



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

زمان چاپ: ۱۴۰۲/۰۴/۲۰

شماره مجوز مجله: ۸۰۴۰۰

غنی سازی اوقات فراغت با تاکید بر گسترش دوچرخه سواری شهری

(رویکرد حمل و نقل فعال)

مهدی عمادی^۱، بابک کاوه^۲

۱. استادیار، گروه مدیریت ورزشی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

۲. کارشناسی ارشد تربیت بدنی

چکیده:

تحقیق حاضر با هدف ارائه الگوی جهت برنامه ریزی گسترش دوچرخه سواری به منظور غنی سازی اوقات فراغت پسران شهر شیراز طراحی و اجرا گردیده است. جامعه آماری تحقیق حاضر تمامی پسران ۱۵ تا ۲۵ ساله شهر شیراز بودند که پس از مشخص کردن تعداد نمونه آماری مورد نیاز تعداد ۸۰۰ پرسشنامه به صورت انتخاب تصادفی در مناطق گوناگون پخش و جمع آوری گردید. ابزار تحقیق حاضر پرسشنامه ای محقق ساخته بر اساس مطالعه جامع منابع طراح گردیده بود. روایی و پایایی پرسشنامه حاضر بر اساس روش های رایج تایید گردیده بود. له منظور تجزیه و تحلیل داده های تحقیق حاضر از روش تحلیل عاملی اکتشافی و روش تحلیل مسیر با استفاده از نرم افزار های SPSS و AMOS مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. نتایج تحقیق نشان داد که عوامل مربوط به برنامه ریزی های فرهنگی با تاثیر ۰/۵۲۸ مهمترین عامل در گسترش دوچرخه سواری به منظور غنی سازی زمان اوقات فراغت آنان می شود. همچنین گویه های مربوط به هر یک از عوامل با استفاده از بارهای عاملی رتبه بندی گردیدند.

کلمات کلیدی: الگو، برنامه ریزی، دوچرخه سواری، اوقات فراغت، شیراز



Enriching leisure time by emphasizing the expansion of urban cycling (active transportation approach)

Mehdi Emadi¹, Babak Kaveh³

1. Assistant Professor, Sports Management Department, Science and Research Unit, Islamic Azad University, Tehran, Iran

2. Master of physical education

Abstract:

The present research has been designed and implemented with the aim of providing a model for planning the expansion of cycling in order to enrich the leisure time of boys in Shiraz. The statistical population of the current research was all boys aged 15 to 25 in Shiraz city, after determining the required number of statistical samples, 800 questionnaires were distributed and collected randomly in different areas. The present research tool was a researcher-made questionnaire based on a comprehensive study of resources. The validity and reliability of this questionnaire was confirmed based on common methods. In order to analyze the data of the present research, it was analyzed using the exploratory factor analysis method and the path analysis method using SPSS and AMOS software. The results of the research showed that factors related to cultural planning with an impact of 0.528 become the most important factor in the expansion of cycling in order to enrich their free time. Also, the items related to each of the factors were ranked using factor loadings.

Keywords: pattern, planning, cycling, free time, Shiraz



مقدمه:

اختراع اتومبیل و پیشرفت صنعت یا به عبارتی دیگر انقلاب صنعتی در قرن نوزدهم میلادی، یکی از نقاط عطف زندگی بشری بوده و پس از این اختراع دگرگونی هایی در همه جنبه های زندگی انسان حاصل گردیده است. اختراع اتومبیل و ورود آن به شهرها در جنبه های مختلف زندگی شهری نقش به سزایی داشته و با افزایش سرعت جا به جایی در شهرها، چهره ای دگرگون از شهرها پدیدار ساخته و بر همه کارکردهای شهری به نحوی تاثیر گذار بوده است. به علاوه ترویج و افزایش سیستم های حمل و نقل موتوری در شهرها، علاوه بر مصرف انرژی های تجدید ناپذیر باعث آلودگی محیط زیست شده، سلامت و نشاط افراد را تهدید می کند (احمدی و حبیب، ۱۳۸۵).

