مسیر برای بازدید از جاذبه‌ها و یا دسترسی به فروشگاه‌ها تعبیه شده است.		۰/۸۵			
	مسیر دوچرخه‌سواری از ایمنی و امنیت کافی در طول روز برخوردار است.		۰/۵۴			
	مسیر دوچرخه‌سواری از ایمنی و امنیت کافی در طول شب برخوردار است.		۰/۸۴			
	در طول مسیر راهنماهای مناسبی برای راهنمایی گردشگران و دوچرخه‌سواران قرار داده شده است (اپراتورهای راهنما، کیوسک‌های اطلاعاتی و یا تابلوهای راهنمای مسیر).		۰/۸۹			
	علائم ایمنی و تابلوهای راهنمای ترافیکی جهت بیشتر دوچرخه‌سواران در مسیر دوچرخه‌سواری نصب شده است.		۰/۸۰			
آژانس‌های خدمات گردشگری، تورهای دوچرخه‌سواری بسیاری جهت	۰/۵۱	۰/۶۶	۰/۹۰	۰/۸۶		

					گردشگری دوچرخه در شهر تهران ارائه می‌دهند.	مقصد
			۰/۸۲		جاذبه‌های طبیعی در طول مسیر دوچرخه‌سواری مانند چشم‌اندازهای فضاهای سبز، منظره کوه‌ها، آسمان آبی و از این قبیل، در شهر تهران مکان مناسبی برای گردشگری دوچرخه فراهم می‌سازد.	
			۰/۹۰		مسیرهای دوچرخه به جاذبه‌های انسان‌ساخت مانند بناهای تاریخی و ... دسترسی دارند.	
			۰/۸۷		مسیرهای دوچرخه به فضاهای سبز و جاذبه‌های طبیعی قابلیت دسترسی دارند.	
			۰/۸۸		به‌طور کلی تهران یک شهر شلوغ و مدرن است و مکان مناسبی برای گردشگری دوچرخه نیست	
			۰/۸۹	(Yeh et al, 2019; Lamont, 2009) و (سلطانی و شریعتی، ۱۳۹۲)	طراحی مسیر دوچرخه به‌گونه‌ای انجام شده است که کاملاً از مسیر حمل‌ونقل موتوری تفکیک شده و ایمنی لازم را دارا می‌باشد.	برنامه‌ریزی
۰/۹۱	۰/۹۴	۰/۷۴	۰/۸۸		مسیرهای دوچرخه‌سواری به نحوی طراحی و برنامه‌ریزی شده‌اند که با ترافیک شهری تداخلی نداشته باشند.	
			۰/۸۴		در سطح شهر مسیریابی تفکیک شده صرفاً جهت استفاده دوچرخه طراحی شده است.	
			۰/۸۷		برای استفاده ایمن از دوچرخه و نحوه دوچرخه‌سواری آموزش‌های لازم از قبل انجام می‌شود.	
			۰/۸۳		در سطح شهر مسیریابی ادغام شده با دیگر وسایل نقلیه برای دوچرخه‌سواران طراحی شده است.	
			۰/۷۷		کیفیت روسازی مسیرهای دوچرخه‌سواری (آسفالت، سنگ‌فرش و...) مناسب است.	زیرساخت‌ها
			۰/۷۳		از روسازی مسیرهای دوچرخه‌سواری (آسفالت، سنگ‌فرش و...) به‌طور مطلوب نگهداری می‌شود.	
			۰/۷۹		امکان‌ات عمومی در طول مسیر دوچرخه‌سواری به‌خوبی مدیریت و نگهداری می‌شود.	
			۰/۷۷		در طول مسیر دوچرخه‌سواری سرویس‌های بهداشتی به‌راحتی قابل دسترسی هستند.	
			۰/۸۰		مسیرهای دوچرخه‌سواری به ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی دسترسی دارند.	
			۰/۸۵		مسیرهای دوچرخه‌سواری به مسیرهای پیاده‌روی دسترسی دارند	
			۰/۹۳		شیب و خط مسیر دوچرخه‌سواری مناسب است.	
			۰/۹۳	مسیر دوچرخه‌سواری از روشنایی مناسب در شب برخوردار است.	بهره‌برداری	
۰/۹۱	۰/۹۴	۰/۸۴	۰/۸۹	مسیرهای دوچرخه‌سواری دارای عوارض هستند و برای ورود به این مسیرها باید میلیی پرداخت شود		

