

شناسایی شاخص‌های اثرگذار در توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه‌سواری با رویکرد مدل زمینه‌ای

مهدی محمودی یکتا^۱

محسن ظریفی خامنه^۲

علی خزائی^۳

محسن حلاجی^۴



[10.22034/ssys.2022.2527.2826](https://doi.org/10.22034/ssys.2022.2527.2826)

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۶/۲۳

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۱/۹/۲۲

هدف پژوهش حاضر، شناسایی شاخص‌های اثرگذار بر توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه‌سواری بود. پژوهش حاضر به لحاظ ماهیت در زمره تحقیقات اکتشافی؛ به لحاظ نوع پژوهش کاربردی و به لحاظ راهبرد استقرایی و به لحاظ ماهیت داده‌ها در زمره پژوهش کیفی و از نوع نظریه داده‌بنیاد بر اساس مدل پارادایمی استراس و کوربین (۱۹۹۰) است. جامعه آماری پژوهش را اعضای فدراسیون دوچرخه‌سواری، مدیران ورزش شهری، ورزشکاران و مربیان تشکیل می‌دادند که به روش‌های نمونه‌گیری هدفمند و گلوله برفی انتخاب شدند. مصاحبه‌ها طی پروسه دوماهه با ۱۷ نفر انجام گرفت. به‌منظور تحلیل داده‌ها و استخراج یافته‌ها، از کدگذاری باز، محوری و انتخابی استفاده شد. همچنین تحلیل داده‌های کیفی با استفاده از نرم‌افزار MAXQDA انجام شد. پس از فرایند کدگذاری، تعداد ۱۰۵ کد باز در ۱۸ مقوله فرعی از کدگذاری محوری و ۸ مقوله کلی از کدگذاری گزینشی به‌دست آمد. بر اساس نتایج پژوهش، با راهبرد شهر فعال و توسعه ورزش و سلامتی با محوریت استفاده از دوچرخه و با اتخاذ راهبردهای عملیاتی همچون افزایش ایمنی خیابان‌ها و معابر، استانداردسازی تجهیزات دوچرخه، حمایت قانونی از راکبین و استفاده از طرح‌های دوچرخه اشتراکی و برقراری توازن و تعادل دسترسی به دوچرخه‌ها بین همه شهروندان و ... می‌توان به فرهنگ‌سازی و تغییر رفتار نسبت به استفاده بیشتر از دوچرخه و در نهایت به توسعه پایدار شهری کمک کرد.

واژگان کلیدی: فرهنگ، ورزش دوچرخه‌سواری، هم‌افزایی و نظریه داده‌بنیاد.

^۱ دکترای مدیریت ورزشی، مدرس گروه علوم ورزشی، دانشگاه غیردولتی - غیرانتفاعی ایوان‌کی، سمنان، ایران

^۲ کارشناس ارشد، مدیریت ورزشی، دانشگاه غیر دولتی - غیرانتفاعی ایوان‌کی، سمنان، ایران

^۳ دانشجوی دکتری، مدیریت ورزشی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

E-mail: Ali.khazaei@atu.ac.ir

^۴ استادیار، گروه آموزش تربیت‌بدنی، دانشگاه فرهنگیان، تهران، ایران

مقدمه

حمل و نقل مبتنی بر وسایل نقلیه موتوری، طیف گسترده‌ای از اثرات منفی بر جامعه و محیط زیست دربردارد که می‌توان به آلودگی هوا، ترافیک سنگین، آلودگی صوتی، افزایش تصادفات و اختصاص زمین‌های ارزشمند شهری به خیابان‌ها و جاده‌ها و پارکینگ خودروها اشاره کرد که این امر به سلامت مردم آسیب زده و خطرات معابر را نیز افزایش داده است (رومن^۱، ۲۰۱۴). به دنبال این وضعیت، حمل و نقل پایدار و حفاظت از محیط زیست، به یک هدف اساسی سیاست داخلی و جهانی به ویژه در مناطق شهری تبدیل گردید که علاوه بر ایجاد مسیرهای ویژه، معابر ایمن و راحت و بهینه‌سازی پیاده‌روها، لزوم بهره‌گیری از ابزارهای کارآمد به منظور دستیابی به حمل و نقل پایدار شهری مطرح شد (برلوکو و کولونا^۲، ۲۰۱۲)، منفی آذر و همکاران، ۱۳۹۷). در زمینه حمل و نقل درون شهری، گزینه‌های مختلفی شامل سیستم حمل و نقل عمومی، شخصی و دوچرخه وجود دارد که شهرها و کشورهای مختلف رفتارهای متفاوتی در میزان استفاده از آنها داشتند (صادقی نائینی و همکاران، ۱۴۰۱). یک رویکرد مهم در پاسخ به مسائل ناشی از کاربرد وسایل نقلیه موتوری در حمل و نقل شهری به خصوص در سفرهای کوتاه درون شهری، ترویج فرهنگ استفاده از دوچرخه

¹ Roman

² Berloco, Colonna

شناسایی شاخص‌های اثرگذار در توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه سواری با رویکرد مدل زمینه‌ای

است (مونی^۱ و همکاران، ۲۰۰۷). در دهه‌های اخیر، استفاده از دوچرخه در سفرهای شهری با توجه به مزایای آن، روبه‌روز در سیاست‌های حمل‌ونقل درون‌شهری نقش پررنگ‌تری ایفا کرده است (د سوزا^۲ و همکاران، ۲۰۱۴). ویژگی‌های محیط‌زیست دوستانه و عدم انتشار آلاینده‌ها توسط دوچرخه علت این توجه بوده است که علاوه بر بهبود کیفیت هوا می‌تواند به کاهش ازدحام ترافیک کمک نماید و جایگزینی مناسب برای وسایل نقلیه موتوری در سفرهای کوتاه شهری (تا شش کیلومتر) به‌ویژه در شبکه‌های شلوغ و پرتراکم شهری باشد (جو و چول^۳، ۲۰۱۳).

ترویج فرهنگ پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، یکی از راه‌های ادغام فعالیت ورزشی در درون فعالیت‌های روزمره است (صفار، عظیم زاده، ۱۳۹۶). بنابراین انجام اقداماتی برای تشویق استفاده از دوچرخه برای کسانی که روزانه از خانه به محل کار، مدرسه و خرید می‌روند، ضروری می‌باشد (فرانکو^۴ و همکاران، ۲۰۱۴). ارزان بودن، بی‌نیازی از سوخت، اشغال فضای کمتر، تعمیر و نگهداری آسان و قابلیت به‌کارگیری در معابر کم‌عرض یا دارای محدودیت از مهم‌ترین ویژگی‌های اقتصادی-اجتماعی دوچرخه می‌باشد (علی نژاد، ۱۳۹۸). این ورزش می‌تواند هم به‌صورت تفریحی و هم حرفه‌ای انجام شود. برخلاف اینکه استفاده از وسایل نقلیه موتوری به‌مرورزمان باعث پیدایش بسیاری از بیماری‌های روحی، روانی و جسمانی و همچنین بیماری فقر حرکتی در جامعه می‌شود، استفاده از دوچرخه‌سواری موجب ارتقای سطح سلامت جسمی و روحی، بهبود عملکرد قلب و تنفس، تقویت عضلانی، شادی و نشاط و می‌گردد. شأن و جایگاه فرهنگ دوچرخه‌سواری با توجه به نقش مطلوب آن بر سلامتی شهروندان و اثر آن بر کاهش معضلات اجتماعی و مشکلات مربوط به تراکم خودروها و بهبود وضعیت ترافیک و کاهش چشم‌گیر آلودگی هوا، لزوم فراهم نمودن زیرساخت‌های ضروری با مشارکت، همفکری و همکاری تمامی نهادهای فرهنگی و اجرایی را می‌طلبد (تاینیو^۵ و همکاران، ۲۰۱۶؛ وارا^۶، ۲۰۲۱).