همچنین در این کشورها، گسترش مراکز ورزش با موانع زیادی روبرو است که شاید مهمترین آنها شرایط دشوار زندگی و پایین بودن سطح زندگی اکثریت مردم باشد. افزون بر این، نیاز به زنده ماندن فرصت کاملاً محدودی برای پرداختن به ورزش را باقی می گذارد (انوار الخولی، ۱۳۸۱). در این میان آنچه کمتر مورد توجه مسئولان و مدیران شهری قرار گرفته است، برنامه ریزی برای گذران اوقات فراغت از طریق توسعه فضاهای ورزشی جهت دستیابی به سلامت و سرزندگی افراد می باشد. در حقیقت اوقات فراغت زمینه ی تجدید قوا را برای استمرار فعالیت انسان فراهم می سازد (رهنمایی و شاه حسینی، ۱۳۸۳).

بر اساس این تفکر، امروزه گسترش مراکز ورزشی برای گذران اوقات فراغت شهروندان مانند گذشته نه به عنوان یک تفریح بلکه در کنار مشکلات زندگی در عصر اطلاعات به مثابه یک نیاز مهم برای سالم و بانشاط زیستن افراد لازم و ضروری می باشد (درویش، ۱۳۷۴). بنابراین برنامه ریزی برای "گذران اوقات فراغت" ارتباط نزدیکی با برنامه ریزی شهری بویژه برنامه یزی کاربری زمین پیدا کرده است. زیرا که ساماندهی فضایی و تأمین امکانات فراغتی تا حدود زیادی به کمیت و کیفیت فضاهای شهری و تجهیزات آنها وابسته است (مهدیزاده، ۱۳۸۵). در این راستا نقش مدیریتی ارگانها و سازمانهای مختلف شهری نظیر شهرداری جهت تأمین فضاهای تفریحی- ورزشی مورد نیاز اقشار مختلف جامعه برای بهتر سپری کردن اوقات فراغت افراد پراهمیت میباشد. تغییر و تبدیل نظام مدیریتی شهرداری در سالهای اخیر باعث اتخاذ تصمیمات نوین برای ارائه ضوابط و الگوهایی برای فراهم نمودن فضاهای گذران اوقات فراغت از جمله پارک، زمینهای بازی و مراکز ورزشی شده است (سعیدی نیا، ۱۳۷۹). با توجه به اینکه سبک زندگی مردم به طرف سبک زندگی غیر فعال شتابی تند گرفته و پیامدهای ناشی از آن از جمله چاقی، اضافه وزن و... است. حمل و نقل فعال یک روش مناسب برای جدایی از این نوع سبک زندگی است. حمل و نقل فعال شامل دوچرخه سواری و پیاده روی است که افراد را درگیر می سازد تا از انرژی خودشان در انتقال از یک مکان به مکان دیگر استفاده کنند (استینبج^۱ و همکاران، ۲۰۱۱).

اما با توجه به مشکلات محدودیت فضایی شهری لزوم برنامه ریزی مناسب در جهت استفاده مفید از محیط موجود ضروری می باشد. فعالیت دوچرخه سواری می تواند کمک به سزایی در جهت افزایش فعالیت اوقات فراغتی افراد جامعه با توجه به محدودیت های محیطی را دارا می باشد.

^۱-Steinbach



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

دوچرخه وسیله ی نقلیه ای سبک است و دارای ۲ چرخ که به کمک نیروی عضلات پا حرکت می کند و دارای انواع مختلفی است. این وسیله نقش غیر قابل انکاری در توسعه فعالیت های گردشگری، افزایش ارزش زمین، اشغال کمتر فضای شهری، جذب صنایع، افزایش اشتغال و تجارت محلی را ایفا می کند (خادم الحسینی و همکاران، ۱۳۸۹).

ارزان بودن نسبی آن سبب می شود که غالب افراد جامعه بتوانند آن را تهیه کنند. دوچرخه از نظر مصرف انرژی با صرفه ترین وسیله نقلیه است. انرژی ای که انسان برای راندن آن طی مسافتی تقریباً معادل ۴۰۰ کیلومتر صرف می کند فقط برابر با انرژی یک لیتر بنزین است (حاتمی نژاد و اشرفی، ۱۳۸۸).

