



ارزیابی و اولویت بندی نقش زیرساخت‌ها در توسعه محورهای (گردشگری) ارزیابی و اولویت بندی نقش زیرساخت‌ها در توسعه محورهای (گردشگری) گردشگری مورد نمونه: محور خرم آباد به اصفهان در محدوده استان لرستان

امیر حسینیان راد^{۱*}، حکمت امیری^۲، مریم بیرانوندزاده^۳، سمیه تیموری^۴

۱- استادیار گروه جغرافیا، دانشگاه لرستان

۲- استادیار گروه شهرسازی، دانشگاه لرستان

۳- دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری و پژوهشگر جهاد دانشگاهی، واحد لرستان

۴- دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه خوارزمی

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: پژوهشی	توسعه گردشگری یکی از عوامل مهم رشد اقتصادی در بسیاری از کشورهاست. محور شهرهای خرم آباد- اصفهان به عنوان یکی از محورهای گردشگری مهم در ایران، با دارا بودن پتانسیل‌های قابل توجه از جمله آبشارها، سد، جاذبه‌های مذهبی و تاریخی نیازمند تجهیز زیرساخت‌های گردشگری است. به گونه‌ای که با تجهیز این زیرساخت‌ها، بهره‌بهینه از این قابلیت‌ها برده شود. در این راستا، پژوهش حاضر با هدف ارزیابی نقش زیرساخت‌های گردشگری در توسعه محور گردشگری خرم آباد به اصفهان تدوین شده است. مطالعه حاضر از نظر ماهیت تحلیلی مبتنی بر روش پیمایشی است؛ گردآوری داده‌ها از نوع ترکیبی است. اطلاعات نظری موردنیاز از طریق روش اسنادی و کتابخانه‌ای به دست آمده است. در روش میدانی بنا به ماهیت موضوع از بازدید میدانی و پرسشنامه استفاده شده است. جامعه آماری پژوهش، شامل ۳۰ نفر از کارشناسان متخصص و خبره مرتبط با موضوع پژوهش در شهرستان‌های الیگودرز، ازنا و دورود بود که بر اساس نمونه‌برداری هدفمند تدریجی انتخاب شده‌اند. برای تحلیل داده‌ها از ابزار AHP بهره گرفته شده است. یافته‌های تحقیق نشان داد که از بین زیرساخت‌های اثرگذار بر محور گردشگری خرم آباد- اصفهان، مؤلفه دسترسی فیزیکی به جاذبه‌های توریستی، وجود پارکینگ‌های کنار جاده‌ای، امکانات اقامتی (هتل، مهمانپذیر)، خدمات پذیرایی (رستوران، چایخانه و...) و وجود زیرساخت‌های اطلاع‌رسانی به ترتیب اهمیت از اثرگذاری بیشتری نسبت به سایر مؤلفه‌ها (وجود زیرساخت‌های ورزشی، دسترسی به شبکه اینترنت، تبلیغات و جذب سرمایه‌گذار دولتی و خصوصی) بر توسعه گردشگری این محور برخوردارند.
تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۴/۲۰	
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۱/۲۵	
دسترسی آنلاین: ۱۴۰۳/۰۱/۱۸	
کلید واژه‌ها: قابلیت‌های گردشگری، زیرساخت‌ها، توسعه، محور خرم آباد- اصفهان	



Evaluation and prioritization of the role of infrastructures in the development of tourism axis (corridors): Case study: Khorram Abad to Isfahan axis in Lorestan province

Amir Hoseinian Rad^{1*}, Hekmat Amiri², Maryam Beyranvandezadeh³, Somayeh Teymori⁴

1- Assistant Professor, Department of Geography, Lorestan University, Lorestan, Iran

2- Assistant Professor, Urban Planning Department, Lorestan University, Lorestan, Iran

3- Ph.D. in geography and urban planning and ACECR researcher, Lorestan branch, Lorestan, Iran

4- Ph.D. in Geography and Urban Planning, Kharazmi University, Lorestan, Iran

Article Info

Article type:
Research Article

Article history:
Received:
11/07/2023

Accepted:
14/02/2024

Available online:
06/04/2024

Keywords:

Tourism potential,
Infrastructure,
Development,
Khorramabad-
Isfahan corridors

Abstract

Tourism development is a key factor for economic growth in many countries. The Khorramabad-Isfahan corridor, as one of the important tourism corridors in Iran, has significant potential including waterfalls, dams, religious and historical attractions. However, it requires the development of tourism infrastructure to make optimal use of these capabilities. In this regard, the research aims to evaluate the role of tourism infrastructure in developing the Khorramabad-Isfahan tourism corridor. The study is an analytical research based on a survey method. Data collection is a mixed type. The theoretical information required was obtained through a documentary and library method. In the field method, due to the nature of the subject, field visits and questionnaires were used. The statistical population of the research consisted of 30 experts and specialists related to the research topic in the cities of Aligoudarz, Azna, and Doroud, who were selected based on purposive gradual sampling. AHP tool was used to analyze the data. The findings of the study showed that among the infrastructures affecting the Khorramabad-Isfahan tourism corridor, the components of physical access to tourist attractions, roadside parking, accommodation facilities (hotels, guesthouses), catering services (restaurants, teahouses, etc.), and the existence of information infrastructures are respectively more effective than other components on the development of tourism (existence of sports infrastructure, access to the internet, advertising, and attracting public and private investors) in this corridor.

* Corresponding author E-mail address: hoseinianrad.a@lu.ac.ir

مقدمه

در سال ۲۰۲۰، گردشگری با موانع جدی در توسعه خود در سراسر کره زمین روبرو بود (عباس^۱ و همکاران، ۲۰۲۱). کاهش گردشگران جهانی منجر به تغییر جهت‌گیری از گردشگری بین‌المللی به گردشگری داخلی شده است که به این گردشگری انگیزه قدرتمندی برای توسعه می‌دهد (نوویکوف و اوسینا^۲، ۲۰۲۱). توسعه محورهای موضوعی گردشگری^۳ به عنوان جاذبه‌های گردشگری در سال‌های اخیر برجسته شده است. یکی از اهداف کلیدی این محورها، جدای از جذب گردشگران به یک منطقه، ایجاد جاذبه‌های متعددی است که به‌طور مستقل پتانسیل جذب بازدیدکنندگان به علت کمبود زمان و افزایش هزینه را ندارند. استفاده از اثر هم‌افزایی می‌تواند قدرت کشش بیشتری را برای بازدید آن جاذبه ایجاد کند و همچنین منافع اقتصادی بازدیدکنندگان را بین تعداد بیشتری از میزبانان توزیع می‌کند (میر^۴، ۲۰۰۴). شکل‌گیری محورهای گردشگری تحت تأثیر عوامل زیادی است. گان^۵ (۱۹۷۹) گردشگری را به عنوان یک فعالیت اقتصادی تعریف می‌کند که باید از دو طرف، طرف تقاضا و طرف عرضه دید. علاوه بر این، گان اظهار داشت که موفقیت در بهبود گردشگری در یک منطقه بستگی زیادی به توانایی برنامه‌ریز در ادغام هر دو محور در یک برنامه بهبود گردشگری دارد (فافریدا^۶ و همکاران، ۲۰۱۸). عامل کلیدی در نظر گرفتن ترجیحات ناهمگون گروه‌های گردشگری است (وانا و مالاسکو^۷، ۲۰۱۶). ژنگ^۸ و لیو^۹ (۲۰۱۹) به رویکرد اکتشافی برای طراحی مسیرهای گردشگری شخصی برای گروه‌های گردشگری ناهمگن توجه می‌کنند. این رویکرد می‌تواند برنامه‌های سفر متنوع‌تر، واقعی‌تر و شخصی‌شده‌تر را برای گروه‌های گردشگری فراهم کند. دومین عامل مهم، وضعیت میراث مادی قلمروی است که مسیرها در آن ایجاد خواهند شد (رز^{۱۰} و همکاران، ۲۰۱۷) عامل سوم هنگام ایجاد مسیر، لزوم تهیه فهرستی از تمام اشیایی است که در طول مسیر مورد استفاده قرار خواهند گرفت. چنین اشیایی شامل انواع زیرساخت‌های گردشگری است: اقامتگاه‌های گردشگری، موسسات پذیرایی، حمل و نقل، سرگرمی و ناوبری. (نوویکوف و اوسینا، ۲۰۲۱) البته باید توجه داشت زیرساخت‌های حمل و نقل نقش اساسی در ارتقای توسعه اقتصادی به ویژه در بخش گردشگری دارد (شن^{۱۱} و همکاران، ۲۰۲۳) با توجه به این واقعیت که حمل و نقل ارتباط بین مبدا گردشگری و مناطق مقصد را فراهم می‌کند، اهمیت حمل و نقل در افزایش تقاضای گردشگری اذعان شده است (کادارو و سیتانها^{۱۲}، ۲۰۰۷) روون^{۱۳} معتقد است بهبود محورهای گردشگری عمیقاً نظم فضایی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی را تحت تأثیر قرار می‌دهد و فضاهای فراغت و اقتصاد را بازسازی می‌کند (روون، ۲۰۱۶).