با این حال، گسترش فرهنگ استفاده از دوچرخه با موانع زیادی روبه‌روست. نتایج تحقیقات بین‌المللی نشان می‌دهد علیرغم محبوبیت فزاینده دوچرخه‌سواری در مراکز شهری، همچنان به‌عنوان یک روش حمل‌ونقل پاک در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی شهری نادیده گرفته می‌شود (شومر-بادی^۷، ۲۰۲۰).

¹ Mooney

² de Sousa

³ Joo, Cheol

⁴ Franco

⁵ Tainio

⁶ Varela

⁷ Tschoerner-Budde

یکی از موانع اصلی وجود خطر (موانع ایمنی) در دوچرخه‌سواری است که مانع گسترش و توسعه آن شده است (پارکینا و میرزا^۱، ۲۰۱۰). بسیاری از خانواده‌ها بیان کردند که دوست دارند فرزندانشان دوچرخه‌سواری کنند، ولی معمولاً از انجام این کار جلوگیری می‌کنند، زیرا احساس می‌کنند این کار خطرناک است (چیرستای^۲ و همکاران، ۲۰۱۱). ایمنی حمل‌ونقل، نگرانی است که به‌عنوان یک عامل بزرگ و اصلی برای دوچرخه‌سواری در کشورهایی با راه‌های غیراستاندارد مخصوص دوچرخه‌سواری مشخص شده است (پوچر و همکاران^۳، ۲۰۱۱). با توجه به مشکلات و موانع، طراحی مسیرهای دوچرخه‌سواری و برنامه‌ریزی فرهنگی به‌منظور استفاده از دوچرخه به‌عنوان یک وسیله حمل‌ونقل در مسیرهای اصلی و فرعی شهرها و مناطق دیگر اغلب می‌تواند بسیاری از مشکلات ناشی از تردد و ترافیک‌های سنگین درون‌شهری را کاهش دهد و با برنامه‌ریزی کوتاه‌مدت و بلندمدت، آرامش واقعی دررفت‌وآمدهای شهری را برای انسان به ارمغان آورد. نکته قابل‌توجه آن است که استفاده از دوچرخه و گسترش دوچرخه‌سواری در سطح شهرها نیاز به سرمایه‌گذاری‌های هنگفت نداشته و می‌تواند در انطباق با شرایط اقتصادی و اجتماعی جامعه در خدمت سیستم حمل‌ونقل قرارگرفته و از تراکم وسایل نقلیه موتوری در مناطق شهری بکاهد (فتیحی و تقوایی، ۲۰۱۲).

صفار و عظیم‌زاده (۱۳۹۶) عوامل مؤثر بر توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری را تجهیزات و امکانات، سیاست‌های تشویقی - حمایتی و برنامه‌های آموزشی - تبلیغاتی دانستند. زرابادی‌پور و همکاران (۱۴۰۰) در بررسی مشکلات و موانع دوچرخه‌سواری در شهرها، نبود ایمنی کافی جهت تردد در شهر را مهم‌ترین مشکل دوچرخه‌سواران دانستند. علاوه بر این، طبق نتایج دست آمده ۳۷ درصد از دوچرخه‌سواران در طول سفر خود حداقل یک‌بار دچار سانحه شده‌اند که ۲۵ درصد این تصادفات جرحی می‌باشند. بنسون و اسکریون^۴ (۲۰۱۲) در پژوهش خود به این نتیجه رسیدند شرایط اقلیمی، میزان روشنایی و فاصله سفر به عنوان عوامل مؤثر بر تمایل به دوچرخه‌سواری شناخته می‌شوند؛ به طوری که فاصله بیش از چهار کیلومتر یک محدودیت جدی برای انتخاب دوچرخه است. نتایج علی‌زاده هزجان (۱۳۹۷) نشان داد افزایش استفاده از دوچرخه مستلزم وجود یک برنامه جامع در بخش سخت‌افزاری ازجمله تأسیسات و امنیت ترافیکی برای دوچرخه‌سواران و عدم‌تداخل مسیر دوچرخه‌سواری با عبور اتومبیل‌ها می‌باشد. از طرفی، حمایت لازم از دوچرخه‌سواران در قوانین راهنمایی و رانندگی، عدم‌وجود تبعیض‌های جنسیتی و محروم‌بودن بانوان نیز

¹ Parkina and Meyers

² Christie

³ Pucher

⁴ Benson and Scriven

شناسایی شاخص‌های اثرگذار در توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه سواری با رویکرد مدل زمینه‌ای

می‌تواند بر ترویج این شیوه حمل‌ونقل پاک مؤثر باشند. علی‌نژاد (۱۳۹۸) با بررسی راهکارهای مؤثر برافزایش استفاده از دوچرخه به این نتیجه رسید که استانداردسازی مسیر دوچرخه، تبلیغات و فرهنگ‌سازی به‌منظور تشویق افراد به فوائد دوچرخه و دوچرخه‌سواری، امکان استفاده از سیستم دوچرخه اشتراکی، امکان ترکیب تسهیلات دوچرخه و دوچرخه‌سواری با حمل‌ونقل عمومی و ایستگاه دوچرخه در کنار ایستگاه حمل‌ونقل عمومی می‌تواند موجب افزایش استفاده از دوچرخه شود. تحقیقات هور (۲۰۲۰) نشان دادند که دوچرخه‌سواری بیش‌ازپیش به موضوعی کلیدی در فرهنگ عمومی شهری تبدیل شده است. بنابراین در بافت فرهنگ شهری، دوچرخه دوباره در حال به دست آوردن ارزش نمادین گذشته خود است که آن را برای شهرنشینان مطلوب‌تر و نیز منحصربه‌فردتر می‌کند. دوچرخه‌سواری و صنعت دوچرخه نه‌تنها در برنامه‌ریزی بین‌رشته‌ای، برنامه‌ریزی شهری، قوانین ترافیکی، تحقیقات فعالیت جسمانی و ارتقای سلامت باید متنوع‌تر گردد، بلکه در بازنمایی رسانه‌ای و تولیدات فرهنگی به‌ویژه در حوزه ورزش ترویج شود.

به‌طورکلی بررسی تحقیقات نشان می‌دهد که علیرغم اهمیت دوچرخه سواری، این شیوه جابجایی شهری مورد کم‌توجهی قرارگرفته است. از نظر تاریخی پتانسیل استفاده از دوچرخه توسط بسیاری از تصمیم‌گیرندگان و برنامه‌ریزان شهری نادیده گرفته شده است که منجر به بدتر شدن امکانات و در دسترس نبودن فضای عمومی برای این کاربران می‌شود. با این حال، در سال‌های اخیر ارزش این روش حمل‌ونقل به رسمیت شناخته شده است. دوچرخه‌سواری می‌تواند به اندازه سفر با ماشین یا وسایل حمل و نقل عمومی سریع باشد، البته تا زمانی که شرایط و زیرساخت‌های مناسب وجود داشته باشد. بنابراین می‌توان با تحرک شهری در مقیاس انسانی، ترویج و تسهیل سفر فعال به وسیله دوچرخه همراه با راهبرد خیابان‌های سالم با رویکردی متمرکز بر سلامتی شهروندان جهت مقابله با کم‌تحرکی یا فقر حرکتی، فرهنگ استفاده از دوچرخه را در شهرها تقویت کرد و تأثیر شگرف آن را بر رفاه کلی جامعه مشاهده نمود. با وجود این، گسترش دوچرخه‌سواری مستلزم رفع موانع توسعه آن است. این موانع عمدتاً شامل کمبود زیرساخت و تسهیلات دوچرخه‌سواری، ملاحظات فرهنگی و اقتصادی می‌باشد. بدین منظور با توجه به عوامل مؤثر متفاوت بر دوچرخه‌سواری جا دارد که این عوامل شناسایی شود تا مسئولان بتوانند با برنامه‌ریزی و پیاده‌سازی عوامل مؤثر زمینه‌های توسعه دوچرخه‌سواری را در کلان‌شهرها و شهرها فراهم کنند. در همین راستا مسئله اصلی در تحقیق حاضر این است:

مهم‌ترین شاخص‌های مؤثر بر توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه‌سواری کدام‌اند؟

روش‌شناسی پژوهش

پژوهش حاضر به لحاظ ماهیت پژوهش در زمره تحقیقات اکتشافی، به لحاظ نوع پژوهش، کاربردی و به لحاظ راهبرد پژوهش، استقرایی و به لحاظ ماهیت داده‌ها در زمره پژوهش‌های کیفی از نوع «نظریه داده‌بنیاد» بر اساس مدل پارادایمی استراوس و کوربین^۱ (۱۹۹۰) مبتنی بر شناسایی ابعاد شش‌گانه: شرایط علی، زمینه‌ای، مداخله‌ای، راهبردهای کنش/ واکنش، پیامد و پدیده محوری بود. در راستای انجام مصاحبه‌های نیمه ساختاریافته^۲، کلیه نخبگان که به نحوی در پژوهش اشرافیت و احاطه کامل داشتند، به‌عنوان جامعه این پژوهش محسوب گردیدند. با توجه به ماهیت اجرایی پژوهش حاضر، جامعه آماری تحقیق را اعضای فدراسیون دوچرخه‌سواری و هیئت دوچرخه‌سواری شهر تهران، مسئولان و مدیران ورزش شهری و نخبگان حوزه ورزش دوچرخه‌سواری (قهرمانان و افتخارآفرینان و مربیان دارای درجه مربیگری) تشکیل می‌دادند. در آغاز تحقیق شیوه نمونه‌گیری به‌صورت هدفمند بوده است. در ادامه تحقیق نمونه‌گیری به روش گلوله برفی نیز انجام گرفت؛ بدین‌صورت که شرکت‌کنندگان اگر افراد دیگری را می‌شناختند که در زمینه موردبررسی دارای تجربیات و دیدگاه‌هایی بودند، برای شرکت در مطالعه معرفی می‌نمودند. مصاحبه با انتخاب هدفمند افرادی صاحب‌نظر و آگاه در مورد موضوع پژوهش آغاز شد و طی یک پروسه دوماهه و مصاحبه با ۱۷ نفر، پژوهشگر احساس کرد که به نقطه اشباع نظری رسیده است. پس از مصاحبه با خبرگان این حوزه و پیاده‌سازی نظرات ایشان، به‌منظور تحلیل داده‌ها و استخراج یافته‌ها از دل مصاحبه‌ها از کدگذاری باز، محوری و انتخابی استفاده شد و با تحلیل روابط بین مقوله‌ها، نظریه بر اساس مدل «نظریه برخاسته از داده‌ها» (گرند تئوری) تهیه و تدوین گردید. همچنین تحلیل داده‌های کیفی با استفاده از نرم‌افزار MAXQDA انجام شد.

یافته‌های پژوهش

نتایج جدول ۱ نشان می‌دهد که تعداد مصاحبه‌شوندگان کیفی ۱۷ نفر بود که ۶ نفر از آنان را زن (۳۵/۳ درصد) و ۱۱ نفر (۶۴/۷ درصد) مرد بودند. به لحاظ سابقه کاری در حوزه ورزش ۱۱/۸ درصد (۲ نفر) دارای سابقه بین ۱ تا ۱۰ سال بودند و ۱۰ تا ۲۰ سال و ۲۱ تا ۳۰ سال هرکدام ۴۱/۲ درصد (۷ نفر) بودند و بیشتر از ۳۰ سال سابقه ۵/۸ درصد (۱ نفر) را به خود اختصاص دادند. حوزه فعالیت نمونه‌های پژوهش ۲۳/۶ درصد (۴ نفر) اعضای فدراسیون دوچرخه‌سواری تهران، ۲۹/۴ درصد (۵ نفر) نخبگان علمی - ورزشی، ۱۷/۶ درصد (۳ نفر) و مربیان و ورزشکاران، ۱۷/۶ درصد (۳ نفر) و مسئولان ورزش شهری ۲۹/۴ درصد (۵ نفر) بودند.

^۱ Corbin & Strauss

^۲ Semi-structured

شناسایی شاخص‌های اثرگذار در توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه سواری با رویکرد مدل زمینه‌ای

جدول ۱: شاخص‌های توصیفی ویژگی‌های جمعیت‌شناختی

متغیر	ویژگی جمعیت‌شناختی	فراوانی	درصد
جنسیت	زن	۶	۳۵/۳
	مرد	۱۱	۶۴/۷
سابقه فعالیت	۱ تا ۱۰ سال	۲	۱۱/۸
	۱۱ تا ۲۰ سال	۷	۴۱/۲
	۲۱ تا ۳۰ سال	۷	۴۱/۲
	بیشتر از ۳۰ سال	۱	۵/۸
	اعضای فدراسیون دوچرخه‌سواری	۴	۲۳/۶
حوزه فعالیت	مربیان و ورزشکاران	۳	۱۷/۶
	مسئولان ورزش شهری	۵	۲۹/۴
	نخبگان علمی - ورزشی	۵	۲۹/۴
	کل	۱۷	۱۰۰٪

نتایج جدول ۲ نشان می‌دهد پس از فرایند کدگذاری (باز، محوری و گزینشی) تعداد ۱۰۵ کد باز در ۱۸ مقوله فرعی از کدگذاری محوری و ۸ مقوله کلی از کدگذاری گزینشی به دست آمده است:
جدول ۲: کدگذاری باز، محوری و گزینشی شاخص‌های توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه‌سواری

کدهای گزینشی	کدهای محوری	کدهای باز
شرایط علمی	مدیریت ارتباط	لزوم نیازسنجی در بخش پژوهش
	مدیریت ارتباط	نگرش و دید مدیریتی مطلوب در برقراری ارتباط با نهادهای مرتبط
	بخش علمی و اجرایی ورزش	ضرورت جایگاه مشخص رشته دوچرخه‌سواری در دانشگاه‌ها و مدارس

هدف‌گذاری عرضه و تقاضا در رشته	
دوچرخه‌سواری	
شناسایی اهداف موجود در دوچرخه سواری و ارائه	
آن‌ها برای مدیران میانی	
تعامل سازنده و مطلوب بین فدراسیون	
دوچرخه‌سواری و وزارت ورزش و جوانان با	
دانشگاه‌ها	
نیازسنجی میدانی در برنامه‌ریزی چشم‌انداز پیش	
روی توسعه دوچرخه‌سواری	
استعدادیابی نوجوانان و جوانان در ارتباط با	
برنامه‌ریزی	دوچرخه‌سواری
اصولی	ایجاد تسهیلات بیمه‌ای برای دوچرخه و
	دوچرخه‌سوار
نظام	پیش‌بینی‌های لازم جهت ورود بخش خصوصی به
سیاست‌گذاری	حوزه توسعه دوچرخه‌سواری
در فدراسیون	تعامل با وزارت علوم به جهت گنجاندن
دوچرخه‌سواری	دوچرخه‌سواری در واحد تربیت‌بدنی ۱ و ۲
	بیان فواید و مزایای استفاده از دوچرخه در قالب
برنامه‌های	تبلیغات محیط (پوستر، بروشور، بنر)
آموزشی -	برگزاری کلاس‌های آموزشی در ارتباط با عوامل
تبلیغاتی	مرتبط با ایمنی دوچرخه‌سواران
	ایجاد انجمن دوچرخه‌سواری در اداره کل
	تربیت‌بدنی دانشگاه

شناسایی شاخص‌های اثرگذار در توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه سواری با رویکرد مدل زمینه‌ای

