

## تأثیر فاصله ترافیکی بر سفرهای ترافیکی درون‌شهری (مطالعه موردی: شهر تهران سال ۱۴۰۱)

محسن بیرانوند (مسئول مکاتبات)، دانشجوی دکتری، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران

**E-mail: mohsenby10601@gmail.com**

سید محمد سادات حسینی، استادیار، دانشگاه امام حسن مجتبی (ع)، تهران، ایران

فرشته باغی، دانشجوی کارشناسی ارشد، مهندسی عمران گرایش حمل‌ونقل، دانشگاه آزاد تهران مرکز، تهران، ایران

### چکیده

سفرهای درون‌شهری به‌منظور گردشگری سهم قابل‌توجهی از سفرها را شامل می‌شوند. فاصله‌ی ترافیکی در برنامه‌ریزی شهری و ترافیک شهری به‌خصوص برای انتخاب مقصد سفر برای مسافران تأثیر دارد. به همین جهت لازم بود تا تحقیقی کاربردی به‌انجام برسد که نشان دهد مردم شهر تهران در سفرهای گردشگری خود به چه عواملی توجه می‌کنند و فاصله‌ی ترافیکی چه تأثیری بر سفرهای ترافیکی درون‌شهری دارد؟ تحقیق حاضر یک تحقیق کاربردی است، از حیث روش نیز می‌توان آن را یک تحقیق توصیفی-پیمایشی برشمرد. جهت جمع‌آوری اطلاعات در این تحقیق از روش‌های کتابخانه‌ای و میدانی استفاده گردید. جامعه آماری تحقیق حاضر، شهروندان شهر تهران است. با توجه به نامحدود بودن جامعه آماری بر اساس جدول مورگان حجم نمونه ۲۰۰ نفر است که به‌صورت طبقه‌بندی ساده نمونه‌گیری می‌شود. بررسی سفرهای تفریحی انجام‌شده افراد در شهر تهران نشان داد که به‌طورکلی فاصله تأثیر معنی‌داری بر سهم اماکن تفریحی از سفرهای تفریحی ساکنان تهران ندارد. ولی با تفکیک سفرها بر اساس نوع آن‌ها مشخص شد که در سفر به محل‌هایی با جنبه فرهنگی، طبیعت‌گردی، خرید و ورزش فاصله بر تعداد سفرها تأثیر دارد، هرچند در سفر به محل‌هایی با جنبه مذهبی و تاریخی فاصله بر تعداد سفرها تأثیر ندارد. در نتیجه بین دو متغیر فاصله و سهم هر محل از سفرهای گردشگری رابطه معنی‌داری وجود ندارد در نتیجه از جنبه آماری دو متغیر فاصله و مکان گردشگری با یکدیگر رابطه ندارند و این نتیجه را می‌توان گرفت که در جذب سفرهای گردشگری درون‌شهری مردم تهران فاصله اهمیت چندانی ندارد لذا شهرداری می‌تواند مکان‌های تفریحی را در فاصله به دور از شهر که قیمت زمین ارزان‌تر است احداث نماید.

واژه‌های کلیدی: سفرهای درون‌شهری، گردشگری پایدار، برنامه‌ریزی شهری، مدیریت کاربری اراضی، تهران

موجب تولید سفر می‌شود، حمل‌ونقل و ترافیک را به وجود می‌آورد، در نتیجه سیستم کاربری، اراضی - حمل‌ونقل شکل می‌گیرد (پرنیان، ۱۳۷۸ ص ۷) در واقع حمل‌ونقل و کاربری زمین شهری به همراه سایر مؤلفه‌های مرتبط دیگر، سیستمی را شکل می‌دهد به گونه‌ای که تصمیم در یکی بر دیگری اثر می‌گذارد و مدیریت در یکی می‌تواند در تحقق اهداف دیگری در کل سیستم مؤثر واقع شود، بنابراین لازم است به صورت یکپارچه نگریسته و مدیریت شود (شیخ حسنی و شورچه، ۱۳۸۹، ص ۱).

## ۲. ادبیات پژوهش

در بررسی پیشینه تحقیق، تحقیقی که عیناً به این موضوع پرداخته باشد یافت نشد، تحقیق‌های ذکر شده خارجی و داخلی مشابه یافت گردید که همگی دال بر این داشتند که مسافت بر سفر درون‌شهری تأثیر دارد و ساختار فضایی شهرها تأثیر بسزایی در جذب سفر درون‌شهری دارند، بیشترین جذب سفر مربوط به مراکز مرکزی و نزدیک شهری و حومه شهر کمترین میزان جذب سفر را دارد، مسافت بر سفرهای فرهنگی و مشهور شهری تأثیر ندارد، مسافران در سفر به هتل‌ها و رستوران‌های معروف با مسافت کم تمایل بیشتری دارند، لذا تحقیق‌های گذشته به صورت موردی به مراکز خاص جذب‌کننده سفر اشاره دارند، ولی تحقیق حاضر به کلیه مراکز جذب سفر و تأثیر مسافت بر جذب سفرهای درون‌شهری به آن مراکز پرداخته است که در مدیریت شهری می‌تواند مؤثر واقع شده و دارای نوع آوری و داده کافی در این مورد است.