گزارش شده است که مطبوع ترین و در دسترس ترین شکل از فعالیت ورزشی، دوچرخه سواری است که خطر مرگ و میر، خطر حمله قلبی و مقدار کلسترول را کاهش و سبب افزایش عملکرد قلب و عروق می شود (برون^۱ و همکاران، ۲۰۰۹). استفاده از دوچرخه، فعالیت ورزشی را وارد به امور عادی روزانه کرده و همچنین می تواند به کاهش ازدحام اتومبیل ها، ترافیک و کاهش آلودگی صوتی کمک کند (سو^۲ و همکاران، ۲۰۱۰). به علاوه فواید دیگری مانند اثر مثبت در فعل و انفعالات اجتماعی، اخلاق و اعتماد به نفس، سطوح افسردگی و استرس در اثر استفاده از دوچرخه مشخص شده است (برون و همکاران، ۲۰۰۹). به طور کلی دوچرخه سواری فواید اجتماعی، محیطی، انرژی، فردی و اقتصادی به واسطه کاهش استفاده از وسایل موتوری را دارد و سبب تندرستی در استفاده کنندگان می شود (پارکینا و میرز^۳، ۲۰۱۰). در حالیکه در مقابل استفاده از وسایل موتوری تاثیر مهمی در تغییرات آب و هوایی، آلودگی هوای محل، آسیب یا مرگ پیاده روها، کاهش فعالیت ورزشی و چاقی را دارد (مایباچ^۴ و همکاران، ۲۰۰۹).

با توجه به اینکه سبک زندگی مردم به طرف سبک زندگی غیر فعال شتابی تند گرفته و پیامد های ناشی از آن از جمله چاقی، اضافه وزن و... است. حمل و نقل فعال یک روش مناسب برای جدایی از این نوع سبک زندگی است. حمل و نقل فعال شامل دوچرخه سواری و پیاده روی است که افراد را درگیر می سازد تا از انرژی خودشان در انتقال از یک مکان به مکان دیگر استفاده کنند (استینبچ^۵ و همکاران، ۲۰۱۱).

سیستم تردد با دوچرخه در سه دهه ی اخیر به طور جدی در کشورهای اروپایی، ایالات متحده و برخی از کشورهای آسیایی وارد سیستم حمل و نقل درون شهری گردیده است و جای خود را در این سیستم تثبیت کرده است. اما در کشور مان با وجود مشکلات ناشی از ازدیاد وسایل نقلیه موتوری خصوصاً، در شهرهای بزرگ عملاً توجهی به برنامه ریزی تردد دوچرخه نشده است (صادقی، ۱۳۸۴).

پوچر، بوهرلر و سینن^۶ (۲۰۱۱) دریافتند که عوامل زیرساختی، برنامه های ترویج و افزایش ایمنی دوچرخه از قبیل: گسترش و بهبود خطوط دوچرخه، مسیر ترافیک آرام، یکپارچه سازی حمل و نقل دوچرخه، اشتراک گذاری دوچرخه، برنامه های آموزشی و رویدادهای تبلیغاتی سبب افزایش دوچرخه سواری می شود. تحقیقات دیگری عامل های اصلی توسعه دوچرخه سواری را مورد بحث قرار دادند

^۱-Brown

^۲-Su

^۳-Parkina and meyers

^۴-Maibach

^۵-Steinbach

^۶-Pucher, Buehler and Seinen



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

مانند اینکه وجود خطر (موانع ایمنی) در دوچرخه سواری مانع گسترش درک آن شده است (پارکینا و میرزا^۱، ۲۰۱۰). بسیاری از خانواده ها ذکر کردند که دوست دارند که فرزندانشان دوچرخه سواری کنند ولی آنها معمولاً از انجام این کار جلوگیری می کنند زیرا آنها احساس می کنند این کار خطرناک است (چیریستای^۲ و همکاران، ۲۰۱۱). ایمنی حمل و نقل نگرانی است که به عنوان یک عامل بزرگ و اصلی برای دوچرخه سواری در کشورهایی با راه های غیر استاندارد مخصوص دوچرخه سواری مشخص شده است (جرارد و همکاران^۳، ۲۰۰۸).