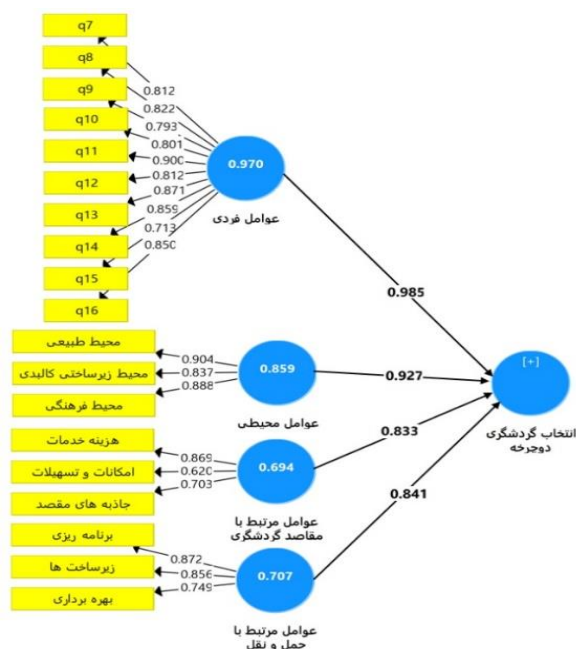
نتایج نشان داد با توجه به مقدار بارهای عاملی به‌دست آمده که بیشتر از ۰/۴۰ است و در سطح معنی‌داری کمتر از ۰/۰۵ ($p < ۰/۰۵$) قرار دارند (تمامی مقادیر t بزرگ‌تر از ۱/۹۶ شده است)، نتیجه می‌گیریم که روایی سازه تمامی سؤالات تأیید می‌شود. تمامی سؤالات بار عاملی بیشتر از ۰/۴۰ دارند که روایی تمامی سؤالات را تأیید می‌کند. مقدار پایایی‌های ترکیبی به‌دست آمده بیشتر از مقدار ۰/۷۰ است و نشان می‌دهد که پایایی مقیاس‌ها از نظر آماری تأیید می‌شود. همچنین مقدار آلفای کرونباخ مقدار مناسبی است و نشان می‌دهد آزمون پایایی به روش همسازگی درونی (آلفای کرونباخ) پایایی را تأیید می‌کند. میانگین واریانس استخراج شده که روایی همگرا را می‌سنجد مقدار مناسب و مورد تأییدی است چون بیشتر از معیار ۰/۵۰ به‌دست آمده است. در مجموع نتایج نشان از تأیید روایی و پایایی عوامل و سؤالات دارد.

در ادامه مدل پژوهش در حالت معنی‌داری (شکل ۱) و در حالت ضرایب استاندارد (شکل ۲) ارائه شده است. ضرایب مدل در جدول ۱ بررسی شده است.



شکل ۲. مدل پژوهش در حالت معنی‌داری (مقدار تی)

شکل ۱ مدل را در حالت مقدار تی یا معنی‌داری نشان می‌دهد. چنانچه مقدار تی بزرگ‌تر از $1/96$ شود بدین معناست که رابطه آماری در سطح اطمینان حداقل ۹۵ درصد تأیید می‌شود. بررسی مقادیر تی نشان می‌دهد که تمامی روابط در مدل تأیید می‌شود ($p < 0.05$).



شکل ۳. مدل پژوهش در حالت ضرایب مسیر استاندارد

شکل ۲ مدل اصلی را در حالت ضرایب استاندارد نشان می‌دهد. در جدول ۲ نتایج آزمون روابط مدل پژوهش گزارش شده است. در جدول مقدار ضریب مسیر استاندارد شده، مقدار t و سطح معنی‌داری (p -value) به دست آمده گزارش شده است.

جدول ۲. آزمون ضرایب مدل ساختاری: ضرایب استاندارد شده، مقدار t و سطح معنی داری

تأثیرها	ضریب استاندارد	مقدار t	مقدار p	نتیجه
تأثیر عوامل فردی بر انتخاب گردشگری دوچرخه شهری	۰/۹۸	۹۸/۸۲	< ۰/۰۰۱	تأیید
تأثیر عوامل محیطی بر انتخاب گردشگری دوچرخه شهری	۰/۹۳	۷۲/۷۱	< ۰/۰۰۱	تأیید
تأثیر عوامل مرتبط با مقاصد گردشگری بر انتخاب گردشگری دوچرخه شهری	۰/۸۳	۳۲/۷۸	< ۰/۰۰۱	تأیید
تأثیر عوامل مرتبط با حمل و نقل بر انتخاب گردشگری دوچرخه شهری	۰/۸۴	۳۳/۷۱	< ۰/۰۰۱	تأیید

نتایج آزمون مدل نشان داد که بین چهار عامل اصلی با انتخاب گردشگری دوچرخه رابطه معنی داری وجود دارد و از نظر آماری چهار عامل فردی، محیطی، مقاصد گردشگری و حمل و نقل توانسته‌اند به طور معنی داری در انتخاب گردشگری دوچرخه مؤثر باشند و به بیان دقیق تر، سنجه‌ها یا شاخص‌های معنی داری برای سنجیدن انتخاب گردشگری دوچرخه هستند.

جهت مقایسه میانگین عامل‌ها و مؤلفه‌ها و مقایسه میانگین‌ها با مقداری استاندارد یا مفروض از آزمون t تک نمونه‌ای استفاده شد. آزمون t تک نمونه‌ای زمانی مورداستفاده قرار می‌گیرد که یک نمونه از جامعه داشته باشیم و می‌خواهیم میانگین آن را با یک حالت معمول یا استاندارد و یا حتی با یک عدد فرضی و مورد انتظار مورد مقایسه کنیم. در این آزمون ما میانگین نمونه را با مقدار ۳ مورد مقایسه قرار می‌دهیم. چنانچه مقدار هر کدام از متغیرها به طور معنی داری بیشتر از مقدار ۳ باشد ($p < ۰/۰۵$) می‌توان استنباط کرد که میزان آن عامل به طور معنی داری بالا و زیاد است. نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای در جدول ۳ گزارش شده است.