برنامه‌هایی جهت بهبود رفتار رانندگان وسایل نقلیه			
در مواجهه با دوچرخه‌سواران			
برگزاری همایش‌های دوچرخه‌سواری در سطح			
جامعه			
فقدان نظام اثربخش در جذب متخصصان با تأکید بر			
صلاحیت‌های علمی، عملی، آموزشی، ورزشی و...			
عدم بسترسازی مطلوب و سازنده برای			
دوچرخه‌سواری			
عدم توجه و ضعف در نظارت کافی به فرهنگ		عملکرد فدراسیون	
دوچرخه‌سواری جامعه توسط فدراسیون			
دوچرخه‌سواری		دوچرخه‌سواری	
همکاری بخش‌های خارج از فدراسیون و هیئت‌های			
دوچرخه‌سواری برای توسعه فرهنگ			
دوچرخه‌سواری مانند دانشگاه، شهرداری و . . .			
عدم وجود سیاست‌های تشویقی حمایتی فدراسیون			
دوچرخه‌سواری			
فراهم نمودن زیرساخت‌های لازم دوچرخه‌سواری			
توسط سازمان‌های زی ربط			
سخت‌گیری در اعطای مجوزها، تخصیص مکان،		عوامل سازمانی و ساختاری	شرایط زمینه‌ای
واردات تجهیزات موردنیاز، امور مالیاتی و..			
نبود امکانات و تجهیزات مناسب دوچرخه‌سواری در			
جامعه			

لزوم بررسی موقعیت جغرافیایی شهرها و پستی و

بلندی آن

طراحی دوچرخه‌هایی مناسب با شرایط جغرافیایی

شهرها

ضرورت تأمین منابع لازم برای خرید تجهیزات

دوچرخه‌سواری جهت رفاه دوچرخه‌سواران

سرمایه‌گذاری بخش دولتی و شرکت‌های خصوصی

در این حوزه

عدم رشد و توسعه شرکت‌های نوپا (استارت‌آپ‌ها)

در زمینه رشته دوچرخه‌سواری

عدم مدیریت صحیح منابع مالی و توزیع آن

به‌صورت مناسب

غیرتخصصی بودن اکثر نیروها در فدراسیون

دوچرخه‌سواری

عدم تمرکز بر موانع پیش روی سازمان نفرات در

شورای برنامه‌ریزی فدراسیون دوچرخه‌سواری

غیرتخصصی بودن نفرات در شورای برنامه‌ریزی

فدراسیون دوچرخه‌سواری

درون‌سازمانی

تصمیم‌گیری سلیقه‌ای مسئولان و تغییرات مداوم

سیاست‌ها

کمرنگ بودن نقش رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی

فعال در بخش دوچرخه‌سواری

شناسایی شاخص‌های اثرگذار در توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه سواری با رویکرد مدل زمینه‌ای

ریسک‌پذیر نبودن خانواده‌ها در تشویق فرزندان به ورزش دوچرخه سواری			
ارسال فازهای منفی و نگران‌کننده از جامعه به ورزشکار از آینده فعالیت در رشته دوچرخه سواری			
برداشت‌های غیر اصولی از الگوی توسعه فرهنگ دوچرخه سواری کشورهای دیگر			
حمایت نهادهای تصمیم‌گیرنده و قانون‌گذار از قوانین موجود در حوزه دوچرخه سواری			
وجود چالش‌های حقوقی و قانون‌گذاری در حوزه دوچرخه سواری			
عدم وجود قوانین در برخورد با مسائل پیرامونی دوچرخه سواری			
عوامل کلان عوامل مداخله‌گر قانونی، سیاسی و اقتصادی	حمایت قانون	تصویب و حمایت قانون	تصویب قوانین الزام آور در جهت‌دهی به سمت اعتلای فرهنگ دوچرخه سواری
			فقدان ساختارهای انعطاف‌پذیر در صنعت دوچرخه سواری
			تصویب و ایجاد قوانین بروز در ساختار فدراسیون دوچرخه سواری
			حمایت‌های مادی و معنوی نسبت به دوچرخه سواران
بسترهای حمایتی	بسترهای حمایتی	مشکلات اجتماعی پیرامون ورزش دوچرخه سواری (به‌ویژه برای بانوان)	

توجه به بیمه ورزشی مختص به رشته		
دوچرخه سواری برای عموم جامعه		
نبود تسهیلات رفاهی لازم به منظور خرید دوچرخه		
در سطح مطلوب		
نقش کمرنگ دولتمردان و دستگاه های اجرایی در		
حمایت و رونق دوچرخه سواری		
توجه به فاکتورهای جمعیتی شناختی هر منطقه در		
بحث دوچرخه سواری	عوامل سیاسی و	
اثر منفی تحریم های اقتصادی در صنعت دوچرخه	اقتصادی	
کیفیت پایین محصولات در بخش تولید لوازم و		
تجهیزات ورزشی		
عدم سهولت در ورود به کسب و کارهای ورزشی در		
حوزه دوچرخه سواری از طرف بخش های دولتی		
انجام محدود تحقیقات و مطالعات		
نداشتن دید همه جانبه به مقوله ورزش به ویژه	بسط و توسعه	
دوچرخه سواری در دانشگاه ها و جامعه	دانش ورزشی	تمرکز بر
شناسایی فرصت های ورزشی دوچرخه سواری در		توسعه
دانشگاه ها و استفاده مفید از آنها		راهبردهای
نقش کمرنگ مربیان و متخصصان ورزشی در تغییر		فرهنگ
شیوه زندگی و ایجاد تفکر روشن به دوچرخه سواری	ساختار جامعه	دوچرخه سواری
نبود محیط رقابتی در حوزه دوچرخه سواری		
سوق ندادن جوانان به سمت تمرکز بر روی		
دوچرخه سواری		

نبود امنیت شغلی دوچرخه‌سواران و آینده مبهم نقش تفکر راهبردی در حوزه دوچرخه‌سواری ارائه و پیاده‌سازی برنامه‌های عملی در مقاطع مختلف زمانی	
تدوین برنامه مدون و هدفمند در مورد توسعه	
فرهنگ دوچرخه‌سواری جامعه	بازنگری
تنظیم سند راهبردی به‌منظور ارتقای توسعه فرهنگ	ساختاری و
دوچرخه‌سواری	محتوایی
مشاوره با متخصصان در حوزه دوچرخه‌سواری کشور	برنامه‌ریزی در
استخراج برنامه‌های مدون شده از کشورهای دیگر	دوچرخه‌سواری
موفق در امر دوچرخه‌سواری عمومی مانند چین، آمریکا، آلمان و ...	عوامل
بروز شدن برنامه‌ها و چشم‌اندازها به‌صورت کمی و	راهبردها
کیفی در فواصل زمانی کوتاه‌مدت	برنامه‌ریزی و
دیربازده بودن برنامه‌ها و طرح‌های پیش‌بینی شده	سازمانی
ارائه خط‌مشی جامع، واحد و کاربردی با مشارکت	
همه متخصصان و کارشناسان	باز مهندسی
آسیب‌شناسی فرایند سیاست‌گذاری در فدراسیون	سیاست‌ها و
دوچرخه‌سواری	برنامه‌ریزی‌های
حمایت از جوانان در رشته دوچرخه‌سواری	فدراسیون
گرفتن تست‌های غربالگری در جذب جوانان مستعد	دوچرخه‌سواری
دوچرخه‌سواری (قد، وزن، سن، آمادگی جسمانی و...)	
تقویت انجمن‌های ورزشی در دانشگاه‌ها با رویکرد	
دوچرخه‌سواری	

استفاده از روش متورینگ در بخش ورزش دانشگاهی		
برگزاری حداکثری مسابقات دوچرخه‌سواری		
ورزشی در جامعه		
تمرکز بر	ایجاد محیط مطلوب و معرفی رشته دوچرخه‌سواری	
مهارت افزایی	حضور قهرمانان و ورزشکاران حرفه‌ای ورزش	
جوانان و توجه	دوچرخه‌سواری در محیط جامعه	
به	تشکیل مراکز آموزشی دوچرخه‌سواری در مناطق	
دوچرخه‌سواری	مختلف شهر	
وجود دوره‌های آموزشی دوچرخه‌سواری حرفه‌ای		
در جامعه		
همکاری نیروی انتظامی و پلیس راهور با		
دوچرخه‌سواران		
بهره‌گیری از پارک‌های علم و فناوری در حوزه		
حمایت و	ورزش به‌ویژه دوچرخه‌سواری	
همراهی	ارائه آمار و اطلاعات دقیق ناشی از وجود ترافیک	
عوامل حمایتی	سازمان‌های	سنگین در شهر تهران به شهروندان
	مرتبط	ایجاد مسیرهای مخصوص تردد دوچرخه
گسترش کارخانه‌های تولید دوچرخه و کاهش تولید		
موتورسیکلت در کشور		
ایجاد صندوق حمایت از افتخارآفرینان ورزشی		
به‌ویژه ورزش دوچرخه‌سواری		
نهادینه‌سازی	کاهش نرخ معتادان و بزه اجتماعی (اشتغال بیشتر)	
پیامدها	تأثیرات	افزایش انگیزه و امید به آینده در بین جوانان
	بسترهای	
توسعه فرهنگ	اجتماعی و	افزایش رفاه اجتماعی در جامعه