¹- Abbas

²- Novikov, & Osina

³- Thematic tourism routes

مسیرهای گردشگری موضوعی مسیریایی هستند که جاذبه‌های طبیعی یا مصنوعی را بر اساس یک موضوع خاص به هم متصل می‌کنند و با نوعی حمل و نقل قابل دسترسی هستند (ناگی، ۲۰۱۲).

⁴- Meyer

⁵- Gunn

⁶- Fafurida

⁷- Vana & Malaescu

⁸- Weimin Zheng

⁹- Zhixue Liao

¹⁰- Ross

¹¹- Shen

¹²- Khadaroo & Seetana

¹³- Rowen

محورهای گردشگری وعده می‌دهد که انواع فعالیت‌ها و جاذبه‌ها را تحت یک موضوع واحد گرد هم می‌آورد و در نتیجه فرصت‌های کارآفرینی را از طریق توسعه محصولات و خدمات جانبی تحریک می‌کند (گرفه^۱، ۱۹۹۴؛ گان، ۱۹۷۹، فاکنس^۲، ۱۹۹۱؛ لیو^۳، ۱۹۹۱؛ میوسک^۴، ۱۹۷۷؛ لانگ و همکاران^۵، ۱۹۹۰؛ گتز و پیچ^۶، ۱۹۹۷؛ میر، ۲۰۰۴).

بخش عمده‌ای از ادبیات گردشگری از دهه ۱۹۶۰ به بعد، به ویژه با ظهور گردشگری انبوه^۷ تولید شد (بریتون^۸، ۱۹۸۲). محققان به طور گسترده‌ای رابطه بین گردشگری و نظریه‌های توسعه را در یک نظم تکاملی با حمایت از نظریه‌های معروف توسعه مانند مدرنیزاسیون^۹، وابستگی^{۱۰}، نئولیبرالیسم^{۱۱} و توسعه پایدار به تصویر کشیده‌اند (تلفر و شارپلی^{۱۲}، ۲۰۰۸؛ چان و باهاتا^{۱۳}، ۲۰۱۳). با این حال، تحقیقات کمتری در مورد تأثیرات اتصال بین استانی و گردشگری بر توسعه جامعه در سکونتگاه‌های کشورهای کمتر توسعه یافته انجام شده است. بنابراین تحقیق حاضر سعی دارد به بررسی نقش و اولویت‌بندی زیرساخت‌های اثرگذار بر توسعه گردشگری محور خرم آباد به اصفهان بپردازد. سوال اصلی این پژوهش این است که از بین زیرساخت‌های اثرگذار بر محور گردشگری خرم آباد- اصفهان کدام مؤلفه‌ها از نظر اهمیت، اثرگذاری بیشتری نسبت به سایر مؤلفه‌ها بر توسعه گردشگری این محور دارند؟

محورهای گردشگری در دو دهه گذشته در سراسر جهان به ویژه در کشورهای توسعه یافته رشد قارچ گونه‌ای داشته‌اند. این به این دلیل است که آنها فرصت‌های پراکندگی و توسعه محصول مهمی را ارائه می‌دهند و در عین حال با بازدیدکنندگانی که به طور فزاینده‌ای مایل به تجربه چیزهای جدید هستند، مطابقت دارند. روندهای در حال تحول گردشگری منجر به تغییر جهت از گردشگری انبوه استاندارد شده به سمت الگوهای فردگرایانه تر شده است که در آن انعطاف‌پذیری بیشتر و تجربه معنادارتری برجسته شده است (پون^{۱۴}، ۱۹۸۹، هوملبرونر و میگل‌باور^{۱۵}، ۱۹۹۴، گیلبرت^{۱۶}، ۱۹۸۹). در سال ۱۹۸۷ با تصویب شورای اروپا راه‌های زائر سانتیاگو د کامپوستلا^{۱۷}، در ایالات متحده، محورهای میراث فرهنگی (هیل و گیبونز^{۱۸}، ۱۹۹۴) در استرالیا، برنامه تشویقی گردشگری فرهنگی ۲۰۰۰-۲۰۰۲ "شبکه مسیرهای میراث کوئینزلند"^{۱۹} (لیو و گائو^{۲۰}، ۲۰۲۲) در آفریقای جنوبی، مسیر گردشگری به ویژه در شهرهای کوچک و مناطق روستایی مورد توجه قرار گرفت (راگرسون^{۲۱}، ۲۰۰۷).

1- Greffe

2- Fagence

3- Lew

4- Miossec

5- Long

6- Getz and Page

7- mass tourism

8- Britton

9- modernisation

10- dependency

11- neo-liberalism

12- Telfer, and Sharpley

13- Chan and Bhatta

14- Poon

15- Hummelbrunner and Miglbauer

16- Gilbert

17- the Santiago de Compostela

18- Hill, B.J. and Gibbons

19- The Queensland Heritage Trails Network

20- Liu, & Gao

21- Rogerson

توسعه محورها به عنوان بهترین امید جهان برای تضمین پایداری در سفر و گردشگری در قاره آفریقا در نظر گرفته شده است (مرکز نوآوری‌های درحال ظهور - آفریقا^۱، ۲۰۰۶؛ لورنز^۲، ۲۰۰۷؛ برایدنهان و ویکنز^۳، ۲۰۰۴). برنامه‌ریزی محور گردشگری زیرمجموعه‌ای از آنچه توسط تیموتی^۴ (۱۹۹۸) به عنوان برنامه‌ریزی گردشگری تعاونی^۵ و توسط رید^۶ (۱۹۹۹) به عنوان برنامه‌ریزی گردشگری "همکاری"^۷ نامیده می‌شود. گردشگری محوری یک رویکرد بازار محور برای توسعه مقصد گردشگری است. اصطلاحات مورد استفاده برای توصیف این مفهوم اغلب در نقاط مختلف جهان با استفاده از مفاهیم «مسیرهای موضوعی»، «محورها»، «راه‌های فرعی منظره» و غیره متفاوت است. (اولسن^۸، ۲۰۰۳). به طور کلی، مفهوم محور گردشگری به عنوان "روش بسیار موثری برای توزیع گردشگری به ویژه گردشگرانی است که از طریق جاده (رانندگی، پیاده روی، دوچرخه سواری و غیره) در یک منطقه جغرافیایی معین سفر می‌کنند" (مرکز نوآوری‌های درحال ظهور - آفریقا، ۲۰۰۶؛ بریدنهان و ویکنز، ۲۰۰۴؛ میر سچ^۹، ۲۰۰۳).

آدون^{۱۰} و همکاران (۲۰۲۳) به تحلیل مسیرهای گردشگری فرهنگی، باروینوک^{۱۱} (۲۰۲۳) به وضعیت و چشم انداز توسعه زیرساخت‌های گردشگری، خایری و درماوان (۲۰۲۱) به جذابیت، موقعیت مکانی و امکانات، دوارته^{۱۲} و همکاران (۲۰۲۱) به عوامل طبیعی، فرهنگی، گیاه توریستی، زیرساخت، روبنا، دسترسی، سرمایه انسانی و گردشگری و امنیت، گینتینگ و ساسمیدا^{۱۳} (۲۰۱۸) به سه عنصر تأسیسات گردشگری یعنی اقامتگاه، تأسیسات پشتیبانی و تأسیسات کمکی گردشگری، کیناش^{۱۴} و همکاران (۲۰۱۹) به ارزیابی توسعه زیرساخت‌های گردشگری در سطح ایالتی در اوکراین، ماندیک^{۱۵} و همکاران (۲۰۱۸) به توسعه گردشگری در مقصد و تعداد ورودی‌ها، شب‌ها، وضعیت فعلی زیرساخت‌ها و امکانات، راگرسون (۲۰۰۷) به پیش‌شرط کلیدی برای مسیرهای گردشگری، میر (۲۰۰۴) به استفاده از محورهای گردشگری برای توسعه مناطق کمتر بالغ با منابع فرهنگی (راگرسون، ۲۰۰۷)، لورنس به پیوند یک سری از جاذبه‌های گردشگری برای ترویج گردشگری محلی از طریق تشویق بازدیدکنندگان به سفر از یک مکان به مکان دیگر (لورنس، ۲۰۰۷)، هال و همکاران (۲۰۰۳) به توسعه مسیرهای گردشگری و شکل‌گیری مشارکت‌های توسعه محلی (هال^{۱۶} و همکاران، ۲۰۰۳). مارای و گراهام^{۱۷} (۱۹۹۷) به نمونه‌های عملیاتی اروپایی از گردشگری فرهنگی مبتنی بر مسیرهای گردشگری (مارای و گراهام^{۱۸}، ۱۹۹۷)، مایر^{۱۹} (۲۰۰۴) به عامل زیربنای توسعه ابتکارات گردشگری محور، هاردی^{۲۰} (۲۰۰۳) به ارتباط گردشگری محرک با پراکندگی فضایی گردشگری از