جدول ۳. آزمون تی تک نمونه‌ای جهت مقایسه میانگین متغیرها با مقدار متوسط (معیار = ۳) ($df = ۳۸۳$)

متغیر	میانگین	تفاوت میانگین	مقدار t	سطح معنی داری	میزان تأثیر
عوامل فردی	۳/۸۶	۰/۳۵	۳۷/۱۰	< ۰/۰۰۱	زیاد
محیط طبیعی	۳/۱۶	۰/۱۷	۵/۰۷	< ۰/۰۰۱	زیاد
محیط زیرساختی کالبدی	۲/۷۷	-۰/۲۳	۷/۴۷	< ۰/۰۰۱	کم
محیط فرهنگی	۲/۸۸	-۰/۱۲	۵/۲۶	< ۰/۰۰۱	کم
عوامل محیطی	۲/۹۰	-۰/۱۰	۴/۳۰	< ۰/۰۰۱	کم
هزینه خدمات	۲/۷۱	-۰/۲۹	۷/۰۴	< ۰/۰۰۱	کم
امکانات و تسهیلات	۲/۵۳	-۰/۴۷	۱۴/۵۵	< ۰/۰۰۱	کم
جاذبه‌های مقصد	۲/۸۴	-۰/۱۶	۵/۳۹	< ۰/۰۰۱	کم
عوامل مرتبط با مقاصد گردشگری	۲/۶۶	-۰/۳۴	۱۲/۴۱	< ۰/۰۰۱	کم
برنامه‌ریزی	۲/۶۳	-۰/۳۷	۱۱/۰۵	< ۰/۰۰۱	کم
زیرساخت‌ها	۲/۶۴	-۰/۳۶	۱۱/۱۴	< ۰/۰۰۱	کم
بهره‌برداری	۲/۶۰	-۰/۴۰	۱۲/۳۶	< ۰/۰۰۱	کم
عوامل مرتبط با حمل و نقل	۲/۶۳	-۰/۳۷	۱۲/۶۶	< ۰/۰۰۱	کم

نتایج نشان می‌دهد میانگین عامل فردی و میانگین مؤلفه محیط طبیعی به ترتیب برابر با ۳/۸۶ و ۳/۱۶ است که مطابق آزمون تی تک نمونه‌ای میانگین این دو متغیر بیشتر از مقدار متوسط است و پاسخگویان نمره بالاتر از متوسط به عامل فردی و مؤلفه محیط طبیعی داده‌اند ($p < ۰/۰۵$).

مطابق نتایج میانگین سه عامل دیگر یعنی عوامل محیطی، عوامل مرتبط با مقاصد گردشگری و عوامل مرتبط با حمل و نقل به ترتیب ۲/۹۰، ۲/۶۶ و ۲/۶۳ است که میانگین این سه عامل به طور معنی داری کمتر از متوسط است

($p < 0/05$). یافته‌ها نشان می‌دهد دو مؤلفه زیرساختی کالبدی و محیط فرهنگی و تمامی مؤلفه‌های عوامل مرتبط با مقاصد گردشگری و عوامل مرتبط با حمل‌ونقل کمتر از متوسط است. جهت رتبه‌بندی عامل‌ها از آزمون فریدمن استفاده شد. با استفاده از این آزمون قصد داریم ۴ عامل پژوهش (عوامل فردی، عوامل محیطی، عوامل مرتبط با مقاصد گردشگری و عوامل مرتبط با حمل‌ونقل) را از نظر میانگین و جایگاه رتبه‌بندی کنیم.

جدول ۴. نتیجه آزمون فریدمن جهت رتبه‌بندی عامل‌ها

رتبه	متغیرها	میانگین رتبه
۱	عوامل فردی	۳/۸۵
۲	عوامل محیطی	۲/۴۶
۳	عوامل مرتبط با مقاصد گردشگری	۱/۸۷
۴	عوامل مرتبط با حمل‌ونقل	۱/۸۳

Chi Square= ۶۳۷/۵۳، df= ۳، $p < 0/001$

یافته‌ها نشان داد که با توجه به مقدار کای اسکوئر (Chi square) که برابر با ۶۳۷/۵۳ ($df=3$) و معنی‌دار است ($p < 0/05$)، می‌توانیم استنباط کنیم که بین ۴ عامل اصلی تفاوت معنی‌داری وجود دارد و رتبه و مقدار این عامل‌ها متفاوت است. بررسی مقادیر میانگین رتبه که اولویت هر عامل را نشان می‌دهد، گویای این است که عوامل فردی اولین و بالاترین رتبه را دارد، میانگین رتبه عوامل فردی مقدار ۳/۸۵ و بیشتر از میانگین رتبه عامل‌های دیگر است که نشان می‌دهد پاسخگویان بالاترین نمره را به عوامل فردی داده‌اند. در رتبه دوم عوامل محیطی با میانگین رتبه ۲/۴۶ قرار دارد. همچنین کمترین رتبه و کمترین امتیاز مربوط به عوامل مرتبط با حمل‌ونقل است. در جدول ۵ نتایج آزمون رتبه‌بندی فریدمن برای رتبه‌بندی ۱۰ مؤلفه آمده است.

جدول ۵. نتیجه آزمون فریدمن جهت رتبه‌بندی مؤلفه‌ها

رتبه	متغیرها	میانگین رتبه
۱	نگرش	۹/۳۴
۲	محیط طبیعی	۷/۱۷
۳	جاذبه‌های مقصد	۵/۵۴
۴	محیط فرهنگی	۵/۴۴
۵	محیط زیرساختی کالبدی	۵/۱۶
۶	هزینه خدمات	۵/۰۳
۷	زیرساخت‌ها	۴/۵۹
۸	بهره‌برداری	۴/۵۰
۹	برنامه‌ریزی	۴/۳۶
۱۰	امکانات و تسهیلات	۳/۸۷

Chi Square= ۱۱۰۶/۳۸، df= ۹، $p < 0/001$

مطابق با یافته‌ها می‌توان ابراز کرد که با توجه به مقدار کای اسکوئر (Chi square) که برابر با ۱۱۰۶/۳۸ ($df=9$) و معنی‌دار است ($p < 0/05$)، می‌توانیم استنباط کنیم که بین ۱۰ مؤلفه تفاوت معنی‌داری وجود دارد و رتبه و مقدار این مؤلفه‌ها متفاوت است. بررسی مقادیر میانگین رتبه که اولویت هر مؤلفه را نشان می‌دهد، گویای این است که مؤلفه

نگرش اولین و بالاترین رتبه را دارد، میانگین رتبه مؤلفه نگرش مقدار ۹/۳۴ و بیشتر از میانگین رتبه مؤلفه‌های دیگر است. در رتبه دوم مؤلفه محیط طبیعی با میانگین رتبه ۷/۱۷ و در رتبه سوم مؤلفه جاذبه‌های مقصد با میانگین ۵/۵۴ قرار دارد. همچنین کمترین رتبه و کمترین تأثیر مربوط به امکانات و تسهیلات با میانگین رتبه ۳/۸۷ است.

