

Cycling Development Model During the Covid-19 Pandemic

ARTICLE INFO

Article Type

Research Article

Authors

Baharak Nassery Sisi¹,
Zinat Nikaein^{2*},
Ali Zarei¹

How to cite this article

Baharak Nassery Sisi, Zinat Nikaein, Ali Zarei, Cycling Development Model During the Covid-19 Pandemic, *Islamic Life Style*. 2023; 6:81-94

1. Department of Physical Education and Sport Science Central Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran

2. Department of Physical Education and Sport Science Central Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran (Corresponding Author)

* Correspondence:

Address:

Phone:

Email: dr.zinatnikaeen@gmail.com

Article History

Received: 2022/09/27

Accepted: 2023/02/09

ABSTRACT

Purpose: The purpose of the present study was to provide a model for the development of cycling during the Covid-19 pandemic.

Materials and Methods: The study was qualitative, with a grounded theory approach. Participants were selected through purposive sampling. The interviewees consisted of all professors of sports management and sports managers and experts. The research tool was a semi-structured interview and the results were analyzed by open, axial and selective coding.

Findings: After analyzing the interviews, in relation to causal factors, 6 categories of individual causes, cultural causes, managerial causes, causes of sustainable development, health causes and infrastructural causes were obtained; In the contextual factors section, 8 categories of individual factors, women's sports factors, economic factors, structural factors, manpower factors, infrastructure factors, managerial factors and supportive factors were obtained; In relation to the intervening factors, 5 main categories of media interventions, event interventions, organizational interventions, incentive and motivational interventions and urban and citizenship interventions were identified; In relation to strategies, 7 main categories of economic approaches, improvement of sports infrastructure, inter-organizational interactions, institutionalization of sports culture, continuous evaluation and control, development of human resources capabilities and diversity and multiplicity of events were identified; In the section on consequences, 4 main categories of promotion of physical abilities, social development, culture building and psychological consequences were obtained.

Conclusion: According to the results of the research, the Ministry of Sports and Youth and the Cycling Federation are proposed to unify the procedure and formulate short-term and long-term cycling development plans based on the results of this research.

Keywords: Cycling, Covid-19 Pandemic, Sport Development

مدل توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹

بهارک ناصری سیسی^۱

گروه مدیریت ورزشی، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

زینت نیک آئین^{۲*}

گروه مدیریت ورزشی، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران (نویسنده مسئول).

علی زارعی^۳

گروه مدیریت ورزشی، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

چکیده

هدف: هدف از تحقیق حاضر ارائه مدل توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹ بود.

مواد و روش ها: تحقیق حاضر به شیوه کیفی و با رویکرد گردند تئوری انجام شد. شرکت کنندگان در مصاحبه از طریق نمونه گیری هدفمند انتخاب شدند. مصاحبه‌شوندگان متشکل از کلبه اساتید رشته مدیریت ورزشی و مدیران و کارشناسان ورزشی بودند. ابزار پژوهش مصاحبه نیمه‌ساختاریافته بود و نتایج توسط کدگذاری باز، محوری و انتخابی تحلیل گردید.

یافته ها: پس از تحلیل مصاحبه ها، در ارتباط با عوامل علی، ۶ مقوله علل فردی، علل فرهنگی، علل مدیریتی، علل توسعه پایدار، علل بهداشتی و علل زیرساختی بدست آمد؛ در بخش عوامل زمینه ای، تعداد ۸ مقوله عوامل فردی، عوامل ورزش بانوان، عوامل اقتصادی، عوامل ساختاری، عوامل نیروی انسانی، عوامل زیرساختی، عوامل مدیریتی و عوامل حمایتی بدست آمد؛ در ارتباط با عوامل مداخله گر، تعداد ۵ مقوله اصلی مداخلات رسانه‌ای، مداخلات رویدادی، مداخلات سازمانی، مداخلات تشویقی و انگیزشی و مداخلات شهری و شهروندی شناسایی شد؛ در ارتباط با راهبردها، تعداد ۷ مقوله اصلی رویکردهای اقتصادی، بهبود زیرساخت‌های ورزشی، تعاملات بین سازمانی، نهادینه‌سازی فرهنگ ورزش، ارزیابی و کنترل مستمر، توسعه قابلیت‌های نیروی انسانی و تنوع و تعدد رویدادها شناسایی شد؛ در بخش پیامدها نیز ۴ مقوله اصلی ارتقاء قابلیت‌های جسمانی، توسعه اجتماعی، فرهنگ سازی و پیامدهای روان‌شناختی بدست آمد.

نتیجه گیری: با توجه به نتایج تحقیق، به وزارت ورزش و جوانان و فدراسیون دوچرخه سواری پیشنهاد به وحدت رویه و تنظیم برنامه‌های کوتاه مدت و بلند مدت توسعه دوچرخه سواری بر مبنای نتایج این تحقیق، می‌شود.

واژگان کلیدی: توسعه ورزش، دوچرخه سواری، پاندمی کوید ۱۹

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۷/۰۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۱/۲۰

*نویسنده مسئول: dr.zinatnikaeen@gmail.com

مقدمه

ویروس‌های کرونا یک خانواده بزرگ از ویروس‌ها هستند که از نظر ژنتیکی ساختار متفاوتی دارند. شیوع این ویروس در دسامبر سال ۲۰۱۹ در وهان چین آغاز شد و از ۱۷ مارچ ۲۰۲۰ انتقال گسترده انسان به انسان گزارش شد (۱). این بیماری یک سندرم مسری و حاد تنفسی است که از طریق تعامل انسان و حیوان به وجود آمده است (۲). این بیماری گستره جهانی دارد و هیچ قاره‌ای از چنگال او خارج نیست و جامعه‌ای را که طی سالیان دراز ایجاد کرده‌ایم را به لرزه انداخته است (۳). پس از گذشت چند ماه این مسئله موجب نگرانی بین‌المللی شد به طوری که در ۳۱ ژانویه سال ۲۰۲۰ سازمان بهداشت جهانی^۱ را بر آن داشت تا یک اورژانس بهداشت عمومی را اعلام کند (۴). با گذشت زمان، نگرانی جهانی افزایش یافت (۵)؛ ترس جهانی از پتانسیل‌های گسترش سریع ویروس کرونا منجر به محدودیت‌های اساسی در زندگی در سراسر جهان شد (۶) و این وضعیت مختل‌کننده سلامت و اقتصاد کشورها شد (۷). پس از همه-گیری کوید ۱۹ در تمامی مناطق، روندهای پزشکی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی فراوانی در پاسخ به این بیماری شکل گرفته‌اند (۸) و اقدامات محافظتی مختلفی توسط مسئولان از جمله فاصله‌گذاری اجتماعی، بستن مشاغل (۹)، تعطیلی مدارس و دانشگاه-ها، ممنوعیت سفر، ممنوعیت رویدادهای فرهنگی_ورزشی و سایر مراسم‌های اجتماعی صورت گرفت. محدودیت‌های مسافرتی بین-المللی، منطقه‌ای و محلی، گردشگری داخلی، بازدید روزانه و بخش-هایی متنوع از جمله حمل و نقل هوایی، سفرهای دریایی، حمل و نقل عمومی، اقامت، کافه‌ها و رستوران‌ها، همایش‌ها، جشنواره‌ها و جلسات را تحت تأثیر قرار داد. بسیاری از کشورها تحریم سفر، بستن مرزها یا معرفی دوره‌های قرنطینه را اتخاذ کردند و گردشگری بین‌المللی و داخلی به شدت کاهش یافت (۱۰). زندگی روزمره مردم و همچنین زنجیره‌های تولید و عرضه اقتصادی مختل شد. کاهش سریع تحرک در دوره‌های قرنطینه دیده شد. سیستم‌های حمل و نقل در سراسر جهان عملیات حمل و نقل خود را به دلیل کاهش مسافران و نگرانی‌های بهداشتی کاهش دادند. همچنین در مرحله بهبودی، مردم به دلیل سختی رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی، حمل و نقل جمعی را نادیده می‌گیرند (۱۱).

یک بحران بزرگ، یک شانس بزرگ نیز است. آنها می‌توانند اختلالات برنامه‌ریزی نشده مانند بلایای طبیعی (زلزله، طوفان، فوران آتشفشان، سیل)، تهدیدات امنیتی (حملات تروریستی) و یا یک پاندمی بهداشتی باشند. این رویدادهای مخرب ممکن است موجبات تغییرات رفتاری ایجاد کنند (۱۲). در طول یک وضعیت فوق‌العاده مانند همه‌گیری کنونی، بدون تردید چنین وضعیتی موجب می‌شود که تصمیمات، عادت‌ها و سیاست‌های گذشته مورد بازنگری قرار گیرند. با توجه به حمل و نقل شهری، این وضعیت فرصتی برای ایجاد یک سیستم حمل و نقل پایدارتر و انعطاف پذیرتر را فراهم می‌کند. ما بر دوچرخه‌سواری تمرکز می‌کنیم، زیرا به عنوان یک وسیله حمل‌ونقل پایدار، سالم و کارآمد شناخته شده است و به طور فزاینده‌ای در تمام سطوح سیاست، به ویژه در مناطق شهری ترویج