1- ECI Africa

2- Lourens

3- Briedenhann & Wickens

4- Timothy

5- cooperative tourism planning

6- Reed

7- collaborative

8- Olsen

9- Meyer-Cech

10- Addoun

11- Barvinok

12- Duarte

13- Ginting & Sasmita

14- Kinash

15- Mandić

16- Hall

17- Murray & Graham

18- Murray & Graham

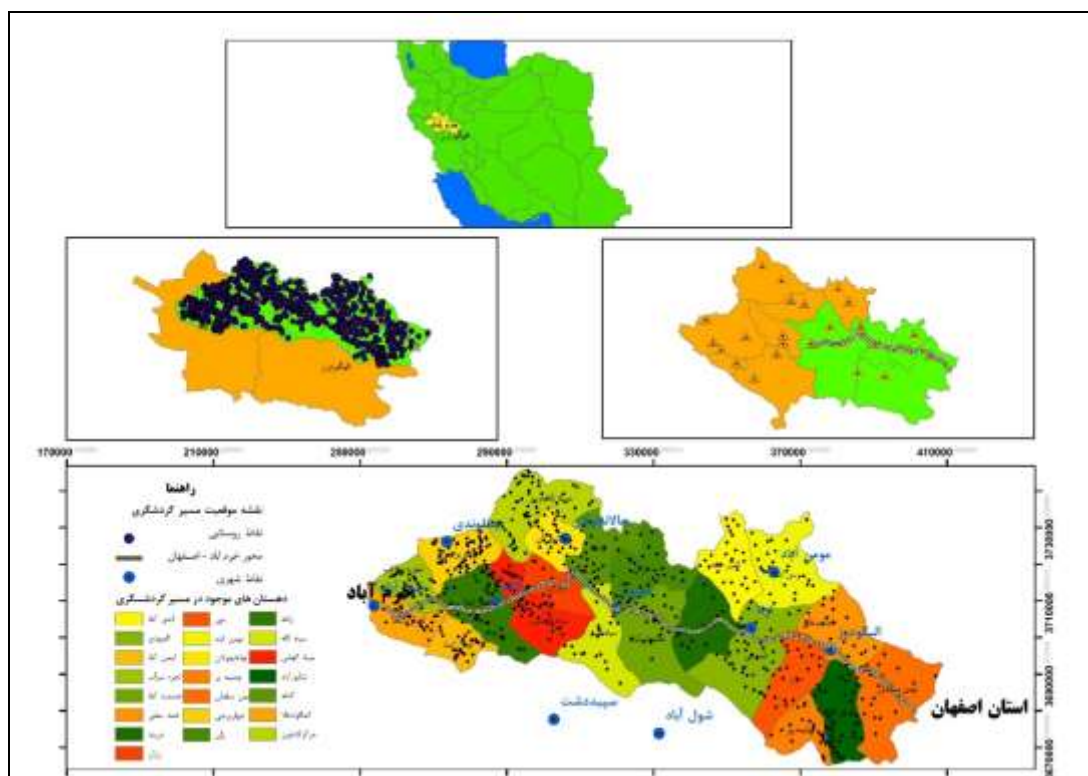
19- Meyer

20- Hardy

طریق توسعه محور یا مسیر، مایر (۲۰۰۴) به گسترش فضایی بیشتر منافع اقتصادی از طریق توسعه امکانات، فعالیتها و خدمات گردشگری در طول مسیرهای گردشگری پرداخته‌اند.

معرفی منطقه مورد بررسی

محور مورد مطالعه، از شهرستان خرم آباد شروع و پس از عبور از شهرستان دورود، ازنا و الیگودرز در شرق استان لرستان به شهرستان نجف آباد در استان اصفهان ختم می‌شود. شهرهای خرم آباد، کمالوند، تجره سراب، زاغه، سیاه گوشه، رازان، کاغه، سیاه کله، دورود، دورود، زان، حشمت آباد، دربند، ازنا، شهرک المهدی، سور، الیگودرز و شاپورآباد در مجاورت مسیر قرار دارند. طول محور مورد مطالعه حدود ۱۸۲ کیلومتر است. از محورهای گردشگری علاوه بر محورهای ذکر شده در بالا می‌توان به مسیر خرم آباد- دریاچه گهر، محور خرم آباد- اشترانکوه، محور خرم آباد- مسیر ابشار نوزیان، محور خرم آباد- آبشار آب سفید نیز اشاره کرد. در شکل ۱ تقسیمات سیاسی محور گردشگری مورد مطالعه آورده شده است.



شکل (۱) تقسیمات سیاسی محور مورد مطالعه

مواد و روش‌ها

نظری مورد نیاز از

طریق روش کتابخانه‌ای به دست آمده است. در روش میدانی بنا به ماهیت موضوع از بازدید میدانی و پرسشنامه استفاده شده است. جامعه آماری پژوهش، شامل ۳۰ نفر از کارشناسان متخصص و خبره مرتبط با موضوع پژوهش در شهرستان‌های الیگودرز، ازنا و دورود می‌باشند که بر اساس نمونه برداری هدفمند تدریجی انتخاب شده‌اند. داده‌های گردآوری شده در قالب پرسشنامه

محقق ساخته و بر اساس شاخص‌های ارزیابی نقش زیرساخت‌ها در توسعه محور گردشگری (جدول ۱) گردآوری شده‌اند. برای تحلیل داده‌ها از ابزار AHP بهره گرفته شده است. AHP ابزاری برای تصمیم‌گیری چند معیاره است که می‌تواند مسائل پیچیده را به صورت سلسله‌مراتبی ایجاد کند. در نتیجه ارزیابی همه معیارهای مرتبط با تصمیمی را که باید داده شود، ساده می‌کند. همه گزینه‌ها بر اساس هر معیار با استفاده از مقیاس ترجیحی به طور جداگانه مقایسه می‌شوند و برای هر معیار یک فهرست اولویت از گزینه‌ها بدست می‌آید. مقیاس ترجیحی که بیشتر استفاده می‌شود مقیاس ۱-۹ است AHP فازی، تحلیل‌گر تصمیم‌گیری را قادر می‌سازد برای مواردی که بسیاری از عدم قطعیت‌ها در آن وجود دارد، امتیاز واقعی تری برای گزینه‌های دیگر ارائه دهد. مدل تحلیل توسعه چانگ (۱۹۹۲) یکی از آنهاست که بستگی به میزان احتمال هر معیار دارد. برای اعمال فرایند بسته به این سلسله‌مراتب، طبق روش تحلیل توسعه چانگ (۱۹۹۲)، هر معیار در نظر گرفته می‌شود و برای هر معیار، معیار g_i اندازه‌گیری می‌شود.

گام ۱- تشکیل مدل سلسله‌مراتبی پژوهش

در این گام بعد از شناسایی معیارها، زیرمعیارها و گزینه‌های پژوهش باید مدل سلسله‌مراتبی پژوهش مشخص شود.

گام ۲- تشکیل جدولهای مقایسات زوجی و پاسخگویی

در این گام همانند روش AHP باید مقایسات زوجی را ایجاد کرد و بر اساس طیف فازی زیر به این مقایسات زوجی پاسخ داد. این طیف ۹ تایی AHP فازی است البته می‌توان از طیف‌های ۵ تایی و یا ۷ تایی نیز استفاده کرد، اما این طیف ۹ تایی یک طیف استاندارد می‌باشد.

در این پژوهش، اقدام به استخراج شاخص‌های زیرساختی اثرگذار در حوزه گردشگری محور مطالعه با بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای، خرد جمعی و استفاده از نظر نخبگان گردشگری (جامعه آماری تحقیق) شد.

جدول (۱) شاخصهای ارزیابی نقش زیرساختها در توسعه محور گردشگری

منبع	شاخص	منبع	شاخص
مسعودیان و سعیده زرابادی (۱۴۰۱)، محمدی و چنگلویی (۱۳۹۲)	فضاهای سبز و فراغتی	تقوایی و رنجبر (۱۳۸۹)، طالبی و همکاران (۱۴۰۱)	وجود سیستم دفع زباله و فاضلاب
تقوایی و رنجبر (۱۳۸۹)،	تاسیسات آب و فاضلاب	علیزاده و همکاران (۱۳۹۹) فاضلی و همکاران (۱۳۹۴) ماسرینکین (۲۰۰۸)	خدمات پذیرایی (رستوران- چایخانه و...)
طالبی و همکاران (۱۴۰۱)	وجود زیرساخت‌های ورزشی	عالی و صادقی (۱۴۰۰) ماسرینکین (۲۰۰۸)	وجود پارکینگ‌های کنار جاده ای
عالی و صادقی (۱۴۰۰) دانت و همکاران (۲۰۱۹)	وجود زیرساخت‌های اطلاع رسانی	علیزاده و همکاران (۱۳۹۹) محمدی و چنگلویی (۱۳۹۲) فاضلی و همکاران (۱۳۹۴)	امکانات اقامتی (هتل، مهمانپذیر)
عالی و صادقی (۱۴۰۰)، دانت و همکاران (۲۰۱۹)	دسترسی به شبکه اینترنت و..	مسعودیان و سعیده زرابادی (۱۴۰۱)، محمدی و چنگلویی (۱۳۹۲) چان و بهاتا (۲۰۲۱)	دسترسی فیزیکی به جاذبه توریستی
احمدی (۱۳۹۹)	تبلیغات و جذب سرمایه گذار دولتی و خصوصی	تقوایی و رنجبر (۱۳۸۹)، طالبی و همکاران (۱۴۰۱)	نمازخانه، سرویس بهداشتی، آلاچیق در محور گردشگری
تقوایی و رنجبر (۱۳۸۹)،	برخورداری از گاز یا سایر فرآورده‌های نفتی	علیزاده و همکاران (۱۳۹۹) طالبی و همکاران (۱۴۰۱)	امکانات بهداشتی
		عالی و صادقی (۱۴۰۰)	برخورداری از شبکه برق