بحث

هدف از انجام این پژوهش شناسایی و اولویت‌بندی عوامل مؤثر بر گردشگری دوچرخه در گردشگری شهری با مورد مطالعه شهر تهران است. در راستای تحقق این هدف در این پژوهش تأثیر ۴ عامل اصلی بر گردشگری دوچرخه شهری در نظر گرفته شد که این ۴ دسته عوامل عبارت‌اند از عوامل فردی، عوامل محیطی، عوامل مرتبط با مقصد گردشگری و عوامل مرتبط با حمل‌ونقل. پس از بررسی میانگین‌های هر کدام از این عوامل به این نتیجه دست پیدا کردیم که عوامل فردی با داشتن بالاترین میانگین نسبت به بقیه عوامل تأثیر بیشتری بر تصمیم‌گیری فرد به استفاده از دوچرخه و گردشگری دوچرخه می‌گذارد. نتایج به‌دست‌آمده از آزمون مدل اصلی پژوهش نشان داد که عوامل فردی یعنی سن، جنسیت و داشتن نگرش مثبت به دوچرخه احتمال استفاده از این روش حمل‌ونقل را برای رفت‌وآمد افزایش می‌دهد. نتایج این بخش با تحقیقات منافی آذر و همکاران (۱۳۹۷)، دی سوزا و همکاران^۱ (۲۰۱۴) رمضان زاده لسبویی و دوستی (۱۳۹۴) خادم الحسینی و همکاران (۱۳۹۱) غفاری گیلانده و همکاران (۱۳۹۴) و قربانی و اسدی (۱۳۹۴) همسو می‌باشد. علاوه بر این برای هر کدام از عوامل اصلی ۳ زیر مجموعه یا شاخص در نظر گرفته شد که سوالات پرسشنامه بر اساس آن‌ها طراحی شد. در بین سه عامل باقی‌مانده یعنی عوامل محیطی، عوامل مرتبط با مقصد گردشگری و عوامل مرتبط با حمل‌ونقل؛ در گروه عوامل محیطی، شاخص محیط طبیعی نسبت به دو شاخص دیگر (محیط زیرساختی کالبدی و محیط فرهنگی) دارای میانگین بالاتری بوده و تأثیرگذاری بیشتری دارد. در گروه عوامل مرتبط با مقصد گردشگری، شاخص جاذبه‌های مقصد نسبت به دو شاخص دیگر (امکانات و تسهیلات و هزینه خدمات) دارای میانگین بالاتری بوده و از اهمیت بالاتری برخوردار است. در گروه عوامل مرتبط با حمل‌ونقل، شاخص زیرساخت‌ها دارای میانگین بالاتر و اهمیت بیشتری نسبت به دو شاخص دیگر (بهره‌برداری و برنامه‌ریزی) می‌باشد. در مجموع در بین تمامی شاخص‌های موجود شاخص محیط طبیعی دارای بالاترین میانگین و شاخص امکانات و تسهیلات دارای کمترین میانگین و اهمیت در بین پاسخگویان و نمونه مورد مطالعه می‌باشد. همچنین از نظر افراد نمونه مورد مطالعه در بین ۴ عامل اصلی، عوامل فردی بیشترین میزان تأثیرگذاری را با بالاترین میانگین و پس‌از آن به ترتیب عوامل محیطی، عوامل مرتبط با مقاصد گردشگری و در نهایت عوامل مرتبط با حمل‌ونقل با کمترین میانگین و تأثیرگذاری در تصمیم به گردشگری دوچرخه نقش داشته است. پژوهشگران دیگر نیز در راستای تأثیر عوامل محیطی بر انتخاب گردشگری نتایج مشابهی گرفتند (Lin et al 2010; Kim et al, 2017 895-908; Hedstrom, 2016; Nickerson et al 2014).

نتیجه‌گیری

محققان در پژوهش‌های پیشین به این نتیجه دست پیدا کردند که تنوع بیشتر در جاذبه‌های یک مقصد ممکن است مورد توجه تعداد زیادی از گردشگران باشد و عموماً دوچرخه‌سوارها سعی می‌کنند در اطراف یک مقصد خاص با جاذبه‌های طبیعی تمرکز نمایند. علاوه بر این توجه ویژه به پشتیبانی دوچرخه‌سواران و تهیه امکانات و تسهیلات لازم برای راحتی و

1. De Souza, A. A., Sanches, S. P., & Ferreira, M. A.

امنیت هرچه بیشتر آنان می‌تواند تأثیر بسزایی در جذب گردشگران دوچرخه به مقاصد شود. همچنین از آنجایی که هزینه همواره به‌عنوان یک عامل محدودکننده برای گردشگران شناخته می‌شود؛ استفاده از دوچرخه و ارائه خدمات مرتبط با آن با هزینه کمتر می‌تواند یکی از پرطرفدارترین اشکال گردشگری ماجراجویی و جایگزین را به خود اختصاص دهد. همچنین در خصوص عوامل مرتبط با حمل‌ونقل در انتخاب گردشگری دوچرخه محققان بر این باورند که حمل‌ونقل دارای ارتباط اساسی بین مناطق تولیدکننده جهانگرد و مناطق مقصد گردشگری است و برنامه‌ریزی جهت افزایش موقعیت‌هایی برای دوچرخه‌سواری ایمن و ایجاد امکانات لازم می‌تواند تأثیر بسزایی در جذب گردشگران دوچرخه‌سوار داشته باشد. ایجاد زیرساخت‌های دوچرخه می‌تواند دوچرخه‌سواری بیشتری را القا کند و بر تصمیم دوچرخه‌سواران بر انجام تورهای دوچرخه‌سواری تأثیر بگذارد (Nickerson et al, 2014:226).