1. WHO

متحدہ آمریکا به طور کلی ۱۶ درصد رشد داشت، اما مشابه اتحادیه اروپا بود، با رشد بالاتر در تعطیلات آخر هفته (+۲۹٪) نسبت به روزهای هفته (+۱۰٪)؛ کانادا به طور متوسط ۳ درصد افزایش داشت، اما دوباره بیشتر (۲۸ درصد) در تعطیلات آخر هفته و کاهش ۸ درصدی در روزهای هفته (۱۴). میزان دوچرخه سواری در سوئیس در طول دوره قرنطینه با آزمایش ردیابی جی‌پی‌اس^۱ مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج نشان می‌دهد که کل مسافت طی شده با دوچرخه در طول دوره قرنطینه در مقایسه با یک سناریوی پایه در سپتامبر و اکتبر ۲۰۱۹ افزایش یافته است (خصوصاً در مردها) (۱۵). در تحقیقی دیگر گزارش شده است که از تحلیل‌های زوریخ^۲ و بازل^۳ سوئیس می‌توان نتیجه گرفت که در طول دوره قرنطینه، ترافیک دوچرخه کاهش یافت اما به سرعت بهبود یافت و به ترافیک مشابه یا کمی بالاتر از آنچه در گذشته بود، رسید. الگوی روزانه ترافیک دوچرخه در طول همه‌گیری تغییر کرد، زیرا ترافیک به ساعات بعدازظهر و عصر تغییر کرد. این را احتمالاً می‌توان به سفرهای تفریحی بیشتر نسبت داد که با افزایش ترافیک دوچرخه سواری نزدیک به مکان‌های تفریحی نیز تأکید می‌شود. این نشان می‌دهد که مردم از قبل به دوچرخه سواری آگاه هستند و تمایل به دوچرخه سواری دارند، اما آن را انتخابی مناسب برای رفت‌وآمد در سفرهای خانه-کار نمی‌دانند. دوچرخه سواری کمتر در روزهای هفته احتمالاً به دلیل کاهش سفر به محل کار، دانشگاه، مدرسه و خرید به دلیل محدودیت‌های قرنطینه، تعطیلی‌ها و محدودیت‌های سفر است. بسیاری از سفرهای روزانه با دوچرخه، با دورکاری، یادگیری آنلاین و خرید آنلاین جایگزین شدند. در مقابل، بسیاری از کشورها مانند ایالات متحده، پیاده‌روی و دوچرخه سواری در فضای باز را در طول قرنطینه مجاز دانسته‌اند که این موضوع به توضیح افزایش زیاد دوچرخه سواری برای ورزش و تفریح کمک می‌کند.

بشریت در گذشته نیز با وقایعی مشابه مانند آنفولانزا^۴، ابولا^۵، سارس^۶، مرگ سیاه^۷ (در سال‌های ۱۳۴۶-۱۳۵۳) یا اپیدمی کوکولیتزی^۸ (در قرن شانزدهم) روبرو شده است. در زمان همه‌گیری ویروس آنفولانزا، دو رویداد بزرگ ورزشی بازی‌های المپیک زمستانی ونکوور ۲۰۱۰ و جام جهانی فوتبال در آفریقای جنوبی برگزار شد. در جریان شیوع ویروس ابولا، مسابقات جام ملت‌های آفریقای ۲۰۱۵، و در زمان شیوع ویروس زیکا^۹، المپیک ریو ۲۰۱۶ برزیل برپا شد (اگرچه برخی از ورزشکاران -بویژه در رشته گلف- به دلیل خطر شیوع عفونت شرکت نکردند). با وجود برگزاری این رویدادها همزمان با بیماری‌های عفونی یاد شده، مشکل خاصی بوجود نیامد. با این حال شرایط حاضر، فوق‌العاده و خاص می‌باشد چراکه این بیماری در سطوح جهانی، منطقه‌ای و ملی فراگیر شده است و با پیامدهای اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی همراه بوده است. کوید ۱۹ موجب تعطیل شدن اکثر صنایع، ایجاد فشارهای

می‌شود (۱۱). دوچرخه سواری را می‌توان از نظر زیست‌محیطی پایدار در نظر گرفت زیرا هیچ انتشاری در قالب آلودگی صوتی یا هوا ایجاد نمی‌کند و منابع تجدید ناپذیر بسیار کمتری را نسبت به هر روش حمل‌ونقل موتوری مصرف می‌کند (۱۳). تنها انرژی مورد نیاز دوچرخه سواری مستقیماً توسط مسافر تأمین می‌شود که در نتیجه فواید سلامتی دارد. مطالعات به طور مداوم یک رابطه مثبت بین دوچرخه سواری و سلامتی را نشان می‌دهد: دوچرخه سواری آمادگی قلبی تنفسی را بهبود می‌بخشد، خطر بیماری و عوارض بیماری را کاهش می‌دهد. برای بخش‌های بزرگی از جامعه مقرون به صرفه است و بنابراین ایجاد عدالت می‌کند. در مقایسه با خودروها، تنها به کسری از فضای شهری برای استفاده و پارکینگ نیاز دارد که در نتیجه هزینه‌های زیرساختی کمتری را به دنبال دارد. در مقایسه با پیاده‌روی، سرعت سفر بسیار بالاتر است و این امکان را فراهم می‌کند تا مسافت‌های طولانی‌تری را با دوچرخه نیز طی کنید. به طور خلاصه، وقتی پای پایداری محیطی، اجتماعی و اقتصادی به میان می‌آید، غلبه بر دوچرخه سواری دشوار است. در طول همه‌گیری کوید ۱۹، مزیت‌های ذکر شده علاوه بر این تکمیل می‌شود. دوچرخه سواری امکان تحرک افراد را در عین رعایت فاصله گذاری اجتماعی فراهم می‌کند. این به افراد امکان می‌دهد فعالیت بدنی انجام دهند، سالم بمانند و بیرون بروند. از آنجایی که احتمال کاهش درآمد یا از دست دادن شغل افراد بیشتر است، می‌توان با دوچرخه سواری در پول خود صرفه جویی کرد. در طول همه‌گیری و بهبود آن، حمل و نقل جمعی کمتر مورد توجه قرار گرفت و تقاضا برای حمل و نقل فردی افزایش یافت. از این رو، برخی از سواران قبلی حمل و نقل عمومی ممکن است به دوچرخه سواری روی آورند.

در سرتاسر جهان، همه‌گیری کوید ۱۹ مردم را وادار کرده است تا در عادات خود از نظر نحوه کار، نحوه تعامل با یکدیگر و تحرک خود تجدید نظر کنند. در طول قرنطینه، تحرک و پویایی به طور قابل توجهی کاهش یافت. وسایل حمل و نقل جمعی بسیار کمتر مورد استفاده قرار گرفت و مردم وسایل حمل و نقل فردی را ترجیح دادند. شواهد از برخی شهرها حاکی از آن است که مردم به دوچرخه سواری به عنوان یک گزینه قابل اعتماد و قابل اعتماد با خطر کم سرایت ویروس روی آورده‌اند. این افزایش تقاضا باعث شد که برخی از دولت‌ها با باز کردن مسیرهای دوچرخه سواری اضافی، کاهش هزینه‌های سیستم‌های اشتراک دوچرخه، ممنوع کردن خودروها در برخی خیابان‌ها، یا دادن یارانه‌های پولی برای خرید دوچرخه‌های جدید واکنش نشان دهند (۱۴). در این راستا نتایج مطالعه‌ای در سال ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ در اروپا و آمریکای شمالی نشان می‌دهد که ۱۱ کشور اتحادیه اروپا به طور کلی ۸ درصد افزایش در دوچرخه سواری داشتند، اما با افزایش بسیار بیشتر در تعطیلات آخر هفته (+۲۳٪) نسبت به روزهای هفته (+۳٪)؛ ایالات