محمد پور و مهرجو (۱۴۰۲)، در پژوهشی با هدف بررسی روابط درونی مؤثر بر عوامل فردی و مکانی در مسیر سفرهای درون‌شهری در شهر رشت، روش تحقیق از نظر هدف کاربردی و از نظر گردآوری داده‌ها توصیفی - پیمایشی است، جامعه آماری این پژوهش را ۲۱ نفر از کارشناسان شهرسازی و حمل‌ونقل شهری تشکیل می‌دهند. ابزار گردآوری داده‌ها در قالب پرسشنامه با ۳۱ عامل مستند و از جدول پیشینه تحقیق ارائه شده و به این نتیجه رسیدند که توجه به ویژگی‌های محیطی مؤثر در رفتار سفر

برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری یک فرآیند چهار مرحله‌ای به‌منظور تحلیل تقاضای سفر است. این فرآیند در قالب برآورد تعداد سفرهای تولید و جذب شده، توزیع سفرهای بین ناحیه‌ای، تفکیک سهم سفرها به وسایل نقلیه مختلف و تخصیص ترافیک به شبکه حمل‌ونقل درون‌شهری، انجام می‌شود. بر اساس نیازهای جوامع شهرنشین، کاربری‌های مختلفی در سطح شهرها شکل گرفته و مردم برای رفع نیازهای خود مجبور به تولید سفرهایی به‌سوی مقاصد با کاربری‌های مرتبط می‌باشند. کاربری زمین مفهوم نوع استفاده از سطح اراضی یک شهر است. کاربری زمین شهری از جمله عوامل مهم سیستم شهر است که از طریق شبکه‌های ارتباطی و جریان‌های ترافیکی با سیستم حمل‌ونقل در ارتباط مستقیم و متقابل است. در واقع حمل‌ونقل و کاربری زمین شهری، سیستمی را شکل می‌دهد به گونه‌ای که تصمیم در یکی بر دیگری اثر می‌گذارد و مدیریت در یکی می‌تواند در تحقق اهداف دیگری در کل سیستم مؤثر واقع شود، بنابراین لازم است به‌صورت یکپارچه نگریسته و مدیریت شود. امروزه رشد بی‌رویه شهری همراه با هم‌جواری ناسازگار کاربری‌های زمین، مسائل بسیاری را با خود برای شهرها به وجود آورده است (ضیائی و محسنیان، ۱۳۸۵، ص ۲) و مدیریت شهری را همواره به رفع بحران مشغول کرده تا اینکه تدوین گر سیاست‌های پیشگیرانه و پیش‌بینی‌کننده باشد. موضوع و مسئله حمل‌ونقل و ترافیک در سیستم شهری از جمله این مسائل است. حمل‌ونقل و ترافیک در شهرها به‌ویژه در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم به دنبال پرونده‌های ناشی از تحولات عصر صنعتی در شهرها به یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های مسئولین و ساکنان شهرها به‌ویژه شهرهای بزرگ تبدیل شده است. باین حال عامل حمل‌ونقل در شهرها در ارتباط با دیگر عوامل شهری است. از جمله این عوامل می‌توان به عامل کاربری زمین، نحوه طراحی و مدیریت آن و ارتباط آن با اهداف موجود در بخش حمل‌ونقل اشاره نمود (شیخ حسنی و شورچه، ۱۳۸۹، ص ۳) بدین ترتیب که کاربری اراضی شهری

از جمله ساختار و فرم شهری (تراکم، پراکندگی و ...) و سطح شهرنشینی حائز اهمیت است. (مرکز شهر، مرکز رشد، حومه شهری). ساختار فضایی شهرها تأثیر بسزایی در نحوه سفرهای درون‌شهری دارد به گونه‌ای که سازه‌های متراکم با توزیع فشرده‌تر جمعیت و فعالیت در فضای شهری و در نتیجه کاهش نسبی فواصل، فراهم می‌کند. زمینه‌های ایجاد روش‌های سفر و دسترسی عابر پیاده که برای سازه‌های پراکنده معتبر است، ساکنان مناطق بیرونی و میانی تمایل بیشتری به استفاده از خودروهای شخصی در روش سفر خود داشتند. وابستگی زیاد به خودروهای شخصی در سفرهای درون‌شهری به‌طور قابل‌توجهی با مناطق شهری در مناطق بیرونی دورتر از مرکز کار و فعالیت متفاوت است. در نتیجه استفاده بیش‌ازحد از خودروهای شخصی در شهر رشت ناشی از ضعف سازمان فضایی شهر و کارکردهای اصلی آن در سطح محله است. علاوه بر آن، شکل پراکنده شهر در کنار ضعف منافع مالی و امکانات فنی، رفتار شهروندان را در یک فرآیند بلندمدت تحت تأثیر قرار داده است. علاوه بر این، فرهنگ حمل‌ونقل و رفتار ترافیکی مردم را تغییر داده است.