نتایج این پژوهش می‌تواند تأثیری مثبت در راستای پایداری محیط‌زیست و گردشگری پایدار داشته باشد و به ایجاد شرایطی بهتر در زمینه گردشگری دوچرخه کمک می‌کند. با توجه به نتایج پیشنهادی زیر ارائه گردید:

❖ در راستای بررسی داده‌های به‌دست‌آمده از عوامل فردی و رفع و بهبود مشکلات آن: متغیر نگرش به‌عنوان یکی از عوامل بسیار اثرگذار در انتخاب گردشگری دوچرخه شناخته می‌شود. بنابراین پیشنهاد می‌شود با فرهنگ‌سازی، آموزش، تبلیغات و به‌کارگیری رسانه‌های جمعی و اجتماعی پذیرش دوچرخه‌سواران با هر جنسیت، قومیت و سن از سمت جامعه، نگرش افراد را نسبت به این مسئله بهبود بخشند تا با توجه به اهمیت و مزایای بالای دوچرخه‌سواری، میزان استفاده‌کنندگان از دوچرخه افزایش یابد.

❖ در راستای بررسی داده‌های دست‌آمده از عوامل مرتبط با مقاصد گردشگری و رفع و بهبود مشکلات آن: تأمین امنیت، امکانات و زیرساخت‌های لازم از جمله مسیرهای مناسب دوچرخه‌سواری با رعایت استانداردها، باشگاه‌ها و پارک‌ها جهت راحتی هرچه بیشتر دوچرخه‌سواران و جذب بیشتر گردشگر دوچرخه همواره موضوعی پراهمیت تلقی می‌شود. بنابراین باید با توجه به اهمیت بالای این موضوع مسئولین مرتبط وجود و تأمین امکانات مختلف دوچرخه‌سواری، مانند وجود مسیر دوچرخه، پارکینگ امن، امکانات سرپوشیده و مناسب و عواملی از این دست را جدی بگیرند.

❖ در راستای بررسی داده‌های دست‌آمده از عوامل مرتبط با حمل‌ونقل و رفع و بهبود مشکلات آن: پیشنهاد می‌شود جهت سهولت استفاده از مسیرهای دوچرخه‌سواری برای گردشگران دوچرخه، نقشه‌ها و تابلوهای راهنمای مسیر با اطلاعاتی مانند مکان مشخص جاذبه‌ها، محل پارکینگ، اطلاعات امنیتی مسیر و تهیه شود.

❖ در راستای بررسی داده‌های دست‌آمده از عوامل محیطی و رفع و بهبود مشکلات آن: با توجه به اهمیت بالای دوچرخه و مزایای بسیاری که دوچرخه‌سواری به وجود می‌آورد (مانند: کاهش ترافیک، کاهش آلودگی هوا، صرفه‌جویی در وقت، ارتقای کیفیت زیست‌محیطی، کمک به تناسب‌اندام، ایجاد اشتغال، بهبود مشکلات حمل‌ونقل، افزایش نشاط و سلامت عمومی و ...)، پیشنهاد می‌شود تا تبلیغات بیشتری از سمت مسئولین برای تشویق مردم و گردشگران به استفاده از دوچرخه و گردشگری دوچرخه شهری انجام گیرد.

تقدیر و تشکر

بنا به اظهار نویسنده مسئول، این مقاله حامی مالی نداشته است.