6. SARS

7. Black Death

8. Cocolitzli Epidemics

9. The Zika virus

1. GPS

2. Zurich

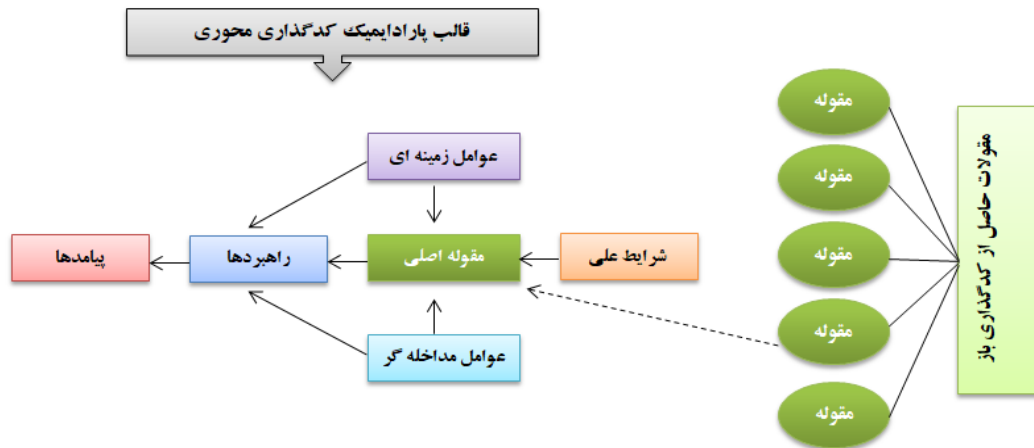
3. Basel

4. Influenza

5. Ebola

داد که تمایل کلی برای دوچرخه سواری افزایش یافته است (از جمله خرید دوچرخه جدید) و تغییرات بالقوه ای در رفتار رفت و آمد در نتیجه رعایت بهداشت وجود دارد. لین^۵ و همکاران (۲۰۲۱) مطالعه‌ای با عنوان «تأثیر زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری کوید ۱۹ بر دسترسی دوچرخه‌سواری کم استرس: مطالعه موردی در شهر تورنتو» انجام دادند. نتایج نشان داد که زیرساخت دوچرخه‌سواری کوید ۱۹ موجب کاهش استرس مردم (۱۰,۴ درصد) و کاهش استرس دسترسی به مشاغل (۲۲,۳ درصد) شده است و به ۵۴۰۲۳ نفر امکان دسترسی به غذا و ۳۱۷۸ نفر امکان دسترسی به پارک داده است. کراوس و کاک^۶ مطالعه‌ای با هدف تأثیر زیرساخت‌های دوچرخه جدید بر ترافیک دوچرخه سواری انجام دادند. نتایج نشان داد که در عرض ۴ ماه، به طور متوسط ۱۱,۵ کیلومتر مسیر موقت دوچرخه سواری در هر شهر ساخته شده است و این سیاست، دوچرخه سواری را به طور متوسط بین ۱۱ تا ۴۸ درصد افزایش داده است. در این تحقیق محاسبه شده است که زیرساخت‌های جدید بین ۱ تا ۷ میلیارد دلار در سال مزایای سلامتی ایجاد می‌کنند. در این تحقیق محقق بر آن است تا مدلی جهت توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹ ارائه کند که به وسیله آن بتوان از سیستم حمل و نقلی ایمن در دوران کوید ۱۹ بهره مند شد؛ همچنین از این فرصت جهت ایجاد فرهنگ دوچرخه سواری و بهبود زیرساخت‌های دوچرخه سواری، بهره مند شد. با مرور پیشینه تحقیق متوجه می‌شویم که تحقیقات پیشین به صورت جزئی به برخی از جنبه‌های توسعه دوچرخه سواری در دوران کوید ۱۹ پرداخته اند و هیچ تحقیق مشابهی انجام نشده است لذا با توجه به خلاءهای تحقیقاتی موجود، سوال اصلی تحقیق این است که مدل توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹ چگونه است؟ چارچوب مفهومی انتخاب شده در این پژوهش بر اساس نظریه داده‌بنیاد استراوس و کوربین (۱۹۹۰) می‌باشد.

مالی، چالش‌های مربوط به کار، اختلال در مسافرت‌ها، بسته شدن مرزها و همچنین با سطح گسترده‌ای از پوشش رسانه‌ای همراه بوده است. همه‌گیری کوید ۱۹ زندگی را به شکلی که می‌شناسیم، تغییر داده است و باعث شده است که مردم در انتخاب‌های سفر خود تجدیدنظر کنند. با توجه به تمایل مقامات برای افزایش استفاده از دوچرخه، این فرصت برای آزمایش اقدامات اجرایی جدید، افزایش سفرهای دوچرخه سواران فعال و جذب دوچرخه سواران جدید، ایجاد شده است. تا زمانی که این فرصت مهیا است، مردم مستعد اقدامات مدیریتی و اجرایی برای بازنگری در انتخاب‌های گذشته هستند. با این حال، اگر هیچ گونه برنامه و سیاستی در طول همه گیری انجام نشود، این احتمال وجود دارد که استفاده از دوچرخه در دراز مدت افزایش نیابد. در این راستا برخی محققان به انجام پژوهش پرداخته اند که به نتایج برخی از آنها اشاره می‌شود. به عنوان مثال بوکل^۱ و همکاران مطالعه‌ای با عنوان «کوید ۱۹ به عنوان پنجره ای از فرصت برای دوچرخه سواری: شواهد از موج اول» انجام دادند. در این تحقیق ترافیک دوچرخه در بازل و زوریخ^۲، دو شهر بزرگ سوئیس مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. آنها به این نتیجه رسیدند که در طول دوره قرنطینه، ترافیک دوچرخه‌سواری نسبتاً بیشتری در بعد از ظهر وجود دارد که احتمالاً با فعالیت‌های اوقات فراغت مرتبط است. همچنین مشخص شد که در طول همه‌گیری، هیچ اقدام خاصی برای ترویج دوچرخه‌سواری در هیچ یک از این دو شهر اجرا نشده است. هرینگتون و حاجی کنستانتینو^۳ تحقیقی با عنوان «تغییرات در رفتارهای رفت و آمد در پاسخ به همه گیری کوید ۱۹ در بریتانیا» انجام دادند. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که پس از پایان یافتن کوید ۱۹، برخی از استفاده کنندگان وسایل نقلیه عمومی و خودرو سوارها تمایل دارند که از دوچرخه سواری و پیاده روی برای جابه‌جایی‌های خود استفاده کنند. لاک^۴ (۱۶) تحقیقی با عنوان «تغییر رفتار دوچرخه‌سواری در نتیجه کوید ۱۹: نظرسنجی از کاربران در سیدنی، استرالیا» انجام داد. نتایج نشان



شکل ۱- الگوی پیشنهادی نظریه داده بنیاد استراوس و کوربین

4. Lock
5. Lin
6. Kraus & Koch

1. Büchel
2. Basel and Zurich
3. Harrington & Hadjiconstantinou

مواد و روش ها

رابطه بین مقوله های ایجاد شده در مرحله ی کدگذاری باز است. در این مرحله پدیده مرکزی شناسایی شده و تفسیر شرایط علی، شرایط مداخله گر، شرایط زمینه و راهبردهای حاصله انجام می-شود. کدگذاری انتخابی: سومین مرحله کدگذاری شامل کدگذاری انتخابی یا گزینشی است. در این مرحله، پژوهشگر به تکوین نظریه-ای درباره رابطه میان مقوله های به دست آمده در الگوی کدگذاری محوری می پردازد. در حقیقت این مرحله فرآیند یکپارچه سازی و بهبود نظریه است. وظیفه بعدی پژوهشگر دسته بندی و مقایسه مفاهیم استخراج شده از دل داده ها است، که در این مرحله نظرات و مفاهیم در طبقه های یکسان قرار گرفتند و در نهایت نتایج تحقیق شناسایی شدند.

یافته ها

نتایج توصیفی نشان داد که تعداد مصاحبه شونده گان ۱۲ نفر بودند که از این تعداد ۶۶/۶۶ مردان (۸ نفر) و ۳۳/۳۳ زنان (۴ نفر) تشکیل می دادند. ۱۶/۶۶ درصد در رده سنی زیر ۴۵ سال (۲ نفر)، ۵۰ درصد در رده سنی ۴۵ تا ۵۰ (۶ نفر) و ۳۳/۳۳ باقی مانده (۴ نفر)، رده سنی بالای ۵۰ سال را تشکیل می دادند. به لحاظ سطح تحصیلات؛ کارشناسی ارشد با ۳۳/۳۳ درصد (۴ نفر) و دکتری با ۶۶/۶۶ درصد (۸ نفر) بودند. همچنین به لحاظ سابقه کاری ۲۵ درصد (۳ نفر) دارای سابقه زیر ۱۵ سال بودند و ۳۳/۳۳ درصد (۴ نفر) بین ۱۵ تا ۲۰ سابقه بودند و ۴۱/۶۶ درصد (۵ نفر)، گروه بالای ۲۰ سال را به خود اختصاص دادند. از لحاظ حوزه فعالیت نمونه های پژوهش ۵۸/۳۳ درصد (۷ نفر) اساتید رشته مدیریت ورزشی و ۴۱/۶۶ درصد (۵ نفر) مدیران و کارشناسان ورزشی صاحب نظر بودند.

سوالات پژوهش

سوال اول: عوامل علی توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹ کدام اند؟

همان طور که در جدول شماره ۱ مشاهده می شود، از تجزیه و تحلیل داده های کیفی تعداد ۲۷ مقوله فرعی بدست آمد که در ۶ مقوله اصلی علل فردی، علل فرهنگی، علل مدیریتی، علل توسعه پایدار، علل بهداشتی و علل زیرساختی قرار گرفت. این موارد در مفهوم «عوامل علی توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹» خلاصه شد.