شناسایی شاخص‌های اثرگذار در توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه سواری با رویکرد مدل زمینه‌ای

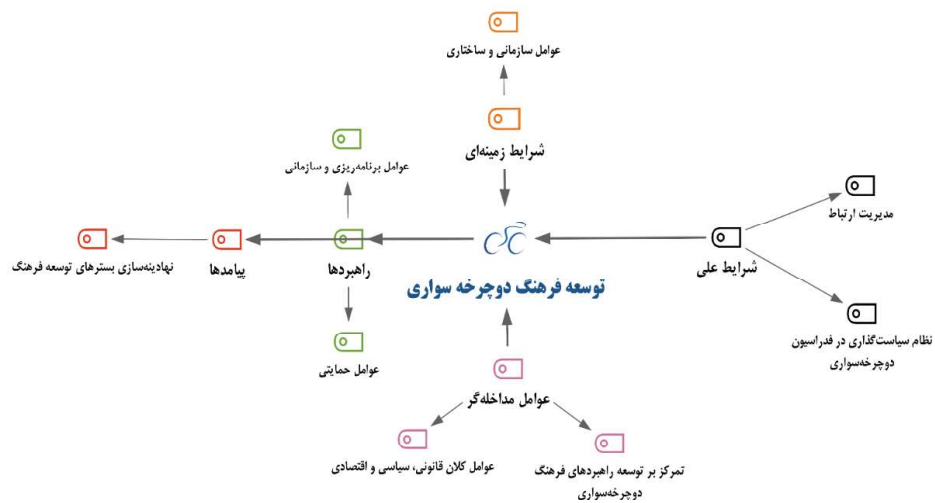
کاهش هزینه‌های درمانی و پیشگیری از	توسعه فزاینده
ناهنجاری‌های اجتماعی	صنعت ورزش
بروز حس توانمندی و اعتمادبه‌نفس جوانان	
رشد ورزش قهرمانی و توجه بیشتر جامعه به آن	
رونق صنعت ورزش به‌ویژه ورزش دوچرخه‌سواری	
بالا رفتن کیفیت خدمات ورزشی در راستای توسعه	
فرهنگ دوچرخه‌سواری	
افزایش درآمدزایی صنعت ورزش	
برقراری ارتباط و تعامل اثربخش بین جامعه با ورزش	
ایجاد تناسب و توازن بین فارغ‌التحصیلان رشته علوم	
ورزشی با بازار صنعت ورزش	
افزایش حضور بیشتر بخش خصوصی در کنار بخش	توسعه متوازن
دولتی در حوزه ورزش	صنعت ورزش
شکل‌گیری شرکت‌های نوپا (استارت‌آپ‌ها) در زمینه	
ورزش دوچرخه‌سواری و رشد و توسعه آنها	
شکل‌گیری شرکت‌های صنعتی ورزشی در حوزه	
دوچرخه‌سواری	
رفع چالش‌های حقوقی و قانونی در حوزه	
دوچرخه‌سواری	
حمایت نهادهای تصمیم‌گیرنده و قانون‌گذار	
هدفمند شدن پژوهش‌های دانشگاهی به سمت نیاز	
جامعه و ورزش دوچرخه‌سواری	شایسته‌گزینی و
تخصصی‌تر شدن دانشگاه‌ها در حوزه ورزش	تخصص‌گرایی
دوچرخه‌سواری (دانشکده دوچرخه‌سواری)	

به‌کارگیری متخصصان و متعهدین در حوزه ورزش

دوچرخه‌سواری

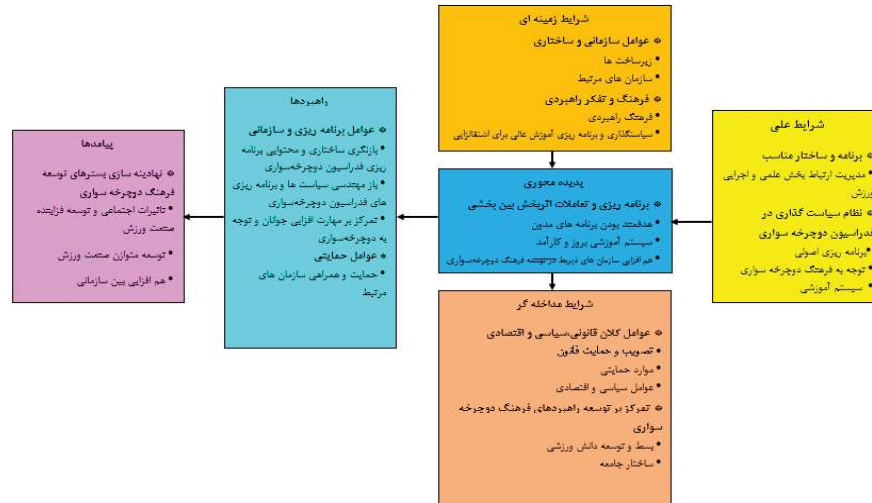
توجه و نظارت کافی به دوچرخه‌سواری از طرف

جامعه دانشگاهی



شکل ۱: ابعاد، مقوله‌ها و مفاهیم موثر بر توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری

شناسایی شاخص‌های اثرگذار در توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه سواری با رویکرد مدل زمینه‌ای



شکل ۲: مدل داده‌بنیاد عوامل توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه سواری

بحث و نتیجه‌گیری

دوچرخه سواری در شهر را باید وسیله‌ای برای رسیدن به هدف دانست. به عنوان مثال، اهداف می‌توانند به بخشی از شهر انگیزه اقتصادی جدیدی بدهند یا محله‌ای را قابل سکونت‌تر کنند یا اینکه فرهنگی را ایجاد کند- بدون اینکه اثرات منفی برای بقیه داشته باشند. با این حال علیرغم اهمیت این موارد پیشرفت و توسعه‌ای در شهرهای کشور مشاهده نمی‌شود و دوچرخه سواری و پذیرش عملی آن در سطح شهرها اندک است (عسکری و رحیمی، ۱۳۹۶). پس پژوهش حاضر با هدف شناسایی شاخص‌ها و عوامل توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه سواری الزامی بوده که خود شامل مجموعه‌ای از عوامل کالبدی و غیرکالبدی اعم از مدیریتی، فرهنگی، جامعه‌شناختی و روان‌شناختی است.