منابع

- احمدی، سیروس؛ حیدری، علی؛ میرفردی، اصغر و مردانی، زهرا. (۱۳۹۲). تحلیل جامعه‌شناختی رابطه نگرش به دوچرخه و میزان استفاده از آن در سفرهای کوتاه درون‌شهری. *جامعه‌شناسی کاربردی*، ۲۴ (۱)، ۱۳۶-۱۲۳
- اکبریان رونیزی، سعید رضا. (۱۳۹۶). نقش گردشگری در پایداری شهری مورد: شهر سی سخت (شهرستان دنا). *مجله گردشگری شهری*، ۴ (۴)، ۱-۱۲. doi:10.22059/JUT.2018.222651.272
- پیربابایی، محمدتقی؛ قره بگلو، مینو و علی نام، زهرا. (۱۳۹۵). بررسی تأثیر عوامل فردی در مطالعه فرایند محور دل‌بستگی به مکان با رویکرد روانشناسی شناختی (موردپژوهش: محله قره‌باغی‌ها در تبریز). *نشریه هنرهای زیبا- معماری و شهرسازی*، ۲۱ (۲)، ۵۵-۶۸. doi:10.22059/JFAUP.2016.60161
- حاتمی نژاد، حسین و شریفی، امیر. (۱۳۹۴). بررسی نقش گسترش گردشگری شهری بر توسعه پایدار شهری (نمونه موردی: شهر سمنجان). *مجله گردشگری شهری*، ۲ (۱)، ۶۱-۷۴. doi:10.22059/JUT.2015.54066
- حسینی، سید علی و اخلاقی، محمدرضا (۱۴۰۱) شناسایی عوامل مؤثر بر میزان هزینه کرد گردشگری با تأکید بر چرخه زندگی خانوار. *مجله گردشگری شهری*، ۹ (۲)، ۸۸-۱۰۵. doi:10.22059/JUT.2021.324257.905
- خادم الحسینی، احمد؛ قائد رحمتی، صفر و صفی خانی، مهتاب. (۱۳۹۱). بررسی و تحلیل کالبدی گسترش گردشگری شهری با استفاده از دوچرخه (مطالعه موردی: منطقه ۳ شهر اصفهان). *جغرافیایی فضای گردشگری*، ۱ (۳)، ۸۹-۱۰۲.
- رحیمی، راضیه؛ قنبری، یوسف و برقی، حمید. (۱۳۹۹). تأثیر عوامل محیطی-رفتاری بر تحقق گردشگری خلاق در روستاهای هدف گردشگری استان اصفهان. *برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری*، ۹ (۳۲)، ۱-۱۸. doi:10.22080/JTPD.2020.17581.3163
- رمضان زاده لسبویی، مهدی و دوستی، فرشته. (۱۳۹۸). مقایسه الگوی نگرشی مردان و زنان به برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری پاک و ارزان دوچرخه‌سواری ساحلی (نمونه مطالعاتی شهر بابلسر). *دو فصلنامه مطالعات اجتماعی گردشگری*، ۷ (۱۴)، ۳۰۸-۲۸۵.
- سجادیه خواجویی، فرزاد و رنجبر، همایون. (۱۳۹۳). نقش عوامل محیطی و طبیعی در صنعت گردشگری منتخبی از کشورهای جهان. *اولین همایش بین‌المللی علمی راهبردی توسعه گردشگری جمهوری اسلامی ایران، چالش‌ها و چشم‌اندازها، پژوهش‌کنده گردشگری جهاد دانشگاهی مشهد*.
- سلطانی، علی و شریعتی، سمانه. (۱۳۹۲). بررسی مشوق‌ها و بازدارنده‌های استفاده از دوچرخه در حمل‌ونقل درون‌شهری (مطالعه موردی شهر اصفهان)، *نشریه انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران*، شماره ۴ (۱)، ۶۳-۷۳. <https://doi.org/10.30475/isau.2014.61963>
- صالحی ابرقویی، پروین. (۱۳۹۶). *بررسی عوامل مؤثر بر استفاده از دوچرخه به منظور غنی‌سازی اوقات فراغت مبتنی بر ورزش*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، گروه تربیت‌بدنی و علوم ورزشی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تفت.
- عسکری، محسن و رحیمی، محمود. (۱۳۹۶). بررسی میزان پذیرش اجتماعی استفاده از دوچرخه در سطح کلان‌شهرها، مطالعه موردی: کلان‌شهر تهران. *جامعه‌شناسی کاربردی*، ۲۸ (۱)، ۲۰۶-۱۸۵. doi:10.22108/JAS.2017.21253
- غفاری گیلانده، عطا؛ حسینی، سید میلاد و پاشازاده، اصغر. (۱۳۹۴). بررسی عوامل مؤثر بر عدم تمایل شهروندان به استفاده از دوچرخه در سفرهای شهری (مطالعه موردی: شهر اردبیل). *فصلنامه مطالعات شهری*، ۴ (۱۵)، ۸۳-۹۲.
- فامیل نوروزی، حامد؛ شریفی، شهرام و شیدایی، آیلین. (۱۳۹۴). ارزیابی گردشگری شهری با تأکید بر توسعه زیرساخت‌های گردشگری و رقابت‌پذیری شهری؛ موردپژوهش: کلان‌شهر تهران. *مدیریت شهری*، ۱۴ (۳۹)، ۳۶۹-۳۹۱.
- فضلی، صفر و صمدی، محمود (۱۴۰۰) تبیین عوامل مؤثر بر جذابیت مقاصد گردشگری شهری، مطالعه موردی: کلان‌شهر تهران. *مجله گردشگری شهری*، ۸ (۲)، ۹۷-۱۱۱. doi:10.22059/JUT.2021.325500.914
- قربانی، رسول و اسدی، احمد. (۱۳۹۴). بررسی عوامل مؤثر بر کاهش تمایل به استفاده از دوچرخه در سفرهای شهری (مطالعه موردی: شهر زنجان). *نشریه جغرافیا و برنامه‌ریزی*، ۱۹ (۵۱)، ۲۶۷-۲۸۸
- مشکینی، ابوالفضل؛ بهنام مرشدی، حسن و برغمندی، مجتبی. (۱۳۹۷). تحلیل و سطح‌بندی فضایی محورهای گردشگری روزانه استان تهران بر مبنای خدمات و تسهیلات گردشگری. *برنامه‌ریزی و آمایش فضا (مدرس علوم انسانی)*، ۲۲ (۲)، ۹۵-۱۳۲.
- منافی آذر، رضا؛ ولایتی، محمد؛ امینی قواقلو، عیوض و نژادبهنم، بابک. (۱۳۹۷). اثرات استفاده از دوچرخه در حمل‌ونقل پایدار

شهری مطالعه موردی: شهر میاندوآب. *مجله جغرافیا و روابط انسانی*، ۱(۱)، ۲۶۵-۲۸۳.
 داوری، علی و رضازاده، آرش. (۱۳۹۲). *مدل سازی معادلات ساختاری با نرم افزار PLS*. چاپ اول. تهران: سازمان انتشارات جهاد دانشگاهی.