حجاری طاهری، پناهی و تباشیر (۱۴۰۱)، در پژوهشی با هدف بررسی نقش شبکه معابر در ترافیک شهری با استفاده از جی، آی، اس با روش توصیفی - تحلیلی با جامعه آماری شبکه معابر شهری کاشان و معابر پیرامونی آن به این نتیجه رسیدند که ترتیب چیدمان مراکز جذب سفر بر نحوه استفاده از معابر تأثیر دارد و بیشترین جذب سفر مربوط به مراکز مرکزی و نزدیک شهری و حومه شهر کمترین میزان جذب سفر را دارد.

رازپور، حبیبی، صفدر نژاد و جهانگیر (۱۳۹۸) در پژوهشی با هدف ظرفیت‌سنجی میزان جذب سفرهای شهری از طریق تحلیل معیارهای مؤثر بر جذب سفر با جامعه آماری مراکز و معابر منطقه ۶ تهران به این نتیجه رسیدند که نزدیکی مراکز جذب سفر به شریانی اصلی منطقه ۶ تهران تأثیر زیادی در جذب سفر در این منطقه دارد.

غفاری، فیروزی و شکرزاده (۱۳۹۹)، در پژوهشی با هدف سنجش ارتباط فضایی کاربری زمین شهری با ازدحام ترافیکی با روش توصیفی - تحلیلی به این نتیجه رسیدند که نزدیکی مسافت به مراکز تجاری، اداری و درمانی باعث ترافیک در این محدوده می‌گردند.

میرزایی و همکاران (۱۳۹۷) در پژوهشی با عنوان تحلیلی بر طول سفرهای درون‌شهری با رویکرد جغرافیای زمان: تأثیرپذیری از محدودیت‌های فردی یا فرصت‌های فضایی به این نتیجه رسیدند که هر چه مسافت طولانی‌تر باشد مسافران به استفاده از اتومبیل و موتورسیکلت ترغیب می‌شوند و هر چه مسافت کم باشد، مسافر به استفاده از دوچرخه ترغیب می‌گردد.

هی، لی، شی و لیو (۲۰۲۲)، در تحقیقی با هدف تأثیر همبستگی بین مسافت سفر و انتخاب حالت سفر با استفاده از مدل جنگل تصادفی بر اساس داده‌های پیمایش سفر ساکن در گویانگ، چین این نتیجه رسیدند که فاصله سفر بسیار مهم‌تر از سایر عوامل تعیین‌کننده برای درک مکانیسم انتخاب حالت سفر است. مسافت سفر به ۴۲٫۲۸ درصد از قدرت توضیح برای پیش‌بینی انتخاب حالت سفر و حتی ۶۳٫۲۴ درصد برای پیاده‌روی کمک می‌کند. ارتباط غیرخطی و اثرات آستانه قابل‌توجهی بین مسافت سفر و انتخاب حالت سفر یافت می‌شود و چنین ارتباط‌های غیرخطی در گروه‌های مختلف اجتماعی-اقتصادی به‌طور قابل‌توجهی متفاوت است.

زو و زانگ<sup>۱</sup> (۲۰۲۰) در پژوهشی در کشور چین با هدف تأثیر فاصله بر رفتار گردشگر با جامعه آماری مسافران سوژو کشور به این نتیجه رسیدند که مسافت بر سفرهای فرهنگی و مشهور شهری تأثیر ندارد، مسافران در سفر به هتل‌ها و رستوران‌های معروف با مسافت کم تمایل بیشتری دارند، مسافت طولانی در صورت وجود حمل‌ونقل مدرن سریع مثل قطار سریع‌السیر تأثیری ندارد؛ و مسافت کوتاه و بلند بر جذب سفر منفی و مثبت تأثیر دارد.

دینگ و همکاران<sup>۲</sup> (۲۰۱۷) در پژوهشی با هدف نقش مسافت در انتخاب گزینه سفر به این نتیجه رسیدند که طول سفر شهروندان با تراکم جمعیتی، تراکم اشتغال، قابلیت دسترسی و درجه اتصال معابر به صورت منفی و با فاصله تا ایستگاه حمل و نقل عمومی به صورت مثبت در ارتباط است.

مانو و ورماس<sup>۳</sup> (۲۰۱۶) در تحقیق با هدف تأثیر ویژگی‌های محیط در مسافت گزینه سفر در شهر بنگلور کشور هندوستان به این نتیجه رسیدند که ساکنان نواحی با کاربری‌های ترکیبی دارای طول سفر کمتری هستند و با افزایش مسافت احتمال استفاده از اتومبیل افزایش می‌یابد.