یافته‌های پژوهش

محور گردشگری خرم آباد- اصفهان «به عنوان برند گردشگری طبیعت محور» یکی از محورهای قابل توسعه است که با بهره گیری از ظرفیت‌های محرز و مغفول مانده سرزمینی می‌تواند نقش موثری در تقسیم کار ملی و منطقه ای در حوزه گردشگری در استان ایفا کند و به عنوان پیوندگاه دو نوع «گردشگری طبیعت محور» در حوزه لرستان با «گردشگری تاریخی و باستانی» در حوزه اصفهان قلمداد شود (دبیرخانه شورای عالی آمایش سرزمین، ۱۳۹۹).

یافته‌های توصیفی نشان داد، از مجموع پاسخگویان، میزان ۵۶/۴ درصد را مردان و ۴۳/۶ درصد را زنان تشکیل داده‌اند. به طور کلی، بیشترین فراوانی سن پاسخگویان مربوط به گروه سنی ۳۵ تا ۵۵ سال بوده است. همچنین، ۷۹/۵ درصد پاسخگویان دارای تحصیلات فوق لیسانس و بالاتر بوده‌اند. برای تحلیل داده‌های استنباطی؛ بعد از مشخص کردن شاخص‌ها، میانگین و انحراف معیار شاخص زیرساخت‌ها در توسعه محور گردشگری (جدول ۲) محاسبه و جدول مقایسات زوجی تشکیل و بر اساس طیف فازی ۹ تایی تکمیل شد (جدول ۳).

جدول (۲) محاسبه میانگین و انحراف معیار شاخص زیرساخت‌ها در توسعه محور گردشگری

شاخص	میانگین	انحراف معیار
وجود سیستم دفع زباله و فاضلاب	۳/۱۵	+۱/۲۰۸
خدمات پذیرایی (رستوران- چایخانه و...)	۳/۴۹	+۱/۲۴۲
وجود پارکینگ‌های کنار جاده ای	۳/۲۹	+۱/۱۵۷
امکانات اقامتی (هتل- مهمانپذیر)	۳/۴۷	+۱/۱۵۵
دسترسی فیزیکی به جاذبه توریستی	۳/۵۱	+۱/۱۲۹
نمازخانه، سرویس بهداشتی، آلاچیق در محور گردشگری	۳/۵۱	+۱/۲۳۰
امکانات بهداشتی	۳/۱۹	+۱/۳۴
برخورداری از شبکه برق	۳/۶۰	+۱/۲۳۸
فضاهای سبز و فراغتی	۳/۴۳	+۱/۱۸۱
تاسیسات آب و فاضلاب	۳/۶۵	+۱/۱۸۵۸
وجود زیرساخت‌های ورزشی	۳/۶۹	+۱/۰۶۶
وجود زیرساخت‌های اطلاع رسانی	۳/۸۳	+۱/۱۱۷
دسترسی به شبکه اینترنت و..	۳/۱۳	+۱/۲۰۷
تبلیغات و جذب سرمایه گذار دولتی و خصوصی	۳/۱۰	+۱/۲۰۴
برخورداری از گاز یا سایر فرآورده‌های نفتی	۳/۰۲	+۱/۱۹۶

همانطور که در جدول ۲ ملاحظه می‌شود بیشترین میانگین مربوط به وجود زیرساخت‌های اطلاع رسانی (۳/۸۳)، وجود زیرساخت‌های ورزشی (۳/۶۹)، تاسیسات آب و فاضلاب (۳/۶۵) و کمترین میانگین مربوط به برخورداری از گاز یا سایر فرآورده‌های نفتی (۳/۰۲) تبلیغات و جذب سرمایه‌گذار دولتی و خصوصی (۳/۱۰) دسترسی به شبکه اینترنت و.. (۳/۱۳) امکانات بهداشتی (۳/۱۹)، وجود سیستم دفع زباله (۳/۱۵) است.

جدول (۳) ادغام مقایسات زوجی شاخص های مورد استفاده در تحقیق

	O	N	M	L	K	J	I	H	G	F	E	D	C	B	A
	۰/۹۳۴۷	۰/۵۶۹۲	۰/۵۶۹۲	۰/۵۶۹۲	۰/۹۳۴۷	۰/۵۶۹۲	۰/۹۳۴۷	۰/۵۶۹۲	۰/۴۷۸۷	۱/۳۴۰۹	۱/۵۰۳۴	۱/۳۵۹۹	-/۱۳۳۷	۱/۴۰۶۶	۱
	۱/۳۴۸	۰/۷۸۵۹	۰/۷۸۵۹	۰/۷۸۵۹	۱/۳۴۸	۱/۳۴۸	۱/۳۴۸	۰/۷۸۵۹	۰/۶۵۴۴	۱/۷۲۶۲	۲/۰۷۳۱	۱/۹۲۰۷	۱/۰۷۹۳	۱/۹۲۹۷	۱
	۱/۸۹۶۱	۱/۱۳۳۵	۱/۱۳۳۵	۱/۱۳۳۵	۱/۸۹۶۱	۱/۱۳۳۵	۱/۱۳۳۵	۱/۱۳۳۵	۰/۹۵۳۲	۲/۴۴۳۷	۲/۸۲۱	۲/۶۵۱۹	۱/۴۲۸۲	۲/۵۷۵۲	۱
	۰/۵۶۹۲	۰/۵۶۹۲	۰/۹۳۴۷	۰/۹۳۴۷	۰/۴۲۶۴	۰/۹۳۴۷	۰/۵۶۹۲	۰/۵۶۹۲	۰/۴۷۸۷	۰/۴۷۸۷	۰/۵۶۹۲	۰/۵۸۳	۰/۵۶۹۲	۱	۰/۳۸۸۳
	۰/۷۸۵۹	۰/۷۸۵۹	۱/۳۴۸	۱/۳۴۸	۰/۵۶۳۷	۱/۳۴۸	۰/۷۸۵۹	۰/۷۸۵۹	۰/۶۵۴۴	۰/۶۵۴۴	۰/۷۸۵۹	۰/۸۱۳	۰/۷۸۵۹	۱	۰/۵۱۸۲
	۱/۱۳۳۵	۱/۱۳۳۵	۱/۸۹۶۱	۱/۸۹۶۱	۰/۸۲۱	۱/۸۹۶۱	۱/۱۳۳۵	۱/۱۳۳۵	۰/۹۵۳۲	۰/۹۵۳۲	۱/۱۳۳۵	۱/۳۰۰۹	۱/۱۳۳۵	۱	۰/۷۱۰۹
	۰/۵۶۹۲	۰/۹۳۴۷	۰/۹۳۴۷	۰/۹۳۴۷	۰/۳۵۱۶	۰/۳۵۹۳	۰/۳۵۱۶	۰/۹۳۴۷	۰/۴۷۸۷	۰/۴۷۸۷	۰/۵۶۹۲	۰/۴۲۶۴	۱	۰/۸۸۲۲	۰/۷۰۰۲
	۰/۷۸۵۹	۱/۳۴۸	۱/۳۴۸	۱/۳۴۸	۰/۳۲۰۱	۰/۴۷۸۷	۰/۳۲۰۱	۱/۳۴۸	۰/۶۵۴۴	۰/۶۵۴۴	۰/۷۸۵۹	۰/۵۶۳۷	۱	۱/۳۷۳۳	۰/۹۲۶۵
	۱/۱۳۳۵	۱/۸۹۶۱	۱/۸۹۶۱	۱/۸۹۶۱	۰/۴۵۱۸	۰/۷۰۰۲	۰/۴۵۱۸	۱/۸۹۶۱	۰/۹۵۳۲	۰/۹۵۳۲	۱/۱۳۳۵	۰/۸۲۱	۱	۱/۷۵۶۷	۱/۳۰۰۹
	۰/۳۵۹۳	۰/۵۶۹۲	۰/۵۶۹۲	۰/۹۳۴۷	۰/۵۶۹۲	۰/۵۶۹۲	۰/۵۶۹۲	۱/۶۰۳۱	۰/۴۷۸۷	۰/۴۷۸۷	۰/۳۵۹۳	۱	۱/۳۱۸۱	۰/۸۳۲۷	۰/۳۷۷۱
	۰/۴۷۸۷	۰/۷۸۵۹	۰/۷۸۵۹	۱/۳۴۸	۰/۷۸۵۹	۰/۷۸۵۹	۲/۲۵۴۹	۲/۲۵۴۹	۰/۶۵۴۴	۰/۶۵۴۴	۰/۴۷۸۷	۱	۱/۷۷۴۱	۱/۳۲۰۱	۰/۵۲۰۷
	۰/۷۰۰۲	۱/۱۳۳۵	۱/۱۳۳۵	۱/۸۹۶۱	۱/۱۳۳۵	۱/۱۳۳۵	۲/۸۲۵۸	۲/۸۲۵۸	۰/۹۵۳۲	۰/۹۵۳۲	۰/۷۰۰۲	۱	۲/۳۴۵	۱/۷۱۵۱	۰/۷۳۵۴
	۰/۵۶۹۲	۰/۳۵۹۳	۰/۳۵۹۳	۰/۹۳۴۷	۰/۳۵۹۳	۰/۳۵۹۳	۰/۱۹۰۳	۰/۱۹۰۳	۰/۴۷۸۷	۰/۴۷۸۷	۱	۱/۴۲۸۲	۰/۸۸۲۲	۰/۸۸۲۲	۰/۳۵۴۵
	۰/۷۸۵۹	۰/۴۷۸۷	۰/۴۷۸۷	۱/۳۴۸	۰/۴۷۸۷	۰/۴۷۸۷	۰/۳۳۷۵	۰/۳۳۷۵	۰/۶۵۴۴	۰/۶۵۴۴	۱	۲/۰۸۹۱	۱/۳۷۳۳	۱/۳۷۳۳	۰/۴۸۲۴
	۱/۱۳۳۵	۰/۷۰۰۲	۰/۷۰۰۲	۱/۸۹۶۱	۰/۷۰۰۲	۰/۷۰۰۲	۰/۳۲۰۱	۰/۳۲۰۱	۰/۹۵۳۲	۰/۹۵۳۲	۱	۲/۷۸۳۲	۱/۷۵۶۷	۱/۷۵۶۷	۰/۶۶۵۲
	۰/۵۶۹۲	۰/۳۵۹۳	۰/۶۸۳۶	۰/۵۸۳	۰/۵۵۰۳	۰/۵۵۸۷	۱/۶۰۳۱	۱/۶۰۳۱	۰/۴۷۸۷	۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۰/۴۰۹۲
	۰/۷۸۵۹	۰/۴۷۸۷	۰/۸۸۲۲	۰/۸۱۳	۰/۷۵۳۲	۰/۷۶۷۳	۲/۲۵۴۹	۲/۲۵۴۹	۰/۶۵۴۴	۱	۱/۵۲۸	۱/۵۲۸	۱/۵۲۸	۱/۵۲۸	۰/۵۷۹۳
	۱/۱۳۳۵	۰/۷۰۰۲	۱/۱۳۳۵	۱/۳۰۰۹	۱/۰۶۹۹	۱/۰۹۵۹	۲/۸۲۵۸	۲/۸۲۵۸	۰/۹۵۳۲	۱	۲/۰۸۹۱	۲/۰۸۹۱	۲/۰۸۹۱	۲/۰۸۹۱	۰/۸۰۵۹