References

- Abolhassani, L., Afghari, A. P., & Borzadaran, H. M. (2019). Public preferences towards bicycle sharing system in developing countries: The case of Mashhad, Iran. *Sustainable Cities and Society*, 44, 763-773. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2018.10.032>
- Ahmadi, C., Heydari, A., Mirfardi, A., & Mardani, Z. (2012). Sociological analysis of the relationship between the attitude towards the bicycle and its use in short trips within the city, *Applied Sociology*, 24 (49), 136-123. DOI: 20.1001.1.20085745.1392.24.1.7.7 [In Persian].
- Akbarian Rounizi, S. (2016). The role of tourism in urban sustainability, the case of the city of Si Shakht (Dana city). *Journal of Urban Tourism*, 4(4), 1-12. DOI: 10.22059/JUT.2018.222651.272 [In Persian].
- Askari, M., & Rahimi, M. (2016). Investigating the level of social acceptance of using bicycles in metropolitan areas, case study: Tehran Metropolis, *Applied Sociology*, 28 (65), 185-206 DOI: 10.22108/JAS.2017.21253. [In Persian].
- Bakogiannis, E., Vlastos, T., Athanasopoulos, K., Christodouloupoulou, G., Karolemeas, C., Kyriakidis, C., & Tzika, E. (2020). Development of a cycle-tourism strategy in Greece based on the preferences of potential cycle-tourists. *Sustainability*, 12(6), 2415. <https://doi.org/10.3390/su12062415>
- Camilleri, M. A. (2018). *Travel marketing, tourism economics and the airline product: An introduction to theory and practice*. Springer International Publishing. DOI:10.1007/978-3-319-49849-2
- Chen, C. A., & Lee, H. L. (2017). How to promote bike tourism globally? *Tourism and hospitality management*, 23(1), 1-16. DOI:10.20867/thm.23.1.2
- Davari, A., & Rezazadeh, A. (2012). *Structural equation modeling with PLS software*. First edition. Tehran: Academic Jihad Publishing Organization. [In Persian].
- De Souza, A. A., Sanches, S. P., & Ferreira, M. A. (2014). Influence of attitudes with respect to cycling on the perception of existing barriers for using this mode of transport for commuting. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 162, 111-120. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.12.191>
- Famil Norouzi, H., Sharifi, S., & Shidai, A. (2014). Evaluation of urban tourism with emphasis on the development of tourism infrastructure and urban competitiveness; Case study: Tehran metropolis. *Urban Management*, 14(39), 369-391. [In Persian].
- Fazli, S., & Samadi, M. (2021) Explaining the Effective Factors on the Attractiveness of Urban Tourism Destinations Case Study: Tehran Metropolis. *Journal of Urban Tourism*, 8 (2), 97-111. doi: 10.22059/JUT.2021.325500.914 [In Persian]
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press.
- Gemzøe, L., Dextre, J., Hughes, M., & Bech, L. (2013). Cities for people: Copenhagen studies in urban life. *Cities & Cycling Around the World: Creating Liveable & Bikeable Cities*, 101-10. Published by Fondo Editorial, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2013.
- Ghafari Gilande, A., Hosseini, S. M., & Pashazadeh, A. (2014). Investigating factors affecting citizens' reluctance to use bicycles in urban trips (case study: Ardabil city). *Urban Studies Quarterly*, 4(15), 83-92. <https://doi.org/10.34785/J011.2019.468> [In Persian].
- Ghorbani, R., & Asadi, A. (2014). Investigating factors affecting the reduction of the desire to use bicycles in urban trips (case study: Zanjan city). *Geography and Planning Scientific Research Journal*, 19(51), 267-288. [In Persian].
- Hataminejad, H., & Sharifi, A. (2014). investigating the role of urban tourism development on sustainable urban development (case example: Sanandaj city). *Journal of Urban Tourism*, 2(1), 61-74. doi:10.22059/JUT.2015.54066 [In Persian].