هدف از تحقیق حاضر ارائه مدل توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹ بود. با نظر به خلایق موجود در ادبیات پژوهش، این تحقیق با رویکرد کیفی^۱ و اکتشافی^۲ انجام شد که از روش نظریه داده بنیاد^۳ استفاده شده است. شرکت کنندگان در مصاحبه از طریق نمونه گیری هدفمند^۴ انتخاب شدند. مصاحبه شونده گان متشکل از کلیه اساتید رشته مدیریت ورزشی و مدیران و کارشناسان ورزشی بودند. ارتباط اولیه با مصاحبه شونده گان از طریق ایمیل انجام شد که این ایمیل حاوی دعوت به همکاری، اهداف تحقیق و سوالات کلی تحقیق بود. همچنین به آنها اطلاعاتی در ارتباط با ضبط صدا و روند انجام کار داده شد. جهت جمع آوری اطلاعات از مصاحبه نیمه- ساختاریافته^۵ استفاده گردید که تمامی آنها به صورت دیجیتالی ضبط گردید. در مجموع ۱۲ مصاحبه از تاریخ ۵ مهر ۱۴۰۰ تا ۱۵ آبان ۱۴۰۰ اخذ شد. مدت زمان مصاحبه ها ۲۰ تا ۴۰ دقیقه بود که در نهایت منجر به ۶۶ صفحه رونوشت برداری^۶ شد. براساس نظر کوال و برینکمن^۷، برای کمک به اشتراک بهتر و راحت تر نظرات، سوالات کوتاه و فاقد زبان آکادمیک بود. به دنبال روش مصاحبه کاستیو-مونتویا^۸ (۱۷) ابتدا از مصاحبه شونده گان سوالاتی در ارتباط با ویژگی های جمعیت شناختی و سابقه شغلی آنها پرسیده شد. سپس سوالات اصلی تحقیق در اختیار آنها قرار می گرفت. فرایند تحلیل داده ها، با توجه به اهمیت آن در رویکرد نظریه زمینه ای طی سه مرحله کدگذاری صورت پذیرفت. این سه مرحله مطابق نظریه زمینه ای (به شکل الف) کدگذاری باز^۹ (ب) کدگذاری محوری^{۱۰} و (ج) کدگذاری انتخابی^{۱۱} انجام پذیرفت. در این مراحل که به صورت پیوسته دنبال می شوند، مصاحبه های انجام شده در کمترین زمان ممکن از زمان انجام مصاحبه به صورت خط به خط تحلیل و کدگذاری شد. کدگذاری باز: نخستین مرحله تحلیل برای نظریه سازی، کد گذاری باز است. کدگذاری باز به مفهوم بندی و مقوله بندی تکه هایی از داده ها زیر یک عنوان یا برجسب هایی که به طور همزمان هر قطعه از داده ها را خلاصه و تشریح می کند، اشاره دارد. کدها نشان می دهند که چطور داده ها جهت آغاز مرحله تحلیلی انتخاب شده، جدا شده و دسته بندی شده اند. به سخن دیگر، کدگذاری به فرآیند استخراج مفاهیم از داده های خام برحسب محتوا و ابعاد گفته می شود. کدگذاری باز را کدگذاری بنیادی نیز می خوانند زیرا از خود کلمات افراد مصاحبه شده استفاده می گردد (۱۸). کدگذاری محوری: کندانال^{۱۲} بیان نمود، هدف این مرحله تعیین

جدول ۱- عوامل علی توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹

مقوله اصلی	مقوله فرعی
	علاقه مردم به دوچرخه سواری
علل فردی	تمایل مردم به تناسب اندام و بدنی سالم
	تمایل به فاصله اجتماعی (فیزیکی)

7. Kvale & Brinkmann

8. Castillo-Montoya

9. Open Coding

10. Axial Coding

11. Selective Coding

12. Kendall

1. qualitative

2. exploratory

3. Grounded Theory

4. purposive sampling

5. semi-structured interviews

6. transcribe

داشتن وقت آزاد و اوقات فراغت بیشتر	
تمایل جامعه به پر کردن اوقات فراغت	
بهبود تصویر شهر و کشور	
توسعه اجتماعی_ فرهنگی	علل فرهنگی
مشارکت پایین در دوچرخه سواری	
ایجاد نشاط شهری	
سردرگمی مدیران در فدراسیون دوچرخه سواری	
تقاضای مدیران و سازمان ها	
نبود برنامه کوتاه مدت توسعه دوچرخه سواری	علل مدیریتی
شکاف بین مدیران ارشد و مدیران اجرایی ورزشی	
تمایل متولیان برنامه ریزی و مدیریت شهری به توسعه دوچرخه سواری	
نیاز به کنترل آلودگی های زیست محیطی	
تمایل مدیران به افزایش کیفیت زندگی شهروندان	
نیاز به کاهش آلودگی های حاصل از ترافیک شهری	علل توسعه پایدار
نیاز به کاهش کاهش هزینه های سفر شهری	
نیاز به فاصله فیزیکی مردم	
شیوع بیماری حاصل از کم تحرکی	
گسترش اضافه وزن و چاقی	علل بهداشتی
نیاز به کاهش هزینه های درمان	
افزایش ناهنجاری های اسکلتی	
مشکلات و فشارهای روانی- اجتماعی در جامعه	
نیاز به توسعه زیرساخت های دوچرخه سواری	
وجود تجهیزات مدرن دوچرخه سواری در کشور	علل زیرساختی
وجود زیرساخت های دوچرخه سواری در شهرها	
عوامل ساختاری، عوامل نیروی انسانی، عوامل زیرساختی، عوامل مدیریتی و عوامل حمایتی قرار گرفت. این موارد در مفهوم «عوامل زمینه ای توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹» خلاصه شد.	سوال دوم: شرایط زمینه ای توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹ کدامند؟ همان طور که در جدول شماره ۲ مشاهده می شود، از تجزیه و تحلیل داده های کیفی تعداد ۳۲ مقوله فرعی بدست آمد که در ۸ مقوله اصلی عوامل فردی، عوامل ورزش بانوان، عوامل اقتصادی،
جدول ۲- عوامل زمینه ای توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹	
مقوله اصلی	مقوله فرعی
عوامل فردی	نیازها و خواسته های ورزشی مردم میزان علاقه مندی و روحیه ورزشی جامعه فرهنگ ورزشی در خانواده ها سواد ورزشی جامعه سطح توانایی های جسمانی مردم
عوامل ورزش بانوان	پذیرش و حمایت جامعه از دوچرخه سواری بانوان میزان سهم بانوان از بودجه ورزش کشور جایگاه بانوان در پست های مدیریتی ورزشی
عوامل اقتصادی	بودجه مختص به دوچرخه سواری میزان درآمد شهرها هزینه تجهیزات دوچرخه سواری نرخ گذاری بهای خدمات ورزشی بر اساس ارزش درک شده نرخ تورم موجود

جایگاه دوچرخه سواری در اولویت‌های وزارت ورزش و جوانان	عوامل ساختاری
طرح‌های جامع توسعه ورزش کشور	
ارزش‌های جامعه نسبت به دوچرخه سواری	
ساختار ورزش شهرداری	عوامل نیروی انسانی
کمیت نیروی انسانی در فدراسیون ملی دوچرخه سواری	
حضور مدیران متخصص در فدراسیون ملی دوچرخه سواری	
نیروهای اجرایی ماهر در حوزه دوچرخه سواری	عوامل زیرساختی
کمیت و کیفیت اماکن ورزشی	
میزان دسترسی، کمیت و کیفیت فضاهای طبیعی (کوه و جنگل)	
ایمنی و امنیت فضاهای ورزشی	عوامل مدیریتی
اکولوژی شهری	
میزان زیبایی اماکن دوچرخه سواری (طراحی، رنگ، معماری)	
دیدگاه مدیران وزارت ورزش و جوانان، فدراسیون دوچرخه سواری و مدیران سازمان	عوامل مدیریتی
ورزش شهرداری نسبت به دوچرخه سواری	
میزان سواد مدیریتی و ورزشی مدیران و کارشناسان سازمان های ذی ربط	
تفکر و فلسفه برنامه ریزان دوچرخه سواری	عوامل حمایتی
حمایت‌های خیرین و حامیان از دوچرخه سواری	
میزان حمایت سازمان‌های غیرورزشی از دوچرخه سواری	
حمایت‌های وزارت ورزش و جوانان	عوامل حمایتی
میزان حمایت رسانه‌های ملی و شهری از فعالیت‌های دوچرخه سواری شهری	

سوال سوم: عوامل مداخله‌گر توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹ کدام‌اند؟ همان طور که در جدول شماره ۳ مشاهده می‌شود، از تجزیه و تحلیل داده‌های کیفی تعداد ۲۱ مقوله فرعی بدست آمد که در ۵

مقوله اصلی مداخلات رسانه‌ای، مداخلات رویدادی، مداخلات سازمانی، مداخلات تشویقی و انگیزشی و مداخلات شهری و شهروندی قرار گرفت. این موارد در مفهوم «عوامل مداخله‌گر توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹» خلاصه شد.

جدول ۳- عوامل مداخله‌گر توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹

مقوله اصلی	مقوله فرعی
مداخلات رسانه‌ای	سرعت رشد شبکه‌های اجتماعی و فناوری اطلاعات
	پوشش رسانه‌ای مسابقات ملی و بین‌المللی دوچرخه سواری
	همکاری فدراسیون دوچرخه سواری با صدا و سیما
مداخلات رویدادی	تعدد برنامه‌های آموزشی دوچرخه سواری
	کیفیت رویدادهای دوچرخه سواری
	کمیت مسابقات ملی و بین‌المللی دوچرخه سواری
مداخلات سازمانی	ناهماهنگی بین سازمان‌ها
	تفکر و فرهنگ سازمانی در فدراسیون دوچرخه سواری
	میزان همکاری فدراسیون دوچرخه سواری با سازمان‌های محلی (مانند باشگاه‌های ورزشی)
مداخلات تشویقی و انگیزشی	میزان همکاری فدراسیون دوچرخه سواری با نهادهای مردم نهاد و خیرین
	میزان ارتباط فدراسیون دوچرخه سواری با کلیه ذی‌نفعان دوچرخه سواری
	بُن‌های خرید کالاها و تجهیزات ورزشی به شهروندان فعال
	قیمت‌ها و سوبسید ارائه خدمات دوچرخه سواری
	همت و حمایت صاحبان برنامه
	حمایت متولیان شهری

فقدان زیرساخت های شهری	
فقدان فرهنگ شهرنشینی	
آلودگی هوا	
مشکلات روحی مردم	مداخلات شهری و شهروندی
وضعیت جسمانی مردم	
وضعیت اقتصادی مردم	

سوال چهارم: راهبردهای موثر بر توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹ کدامند؟ همان طور که در جدول شماره ۴ مشاهده می شود، از تجزیه و تحلیل داده های کیفی تعداد ۲۸ مقوله فرعی بدست آمد که در ۷ مقوله اصلی رویکردهای اقتصادی، بهبود زیرساخت های ورزشی،