### ۳. مبانی نظری پژوهش

#### ۳-۱ گردشگر

عبارت است از کسی که مدتی بیش از یک شب و کمتر از یک سال متوالی را با هدفی غیر از کسب درآمد به سرزمینی به جز اقامتگاه معمول خود سفر می‌کند (فنی و همکاران، ۱۳۹۱:۳۶). در تعریفی دیگر گردشگر به کسی گفته می‌شود که به مکانی غیر از محل سکونت سفر کرده و هدفش مقاصد کاری یا استفاده از اوقات فراغت باشد و مخارج او در مقصد، از درآمدی که در محل سکونت به دست آورده پرداخت شود. تعریف فوق تعریف کمابیش جامعی است که شامل همه‌ی انواع گردشگری می‌شود (موسایی، ۱۳۹۰:۱۶).

#### ۳-۲ انگیزه سفر

انگیزه سفر عبارت است از اینکه چرا گردشگران به یک مقصد خاص سفر می‌کنند و چرا یک مقصد گردشگری خاص را برای سفر انتخاب می‌کنند (رنجبریان و زاهدی، ۱۳۸۹:۵۰).

#### ۳-۳ زیرساخت‌ها

مقوله فضا و تحلیل نواحی گردشگری به‌عنوان چارچوب و زیربنایی برای کنش‌های مربوط به گردشگری بسیار مهم است. فضای مناسب گردشگری در تولید و بازتولید منطقه‌ای و ناحیه‌ای و کنش‌های آن بر اقتصاد و توسعه فرهنگی تأثیرگذار است. برای

درک بهتر فضا، فرآیندهای سازنده آن از بعد فیزیکی شامل زیرساخت‌ها و خدمات توریست (شامل هتل‌ها، رستوران‌ها، فروشگاه‌ها و...)، مکان‌های مورد بازدید (آثار تاریخی، تفریحی، سینما، تئاتر، موزه‌ها، مکان‌های مذهبی و...) و بعد اجتماعی و ویژگی‌های فرهنگی و رفتاری منطقه بسیار اهمیت دارد (موحد، ۱۳۸۱:۴). زیرساخت‌های گردشگری عواملی هستند که به قصد ارائه خدمات و انتفاع توسعه خدمات به گردشگران و مسافران یا مهمانان طبق ضوابط ارائه می‌شود (شماعی و موسویوند، ۱۳۹۰:۲۸).

### ۴. اهداف پژوهش

#### ۴-۱ هدف اصلی

تأثیر فاصله ترافیکی بر سفرهای ترافیکی درون‌شهری.

#### ۴-۲ اهداف فرعی

- تأثیر فاصله بر جذب سفرهای گردشگری.
- تأثیر فاصله بر سفرهای تفریحی با جنبه‌های مذهبی و تاریخی.
- تأثیر فاصله بر سفرهای تفریحی با جنبه طبیعت‌گردی.
- تأثیر فاصله بر سفرهای تفریحی با جنبه خرید.
- تأثیر فاصله بر سفرهای تفریحی با جنبه ورزشی.

### ۵. روش پژوهش

تحقیق از حیث روش یک تحقیق توصیفی-پیمایشی، جهت جمع‌آوری اطلاعات در این تحقیق از روش‌های کتابخانه‌ای و میدانی استفاده گردید جامعه آماری تحقیق حاضر، شهروندان شهر تهران است. با توجه به نامحدود بودن جامعه آماری بر اساس جدول مورگان حجم نمونه ۲۰۰ نفر است که به صورت طبقه‌بندی ساده نمونه‌گیری می‌شود.

#### ۵-۱ روش گردآوری اطلاعات

برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای با جنبه‌های متفاوت از آزمون من ویتنی استفاده گردید، گسترده‌ترین کاربرد شاخص آماری همبستگی دو متغیری، ضریب همبستگی گشتاوری

پیرسون است که به طور معمول همبستگی پیرسون نامیده می شود. برای به دست آوردن نتیجه متغیر فاصله و مکان از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شده است.

## ۶. تحلیل داده ها

### ۶-۱ آزمون همبستگی پیرسون

احتمالاً گسترده ترین کاربرد شاخص آماری همبستگی دو متغیری، ضریب همبستگی گشتاوری پیرسون است که به طور معمول همبستگی پیرسون نامیده می شود. علامت

اختصاری آن  $r$  است. ضریب پیرسون نشان می دهد که تا چه اندازه بین متغیرهای کمی رابطه خطی وجود دارد. نتایج آزمون همبستگی پیرسون بین دو متغیر فاصله و مکان گردشگری نشان داده شده است. نخست به سطح معنی داری به دست آمده نگاه می کنیم. سطح معنی داری به دست آمده برابر با ۰/۶۶۸. به دست آمده است که بسیار بیشتر از مقدار مفروض ۰/۰۵ است. در نتیجه بین دو متغیر فاصله و سهم هر محل از سفرهای گردشگری رابطه معنی داری وجود ندارد.