یافته‌ها نشان داد که ازجمله مهم‌ترین عوامل علی توسعه فرهنگ دوچرخه سواری عمومی، برنامه و ساختار مناسب (مدیریت ارتباط بخش علمی و اجرایی ورزش) و نظام آموزشی و تربیتی (برنامه‌ریزی اصولی، سیستم آموزشی و توجه به فرهنگ دوچرخه سواری عمومی) بود. مدیریت ارتباط بخش علمی و اجرایی ورزش که شامل فقدان نگرش و دید مدیریتی مطلوب در برقراری ارتباط با ارگان‌ها در فدراسیون دوچرخه سواری، فقدان جایگاه مشخص رشته دوچرخه سواری در دانشگاه‌ها و مدارس، فقدان تعامل سازنده و مطلوب بین فدراسیون دوچرخه سواری و وزارت ورزش و جوانان با سازمان‌های آموزشی ازجمله عواملی

بود که بر توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری اثرگذار هستند. با این حال تبدیل کردن شهر خودرو محور به انسان‌محور، نیازمند توجه به وسایل حمل‌ونقل پاک همچون دوچرخه است. برای ترغیب شهروندان به استفاده از دوچرخه تمامی تلاش‌ها از هرجهتی که بتواند نظر شهروندان جلب کند، انجام می‌گیرد. در بسیاری از کلان‌شهرها با وجود فراهم کردن زیرساخت‌ها، اما برنامه جامع‌ای وجود ندارد. در زمینه آموزش، تبلیغات و نهادهای سازی فرهنگ ورزش دوچرخه‌سواری به نظر می‌رسد ابتدا باید گروه هدف (دانش آموزان، دانشجویان یا کارمندان و...) مشخص شوند. تحقیقات هور (۲۰۲۰) نشان داد که ورزش دوچرخه‌سواری با تولیدات فرهنگی و حوزه رسانه سهم بیشتری را به خود اختصاص دهد. در این راستا یافته تحقیق غفار گلانده و همکاران (۱۳۹۴) نشان داد که مهم‌ترین عامل عدم تمایل شهروندان به استفاده از دوچرخه، عدم تبلیغات کافی در رسانه‌ها می‌باشد. علاوه بر این با تشکیل کمپین‌هایی از گروه‌های هدف، ضرورت هوای پاک و جسم سالم و خیابان‌های بدون ترافیک سنگین آموزش داده شود. همچنین با برگزاری کلاس‌های آموزشی در مورد عوامل مرتبط با ایمنی دوچرخه‌سواران می‌توان بستر آموزش را بسط داد. افرادی که تجربه کمی از دوچرخه سواری دارند، ممکن است در شروع سفر با دوچرخه احساس اضطراب کنند. بدین منظور مشارکت سازمان‌های مرتبط برای ارائه آموزش‌های رایگان ایمنی و نگهداری دوچرخه، از طریق محل کار و مدارس، می‌تواند اقدامی مهم باشد. والکر^۱ و همکاران (۲۰۱۶) پیشنهاد می‌کنند که درس دوچرخه سواری در برنامه درسی مدارس ابتدایی جایگاه اجباری داشته باشد.

با توجه به نتایج پژوهش، یکی از شرایط زمینه‌ای توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری عوامل سازمانی و ساختاری و برخورداری از تفکر راهبردی در بین مدیران سازمان‌های مرتبط در این حوزه می‌باشد. فراهم نبودن زیرساخت‌های لازم دوچرخه‌سواری در جامعه توسط سازمان‌های زی ربط، نبود امکانات و تجهیزات ورزشی مناسب دوچرخه‌سواری در جامعه، عدم رشد و توسعه علمی در شرکت‌های نوپا (استارت‌آپ‌ها) در زمینه رشته دوچرخه‌سواری از جمله عوامل زمینه‌ای مؤثر در توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری عمومی بودند. بر اساس یافته‌های پیرجمادی و همکاران (۱۴۰۰) یکی از ضرورت‌های پایداری شرکت‌های ورزشی دانش بنیان در ایران، توجه به سیاست‌های حمایتی مالی، سیاست‌های همکاری بخش خصوصی و دولتی و ایجاد و توسعه پایگاه‌ها و مراکز رشد و پارک‌های علم و فناوری ورزشی دانش‌بنیان است. دوچرخه‌سواری به عنوان یک ورزش، سلامت افراد را در بلندمدت نیز تأمین خواهد کرد. به همین دلیل، در بسیاری از جوامع، فراهم کردن زیرساخت برای دوچرخه‌سواری در شهرها از موارد ضروری بوده و تلاش‌های زیادی برای اختصاص هزینه و بودجه کافی جهت فرهنگ‌سازی استفاده از دوچرخه می‌شود.

¹ Walker

شناسایی شاخص‌های اثرگذار در توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه سواری با رویکرد مدل زمینه‌ای

توسعه زیرساخت‌هایی مانند ارتباطات، حمل و نقل، خدمات‌های بیمه‌ای و ... از جمله عواملی هستند که به بهبود فضای رشد فرهنگ دوچرخه‌سواری کمک می‌کند. برنامه‌های شهری در زمینه بهبود فضای شهری می‌تواند بستری را برای توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری ایجاد کند. همچنین می‌توان اذعان نمود که شکل‌گیری شرکت‌های نو پا (استارت‌آپ‌ها) در حوزه ورزش در تغییر نظام ساختاری و تمرکز بر رشته دوچرخه‌سواری به سمت توسعه و ترویج این فرهنگ مؤثر می‌باشند.

در سطح کالبدی شهرها نیز مسئله مهم این است که باید مسیرهای دوچرخه با شبکه حمل و نقل عمومی پیوستگی داشته باشند تا شهروندان با خیال آسوده رفت و آمد کنند؛ عرض خیابان‌ها و شیب در طراحی مسیرهای دوچرخه‌سواری در نظر گرفته شود. عامل مهم دیگر توجه به نابرابری‌های ساختاری می‌باشد. این عامل بر میزان دسترسی و کیفیت زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری تأثیر می‌گذارد. آلدرد^۱ و همکاران (۲۰۲۱) و براون^۲ و همکاران (۲۰۱۹) به این نکته اشاره می‌کنند که توزیع نابرابر زیرساخت‌ها در میان مناطق مختلف یک شهر همواره یکی از معضلات اصلی شهرها بوده است. نتایج مطالعه لیانگ^۳ و همکاران (۲۰۲۱) نشان می‌دهد که زیبایی‌شناسی محله، زیرساخت دوچرخه و دسترسی به ایستگاه‌های دوچرخه عوامل مهمی در ترویج دوچرخه‌سواری سودمند در محله‌های محروم در چین هستند. نتایج پژوهش محمودی و همکاران (۱۴۰۰) بر لزوم تقویت شاخص‌هایی از قبیل زیرساخت‌ها، تسهیلات، زیبایی‌شناختی، فرهنگی، امنیت، جامعه‌پذیری و تمایز جغرافیایی در سیاست‌گذاری‌های آتی استفاده شهروندان از دوچرخه در جهت دستیابی به اهداف توسعه پایدار شهری به‌ویژه محیط زیست پایدار و سلامت شهری تأکید دارد. از دیگر نتایج می‌توان به تأثیر ساختار درون از طریق غیرتخصصی بودن نیروی انسانی اشاره کرد. می‌توان گفت در صورت شفاف‌شدن ویژگی‌های موردنیاز احراز مشاغل ورزشی توسط نظام استخدامی کشور و نظارت بیشتر سازمان‌های مرتبط بر عملکرد نفرات شاغل ما شاهد توسعه بیشتر فرهنگ دوچرخه‌سواری عمومی در کشور باشیم.