مقوله اصلی	مقوله فرعی
رویکردهای اقتصادی	افزایش بودجه فدراسیون ملی دوچرخه سواری
	آموزش رایگان یا کم هزینه به شهروندان
	نقش آفرینی فروشگاه های ورزشی در فروش اقساطی دوچرخه
	نقش آفرینی دولت در ارائه یارانه خرید دوچرخه
	ساخت و احداث مسیرهای دوچرخه سواری در سطح شهرها
بهبود زیرساخت های ورزشی	ایجاد فضاهای سر پوشیده برای مشارکت بانوان
	افزایش ایمنی و امنیت اماکن دوچرخه سواری
	ایجاد پارکینگ های با امنیت بالا برای دوچرخه در سطح شهر
تعاملات بین سازمانی	ایجاد مکان های کرایه دوچرخه
	تعامل فدراسیون ملی دوچرخه سواری با نهادهای مردم بنیاد و خیریه ها
	تفاهم همکاری فدراسیون ملی دوچرخه سواری با باشگاه های خصوصی
	همکاری و همفکری فدراسیون ملی دوچرخه سواری و سازمان ورزش شهرداری
	جلب همکاری مردم، شهرداری ها و سایر سازمان های محلی
نهادینه سازی فرهنگ ورزش	ایجاد سیستم اطلاعاتی آنلاین درباره اماکن، رویدادها و آب و هوای شهری
	فرهنگ سازی ورزش بانوان
	نقش آفرینی رسانه های ملی در توسعه فرهنگ دوچرخه سواری
ارزیابی و کنترل مستمر	تاکید مسئولین
	ارزیابی دوره ای از اماکن و زیرساخت های شهری دوچرخه سواری
	ارزیابی مداوم از شیوه اجرای رویدادهای ورزشی و میزان رضایت شرکت کنندگان
توسعه قابلیت های نیروی انسانی	بهره گیری از سیستم ارزیابی مستمر
	استفاده از کارشناسان متخصص در سازمان های متولی مانند سازمان ورزش شهرداری و فدراسیون ملی دوچرخه سواری
	آموزش به مدیران سطوح اجرایی
	تغییر رویکرد مدیران به امر توسعه دوچرخه سواری
	به کار گماردن مدیران با تجربه و تحصیل کرده در فدراسیون ملی دوچرخه سواری
تنوع و تعدد رویدادها	بهبود کیفیت و کمیت مسابقات ملی دوچرخه سواری
	شرکت در مسابقات بین المللی دوچرخه سواری
	برگزاری گردهمایی های دوچرخه سواری همگانی
	برگزاری مسابقات همگانی در مناسب های مختلف مانند دهه فجر

مقوله اصلی ارتقاء قابلیت های جسمانی، توسعه اجتماعی، فرهنگ سازی و پیامدهای روان شناختی قرار گرفت. این موارد در مفهوم «پیامدهای توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹» خلاصه شد.

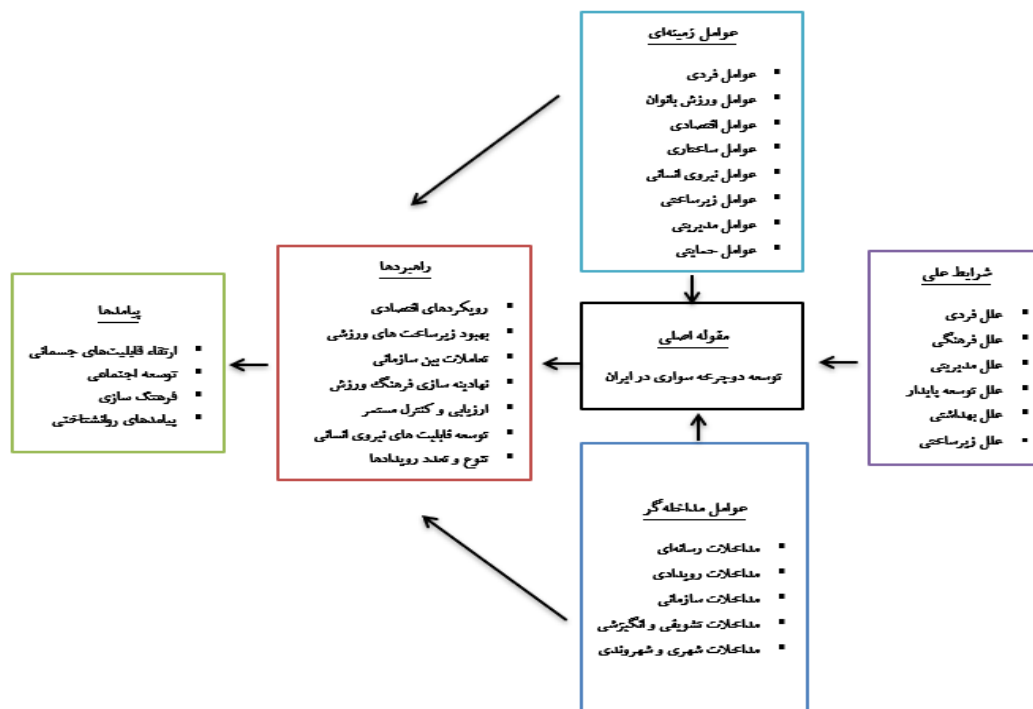
سوال پنجم: پیامدهای توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹ کدامند؟ همان طور که در جدول شماره ۵ مشاهده می شود، از تجزیه و تحلیل داده های کیفی تعداد ۱۴ مقوله فرعی بدست آمد که در ۴

جدول ۵- پیامدهای توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹

مقوله اصلی	مقوله فرعی
ارتقاء، قابلیت های جسمانی	کاهش هزینه های بهداشتی و درمانی
	کاهش انتقال ویروس کرونا
	کاهش بیماری شهروندان
	کاهش فقر حرکتی و داشتن تناسب بدنی
توسعه اجتماعی	شکوفایی استعدادهای ورزشی
	ارتقای احساس مثبت عضویت در گروه
	افزایش روابط بین فردی
	جامعه پذیری بیشتر
فرهنگ سازی	ایجاد فرهنگ زندگی فعال
	ایجاد شهروند خوب
	یادگیری نظم و انضباط
	ارتقاء امید و شادکامی در جامعه
پیامدهای روان شناختی	ارتقاء کیفیت زندگی
	افزایش سلامت عمومی در جامعه

زمینه ای، مداخله گر، راهبردها و پیامدها است. همانطور که در شکل ۲ ملاحظه می کنید مدل نظری توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹ مطابق با ابعاد پارادایمی قابل مشاهده است.

در کدگذاری باز و محوری، مدل پارادایمی توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹ ایجاد گردید که شامل عوامل علی،



شکل ۲- مدل داده بنیاد توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹

نتیجه گیری

هدف از انجام این پژوهش ارائه مدل توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹ بود.

در ارتباط با عوامل علی توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹، از تجزیه و تحلیل مصاحبه‌ها، ۶ مقوله اصلی علل فردی، علل فرهنگی، علل مدیریتی، علل توسعه پایدار، علل بهداشتی و علل زیرساختی بدست آمد. در این راستا وفای مقدم و همکاران در تحقیق خود عوامل علی توسعه ورزش همگانی را برنامه‌های اجراشده، شیوع بیماری‌های مختلف به علت مشارکت نداشتن در ورزش همگانی کشور، نبود وحدت ملی برای افزایش مشارکت در ورزش همگانی کشور، نبود ورزش همگانی به عنوان یک عادت روزمره، وجود فرصت‌های عظیم ورزش همگانی کشور و سردرگمی مدیریت کلان ورزش همگانی کشور، معرفی کردند.

در بخش عوامل زمینه‌ای توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹، تعداد ۸ مقوله عوامل فردی، عوامل ورزش بانوان، عوامل اقتصادی، عوامل ساختاری، عوامل نیروی انسانی، عوامل زیرساختی، عوامل مدیریتی و عوامل حمایتی بدست آمد. در این راستا اسکندری و همکاران (۱۹) به سه عامل رفتاری (عوامل ساختاری، فردی و بین فردی)، مدیریتی (منابع انسانی، مالی، تجهیزات و ...) و زمینه‌ای (عوامل فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و ...) اشاره کرده‌اند. محمندی و همکاران (۲۰) گزارش کردند که کمبود امکانات و زیرساخت فضاهای ورزشی، کمبود نیروهای متعهد و متخصص، کمبود منابع مالی، کمبود آموزش و تحقیقات و عدم استفاده صحیح از فناوری از عوامل مهم باز دارنده توسعه ورزش هستند. نتایج تحقیق رضایی (۱۳۹۱) نشان داد که ۷ گروه در نهادینه کردن ورزش همگانی در ایران تأثیر دارند که عبارتند از خانواده، مدرسه، گروه‌های مرجع، دوستان و همسالان، رسانه‌های جمعی، دولت و نهادهای مذهبی. سلطانی (۲۲)، ۵ عامل فرهنگی، آموزشی، اقتصادی، مدیریتی و اجتماعی را از جمله عوامل موثر بر توسعه ورزش همگانی گزارش کرده است. در تحقیقی دیگر از عوامل بازدارنده شرکت افراد در فعالیت‌های جسمانی را کمبود وقت، ضعف انگیزه، حمایت و راهنمایی ناکافی، احساس بی‌لیاقتی، کمبود تسهیلات ایمن، محدودیت دسترسی به امکانات فعالیت جسمانی و چشم‌پوشی از فواید فعالیت جسمانی، معرفی شده است (۲۳). ارائه و بهبود زیرساخت‌های دوچرخه رویکرد اصلی برای بهبود ایمنی دوچرخه-سواری و افزایش استفاده از دوچرخه است (۲۴). رایج‌ترین انواع زیرساخت دوچرخه شامل خطوط اختصاصی دوچرخه در جاده‌ها و مسیرهای دوچرخه‌سواری جداگانه است. علاوه بر این، برخی شهرها به دوچرخه‌ها اجازه می‌دهند، عمدتاً در مناطق مرکزی شهر، در خطوط اختصاصی اتوبوس حرکت کنند یا به صورت دو طرفه دوچرخه‌ها می‌توانند در خیابان‌های یک طرفه سفر کنند. علاوه بر این، تقاطع‌ها (چهارراه‌ها) را می‌توان برای ارائه خدمات بهتر به دوچرخه سواران تغییر داد، به عنوان مثال، با معرفی خطوط توقف پیشرفته برای دوچرخه‌سواران ("فضای توقف دوچرخه")، که در