ادامه جدول (۳) ادغام مقایسات زوجی شاخص‌های مورد استفاده در تحقیق

	G	H	I	J	K	L	M	N	O
G	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
H	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
I	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
J	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
K	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
L	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
M	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
N	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
O	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
G	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
H	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
I	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
J	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
K	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱
L	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱	۱/۰۴۹۱

در ادامه مقدار بسط مرکب فازی هر یک از مناظر محاسبه شد.

جدول (۴) تحلیل بسط مرکب فازی و جمع فازی هر سطر

	جمع فازی هر سطر			بسط مرکب فازی		
وجود سیستم دفع زباله و فاضلاب	۱۰/۲۷۱۶	۱۴/۱۴۲۳	۱۹/۲۰۰۸	۰/۰۳۰۱	۰/۰۵۶۱	۰/۱۰۴۶
خدمات پذیرایی (رستوران - چایخانه و ...)	۱۳/۱۲۹۸	۱۸/۳۱۹۸	۲۴/۷۹۷۳	۰/۰۳۸۵	۰/۰۷۲۷	۰/۱۳۵۱
وجود پارکینگ‌های کنار جاده ای	۱۵/۴۴۷	۲۱/۵۴۴۶	۲۸/۶۱۰۹	۰/۰۴۵۳	۰/۰۸۵۵	۰/۱۵۵۹
امکانات اقامتی (هتل - مهمانپذیر)	۱۳/۶۱۶۲	۱۹/۰۷۸۶	۲۵/۸۹۵۸	۰/۰۴	۰/۰۷۵۷	۰/۱۴۱۱
دسترسی فیزیکی به جاذبه توریستی	۱۹/۴۶۹۶	۲۶/۹۷۲۷	۳۵/۴۳۷۹	۰/۰۵۷۱	۰/۱۰۷	۰/۱۹۳
فضاهای سبز و فراغتی	۱۱/۷۸۴۹	۱۶/۱۱۴۹	۲۱/۹۱۷۹	۰/۰۳۴۶	۰/۰۶۳۹	۰/۱۱۹۴
امکانات بهداشتی	۹/۳۵۴۴	۱۲/۶۹۳۲	۱۷/۴۵۳	۰/۰۲۷۵	۰/۰۵۰۳	۰/۰۹۵۱
برخوردار بودن از شبکه برق	۱۱/۷۸۹۱	۱۶/۱۸۱۴	۲۱/۵۰۳۴	۰/۰۳۴۶	۰/۰۶۴۲	۰/۱۱۷۱

	جمع فازی هر سطر			بسط مرکب فازی		
نمازخانه، سرویس بهداشتی، آلاچیق در محور گردشگری	۱۲/۸۵۶۶	۱۷/۴۹۰۶	۲۳/۰۲۸۶	۰/۰۳۷۷	۰/۰۶۹۴	۰/۱۲۵۴
برخورداری از گاز یا سایر فرآورده‌های نفتی	۱۰/۴۷۱۶	۱۴/۰۶۴۳	۱۹/۳۰۳۲	۰/۰۳۰۷	۰/۰۵۵۸	۰/۱۰۵۲
وجود زیرساخت‌های ورزشی	۱۰/۰۳۵۷	۱۳/۶۰۶۷	۱۸/۷۷۵۴	۰/۰۲۹۵	۰/۰۵۴	۰/۱۰۲۳
وجود زیرساخت‌های اطلاع رسانی	۱۳/۲۵۹۳	۱۸/۳۲۵	۲۴/۷۷۹۳	۰/۰۳۸۹	۰/۰۷۲۷	۰/۱۳۵
دسترسی به شبکه اینترنت و	۱۰/۲۸۶۲	۱۳/۹۴۹۷	۱۹/۱۲۶۴	۰/۰۳۰۲	۰/۰۵۵۳	۰/۱۰۴۲
تبلیغات و جذب سرمایه گذار دولتی و خصوصی	۱۰/۳۸۱	۱۳/۹۳۴۱	۱۹/۲۱۴۳	۰/۰۳۰۵	۰/۰۵۵۳	۰/۱۰۴۷
تاسیسات آب و فاضلاب	۱۱/۴۲۱۵	۱۵/۷۰۱۱	۲۱/۷۱۷۸	۰/۰۳۳۵	۰/۰۶۲۳	۰/۱۱۸۳

سپس میزان بزرگی (درجه ارجحیت) هر Si بر Sk را بدست می‌آوریم.