بر اساس یافته‌ها یکی از عوامل مداخله‌گر در پژوهش حاضر مربوط به مسائل قانونی می‌باشد. فقدان حمایت نهادهای تصمیم‌گیرنده و قانون‌گذار از رشته دوچرخه‌سواری، عدم وجود قوانین در برخورد با مسائل پیرامونی دوچرخه‌سواری، عدم الزام سازمان‌های ورزشی در جهت‌دهی به سمت استفاده از دوچرخه و اعتلای فرهنگ دوچرخه‌سواری به‌موجب قانون به‌عنوان عوامل مداخله‌گر در توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه‌سواری شناسایی شدند. در این راستا اصلاح قوانین و مقررات موجود در ساختار ورزش کشور

¹ Aldred

² Braun

³ Liang Ma

به‌ویژه رشته دوچرخه‌سواری ازجمله کاهش هزینه‌های سنگین محصولات این رشته، ایجاد سازمان‌های تخصصی در حوزه ورزش (نظام تخصصی ورزش) و تصویب قوانین بروز از عوامل توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری به‌شمار می‌آیند. براساس نتایج پژوهش آتش پنجه و همکاران (۱۳۹۰) سیاست‌های تشویقی و ممنوعیت‌های قانونی به‌عنوان اهرم‌های پیشبرد در توسعه دوچرخه‌سواری و کاهش مشکلات ترافیکی مؤثر خواهد بود. بااین‌حال باید اذعان داشت که برداشتن موانع اداری و تسهیل قوانین و مقررات دست‌وپا گیر برای تشویق به ورزش دوچرخه‌سواری مثر ثمر خواهد بود. علاوه براین، با توجه به وضعیت اقتصادی پیش روی کشور و بحران‌های مالی خانواده‌ها، عرضه دوچرخه‌های باکیفیت با نازل‌ترین قیمت برای خانواده‌ها میسر نیست و این امر کمک دولتمردان و رجال سیاسی و اقتصادی را می‌طلبد تا با همکاری متولیان اشاعه فرهنگ دوچرخه‌سواری تدابیر مهمی در این زمینه اتخاذ کنند. نتایج پژوهش قربانی و اسدی (۱۳۹۴) و ملک حسینی و همکاران (۱۳۹۱) نشان داد که در مجموع عواملی همچون شکل دوچرخه، قابلیت‌های انسانی، توپوگرافی منطقه، آب و هوای مساعد، ملاحظات شهری، ایمنی و امنیت، ملاحظات اقتصادی و اجتماعی در کاربرد دوچرخه مؤثر هستند.

به‌منظور توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه‌سواری یکی از راهکارهای اساسی در این حوزه، همراهی و همیاری سازمان‌های مرتبط است. شهرداری‌ها می‌توانند با تجهیز سطح شهرها در زمینه خدمات دوچرخه‌سواری مانند ایجاد ایستگاه‌های دوچرخه‌سواری، احداث پارک‌های مخصوص دوچرخه‌سواری، در اختیار نهادن دوچرخه و ملزومات دوچرخه‌سواری جامعه را به سمت استفاده از دوچرخه و دوچرخه‌سواری ترغیب نمایند. همکاری پلیس راهور نیز می‌تواند زمینه‌ساز ارتقای سطح فرهنگ دوچرخه‌سواری جامعه باشد. راهنمایی و رانندگی شهرها به‌خصوص کلان‌شهر تهران با ارائه برنامه‌هایی مفید مانند وضع قوانین راهنمایی و رانندگی در حمایت از دوچرخه‌سواران، به توسعه این امر کمک کنند. با پیاده سازی راهبردها، می‌توان انتظار پیامدهای مثبت در توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه‌سواری را داشت. پیامدهای این حوزه شامل شکل‌گیری پارک‌های علم و فناوری در حوزه ورزشی و رشته دوچرخه‌سواری، حضور بیشتر بخش خصوصی در کنار بخش دولتی در حوزه ورزش، به‌کارگیری افراد تخصصی و فارغ‌التحصیلان رشته علوم ورزشی در سازمان‌های ورزشی، در زمینه ورزش و رشد و توسعه آنها، ایجاد تعامل و ارتباط اثربخش بین دانشگاه‌ها و سازمان‌های ورزشی، شکل‌گیری شهرک‌های صنعتی ورزشی در کشور، رفع چالش‌های حقوقی و قانونی در حوزه دوچرخه‌سواری، حمایت نهادهای تصمیم‌گیرنده و قانون‌گذار می‌باشند. علاوه براین از دیگر پیامدهای اجرای راهبردها، هدفمند شدن پژوهش‌های دانشگاهی به سمت نیاز جامعه و ورزش دوچرخه‌سواری، بروز شدن سیستم آموزشی دانشگاه‌ها و به‌کارگیری روش‌های نوین در تدریس

شناسایی شاخص‌های اثرگذار در توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه سواری با رویکرد مدل زمینه‌ای

دوچرخه‌سواری، تخصصی‌تر شدن دانشگاه‌ها در حوزه ورزش دوچرخه‌سواری (دانشکده دوچرخه‌سواری)، ایجاد چارچوب نظام‌مند در جذب دانشجویان علوم ورزشی با توجه به فاکتورهای موردنیاز رشته دوچرخه‌سواری، به‌روز شدن سرفصل‌های دروس به‌صورت کمی و کیفی، تغییر و تحول در نظام جذب و ارتقای اساتید در دانشگاه‌ها، به‌کارگیری متخصصان و متعهدان در حوزه ورزش دوچرخه‌سواری در دانشگاه‌ها، توجه و نظارت کافی به دوچرخه‌سواری از طرف اساتید و دانشگاه هستند.

به‌طورکلی فراگیر شدن استفاده از دوچرخه در شهر و بالا رفتن آگاهی اکثر شهروندان از مزایا و اهمیت استفاده از دوچرخه در شهر، لزوم توجه هرچه بیشتر مدیران و برنامه‌ریزان شهری به این موضوع را مشخص می‌کند. برای اینکه شهرها به‌عنوان شهری پویا و فعال شناخته شوند باید به فعالیت‌های بدنی و مزایای تحرک در مقیاس انسانی به منظور دستیابی به اهداف سلامتی، توسعه پایدار و تغییر رفتار شهروندان، توجه فزاینده‌ای داشت. در این راستا مدیران شهری باید به فرهنگ سازی، ایمنی، راحتی و آسایش افراد دوچرخه‌سوار و راکبان نگاه ویژه‌ای داشته باشند. این مهم می‌تواند با مشارکت شهرداری‌های مناطق و نواحی برای ایجاد شبکه‌های دوچرخه سواری در سطح شهر و فراهم کردن زیرساخت‌های مناسب مانند گذرگاه‌ها، مسیرها و خطوط دوچرخه‌سواری، داشتن طرح و برنامه برای دوچرخه‌های اشتراکی، دسترسی گسترده به آنها، برنامه‌های تشویقی و پاداش استفاده از دوچرخه، برگزاری کنفرانس‌های دوچرخه‌سواری، در نظر گرفتن محفظه‌هایی جهت پارکینگ دوچرخه‌ها (به صورتی که آنها را قفل کنند) به منظور ایمنی بیشتر و ایجاد مسیرهای آسفالت شده به عنوان مسیر تندرستی (مانند مسیر دوچرخه‌سواری چیتگر) صورت گیرد. علاوه براین استفاده از علائم راهنمایی و تابلوهای هشدارهای دهنده الکترونیکی در تقاطع‌ها و معابر، تدوین قوانین مناسب و اجرای برنامه‌های آموزشی نیز جهت توسعه فرهنگ ورزش دوچرخه‌سواری پیشنهاد می‌شود.

منابع

- آتش‌پنجه، آزاده؛ امان‌پور، زهرا و نقی‌پور، محمد مهدی. (۱۳۹۰). «نقش دوچرخه در سیستم حمل و نقل شهر پایدار». اولین کنفرانس ملی عمران توسعه، دانشگاه آزاد اسلامی واحد لشت نشا- زیبا کنار، رشت، صص ۷-۱. doi: 10.22089/smrj.2019.7752.2683
- پیرجمادی، سحر؛ هنری، حبیب؛ کارگر، غلامعلی و شعبانی بهار، غلامرضا. (۱۴۰۰). «طراحی مدل شرکت‌های ورزشی دانش‌بنیان پایدار در ایران». مطالعات مدیریت ورزشی. ۱۳ (۶۶)، صص ۱۴۱-۱۷۰. doi: 10.22089/smrj.2019.7752.2683
- تقوایی، مسعود و فتحی، عفت. (۱۳۹۰). «معیارهای مکان‌گزینی و طراحی مسیرهای دوچرخه‌سواری (با تأکید بر شهر اصفهان)». جامعه‌شناسی کاربردی. ۲۲ (۰۳)، صص ۱۳۵-۱۵۲.
- زراآبادی‌پور، شیماء؛ یوسفی مقدم، مژگان و عبدالرزاقی، علیرضا. (۱۴۰۰). «بررسی مشکلات و موانع دوچرخه‌سواری در شهرها (مطالعه موردی: شهر قزوین)». مجله جاده. دوره ۲۹، شماره ۱۰۸، صص ۱۷۹-۱۹۲. doi: 10.22034/road.2021.264860.1932