آن دوچرخه سواران می‌توانند جلوی اتومبیل‌ها در چراغ قرمز توقف کنند. نوع و کیفیت زیرساخت دوچرخه اهمیت دارد: مطالعات نشان می‌دهند که دوچرخه‌سواران از ترافیک وسایل موتوری گریزان هستند و کیفیت بد سنگ فرش یا آسفالت خیابان می‌تواند آنها را از دوچرخه‌سواری باز دارد (۲۵). این اجماع نظر وجود دارد که ارائه امکانات پارکینگ دوچرخه، به خصوص اگر ایمن و سرپوشیده باشد، جذابیت استفاده از دوچرخه را افزایش می‌دهد (۲۶). زیرساخت مربوط به پارکینگ شامل قفسه‌های دوچرخه در پیاده‌روها است که می‌توانند سرپوشیده باشند یا خیر. ایستگاه‌های حفاظت شده برای جلوگیری از سرقت؛ و کمدهای دوچرخه که معمولاً در ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی قرار دارند. همانطور که استفاده از دوچرخه رایج تر می‌شود، امکانات پارکینگ نیز باید مدیریت شود (۲۷). مورد بعد مربوط به دسترسی است. مردم فقط در صورتی می‌توانند دوچرخه سواری کنند که به دوچرخه دسترسی داشته باشند. در واقع، در دسترس بودن دوچرخه در خانواده قوی‌ترین پیش‌بینی‌کننده دوچرخه‌سواری است. از این رو، سیاست‌هایی با هدف افزایش سهم مالکیت دوچرخه می‌تواند منجر به افزایش دوچرخه سواری شود. برای مثال برنامه‌های دادن دوچرخه رایگان در دانمارک و استرالیا منجر به افزایش شدید سفرهای رفت و آمد با دوچرخه. تعداد شهرهایی که سیستم‌های اشتراک دوچرخه^۲ را ارائه می‌دهند در دهه‌های گذشته به سرعت افزایش یافته است که عامل اصلی برای استفاده از آن، "راحتی" است. اشتراک دوچرخه تأثیرات عمیقی بر ایجاد جمعیت دوچرخه سوار بیشتر داشته است. در این راستا گودمن^۳ و همکاران گزارش کردند که اشتراک دوچرخه ممکن است به عادی سازی تصویر دوچرخه سواری کمک کند، به عنوان مثال، این تصور را که دوچرخه‌سواری "خطرناک" یا "فقط برای افراد ورزشکار" است، کاهش می‌دهد، بنابراین دوچرخه سواران جدید را جذب می‌کند. همچنین معرفی سیستم‌های اشتراک دوچرخه ممکن است موجب هماهنگی دوچرخه سواری با سیستم حمل و نقل عمومی شود. در ارتباط با مسائل فرهنگی در تحقیقی اشاره شده است که فرهنگ دوچرخه سواری در شهرهای سوئیس به خوبی شهرهای اروپای شمالی، یعنی شهرهای هلند، دانمارک یا آلمان تثبیت نشده است. دلایل کاهش سهم ممکن است این باشد که شهرها سنت‌های حمل و نقل عمومی دارند و دوچرخه‌سواری هنوز به عنوان بخشی از فرهنگ حمل و نقل ایجاد نشده است. حمل‌ونقل عمومی در بسیاری از موارد نسبت به دوچرخه‌سواری در وضعیت بهتری قرار دارد، به‌ویژه با وجود بلیت‌های ماهانه و سالانه ارزان (۱۵).

در ارتباط با عوامل مداخله‌گر توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹، تعداد ۵ مقوله اصلی مداخلات رسانه‌ای، مداخلات رویدادی، مداخلات سازمانی، مداخلات تشویقی و انگیزشی و مداخلات شهری و شهروندی شناسایی شد. در این راستا در تحقیقی به عواملی مانند نداشتن وقت کافی، نداشتن امکانات ورزشی در دسترس و مشکلات اقتصادی بیان کرده‌اند و موانع کم

3. Goodman

1. bike boxes
2. bike-sharing systems

از دوچرخه سواران انگیزه داد تا مهارت و اعتماد به نفس در طول همه گیری کوید ۱۹ به دست آورند، و احتمالاً آنها را به ادامه دوچرخه سواری در خیابان ها پس از پایان این بیماری سوق دهد. همچنین برای افزایش سفرهای تفریحی، معرفی مناطق بدون خودرو یا خیابان های مشترک می تواند بسیار سودمند باشد، زیرا این دوچرخه سواران خواستار سفری دلپذیر و جدا از ترافیک هستند (۲۰). گزارش شده است که هماهنگی دوچرخه سواری و حمل و نقل عمومی برای دو طرف مفید است. ادغام دوچرخه و حمل و نقل عمومی منجر به افزایش سواری هر دو حالت می شود (۱۴). با دسترسی به وسایل حمل و نقل عمومی، دوچرخه سواران می توانند سفرهای طولانی تری داشته باشند و در صورت وجود آب و هوای بد، سطوح دشوار، یا خرابی های مکانیکی، جایگزینی دارند (۱۲). مارتنز^۲ نشان می دهد که انواع سریع تر و با کیفیت تر حمل و نقل عمومی، مانند قطار، کاربران بیشتری را به سمت دوچرخه سواری نسبت به انواع آهسته تر و با کیفیت پایین تر حمل و نقل عمومی، مانند اتوبوس های محلی یا تراموا^۲ جذب می کند. ادغام با سیستم های حمل و نقل عمومی را می توان با ارائه پارکینگ دوچرخه در ایستگاه ها، با ایجاد قفسه هایی برای پارک کوتاه مدت و کمدهایی برای پارک طولانی مدت بهبود بخشید. علاوه بر این، وسایل نقلیه عمومی می توانند به قفسه ها یا فضای ذخیره سازی دوچرخه مجهز شوند که امکان حمل و نقل آنها را فراهم می کند. در نهایت، زیرساخت دوچرخه منتهی به ایستگاه حمل و نقل عمومی را می توان بهبود بخشید و ایستگاه های اشتراک دوچرخه را می توان در ایستگاه های حمل و نقل عمومی قرار داد (۱۳). همچنین گزارش شده است که نظارت مستمر تغییرات در استفاده از دوچرخه و ارزیابی میزان موفقیت اقدامات اجرایی ضروری است. میزان استفاده را می توان با شمارنده های خودکار دوچرخه که در مکان های نمایندگی نصب شده اند، به بهترین وجه اندازه گیری کرد. اعداد فروش دوچرخه نیز می تواند گویای میزان پیشرفت باشد لذا باید مورد اندازه گیری قرار گیرد. آمار تصادفات نیز مورد دیگری است که باید در ارزیابی ها لحاظ شود (۱۱). در مطالعه ای به این اقدامات اشاره شده است: ایجاد مکان هایی با زیرساخت های خوب (مانند مسیرهای دوچرخه سواری که به خوبی تبلیغ شده اند)؛ می توان سفر با دوچرخه را به عنوان یکی از محدود فعالیت های تفریحی مجاز در طول قرنطینه بود معرفی کرد؛ اوقات فراغت می تواند به حومه شهر - جایی که فضای بیشتری برای مسیرهای دوچرخه در دسترس است و محیط لذت بخش تر است - گسترش یابد؛ ساعت کار کارکنان در زمانی که ترافیک برای استفاده لذت بخش از دوچرخه سواری بسیار سنگین است، نباشد؛ همچنین کارفرمایان می توانند از عادات کاری مختلف حمایت کنند (به عنوان مثال، پرسنل را با لباس های راحت اسپرت بپذیرند، یا امکانات مناسب دوش و تعویض لباس را فراهم کنند) (۹). همچنین ارائه اطلاعات به دوچرخه سواران و دوچرخه سواران احتمالی، می تواند استفاده از دوچرخه را افزایش دهد. اطلاعات را می توان، به عنوان مثال، با مسیرهای دوچرخه علامت گذاری شده و مدیریت شده یا نقشه های

اهمیت تر را موانع شامل؛ نداشتن اعتقاد به ورزش و اثرات آن و مشکلات خانوادگی، اشاره شده است (۱۳). یافته های پژوهش چراغ بیرجندی و داودی بجد نشان داد که متغیرهای معیارها و استانداردهای دسترسی، نقش و توجه مسئولین، عوامل علمی، آموزشی و فرهنگی، عوامل انگیزشی و منابع مالی و انسانی بر توسعه ورزش همگانی تاثیر دارند. همچنین گزارش شده است که جنبه های مؤثر بر دوچرخه سواری که سیاست ها فقط می توانند کنترل محدودی بر آن ها داشته باشند، شامل ویژگی های جمعیتی، آب و هوا و سفر هستند (۱۳).