جدول ۱. بررسی وجود رابطه بین فاصله و سهم هر مکان از جذب سفرهای گردشگری

سهم هر مکان از جذب	فاصله	همبستگی ها
-۱۰۲	۱	ضریب همبستگی پیرسون
۶۶۸		سطح معنی داری
۲۰	۲۰	تعداد
۱	-۱۰۲	ضریب همبستگی پیرسون
۶۶۸		سطح معنی داری
۲۰	۲۰	تعداد

نشان می دهد. به طوری که ستون اول نشان دهنده نوع سفر است. ستون دوم  $N$  یا تعداد سفر موجود را نمایش می دهد. در بررسی ۲۰ سفر مذهبی ۱۶ سفر غیر مذهبی و ۴ سفر مذهبی وجود دارند. ستون سوم و چهارم نیز به ترتیب میانگین رتبه ها و مجموع رتبه ها را نشان می دهند. جدول دوم آماره های آزمون را نشان می دهد. آماره آزمون من-وینتنی مقدار ۳۲ را نشان می دهد که برای درک معنی داری با غیر معنی داری آن باید به مقدار  $Sig$  توجه نمود. در این مثال مقدار  $Sig$  عدد ۱ محاسبه شده است همان گونه که مشاهده می شود، مقدار معنی داری بیش از ۵٪ است و این نشان می دهد که مسافت هیچ تأثیری بر تمایل مردم به سفرهای تفریحی با جنبه مذهبی ندارد. بدین ترتیب به بررسی سفرهای تاریخی، فرهنگی، طبیعت گردی، سفرهای با جنبه خرید و ورزشی پرداخته شد.

### ۶-۲ آزمون من ویتنی

برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای با جنبه های متفاوت از آزمون من ویتنی استفاده گردید. آزمون من ویتنی یک آزمون ناپارامتری است که تفاوت بین دو گروه جداگانه افراد یا اشیا را بررسی می کند. آزمون من ویتنی معادل آزمون تی دو نمونه مستقل است. شرایط استفاده بدین گونه است که متغیر وابسته باید ترتیبی یا کمی و از دو گروه مستقل باشد. مشاهدات باید مستقل باشند. داده های متغیر وابسته در هر کدام از دو گروه مستقل به طور نرمال توزیع نشده باشند. جدول رتبه ها اولین جدولی است که اطلاعات مخصوص به آزمون من ویتنی را ارائه می کند. این جدول میانگین رتبه و مجموع رتبه ها برای هر کدام از دو گروه مورد آزمون را نشان می دهد. جدول اول رتبه ها را

جدول ۲. رتبه‌های آزمون من ویتنی برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای مذهبی

جدول رتبه‌ها				
	مجموع رتبه‌ها	میانگین رتبه‌ها	تعداد	مذهبی
	۱۶۸	۱۰,۵	۱۶	۰
مسافت	۴۲	۱۰,۵	۴	۱
			۲۰	مجموع

جدول ۳. آماره‌های آزمون برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای مذهبی

مسافت	آماره‌های آزمون
۳۲	آماره آزمون من ویتنی
۱۶۸	آزمون رتبه‌ای علامت‌دار ویلکاکسون
۰	آماره آزمون مجانبی (Z)
۱	آماره مجانبی دوطرفه
۱	سطح معنی‌داری دوطرفه

#### ۳-۶ بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای تاریخی

مقدار معنی‌داری بیش از ۵٪ است و این نشان می‌دهد که مسافت هیچ تأثیری بر تمایل مردم به سفرهای تفریحی با جنبه تاریخی ندارد.

برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهایی که جنبه تاریخی دارند از آزمون من ویتنی استفاده گردید. همان‌گونه که مشاهده می‌شود،

جدول ۴. رتبه‌های آزمون من ویتنی برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای تاریخی

جدول رتبه‌ها				
	مجموع رتبه‌ها	میانگین رتبه‌ها	تعداد	تاریخی
	۱۲۷	۱۰,۵۸	۱۲	۰
مسافت	۸۳	۱۰,۳۸	۸	۱
			۲۰	مجموع

جدول ۵. آماره‌های آزمون برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای تاریخی

مسافت	آماره‌های آزمون
۴۷	آماره آزمون من ویتنی
۸۳	آزمون رتبه‌ای علامت‌دار ویلکاکسون
-۰,۰۷۷	آماره آزمون مجانبی
۰,۹۳۸	آماره مجانبی دوطرفه
۰,۹۷	سطح معنی‌داری دوطرفه

#### ۴-۶ بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای فرهنگی

مقدار معنی‌داری کمتر از ۱۰٪ است و این نشان می‌دهد که در سطح اطمینان ۹۰٪ مسافت بر تمایل مردم به سفرهای تفریحی با جنبه فرهنگی تأثیر دارد.

برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهایی که جنبه فرهنگی دارند از آزمون من ویتنی استفاده گردید. همان‌گونه که مشاهده می‌شود،

جدول ۶. رتبه‌های آزمون من ویتنی برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای فرهنگی

جدول رتبه‌ها	
مجموع رتبه‌ها	میانگین رتبه‌ها
۱۵۹	۱۲,۲۳
۵۱	۷,۲۹
۲۰	۱۳
۲۰	۷
۱	۰
۰	۱

جدول ۷. آماره‌های آزمون برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای فرهنگی

مسافت	آماره‌های آزمون
۲۳	آماره آزمون من ویتنی
۵۱	آزمون رتبه‌ای علامت‌دار ویلکاکسون
-۱,۷۸۴	آماره آزمون مجانبی (Z)
۰,۰۷۴	آماره مجانبی دوطرفه
۰,۸۱	سطح معنی‌داری دوطرفه

#### ۵-۶ بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای طبیعت‌گردی

برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهایی که جنبه طبیعت‌گردی دارند

از آزمون من ویتنی استفاده گردید. همان‌گونه که مشاهده می‌شود، مقدار معنی‌داری کمتر از ۵٪ است و این نشان می‌دهد که در سطح اطمینان ۹۵٪ مسافت بر تمایل مردم به سفرهای تفریحی با جنبه طبیعت‌گردی تأثیر دارد.

جدول ۸. رتبه‌های آزمون من ویتنی برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای طبیعت‌گردی

جدول رتبه‌ها	
مجموع رتبه‌ها	میانگین رتبه‌ها
۸۴	۷,۶۴
۱۲۶	۱۴
۱۱	۱۱
۹	۹
۰	۰
۱	۱

جدول ۹. آماره‌های آزمون برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای طبیعت‌گردی

مسافت	آماره‌های آزمون
۱۸	آماره آزمون من ویتنی
۸۴	آزمون رتبه‌ای علامت‌دار ویلکاکسون
-۲,۳۹۴	آماره آزمون مجانبی
۰,۰۱۷	آماره مجانبی دوطرفه
۰,۱۶	سطح معنی‌داری دوطرفه

#### ۶-۶ بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای با جنبه خرید

برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهایی که جنبه خرید دارند از آزمون من ویتنی استفاده گردید. همان‌گونه که مشاهده می‌شود،

مقدار معنی‌داری کمتر از ۵٪ است و این نشان می‌دهد که در سطح اطمینان ۹۵٪ مسافت بر تمایل مردم به سفرهای تفریحی با جنبه خرید تأثیر دارد.

جدول ۱۰. رتبه‌های آزمون من ویتنی برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای با جنبه خرید

جدول رتبه‌ها			
	خرید	تعداد	میانگین رتبه‌ها
	۰	۶	۱۶,۱۷
مسافت	۱	۱۴	۸,۰۷
	مجموع	۲۰	
			مجموع رتبه‌ها
			۹۷
			۱۱۳

جدول ۱۱. آماره‌های آزمون برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای با جنبه خرید

آماره‌های آزمون	مسافت
آماره آزمون من ویتنی	۸
آزمون رتبه‌ای علامت‌دار ویلکاکسون	۱۱۳
آماره آزمون مجانبی	-۲,۸۰۵
آماره مجانبی دوطرفه	۰,۰۰۵
سطح معنی‌داری دوطرفه	۰,۰۳ <sup>b</sup>

گزارش شده است. همان‌گونه که مشاهده می‌شود، مقدار معنی داری کمتر از ۱۵٪ است و این نشان می‌دهد که تنها در سطح اطمینان ۸۵٪ می‌توان گفت که مسافت بر تمایل مردم به سفرهای تفریحی با جنبه ورزشی تأثیر دارد.

#### ۶-۷ بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای ورزشی

برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهایی که جنبه ورزشی دارند از آزمون من ویتنی استفاده گردید. نتایج حاصل در جدول‌های زیر

جدول ۱۲. رتبه‌های آزمون من ویتنی برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای ورزشی

جدول رتبه‌ها			
	ورزشی	تعداد	میانگین رتبه‌ها
	۰	۹	۸,۲۲
مسافت	۱	۱۱	۱۲,۳۶
	مجموع	۲۰	
			مجموع رتبه‌ها
			۷۴
			۱۳۶

جدول ۱۳. آماره‌های آزمون برای بررسی تأثیر فاصله بر سفرهای ورزشی

آماره‌های آزمون	مسافت
آماره آزمون من ویتنی	۲۹
آزمون رتبه‌ای علامت‌دار ویلکاکسون	۷۴
آماره آزمون مجانبی	-۱,۵۵۸
آماره مجانبی دوطرفه	۰,۱۱۹
سطح معنی‌داری دوطرفه	۱۳۱ <sup>b</sup>

درون‌شهری مردم تهران دارد و رتبه اول را در بین شاخص‌ها به خود اختصاص داده است. علاوه بر این وجود امکان خرید کالا (با آماره تی ۵۳/۱۵۲)، امنیت (با آماره تی ۵۱/۶۴۰) و وجود امکان تمدد اعصاب (با آماره تی ۴۷/۱۱۲) به ترتیب رتبه‌های

#### ۷. نتیجه‌گیری

نتایج آماره تی نیز نشان می‌دهد که سهولت دسترسی با مقدار آماره تی ۵۴/۴۳۱ بیشترین تأثیر را بر تقاضای سفرهای تفریحی

دوم تا چهارم را به خود اختصاص داده‌اند. این نتیجه حاصل می‌شود که شهرداری در احداث مکان‌های تفریحی باید چهار شاخص سهولت دسترسی، امکان خرید کالا، امنیت و وجود امکان تمدد اعصاب را در اولویت قرار داده تا نیازهای مردم به درستی تأمین شود.