- صادقی نائینی، حسن؛ دهقانی، زهرا؛ ترابی، حمیده؛ کلینی ممقانی، ناصرو کاویان، زهرا. (۱۴۰۱). «مقایسه رفتار کاربران در استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی و سایر سیستم‌های حمل و نقل شهری قبل و بعد از پاندمی کرونا». فصل‌نامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای. ۷ (۲۱)، صص ۱-۲۲۴. doi: 10.22054/urdp.2022.67563.1432
- صفار، یاسر و عظیم‌زاده، سیدمرتضی. (۱۳۹۶). «توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری در دانشگاه فردوسی مشهد». دوفصل‌نامه مدیریت و توسعه ورزش. سال ۶، شماره ۱، پیاپی ۱۰، صص ۱۵۵-۱۷۲.
- عسکری، محسن و رحیمی، محمود. (۱۳۹۶). «بررسی میزان پذیرش اجتماعی استفاده از دوچرخه در سطح کلانشهرها (مطالعه موردی: کلانشهر تهران)». جامعه‌شناسی کاربردی. ۲۸ (۱)، صص ۱۸۵-۲۰۶. doi: 10.22108/jas.2017.21253
- علی‌نژاد، علی احمد. (۱۳۹۸). «بررسی و اولویت‌بندی عوامل موثر به منظور افزایش استفاده از مسیرهای دوچرخه و دوچرخه‌سواری (مطالعه موردی: شهر بابل)». پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه شمال، مازندران.
- علی‌زاده هزجان، سمیه. (۱۳۹۷). «عوامل موثر بر افزایش استفاده از دوچرخه به عنوان یک وسیله حمل و نقل پاک در ارومیه». پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران.
- غفاری گیلانده، عطا؛ حسینی، سیدمیلاد و پاشازاده، اصغر. (۱۳۹۴). «بررسی عوامل موثر بر عدم تمایل شهروندان به استفاده از دوچرخه در سفرهای شهری (مطالعه موردی: شهر اردبیل)». فصل‌نامه مطالعات شهری. ۴ (۱۵)، صص ۸۳-۹۲.
- قربانی، رسولو اسدی، احمد. (۱۳۹۴). «بررسی عوامل مؤثر بر کاهش تمایل به استفاده از دوچرخه در سفرهای شهری (مطالعه موردی: شهر زنجان)». نشریه علمی جغرافیا و برنامه‌ریزی. ۱۹ (۵۱)، صص ۲۶۷-۲۸۸.
- محمودی، احمد؛ پیرجمادی، سحر و روزبه تهرانی، شیده. (۱۴۰۰). «نقش مدیریت شهری و فرهنگ‌پذیری دوچرخه‌سواری همگانی در توسعه پایدار شهری». نشریه مدیریت ورزشی. doi: 10.22059/jsm.2021.326908.2762
- ملک حسینی عباس؛ درگاهی محمد مهدی؛ حاجی شریفی، آرزو؛ کرمی‌نژاد، مهدی و رمضان‌زاده لسبویی، مهدی. (۱۳۹۱). «بررسی عوامل موثر در میزان استفاده از دوچرخه اشتراکی در حمل و نقل شهری (نمونه موردی: محله‌های هفت حوض و مدائن منطقه ۸)». فصل‌نامه جغرافیایی چشم انداز زاگرس. ۴ (۱۱)، صص ۱۵۹-۱۷۸.
- منافی آذر، رضا؛ ولانی، محمد؛ امینی قواقلو، عیوض و نژاد بهمن، بابک. (۱۳۹۷). «اثرات استفاده از دوچرخه در حمل‌ونقل پایدار شهری (مطالعه موردی: شهر میاندوآب)». جغرافیا و روابط انسانی. ۱ (۱)، صص ۲۶۵-۲۸۳.
- Aldred, R., Verlinghieri, E., Sharkey, M., Itova, I., & Goodman, A. (2021). "Equity in new active travel infrastructure: A spatial analysis of London's new Low Traffic Neighbourhoods". Journal of Transport Geography, 96, 103194.
- Benson, J., & Scriven, A. (2012). "Psychological, social and environmental barriers to cycling to school". International Journal of Health Promotion and Education, 50(1), 34-44.
- Berloco, N., & Colonna, P. (2012). "Testing and improving urban bicycle performance". Procedia-Social and Behavioral Sciences, 53, 72-83.
- Braun, L. M., Rodriguez, D. A., & Gordon-Larsen, P. (2019). "Social (in) equity in access to cycling infrastructure: Cross-sectional associations between bike lanes and area-level sociodemographic characteristics in 22 large US cities". Journal of transport geography, 80, 102544.
- Christie Nicola , Kimberlee Richard , Towner Elizabeth , Rodgers Sarah , Ward Heather, Slency Judith , Lyons Ronan. (2011). "Children aged 9–14 living in disadvantaged areas in England : Opportunities and barriers for cycling". Journal of transport geography, Vol 19, 943-949
- de Sousa, A. A., Sanches, S. P., & Ferreira, M. A. (2014). "Perception of Barriers for the Use of Bicycles". Procedia-Social and Behavioral Sciences, 160, 304-313.
- Franco, L. P. C., Campos, V. B. G., & Monteiro, F. B. (2014). "A characterisation of commuter bicycle trips". Procedia-Social and Behavioral Sciences, 111, 1165-1174.

- Hoor, M. (2020). **"The bicycle as a symbol of lifestyle, status and distinction. A cultural studies analysis of urban cycling (sub) cultures in Berlin"**. Applied Mobilities, 1-18.
- Joo, S., & Oh, C. (2013). **"A novel method to monitor bicycling environments"**. Transportation research part A: policy and practice, 54, 1-13.
- Ma, L., Ettema, D., & Ye, R. (2021). **"Determinants of bicycling for transportation in disadvantaged neighbourhoods: Evidence from Xi'an, China"**. Transportation research part A: policy and practice, 145, 103-117.
- Mooney, L., Knox, A., & Schacht, D. C (2007). **Understanding Social Problems**. Fifth Edition, East Carolina University.
- Parkina John, Meyers Ciaran. (2010). **"The effect of cycle lanes on the proximity between motor traffic and cycle traffic"**. Accident Analysis and Prevention, (42) 159-165.
- Pucher, J., Garrard, J., & Greaves, S. (2011). **"Cycling down under: a comparative analysis of bicycling trends and policies in Sydney and Melbourne"**. Journal of Transport Geography, 19(2), 332-345.
- Ratten, V. (2018). **"Future research directions for sport education: toward an entrepreneurial learning approach"**. Education training, 60, 490-499.
- Roman, M., & Roman, M. (2014). **"Bicycle transport as an opportunity to develop urban tourism–Warsaw example"**. Procedia-Social and Behavioral Sciences, 151, 295-301.
- Tainio, M., de Nazelle, A. J., Götschi, T., Kahlmeier, S., Rojas-Rueda, D., Nieuwenhuijsen, M. J., ... & Woodcock, J. (2016). **"Can air pollution negate the health benefits of cycling and walking?"** Preventive medicine, 87, 233-236.
- Tschoerner-Budde, C. (2020). **"Cycling policy futures: diversifying governance, expertise and the culture of everyday mobilities"**. Applied Mobilities, 5(3), 306-323.
- Varela, A. S. (2021). **"The benefits of cycling"**. Nature Energy, 6(7), 698-699.
- Walker, N., Nghe, P., & Tans, S. J. (2016). **"Generation and filtering of gene expression noise by the bacterial cell cycle"**. BMC biology, 14(1), 1-10.
- Wu, K. J., Gao, Sh., Xia, L., Tseng, M. L., & Zhang, Z. (2019). **"Enhancing corporate knowledge management and sustainable development: An inter_ dependent hierarchical structure under linguistic preference"**. Conservation and Recycling, 146, 560-579.