در ارتباط با راهبردهای مؤثر بر توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹ تعداد ۷ مقوله اصلی رویکردهای اقتصادی، بهبود زیرساخت های ورزشی، تعاملات بین سازمانی، نهادینه سازی فرهنگ ورزش، ارزیابی و کنترل مستمر، توسعه قابلیت های نیروی انسانی و تنوع و تعدد رویکردها شناسایی شد. نتایج برخی از مطالعات با این یافته همسو می باشد؛ به عنوان مثال نتایج تحقیق آصفی نشان داد که ۷ گروه در نهادینه کردن ورزش همگانی در ایران تاثیر دارند که عبارتند از خانواده، مدرسه، گروه های مرجع، دوستان و همسالان، رسانه های جمعی، دولت و نهادهای مذهبی. اسکندری و غفوری نقش شبکه های اجتماعی را بر توسعه ورزش همگانی تایید می کنند. یافته های پژوهشی دیگر نشان داد که همگانی شدن ورزش بر اساس چارچوب حمایت عوامل محیطی، مداخله مثبت عوامل مدیریتی، بسترسازی منابع و نهایتاً از طریق عوامل رفتاری صورت می پذیرد. شیبانی، ۵ عامل فرهنگی، آموزشی، اقتصادی، مدیریتی و اجتماعی را از جمله عوامل مؤثر بر توسعه ورزش می داند. کیانی و همکاران معتقدند که زمانی می توانیم بستر مناسب برای نیل به اهداف فوق برنامه ورزشی (ارتقای سطح سلامتی، کسب مهارت ها، افزایش روابط اجتماعی، استفاده بهینه از اوقات فراغت و تفریحات سالم) داشته باشیم که زیرساخت های ورزشی را ترمیم کرده باشیم. سلطانی و رستم پور اظهار کرده اند که رسانه های جمعی، سازمان ها و نهادهای ورزشی، مسئولان و برنامه ریزان ورزشی، آموزش و مسائل فرهنگی نقش بسزای در توسعه مشارکت مردم در ورزش دارند. ادبیات گسترده و به سرعت در حال رشدی وجود دارد که مزایای چندین اقدام یا راهکار در مورد استفاده از دوچرخه را بیان می کند. این اقدامات مربوط به زیرساخت ها، دسترسی، ادغام در سیستم حمل و نقل، و همچنین برنامه های آموزشی، اطلاعات و ارتقاء هستند (۱۴). کارشناسان به اتفاق آرا موافقت می کنند که توسعه زیرساخت بهترین راه برای افزایش استفاده از دوچرخه است. اقدامات باید دوچرخه سواران گاه به گاه را هدف قرار دهد، به عنوان مثال، افرادی که می دانند چگونه دوچرخه سواری کنند و دوچرخه دارند اما فقط گاهی از آن استفاده می کنند. این گروه از مردم خواهان زیرساخت های اختصاصی هستند که از ترافیک خودرو جدا باشند، مسیرهای وسیع، خط کشی های واضح و راهنمای ایمن در تقاطع ها داشته باشند. می توان با ساخت سریع مسیرهای دوچرخه سواری جدید، اختصاص خطوط دوچرخه سواری به طور موقت، یا معرفی مناطق بدون خودرو، به این گروه

2. trams

1. Martens

کارکردهای اجتماعی آن، گسترش شبکه روابط اجتماعی و کسب پادشاهای اجتماعی نام برد. رضایی معتقد است که ورزش باعث پیشرفت معنویت می‌گردد. براساس یافته‌های کریمی و همکاران مهم‌ترین پیامدهای اجتماعی ورزش شامل مواردی نظیر انسجام اجتماعی، اعتماد اجتماعی، بعد سلامت، بعد پرورشی و اخلاقی، شور و نشاط، روابط اجتماعی، هویت اجتماعی و کاهش آسیب‌های اجتماعی است. محبی نشان داد که ورزش با پیامدهای مثبت فردی و اجتماعی همچون بهبود کیفیت زندگی، سلامت عمومی، سلامت اجتماعی، وحدت و انسجام اجتماعی، توسعه و رفاه اجتماعی، همبستگی اجتماعی، اعتماد اجتماعی، سلامت خانوادگی، توسعه سرمایه اجتماعی... همراه است. رغبتی و همکاران پیامدهای توسعه ورزش حرفه‌ای ایران را شامل اشتغال‌زایی، توسعه اقتصادی، توسعه ملی، توسعه رفتاری و توسعه ساختاری می‌دانند. کریمی‌ان و شکرچی‌زاده اظهار کردند که از فعالیت بدنی و فوق برنامه‌های آن، بیشتر به منظور غنی کردن ساعات فراغت و ایجاد لحظات شاد و احساس آرامش و آسودگی یاد می‌شود. ورزش علاوه بر تأثیر مثبت بر سلامت جسمانی، در ارتقاء سلامت روانی نیز مؤثر واقع می‌شود. همچنین زمینه را برای بروز بهتر استعدادها فراهم می‌کند و به وسیله آن شاخص‌های اعتمادبه‌نفس، عزت‌نفس، جامعه‌پذیری و سازگاری اجتماعی بهبود می‌یابد و در نهایت افراد می‌توانند به وسیله آن بر مسائل و مشکلات جسمی، روحی، روانی و اجتماعی غلبه کنند. همچنین گزارش شده است که سرگرمی، تفریح و ماجراجویی در فضای باز (طبیعت) باعث رشد شخصیتی و یادگیری از راه‌های منحصر به فرد می‌شوند.

یک بیماری همه گیر، همانطور که همه گیری کوید ۱۹ جهان در حال حاضر تجربه می‌کند، ارزش حمل و نقل فردی را در برابر حمل و نقل مشترک و جمعی پررنگ می‌کند. دوچرخه سواری کارآمدترین روش حمل و نقل فردی است که منجر به مزایای سلامتی و کیفیت شهری امیدوارکننده می‌شود. همه‌گیری فرصتی منحصر به فرد برای سازمان‌ها و دولت‌ها است تا در سیاست‌های گذشته تجدید نظر کنند و از شرایط بوجود آمده درس بگیرند و اقداماتی دائمی اتخاذ کنند. آنها می‌توانند اقدامات موقت و آزمایشی انجام شده در دوران کوید ۱۹ را با دقت ارزیابی کنند و به عنوان مسیری برای برنامه‌های بلند مدت استفاده کنند. با توجه به یافته‌های تحقیق پیشنهاداتی جهت اجرای هر چه سریع‌تر و اثربخش‌تر نتایج تحقیق، ارائه می‌شود. این پیشنهادها عبارتند از: (۱) با توجه به مشخص شدن عوامل اثرگذار بر توسعه دوچرخه سواری، پیشنهاد به تشکیل کارگروه یا کمیته‌ای در فدراسیون دوچرخه سواری جهت بهره‌گیری یا کنترل هر چه بهتر این عوامل، می‌شود؛ (۲) با نظر به راه‌کارهای ارائه شده به منظور توسعه دوچرخه سواری در ایران، به سازمان‌های ذی‌ربط پیشنهاد می‌شود که ضرب‌الاعجلی برای اجرای شدن هر چه سریع‌تر راه‌کارهای این تحقیق، در نظر بگیرند؛ (۳) با توجه به نقش و وظایف سازمان‌های ورزشی در توسعه دوچرخه سواری در ایران، به سیاست‌گذاران توصیه می‌شود که هنگام وضع سیاست و برنامه، سهم و نقش هر سازمان را به خوبی

دوچرخه جامع ارائه کرد (۸). روزهای دوچرخه تا محل کار^۱ نیز رویدادهای تبلیغاتی هستند که مسافران را تشویق می‌کند تا سفر روزانه خود را با دوچرخه انجام دهند. چنین رویدادهایی ممکن است از یک روز تا چند ماه طول بکشد و ممکن است شامل جوایز، هدایا یا مسابقات باشد. چنین تبلیغاتی با هدف افزایش آگاهی از دوچرخه‌سواری در کوتاه‌مدت و افزایش سهم حالت دوچرخه‌سواری برای کار در بلندمدت انجام می‌شود (۱۴). راه‌های دیگر حمایت از دوچرخه‌سواری، برنامه‌های خیابان باز^۲ است که در آن خیابان‌ها به روی وسایل نقلیه موتوری بسته می‌شوند و برای فعالیت‌های اوقات فراغت در دسترس افراد قرار می‌گیرند (۱۶). برنامه‌های متنوعی نیز برای افزایش مهارت‌های دوچرخه سواری و دانش قوانین مرتبط با دوچرخه برای کودکان و همچنین بزرگسالان وجود دارد. در برخی از شهرهای اروپایی، برنامه‌های آموزش دوچرخه‌سواری جامع وجود دارد و آنها در برنامه درسی مدارس عادی ادغام شده‌اند (۱۶). با آموزش دوچرخه‌سواری، کودکان از سنین پایین شروع به دوچرخه سواری می‌کنند و رانندگانی که در کلاس‌های دوچرخه سواری نیز شرکت کرده‌اند، توجه ویژه‌ای به دوچرخه دارند. علاوه بر این، آموزش رانندگی می‌تواند شامل حساس کردن رانندگان برای افزایش آگاهی دوچرخه سواران به عنوان کاربران جاده باشد. این آموزش ایمنی دوچرخه سواری را افزایش می‌دهد که تأثیر قابل توجهی بر استفاده از دوچرخه دارد. علاوه بر این دوچرخه سواران جدید را باید شناسایی و آنها را جذب کرد. افرادی که عادت به دوچرخه سواری ندارند باید به دوچرخه دسترسی داشته باشند و نحوه استفاده ایمن از آن را بیاموزند. حتی بیشتر، آنها نیاز شدیدی به زیرساخت‌های جدا از ترافیک دارند. خرید دوچرخه با یارانه می‌تواند فشار مالی خرید دوچرخه را کاهش دهد و کلاس‌های دوچرخه سواری آنلاین شروع امیدوارکننده‌ای برای استفاده از آن خواهد بود. اقدامات موقتی مانند مناطق بدون خودرو می‌تواند اعتماد را در آنها تقویت کند و برای دوچرخه‌سواران جدید شروعی امیدوارکننده در دوچرخه‌سواری ایجاد کند. در نهایت، کارشناسان معتقدند که دوچرخه سواران جدید به طور ویژه به اطلاعات مرتبط نیازمندند.