#### ۱-۷ تأثیر فاصله بر جذب سفرهای گردشگری

با استفاده از آزمون همبستگی پیرسون به همبستگی بین دو متغیر فاصله و مکان گردشگری پرداخته شد که سطح معنی‌داری به‌دست‌آمده برابر با ۰/۶۶۸ است. به‌دست‌آمده است که بسیار بیشتر از مقدار مفروض ۰/۰۵ است. در نتیجه بین دو متغیر فاصله و سهم هر محل از سفرهای گردشگری رابطه معنی‌داری وجود ندارد در نتیجه از جنبه آماری دو متغیر فاصله و مکان گردشگری با یکدیگر رابطه ندارند و این نتیجه را می‌توان گرفت که در جذب سفرهای گردشگری درون‌شهری مردم تهران فاصله اهمیت چندانی ندارد لذا شهرداری می‌تواند مکان‌های تفریحی را در فاصله به‌دوراز شهر که قیمت زمین ارزان‌تر است احداث نماید. با توجه به آمار توصیفی به‌دست‌آمده از پرسش‌نامه ۴۵٪ از جامعه آماری از ماشین شخصی در سفر به مکان‌های تفریحی استفاده می‌کنند که توجه به این موضوع باعث کاهش ۴۵٪ حجم ترافیک درون‌شهری خواهد شد.

#### ۲-۷ تأثیر فاصله بر سفرهای تفریحی با جنبه‌های

##### مذهبی و تاریخی

در سفرهای مذهبی و تاریخی مقدار معنی‌داری بیش از ۰/۵ است و این نشان می‌دهد که مسافت هیچ تأثیری بر تمایل مردم به سفرهای تفریحی با جنبه مذهبی و تاریخی ندارد و این نتیجه حاصل می‌شود که در سفرهای مذهبی و تاریخی بیشتر علاقه شخصی اشخاص در جذب آن‌ها دخیل است و مسافت عاملی قابل چشم‌پوشی است. برای جذب گردشگر بیشتر که از وظایف اصلی مدیرکل بقاع متبرکه و اماکن مذهبی و سازمان میراث فرهنگی و گردشگری کشور است، با توجه به آمار توصیفی به‌دست‌آمده از پرسش‌نامه ۳۵٪ از جامعه آماری از طریق

شبکه‌های اجتماعی جذب مکان‌های تفریحی شدند و تبلیغات به‌ویژه شبکه‌های اجتماعی گزینه خوبی برای جذب ۳۵٪ گردشگر است.

#### ۳-۷ تأثیر فاصله بر سفرهای تفریحی با جنبه فرهنگی

در سفرهای فرهنگی مقدار معنی‌داری کمتر از ۰/۱۰ است و این نشان می‌دهد که در سطح اطمینان ۹۰٪ مسافت بر تمایل مردم به سفرهای تفریحی با جنبه فرهنگی تأثیر دارد. این نتیجه حاصل می‌شود که میل جامعه آماری به این موضوع است که اماکن فرهنگی در نزدیکی محل سکونتشان باشد و این موضوع جذب سفرهای فرهنگی را بیش از ۳۲٪ می‌کند و نیاز مردم هر منطقه را برآورده می‌کند.

#### ۴-۷ تأثیر فاصله بر سفرهای تفریحی با جنبه

##### طبیعت‌گردی

در سفرهای طبیعت‌گردی مقدار معنی‌داری کمتر از ۰/۵ است و این نشان می‌دهد که در سطح اطمینان ۹۵٪ مسافت بر تمایل مردم به سفرهای تفریحی با جنبه طبیعت‌گردی تأثیر دارد. شهرداری تهران می‌تواند در منطقه‌های مسکونی زمین بیشتری را برای فضاهای سبز و پارک در نظر بگیرد تا نیاز مردم آن منطقه برآورده شود و از حجم سفرهای درون‌شهری مردم تهران حداقل ۴۵٪ کاسته شود.

#### ۵-۷ تأثیر فاصله بر سفرهای تفریحی با جنبه خرید

در سفرهای با جنبه خرید مقدار معنی‌داری کمتر از ۰/۵ است و این نشان می‌دهد که در سطح اطمینان ۹۵٪ مسافت بر تمایل مردم به سفرهای تفریحی با جنبه خرید تأثیر دارد. هرچه این اماکن نزدیک محل سکونت افراد باشد دسترسی آن‌ها راحت‌تر است و از سفرهای درون‌شهری ۴۵٪ کاسته و میل افراد بیشتر ۹۵٪ می‌شود.