- Hedström, S. (2016). *Creative environments in revitalizing urban districts*. Master thesis, Lund University, SMMM20, Department of Service Management and Service Studies.
- Heinen, E., Van Wee, B., & Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: an overview of the literature. *Transport reviews*, 30(1), 59-96. <https://doi.org/10.1080/01441640903187001>
- Hosseini, S.A., & Akhlaghi, M.R. (2022) Identifying the factors affecting tourism expenditure with emphasis on the family life cycle. *Journal of Urban Tourism*, 9(2), 88-105. [doi:10.22059/JUT.2021.324257.905](https://doi.org/10.22059/JUT.2021.324257.905) [In Persian].
- Hunter, L. M., Hatch, A., & Johnson, A. (2004). Cross-national gender variation in environmental behaviors. *Social science quarterly*, 85(3), 677-694. <https://doi.org/10.1111/j.0038-4941.2004.00239.x>
- Isa, S. M., Ariyanto, H. H., & Kiumarsi, S. (2020). The effect of place attachment on visitors' revisit intentions: evidence from Batam. *Tourism Geographies*, 22(1), 51-82. <https://doi.org/10.1080/14616688.2019.1618902>
- Khadim al-Hosseini, A., Quaid Rahmati, S., & Safi Khani, M. (2011). Investigation and physical analysis of the expansion of urban tourism using bicycles (case study: District 3 of Isfahan city). *Geography of Tourism Space*, 1(3), 89-102.
- Kim, H., & Richardson, S. L. (2003). Motion picture impacts on destination images. *Annals of tourism research*, 30(1), 216-237. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(02\)00062-2](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(02)00062-2)
- Lai, K., & Li, X. (2016). Tourism destination image: Conceptual problems and definitional solutions. *Journal of Travel Research*, 55(8), 1065-1080. <https://doi.org/10.1177/0047287515619693>
- Lamont, M. (2009). Independent bicycle tourism: A whole tourism systems perspective. *Tourism Analysis*, 14(5), 605-620. [DOI:10.3727/108354209X12597959359176](https://doi.org/10.3727/108354209X12597959359176)
- Lamont, M. (2014). Themed Issue: Cycling and tourism. *Tourism Review International*, 18(1/2), 1-113. [DOI: 10.3727/154427214X13990420684365](https://doi.org/10.3727/154427214X13990420684365)
- Ledesma, R. D., Tosi, J. D., Jakovcevic, A., & Poó, F. M. (2019). Explicit and implicit attitudes toward cycling behavior in a university setting. *Advances in transportation studies*, 47, 89-100. [DOI:10.4399/9788255233487](https://doi.org/10.4399/9788255233487)
- Lin, S. J., Shyu, G. S., Fang, W. T., & Cheng, B. Y. (2020). Using multivariate statistical methods to analyze high-quality bicycle path service systems: A case study of popular bicycle paths in Taiwan. *Sustainability*, 12(17), 7185. <https://doi.org/10.3390/su12177185>
- Manafi Azar, R., Valai, M., Amini Gavaqlou, A., & Nejad Bahman, B. (2017). The effects of using bicycles in sustainable urban transportation, a case study: Miandoab city. *Journal of Geography and Human Relations*, 1(1), 265-283. [DOI:10.26453/851.1397.1.1.18.9](https://doi.org/10.26453/851.1397.1.1.18.9) [In Persian]
- Matteucci, X., & Tiller, T. R. (2022). Package cycle tourists' relationship to time and pace. *Tourism and Hospitality Research*, 14673584221102701. <https://doi.org/10.1177/14673584221102701>
- Meshkini, A., Behnam Morshidi, H., & Barghamadi, M. (2017). Spatial analysis and stratification of daily tourism axes in Tehran province based on tourism services and facilities. *Space Planning and Design (Teacher of Humanities)*, 22(2), 132-95. [In Persian]
- Nickerson, N. P., Jorgenson, J., Berry, M., & Kwenye, J. (2014). Analysis of touring cyclists: Impacts, needs and opportunities for Montana. *Institute for Tourism and Recreation Research Publications*. 226.
- Nilsson, J. H. (2019). Urban bicycle tourism: Path dependencies and innovation in Greater Copenhagen. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(11), 1648-1662. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1650749>
- Pirbabai, M. T., Qara Baglo, M., & Ali Nam, Z. (2015). Investigating the influence of individual factors in the process-oriented study of place attachment with a cognitive psychology approach (case study: Qarabaghi neighborhood in Tabriz). *Journal of Fine Arts - Architecture and Urbanism*, 21(2), 55-68. [doi:10.22059/JFAUP.2016.60161](https://doi.org/10.22059/JFAUP.2016.60161) [In Persian]
- Rahimi, R., Ghanbari, Y., & Barqi, H. (2019). The effect of environmental-behavioral factors on the realization of creative tourism in the target villages of Isfahan province. *Tourism Planning and Development*, 9(32), 1-18. [doi:10.22080/JTPD.2020.17581.3163](https://doi.org/10.22080/JTPD.2020.17581.3163) [In Persian]
- Ramzanzadeh Lesboi, M., & Dosti, F. (2018). Comparison of men's and women's attitudes toward the planning and development of clean and cheap coastal cycling tourism (Babolsar

- city study sample), *two quarterly journals of tourism social studies*, 7(4), 285-308. [In Persian]
- Roman, M., & Roman, M. (2014). Bicycle transport as an opportunity to develop urban tourism—Warsaw example. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 151, 295-301. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.10.027>
- Sajjadih Khajoui, F., & Ranjbar, H. (2013). The role of environmental and natural factors in the tourism industry of selected countries of the world. *the first international strategic scientific conference on the development of tourism in the Islamic Republic of Iran, challenges and prospects, Mashhad University Jihad Tourism Research Institute*. [In Persian].
- Salehi Abraghoui, P. (2016). *Investigating the factors affecting the use of bicycles in order to enrich leisure time based on sports*. Master's thesis, Department of Physical Education and Sports Sciences, Faculty of Humanities, Islamic Azad University, Taft Branch, December 2016. [In Persian].
- Sevinc, F., & Duran, E., (2018). Off-road Tourism: An Alternative Way for Sustainable Tourism in Çanakkale. *Turkey, 4th International Scientific Conference*. DOI:10.31410/eraz.2018.898
- Soltani, A., & Shariati, S. (2012). Investigating the incentives and barriers to using bicycles in urban transportation (case study of Isfahan city), *scientific-research journal of the Scientific Association of Architecture and Urban Planning of Iran*, 5, 63-73. [In Persian].
- Tasci, A. D., Gartner, W. C., & Tamer Cavusgil, S. (2007). Conceptualization and operationalization of destination image. *Journal of hospitality & tourism research*, 31(2), 194-223. <https://doi.org/10.1177/1096348006297290>
- Xiao, C., & McCright, A. M. (2014). A test of the biographical availability argument for gender differences in environmental behaviors. *Environment and Behavior*, 46(2), 241-263. <https://doi.org/10.1177/0013916512453991>
- Yeh, C. C., Lin, C. J. Y., Hsiao, J. P. H., & Huang, C. H. (2019). The effect of improving cycleway environment on the recreational benefits of bicycle tourism. *International journal of environmental research and public health*, 16(18), 3460. doi: 10.3390/ijerph16183460
- Zhang, Y., & Xie, P. F. (2019). Motivational determinates of creative tourism: a case study of Albergue art space in Macau. *Current Issues in Tourism*, 22(20), 2538-2549. <https://doi.org/10.1080/13683500.2018.1517733>