در بخش پیامدهای توسعه دوچرخه سواری در دوران پاندمی کوید ۱۹، چهار مقوله اصلی ارتقاء قابلیت‌های جسمانی، توسعه اجتماعی، فرهنگ سازی و پیامدهای روانشناختی قرار گرفت. در این راستا گزارش شده است که ورزش در تمام دوران زندگی حائز اهمیت است. ورزش علاوه بر آنکه موجب می‌شود افراد مکان مناسبی برای گذراندن اوقات فراغت خود داشته باشند، در تأمین سلامت جسمی و روحی آنان تأثیر زیادی دارد، بسیاری از آثار نامطلوب محیط اجتماعی، اقتصادی، وضع خانوادگی، وراثت و نظایر آن با استفاده از ورزش می‌تواند کاهش یابد و یا حتی به طور کامل از میان برود (۱۷). از دیگر فواید آن، می‌توان به فواید جسمانی مانند افزایش سطح سلامت، افزایش آمادگی جسمانی، کاهش وزن، افزایش قدرت بدنی، و از کارکردهای روانشناختی یا فردی آن افزایش بهزیستی روانشناختی، کسب شادی و طراوت، لذت و تفریح، و از جمله

^۱ Bike-to-Work

^۲ the open street programs

7. Heinen, E., Van Wee, B., & Maat, K. (2010). "Commuting by bicycle: an overview of the literature". *Transport reviews*, 30(1), 59-96.
8. Evans, A. B., Blackwell, J., Dolan, P., Fahlén, J., Hoekman, R., Lenneis, V., ... & Wilcock, L. (2020). "Sport in the face of the COVID-19 pandemic: towards an agenda for research in the sociology of sport". *European Journal for Sport and Society*, 2(17), 1-11.
9. Corsini, A., Bisciotti, G. N., Eirale, C., & Volpi, P. (2020). "Football cannot restart soon during the COVID-19 emergency! A critical perspective from the Italian experience and a call for action."
10. Koenig, G. (1994). "Production of knowledge and constitution of organizational practices."
11. Büchel, B., Marra, A. D., & Corman, F. (2022). "COVID-19 as a window of opportunity for cycling: Evidence from the first wave". *Transport Policy*, 116, 144-156.
12. Walsh, C. L., Glendinning, S., Castán-Broto, V., Dewberry, E., & Powell, M. (2015). "Are wildcard events on infrastructure systems opportunities for transformational change?". *Futures*, 67, 1-10.
13. Pucher, J., & Buehler, R. (2016). "Safer cycling through improved infrastructure". *American Journal of Public Health*, 106(12), 2089-2091.
14. Buehler, R., & Dill, J. (2016). "Bikeway networks: A review of effects on cycling". *Transport Reviews*, 36(1), 9-27.
15. Molloy, J., Tchervenkov, C., Schatzmann, T., Schoeman, B., Hintermann, B., & Axhausen, K. W. (2020). "MOBIS-COVID19/19: Results as of 24/08/2020 (post-lockdown)". *Arbeitsberichte Verkehrs-und Raumplanung*, 1152.
16. Lekies, K. S., Yost, G., & Rode, J. (2015). "Urban youth's experiences of nature: Implications for outdoor adventure

مشخص کنند؛ ۴) پیشنهاد به ایجاد وحدت رویه بین سازمان‌های ورزشی و غیرورزشی برای توسعه دوچرخه سواری در ایران، با محوریت فدراسیون دوچرخه‌سواری و سازمان‌های ورزش شهرداری می‌شود؛ ۵) با توجه به نقش فرهنگ‌سازی در توسعه دوچرخه‌سواری در ایران، به رسانه‌های گروهی به ویژه رسانه ملی پیشنهاد می‌شد که با تولید محتوای ورزشی، نقش خود را ایفا کنند. در پایان نیز لازم به ذکر است که این تحقیق با محدودیت‌هایی نیز همراه بود. از جمله محدودیت‌های این تحقیق می‌توان به این موارد اشاره کرد: الف) عدم تمایل برخی مصاحبه‌شوندگان به دلیل شرایط فاصله‌گذاری اجتماعی؛ ب) علیرغم پیگیری‌های مستمر و تماس‌های مکرر پژوهشگر، امکان انجام مصاحبه با برخی از مسئولین که می‌توانستند در شناخت بهتر جنبه‌های مختلف موضوع پژوهش کمک نمایند، به دلیل مشغله‌های کاری، کم لطفی به امور پژوهشی و دانشگاهی و خُلف وعده میسر نشد؛ پ) امکان عدم درک برخی از سؤالات مصاحبه توسط برخی از نمونه‌های پژوهش.

References

1. Zhu, N., Zhang, D., Wang, W., Li, X., Yang, B., Song, J., ... & Niu, P. (2020). "A novel coronavirus from patients with pneumonia in China, 2019". *New England Journal of Medicine*.
2. Pucher, J., & Buehler, R. (2008). "Making cycling irresistible: lessons from the Netherlands, Denmark and Germany". *Transport reviews*, 28(4), 495-528.
3. Pucher, J., Dill, J., & Handy, S. (2010). "Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: an international review". *Preventive medicine*, 50, S106-S125.
4. Van der Spek, S. C., & Scheltema, N. (2015). "The importance of bicycle parking management". *Research in Transportation Business & Management*, 15, 39-49.
5. Wang, C., Horby, P. W., Hayden, F. G., & Gao, G. F. (2020). "A novel coronavirus outbreak of global health concern". *The Lancet*, 395(10223), 470-473.
6. Hellewell, J., Abbott, S., Gimma, A., Bosse, N. I., Jarvis, C. I., Russell, T. W., ... & Eggo, R. M. (2020). "Feasibility of controlling COVID-19 outbreaks by isolation of cases and contacts". *The Lancet Global Health*, 8(4), e488-e496.

- professional sports in Iran". *Strategic studies of sport and youth*, 18(44).
24. Martens, K. (2007). "Promoting bike-and-ride: The Dutch experience". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(4), 326-338.
25. Wen, J., Aston, J., Liu, X., & Ying, T. (2020). "Effects of misleading media coverage on public health crisis: A case of the 2019 novel coronavirus outbreak in China". *Anatolia*, 31(2), 331-336.
26. Kiani, Javad and Omidi, Alireza and Bakhtiari Davijani, Mohsen (2018). "Obstacles and solutions to the development of extracurricular sports in the universities of Shahrekord", the third national congress of sports and health science achievements, Rasht.
27. Midgley, P. (2011). "Bicycle-sharing schemes: enhancing sustainable mobility in urban areas". *United Nations, Department of Economic and Social Affairs*, 8, 1-12.
- recreation". *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 9, 1-10.
17. Cervero, R., Sarmiento, O. L., Jacoby, E., Gomez, L. F., & Neiman, A. (2009). "Influences of built environments on walking and cycling: lessons from Bogotá". *International journal of sustainable transportation*, 3(4), 203-226.
18. Afrozeh, Mohammad Sadegh; Mozafari, Seyyed Amir Ahmad; Aghaei, Najaf and Safari, Marjan (2015). "Identification of areas and factors affecting the social responsibility of professional football clubs in Iran". *Sport Management and Development*, 5(2): 69-89.
19. Eskandari, Setare and Ghafouri, Farzad (2015). "The role of social networks on the development of public sports". The second national conference of the Sports Management Scientific Association, Tehran, Sports Management Association.
20. Mohammadi, Iftikhar and Saberi, Amin (2015). "Investigation of factors affecting the development of public sports in Arvand Free Zone". The second national conference on sea-oriented sustainable development, Khorramshahr, Khorramshahr University of Marine Sciences and Technologies.
21. Rezaei, Reza (2014). "The place of physical education in the school system and its effect on improving the spirituality of athletic and non-athletic students", the first international conference on management, economics, accounting and educational sciences, Sari.
22. Soltani, Sadegh and Rostampour, Marzieh (2018). "Strategies to develop the participation of the people of Kohgiluyeh city in plugging sports", the third national conference on strategies to achieve sustainable development in sports sciences and physical education of Iran, Tehran.
23. Raghbati, Ali; Hadavi, Farida; Aghaei, Najaf and Elahi, Alireza (2018). "Strategies and consequences of the development of