#### ۶-۷ تأثیر فاصله بر سفرهای تفریحی با جنبه ورزشی

در سفرهای تفریحی با جنبه ورزشی مقدار معنی‌داری کمتر از ۰/۱۵ است و این نشان می‌دهد که تنها در سطح اطمینان ۸۵٪ می‌توان گفت که مسافت بر تمایل مردم به سفرهای تفریحی با

جنبه ورزشی تأثیر دارد. هرچه اماکن ورزشی نزدیک محل سکونت افراد باشد دسترسی آن‌ها راحت‌تر است و از سفرهای درون‌شهری ۴۵٪ کاسته و جذب افراد ۸۵٪ بیشتر می‌شود.

## ۸. پیشنهادها

- پیشنهاد می‌گردد شهرداری‌ها در شهرسازی تأثیر مسافت سفر بر استفاده مسافر از نوع وسیله نقلیه را مدنظر داشته باشند.
- مراکز خدماتی با طول سفر بالا در کنار ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی ساخته شوند.
- در کنار محل سکونت، مراکز خرید، تفریحی، ورزشی و فرهنگی در نظر گرفته شود.
- شهرداری تهران می‌تواند در منطقه‌های مسکونی زمین بیشتری را برای فضاهای سبز و پارک در نظر بگیرد

## ۹. سپاسگزاری

- نویسندگان این تحقیق بر خود لازم می‌دانند که از اساتید دانشگاه علوم انتظامی امین که در انتخاب پیشینه‌های مرتبط راهنمایی نمودند تشکر نمایند.
- نویسندگان این تحقیق بر خود لازم می‌دانند که از جامعه آماری که از شهروندان محترم تهرانی بودند و در انجام مصاحبه‌ها وقت اختصاص دادند تشکر نمایند.

## ۱۰. پی‌نوشت‌ها

1. Li, Z., Zhang, H., Xu, Y
2. Ding, C., Wang, D., Liu, C., Zhang, Y. & Yang
3. Manoj, M. & Verma

## ۱۱. مراجع

– حجاری طاهری، محمد، پناهی، حمید و تابشیر، اسفندیار. (۱۴۰۱). بررسی نقش شبکه معابر در ترافیک شهری با استفاده از GIS. فصلنامه علمی مطالعات مدیریت ترافیک، ۱۷(۲)، ۲۹-۶۰.

doi: 10.22034/tms.2022.98624

– رازپور، مهدی، حبیبی، کیومرث، صفدرنژاد، سید مجتبی و جهانگیر، ادیس. (۱۳۹۸). ظرفیت سنجی میزان جذب سفرهای شهری از طریق تحلیل معیارهای مؤثر بر جذب سفر (مطالعه موردی منطقه شش شهرداری تهران). مهندسی ترافیک، ۱۳۹۸(۷۶)، ۵۳-۶۸.

– غفاری گیلانده، عطا، فیروزی مجنده، ابراهیم و شکرزاده فرد، الهام. (۱۳۹۹). سنجش ارتباط فضایی کاربری زمین شهری با ازدحام ترافیکی. فصلنامه علمی مطالعات مدیریت ترافیک، ۱۵(۳)، ۱-۳۶.

doi: DOR:20.1001.1.20084005.1399.15.58.1.6

– میرزایی، عنایت اله، خیرالدین، رضا، بهزادفر، مصطفی، مینو، دومینک و محمدی، محمود (۱۳۹۸).

– تحلیلی بر طول سفرهای درون‌شهری با رویکرد جغرافیای زمان: تأثیرپذیری از محدودیت‌های فردی یا فرصت‌های فضایی. باغ نظر، ۱۶(۷۸)، ۴۱-۵۲.

DOI: 10.22034/bagh.2019.125274.3506

URL: [http://www.bagh-sj.com/article\\_96567.html](http://www.bagh-sj.com/article_96567.html)

– He M, Li J, Shi Z, Liu Y, Shuai C, Liu J. Exploring the Nonlinear and Threshold Effects of Travel Distance on the Travel Mode Choice across Different Groups: An Empirical Study of Guiyang, China. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2022; 19(23):16045. <https://doi.org/10.3390/ijerph192316045>

– Li, Z., Zhang, H., Xu, Y.

– <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.102916>  
Get rights and content

– Mohammadpour, S., & mehrjou, M. (2023). Evaluating the contribution of individual and

spatial factors in the method of intra-city travel in the Case study of Rasht city. Sustainable city, 6(2), 95-109.

doi: 10.22034/jsc.2023.309752.1554

– Ding, C., Wang, D., Liu, C., Zhang, Y. & Yang, J.(2017). Exploring the influence of the environment and the environment. Transportation Research: part A Policy and Practice, (100), 65-80.

– Manoj, M. & Verma, A. (2016). Analysis and modelling of activity-travel behaviour of nonworkers from a city of developing country, India. Procedia-Social and Behavioral Sciences, (104), 621-629.