جدول (۵) درجه ارجحیت Si بر Sk

وجود سیستم دفع زباله و فاضلاب	۰/۷۹۶	۰/۶۶۶	۰/۷۶۱	۰/۴۱۳	۰/۶۷۰	۱	۰/۶۲۱	۰/۸۳۳	۱	۱	۰/۷۹۱	۱	۱	۰/۹۲
خدمات پذیرایی (رستوران - چایخانه)	۱	۰/۷۷۵	۰/۹۶۶	۰/۶۹۴	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
وجود پارکینگ‌های کنار جاده ای	۱	۱	۱	۰/۸۲۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
امکانات اقامتی (هتل - مهمانپذیر)	۱	۱	۰/۹۰۷	۰/۷۸۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
دسترسی فیزیکی به جاذبه توریستی	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
فضاهای سبز و فراغتی	۱	۰/۹۰۲	۰/۷۷۵	۰/۸۷۱	۰/۵۹۱	۱	۰/۷۰۹	۰/۸۳۷	۱	۱	۰/۹۰۲	۱	۱	۱
امکانات بهداشتی	۰/۹۱۹	۰/۷۱۷	۰/۵۸۶	۰/۶۸۵	۰/۴۰۱	۰/۸۱۷	۰/۵۵۵	۰/۷۵۱	۰/۹۲۲	۰/۹۴۵	۰/۷۱۵	۰/۹۲۰	۰/۹۲۰	۰/۷۳۱
برخورداری از شبکه برق	۱	۰/۹۰۳	۰/۷۷۱	۰/۸۷۱	۰/۵۷۴	۱	۰/۶۳۳	۰/۹۳۰	۱	۱	۰/۹۰۲	۱	۱	۱
نمازخانه، سرویس بهداشتی، آلاچیق در محور گردشگری	۱	۰/۹۶۴	۰/۸۳۳	۰/۹۳۱	۰/۶۵۰	۱	۱	۱	۱	۱	۰/۹۶۳	۱	۱	۱
برخورداری از گاز یا سایر فرآورده‌های نفتی	۰/۶۹۶	۰/۷۹۸	۰/۶۶۶	۰/۷۶۶	۰/۴۷۰	۰/۶۷۰	۱	۰/۶۶۷	۰/۸۳۷	۱	۰/۷۹۷	۱	۱	۰/۹۱۷
وجود زیرساخت‌های ورزشی	۰/۸۷۱	۰/۷۷۳	۰/۶۴۴	۰/۷۴۲	۰/۶۱۰	۰/۸۷۱	۱	۰/۸۰۷	۰/۹۷۵	۰/۹۷۵	۰/۸۷۱	۰/۹۸۱	۰/۹۸۲	۰/۸۶۲
وجود زیرساخت‌های اطلاع رسانی	۱	۱	۰/۸۷۵	۰/۹۷	۰/۶۹۴	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
دسترسی به شبکه اینترنت و	۰/۹۱۰	۰/۷۹۱	۰/۶۶۱	۰/۷۵۹	۰/۴۷۱	۰/۶۷۱	۱	۰/۸۷۱	۰/۸۲۷	۰/۹۶۴	۱	۰/۷۹۱	۱	۰/۹۱۰
تبلیغات و جذب سرمایه گذار دولتی و خصوصی	۰/۹۷۹	۰/۷۹۲	۰/۶۶۳	۰/۷۶	۰/۶۷۰	۰/۶۷۱	۱	۰/۸۷۱	۰/۸۲۷	۰/۹۶۳	۰/۸۹۱	۰/۹۹۶	۰/۹۹۶	۰/۹۱۰
تاسیسات آب و فاضلاب	۱	۰/۸۸۵	۰/۷۵۹	۰/۸۵۴	۰/۵۷۰	۰/۹۷۱	۱	۰/۹۷۸	۰/۹۱۹	۱	۰/۸۸۱	۰/۸۸۱	۰/۸۸۱	۱

نتیجه نهایی مدل AHP در جدول ۶ نشان داده شده است. بر این اساس، با ضرب وزن هر شاخص در معیارها نتیجه نهایی که همان رتبه بندی است، آورده شده است.

یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که از بین زیرساخت‌های اثرگذار بر محور گردشگری خرم آباد- اصفهان، مؤلفه دسترسی فیزیکی به جاذبه توریستی (۰/۱۱۰)، وجود پارکینگ‌های کنار جاده‌ای (۰/۰۹۰)، امکانات اقامتی (هتل- مهمانپذیر) (۰/۰۸۰)، خدمات پذیرایی (رستوران- چایخانه و...) (۰/۰۷۶) و وجود زیرساخت‌های اطلاع رسانی (۰/۰۷۶) به ترتیب اهمیت از اثرگذاری بیشتری نسبت به سایر مؤلفه‌ها بر توسعه گردشگری این محور برخوردارند که می‌بایستی در نظام برنامه ریزی برای توسعه گردشگری این محور؛ به مولفه‌های مطرح شده و الویت دار توجه بیشتری نمود. اهمیت زیرساخت‌های دسترسی فیزیکی به جاذبه‌های گردشگری به این دلیل است که گردشگران باید بتوانند به راحتی و با کمترین هزینه به جاذبه‌های گردشگری دسترسی داشته باشند. وجود پارکینگ‌های کنار جاده ای نیز برای گردشگرانی که با خودرو شخصی سفر می‌کنند، ضروری است. امکانات اقامتی و خدمات پذیرایی نیز برای رفاه و آسایش گردشگران ضروری هستند. وجود زیرساخت‌های اطلاع رسانی نیز برای آگاهی گردشگران از جاذبه‌ها و مسیرهای دسترسی به آنها ضروری است.

جدول (۶) اوزان و رتبه نهایی شاخص‌ها

رتبه نهایی	اوزان نهایی	نرمال سازی درجه ارجحیت	درجه ارجحیت	شاخص‌ها
۱۱	۰/۰۵۳	۰/۰۵۲۹	۰/۴۸۳	وجود سیستم دفع زباله و فاضلاب
۴	۰/۰۷۶	۰/۰۷۶۱	۰/۶۹۴	خدمات پذیرایی(رستوران- چایخانه و
۲	۰/۰۹	۰/۰۹	۰/۸۲۱	وجود پارکینگ‌های کنار جاده ای
۳	۰/۰۸	۰/۰۷۹۹	۰/۷۲۸	امکانات اقامتی(هتل - مهمانپذیر)
۱	۰/۱۱	۰/۱۰۹۷	۱	دسترسی فیزیکی به جاذبه توریستی
۷	۰/۰۶۵	۰/۰۶۴۸	۰/۵۹۱	فضاهای سبز و فراغتی
۱۵	۰/۰۴۴	۰/۰۴۴	۰/۴۰۱	امکانات بهداشتی
۸	۰/۰۶۴	۰/۰۶۴	۰/۵۸۴	برخورداری از شبکه برق
۶	۰/۰۷۱	۰/۰۷۰۷	۰/۶۴۵	نمازخانه، سرویس بهداشتی، آلاچیق در محور گردشگری
۱۰	۰/۰۵۳	۰/۰۵۳۱	۰/۴۸۴	برخورداری از گاز یا سایر فرآورده‌های نفتی
۱۴	۰/۰۵	۰/۰۵۰۴	۰/۴۶	وجود زیرساخت‌های ورزشی
۵	۰/۰۷۶	۰/۰۷۶۱	۰/۶۹۴	وجود زیرساخت‌های اطلاع رسانی
۱۳	۰/۰۵۲	۰/۰۵۲۳	۰/۴۷۷	دسترسی به شبکه اینترنت و
۱۲	۰/۰۵۳	۰/۰۵۲۵	۰/۴۷۹	تبلیغات و جذب سرمایه گذار دولتی و خصوصی
۹	۰/۰۶۳	۰/۰۶۳۴	۰/۵۷۸	تاسیسات آب وفاضلاب

همچنین از بین زیرساخت‌های اثرگذار بر محور گردشگری خرم آباد- اصفهان، مؤلفه امکانات بهداشتی (۰/۰۴۴)، وجود زیرساخت‌های ورزشی (۰/۰۵۰)، دسترسی به شبکه اینترنت و ... (۰/۰۵۲)، تبلیغات و جذب سرمایه گذار دولتی و خصوصی (۰/۰۵۳) به ترتیب اهمیت از اثرگذاری بیشتری نسبت به سایر مؤلفه‌ها بر توسعه گردشگری این محور برخوردارند.

بحث و نتیجه گیری

توسعه گردشگری یکی از عوامل مهم رشد اقتصادی در بسیاری از کشورهاست. محور شهرهای خرم آباد - اصفهان به عنوان یکی از محورهای گردشگری مهم در ایران، با دارا بودن پتانسیل‌های قابل توجه از جمله آبشارها، سد، جاذبه‌های مذهبی و تاریخی نیازمند تجهیز زیرساخت‌های گردشگری است، به گونه‌ای که با تجهیز این زیرساخت‌ها، بهره بهینه از این قابلیت‌ها برده شود. در این راستا پژوهش حاضر با هدف؛ ارزیابی نقش زیرساخت‌های گردشگری در توسعه محور گردشگری خرم آباد به اصفهان تدوین شده است. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که از بین زیرساخت‌های اثرگذار بر محور گردشگری خرم آباد - اصفهان، مؤلفه دسترسی فیزیکی به جاذبه توریستی، وجود پارکینگ‌های کنار جاده‌ای، امکانات اقامتی (هتل - مهمانپذیر)، خدمات پذیرایی (رستوران - چایخانه و...) و وجود زیرساخت‌های اطلاع رسانی به ترتیب اهمیت از اثرگذاری بیشتری نسبت به سایر مؤلفه‌ها بر توسعه گردشگری این محور برخوردارند. نتایج تحقیق حاضر با نتایج تحقیق آدون و همکاران (۲۰۲۳)، خایری و درماوان (۲۰۲۱) و راگرسون (۲۰۰۷) هم راستا می‌باشد. همچنین، با بهره‌گیری از رویکرد مشارکتی و در چارچوب اصول آمایش سرزمین در الگوی سیاستگذاری و برنامه‌ریزی گردشگری آمایش محور، می‌توان توسعه گردشگر مینا و شاهراه گردشگری مرکز محور و غرب محور را در محور خرم‌آباد - اصفهان متصور شد. می‌توان عنوان کرد بهبود زیرساخت‌های گردشگری می‌تواند در توسعه گردشگری و افزایش درآمد کشور و محور مطالعاتی خرم‌آباد - اصفهان تأثیرگذار باشد. بهبود دسترسی فیزیکی به جاذبه‌های گردشگری می‌تواند به گردشگران کمک کند تا به آسانی به جاذبه‌های موردنظر دسترسی پیدا کنند و این باعث افزایش تعداد گردشگران خواهد شد. وجود پارکینگ‌های کنار جاده، امکانات اقامتی و خدمات پذیرایی می‌تواند به گردشگران کمک کند تا به راحتی و با آسایش بیشتری در مقصد خود اقامت کنند و این باعث افزایش تعداد شب‌های اقامت گردشگران در منطقه خواهد شد. توسعه فناوری و ارتباطات به عنوان زیرساخت اطلاع رسانی می‌تواند به عنوان یکی از عوامل مؤثر در توسعه گردشگری مطرح شود. این روزها، تکنولوژی و ارتباطات برای صنعت گردشگری بسیار حیاتی هستند و از آنها به عنوان وسیله‌هایی برای ارتقای کیفیت خدمات، ترویج جاذبه‌های گردشگری، افزایش رضایت مشتریان و کسب و کارهای گردشگری استفاده می‌شود. به عنوان مثال، فناوری‌های واقعیت مجازی و افزوده می‌توانند به گردشگران کمک کنند تا از جاذبه‌های گردشگری بهتری برخوردار شوند و به آنها اجازه می‌دهند تا قبل از حضور فیزیکی در محل، از جاذبه‌های گردشگری بازدید کنند. همچنین، استفاده از اینترنت و شبکه‌های اجتماعی به عنوان وسیله‌ای برای تبلیغ، فروش و رزرو خدمات گردشگری مورد استفاده قرار می‌گیرد. به طور کلی، توسعه فناوری و ارتباطات به دنبال بهبود کیفیت خدمات و افزایش رضایت مشتریان، ارتقای سطح توسعه گردشگری، ترویج جاذبه‌های گردشگری و افزایش درآمد کسب و کارهای گردشگری است. فناوری‌ها می‌توانند به بهبود تجربه گردشگران در مقصد کمک کنند. این روزها، بسیاری از مسافران از فناوری‌های مختلف برای برنامه‌ریزی سفر، یافتن اطلاعات درباره مقصد و جاذبه‌های گردشگری، رزرو خدمات، و ارتباط با دوستان و خانواده استفاده می‌کنند. همچنین، اپلیکیشن‌های گردشگری می‌توانند به گردشگران کمک کنند تا بهترین رستوران‌ها، هتل‌ها، جاذبه‌های گردشگری و فعالیت‌های دیگر در مقصد را پیدا کنند. این اپلیکیشن‌ها معمولاً شامل نقشه‌ها، راهنمایی‌های محلی و اطلاعات در مورد تفریحات و فعالیت‌های موجود در مقصد هستند. در نتیجه، زیرساخت‌های اطلاع‌رسانی به گردشگران کمک می‌کنند تا به راحتی و با سرعت بیشتری اطلاعات مورد نیاز خود را پیدا کنند و تجربه گردشگری بهتری داشته باشند.

این رتبه‌بندی می‌تواند به‌عنوان یک راهنما برای بهبود زیرساخت‌های گردشگری در مناطق گردشگری مورد استفاده قرار گیرد و به مدیران و برنامه‌ریزان گردشگری کمک می‌کند تا اولویت‌های خود را برای ارتقای زیرساخت‌هایی که در این رتبه‌بندی

برتری داشته‌اند، تعیین کنند. همچنین، این رتبه‌بندی می‌تواند به دولت و سرمایه‌گذاران خصوصی کمک کند تا اولویت‌های خود را برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های گردشگری تعیین کنند و بهبود آنها را تحت حمایت خود قرار دهند. برای بهبود زیرساخت‌های موجود گردشگری، توجه به توسعه پایدار ضروری است. بنابراین، توصیه‌ها شامل سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل، افزایش کیفیت خدمات ارائه شده به گردشگران، ترویج اکوتوریسم و استفاده از فناوری‌های دیجیتال برای تسهیل ارتباطات و دسترسی به اطلاعات برای گردشگران است. مقاصد گردشگری می‌توانند تلاش‌های پایداری خود را از طریق کمپین‌های بازاریابی و ارتباطی ارتقا دهند. این شامل برجسته کردن جاذبه‌ها و فعالیت‌های دوستدار محیط زیست، ترویج گزینه‌های حمل و نقل پایدار، و آموزش بازدیدکنندگان در مورد شیوه‌های گردشگری مسئولانه است.

منابع

- احمدی، محمدرضا (۱۳۹۹). نقش مسیرهای گردشگری شبانه در اقتصاد شهری (نمونه موردی: بافت تاریخی شیراز). پژوهش‌های گردشگری و توسعه پایدار، ۹(۳)، ۴۱-۵۲.
- تقوایی، مسعود؛ رنجبردستانی، محمود (۱۳۸۹). تحلیلی بر پراکنش امکانات و خدمات مسیر گردشگری شمال شرق استان چهارمحال و بختیاری. پژوهش و برنامه ریزی شهری، ۱۱(۱)، ۲۱-۴۸.
- دبیرخانه شورای عالی آمایش سرزمین (۱۳۹۹) سند آمایش استان لرستان. تهران: سازمان برنامه و بودجه کشور.
- سعیده زرابادی، زهرا سادات؛ مسعودیان، مستوره سادات (۱۴۰۱). ارزیابی مؤلفه‌های مؤثر در طراحی مسیرهای گردشگری میراثی (مورد پژوهی: محور تاریخی، فرهنگی و گردشگری جلفا). گردشگری و توسعه، ۱۱(۴)، ۳۳-۴۹.
- طالبی، خاطره؛ سرتیپی پور، محسن؛ آزاد، میترا (۱۴۰۱). تعیین مسیرهای گردشگری با روش کمترین فاصله از بهترین تصمیم نمونه موردی: شهرستان تاریخی دامغان. گردشگری و توسعه، ۱۱(۳)، ۲۰۷-۲۲۴. doi
- عالی، نگین؛ صادقی، لقمان (۱۴۰۰). ارزیابی میزان تأثیرگذاری عوامل مؤثر بر توسعه اکوتوریسم در نواحی روستایی (مطالعه موردی: مسیر گردشگری اورامانات). فصلنامه مسکن و محیط روستا، ۴۰(۱۷۴)، ۱۵-۲۸.
- علیزاده، رضا؛ ایزدی، حسن؛ آراسته، مجتبی (۱۳۹۹). رتبه‌بندی ظرفیت گردشگری ورزشی طبیعت‌محور در مسیرهای گردشگری استان لرستان. گردشگری و توسعه، ۹(۴)، ۲۴۹-۲۶۸.
- فاضلی، احسان؛ کردشاکری، پرنیان؛ بزرگ‌زاده‌یزدی، نگار (۱۳۹۴). ارائه مسیرهای بهینه گردشگری شهر مشهد از طریق شناسایی و سنجش عناصر دارای پتانسیل گردشگری. فضای گردشگری، ۱۴(۴)، ۱۳-۳۷.
- محمدی، محمود؛ چنگلواپی، یونس (۱۳۹۲). ارزیابی مولفه‌های کیفیت فضای شهری بر میزان مطلوبیت مسیرهای پیاده گردشگری (مورد پژوهی اولویت‌بندی مسیرهای گردشگری پیاده در شهر اصفهان). معماری و شهرسازی/ایران، ۵(۵)، ۱۵-۳۲.

Abbas, J., Mubeen, R., Iorember, P. T., Raza, S., & Mamirkulova, G. (2021). Exploring the impact of COVID-19 on tourism: transformational potential and implications for a sustainable recovery of the travel and leisure industry. *Current Research in Behavioral Sciences*, 2, 100033. <https://doi.org/10.1016/j.crbeha.2021.100033>

Addoun, M., Chachour, M., & Zerouala, M. S. (2023). A strategy for the design of a cultural tourist route. Case study of the city of Tlemcen in Algeria. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 21(4), 743-765. <http://dx.doi.org/10.25145/j.pasos.2023.21.051>

Barvinok, N. (2023). Assessment of Tourist and recreational Potential And Tourist Infrastructure in Individual United Territorial Communities of Kirovograd Region. *Economies' Horizons*, (2(24), 4-20. [https://doi.org/10.31499/2616-5236.2\(24\).2023.281149](https://doi.org/10.31499/2616-5236.2(24).2023.281149)

- Briedenhann, J., & Wickens, E. (2004). Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas—vibrant hope or impossible dream? *Tourism management*, 25(1), 71-79. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(03\)00063-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(03)00063-3)
- Britton, S. (1982). The Political Economy of Tourism in the Third World. *Annals of Tourism Research* 9 (3): 331–358. doi:10.1016/0160-7383(82)90018-4
- Chan, R. C., & Bhatta, K. D. (2021). Trans-Himalayan connectivity and sustainable tourism development in Nepal: a study of community perceptions of tourism impacts along the Nepal–China Friendship Highway. *Asian Geographer*, 1-22. <https://doi.org/10.1080/10225706.2021.1943470>
- Chan, R., and K. D. Bhatta. (2013). Ecotourism Planning and Sustainable Community Development: Theoretical Perspective for Nepal. *South Asian Journal of Tourism and Heritage* 6 (1): 69–96.
- Chang, D. Y. (1992). *Extent Analysis and Synthetic Decision, Optimization Techniques and Applications*. Vol. 1, World Scientific, Singapore, 352.
- Duarte-Duarte, J. B., Talero-Sarmiento, L. H., & Rodríguez-Padilla, D. C. (2021). Methodological proposal for the identification of tourist routes in a particular region through clustering techniques. *Heliyon*, 7(4). <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2021.e06655>
- Dunets, A. N., Vakhrushev, I. B., Sukhova, M. G., Sokolov, M. S., Utkina, K. M., & Shichiyakh, R. A. (2019). Selection of strategic priorities for sustainable development of tourism in a mountain region: concentration of tourist infrastructure or nature-oriented tourism. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, 7(2), 1217. DOI: 10.9770/jesi.2019.7.2(29)
- ECI Africa (2006). Community-based tourism. Unpublished draft report for FRIDGE, Johannesburg.
- Gibson, L., Lynch, P. A., & Morrison, A. (2005). The local destination tourism network: Development issues. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 2(2), 87–99.
- Fafurida, F., Ineke, P., & Winda, F. N. (2018). Analysis of Availability of Tourism Infrastructure: Comparative Study in Joglosemar Area. *KnE Social Sciences*, 3 (10), 91–101. <http://dx.doi.org/10.18502/kss.v3i10.3121>
- Fagence, M. (1991). Rural Tourism and the Small Country Town. *Tourism Recreation research* 16 (1). 34-43 <https://doi.org/10.1080/02508281.1991.11014600>
- Getz, D. and Page, S. J. (1997). *The Business of Rural Tourism*. In: Page and Getz. New York: International Thomson Business Press, pp.191-205
- Gilbert, D. (1989). Rural Tourism and Marketing: Synthesis and New Ways of Working. *Tourism Management*, 10(1), 39-50 [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(89\)90033-2](https://doi.org/10.1016/0261-5177(89)90033-2)
- Ginting, N., & Sasmita, A. (2018). Developing tourism facilities based on geotourism in Silalahi Village, Geopark Toba Caldera. In IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (Vol. 126, No. 1, p. 012163). IOP Publishing. DOI 10.1088/1755-1315/126/1/012163
- Grefe, X. (1994). Is Rural Tourism a Lever for Economic and Social Development? *Journal of Sustainable Tourism*, 2, 23-40 <https://doi.org/10.1080/09669589409510681>
- Gunn C. A. (1979). *Tourism Planning*. New York: Crane Russak & Co.
- Hall, C. M., Mitchell, R., & Sharples, L. (2003). Consuming places: The role of food, wine and tourism in regional development. In C. M. Hall, L. Sharples, R. Mitchell, N. Macionis, & B. Camborne (Eds.), *Food tourism around the world: Development, management, and markets* (pp. 25–59). London: Butterworth-Heinemann
- Hardy, A. (2003). An investigation into the key factors necessary for the development of iconic touring routes. *Journal of Vacation Marketing*, 9, 314–330. <https://doi.org/10.1177/135676670300900402>
- Hill, B.J. and Gibbons, D. (1994). Sustainable Tourism Heritage Trails in Nebraska. Building a sustainable World through Tourism. Montreal: Second Global Conference

- Hummelbrunner, R. and Miglbauer, E. (1994). Tourism Promotion and Potential in Peripheral Areas: The Austrian case. *Journal of Sustainable Tourism*, 2, 41-50
- Khadaroo, J., & Seetanah, B. (2007). Transport infrastructure and tourism development. *Annals of tourism research*, 34(4), 1021-1032. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2007.05.010>
- Khairi, M., & Darmawan, D. (۲۰۲۱). The Relationship Between Destination Attractiveness, Location, Tourism Facilities, And Revisit Intentions. *Journal of Marketing and Business Research (MARK)*, ۱(۱), ۵۰-۳۹ <https://doi.org/10.3390/su13115780>
- Kinash, I. P., Arkhypova, L. M., Polyanska, A. S., Dzoba, O. G., Andrusiv, U. Y., & Iuras, I. I. (2019, February). Economic evaluation of tourism infrastructure development in Ukraine. In *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering* (Vol. 477, No. 1, p. 012020). IOP Publishing. DOI 10.1088/1757-899X/477/1/012020
- Lew, A. (1991). Scenic Routes and rural development in the US. *Tourism recreation research*, 16(2) 23-30 <https://doi.org/10.1080/02508281.1991.11014623>
- Liu, S., & Gao, B. (2022). Econometric Analysis of Leisure Agriculture and Rural Tourism Scenery Based on Spatial Data Analysis. *Computational intelligence and neuroscience*, 2022, 2286803. <https://doi.org/10.1155/2022/2286803>
- Long, P.T., Perdue, R.R., and Allen, L. (1990) Rural Resident Perceptions and Attitudes by Community Level of Tourism. *Journal of Travel Research*, 1990, 3-9 <https://doi.org/10.1177/004728759002800301>
- Lourens, M. (2007). Route tourism: a roadmap for successful destinations and local economic development. *Development Southern Africa*, 24(3), 475-490. <https://doi.org/10.1080/03768350701445574>
- Mačerinskienė, A. (2008). Infrastructure development on the water tourism routes. The 7th International Conference Faculty of Environmental Engineering Vilnius Gediminas Technical University.
- Mandić, A., Mrnjavac, Ž., & Kordić, L. (2018). Tourism infrastructure, recreational facilities and tourism development. *Tourism and hospitality management*, 24(1), 41-62. DOI: 10.20867/thm.24.1.12
- Meyer, D. (2004). Tourism routes and gateways: Key issues for the development of tourism routes and gateways and their potential for pro-poor tourism. Overseas Development Institute, London.
- Meyer-Cech, K. (2003). Food trails in Austria. In C. M. Hall, L. Sharples, R. Mitchell, N. Macionis, & B. Camborne (Eds.), *Food tourism around the world: Development, management, and markets* (pp. 149– 157). London: Butterworth-Heinemann
- Miossec, J. M. (1977). Un model de l'espace touristique. *Espace géographique*, 6, 41-48. <http://dx.doi.org/10.3406/spgeo.1977.1690>
- Murray, M., & Graham, B. (1997). Exploring the dialectics of route-based tourism: The Camino de Santiago. *Tourism Management*, 18, 513–524. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(97\)00075-7](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(97)00075-7)
- Nagy, K. (2012). Heritage Tourism, Thematic Routes and Possibilities for Innovation (February 1, 2012). Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3639435> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3639435>
- Novikov, S., & Osina, V. (2021). Classification of objects of tourism infrastructure in rural areas based on the use of historical, architectural and natural landscape potential on the example of Novosheshminsky region of the Republic of Tatarstan. In *E3S Web of Conferences* (Vol. 274, p. 01030). EDP Sciences. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202127401030>
- Olsen, M. (2003). Tourism themed routes: A Queensland perspective. *Journal of Vacation Marketing*, 9, 331–341. <https://doi.org/10.1177/135676670300900403>

- Poon, A. (1993). *Tourism, technology and competitive strategies*, Wallingford. CAB International
- Reed, M. G. (1999). Collaborative tourism planning as adaptive experiments in emergent tourism settings. *Tourism Recreation Research* 48:3, pages 352-367. <https://doi.org/10.1080/09669589908667343>
- Rogerson, C. M. (2007) Tourism Routes as Vehicles for Local Economic Development in South Africa: The Example of the Magaliesberg Meander. *Urban Forum* 18, 49–68. <https://doi.org/10.1007/s12132-007-9006-5>
- Ross, D., Saxena, G., Correia, F., & Deutz, P. (2017). Archaeological tourism: A creative approach. *Annals of Tourism Research*, 67, 37-47. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2017.08.001>
- Rowen, I. (2016). The geopolitics of tourism: Mobilities, territory, and protest in China, Taiwan, and Hong Kong. *Annals of the American Association of Geographers*, 106(2), 385-393.
- Shen, P., Yin, P., & Niu, B. (2023). Assessing the Combined Effects of Transportation Infrastructure on Regional Tourism Development in China Using a Spatial Econometric Model (GWPR). *Land*, 12(1), 216.
- Telfer, D. J., and R. Sharpley. (2008). *Tourism and Development in the Developing World*. Oxon, UK: Routledge.
- Timothy, D. (1998). Cooperative tourism planning in a developing destination. *Journal of Sustainable Tourism*, 6(1), 52–68. <https://doi.org/10.1080/09669589808667301>
- Vana, M. V., & Malaescu, S. (2016). Cultural thematic tourism itineraries: Mediators of success. *Procedia Economics and Finance*, 39, 642-652. [https://doi.org/10.1016/S2212-5671\(16\)30311-2](https://doi.org/10.1016/S2212-5671(16)30311-2)
- Zheng, W., & Liao, Z. (2019). Using a heuristic approach to design personalized tour routes for heterogeneous tourist groups. *Tourism Management*, 72, 313-325. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.12.013>