بهبود زیر ساخت های دوچرخه سواری در شکل مسیرهای ویژه ی دوچرخه و مسیرهای خط کشی شده برای افزایش دوچرخه سواری میان گروه های مختلف جمعیت اهمیت زیادی دارد . تدارک امکانات دوچرخه سواری در خیابان های اصلی ، اغلب راهبردی مهم برای تقویت ایمنی دوچرخه و مسافرت با دوچرخه قلمداد می شود که سبب افزایش دوچرخه سواری می شود (حاتمی نژاد و اشرفی، ۱۳۸۸). در میان برنامه ریزان شهری ، متخصصان حمل و نقل و دفاتر تندرستی عمومی پذیرفته شده که تسهیلات دوچرخه سواری مولفه کلیدی در تشویق کردن به دوچرخه سواری و سبک زندگی فعال است . هر چند شناخت کمی درباره اینکه چه نوعی از تسهیلات می تواند بهترین اهداف را بدست آورد وجود دارد (لارسن و ال قنیدی، ۲۰۱۱).

با توجه به این توضیحات دوچرخه سواری توانایی لازم جهت غنی سازی اوقات فراغت افراد جامعه را دارد. بهره گیری از این فعالیت فواید چندگانه ای را در بر خواهد داشت. علاوه بر مفید بودن بر زمان اوقات فراغت افراد، توانایی بالای در جهت کمک به مشکلات محیطی و انرژی خواهد داشت. بنابراین هدف تحقیق حاضر امکان سنجی ورود دوچرخه سواری به زمان اوقات فراغت جوانان پسر شهر شیراز می باشد.

روش شناسی تحقیق:

روش تحقیق حاضر پیمایشی می باشد. جامعه آماری تحقیق حاضر تمامی جوانان پسر شهر شیراز می باشد. محدوده سنی این افراد پس از مشاوره با اساتید مربوطه در حوزه روانشناسی ۱۵ تا ۲۵ سال مشخص گردید. در مطالعاتی مربوط به جوامع در صورتی که حجم نمونه مشخص نباشد مطابق فرمول تعیین حجم نمونه کوکران از جامعه ۳۸۴ نفر به عنوان نمونه آماری تحقیق مشخص می گردد. در تحقیق حاضر نیز به علت نا مشخص بودن تعداد این افراد در شهر شیراز، می بایست تعداد نمونه آماری تعداد ۳۸۴ نفر باشد ولی با توجه به هدف محققین مبنی بر اینکه نمونه آماری یک نمونه مناسب باشد تعداد ۸۰۰ نفر به عنوان نمونه آماری مشخص گردیدند. بر این اساس تعداد ۸۰۰ پرسشنامه بر اساس مناطق جغرافیایی شهری توسط محققین پخش و پس از تکمیل جمع آوری گردید. در نهایت پس از جدا کردن پرسش نامه های مخدوشه تعداد ۷۸۶ پرسشنامه مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. ابزار تحقیق حاضر پرسشنامه ای محقق ساخته بود که بر اساس مطالعه جامع منابع در این حوزه طراحی گردیده بود. این پرسشنامه دارای دو بخش جمعیت شناختی و سوالات اصلی می باشد که بر اساس طیف ۵ ارزش لیکرت طراحی گردیده بود. به منظور بررسی داده های

Parkina and Meyers-^۱
Christie-^۲
Garrard-^۳



تحقیق حاضر از روش های آماری تحلیل عاملی اکتشافی و روش تحلیل مسیر با استفاده از نرم افزار های SPSS و AMOS استفاده گردید.

یافته های تحقیق:

جدول شماره ۱ به نتایج توصیفی تحقیق در مورد وضعیت حاضر فعالیت های اوقات فراغتی جوانان و میزان علاقه به انجام دوچرخه سواری و همچنین وضعیت حاضر به منظور انجام دوچرخه سواری پرداخته است.

جدول شماره ۱: نتایج توصیفی تحقیق

درصد	پاسخ ها	موارد
۸/۴	بسیار مطلوب	وضعیت حاضر فعالیت های اوقات فراغتی شما در چه سطحی می باشد؟
۱۱/۳	مطلوب	
۳۶/۹	متوسط	
۲۸/۲	نامطلوب	
۱۵/۱	بسیار نامطلوب	
۴۱/۸	بسیار زیاد	میزان علاقه شما به استفاده از دوچرخه به عنوان فعالیتی در زمان اوقات فراغت چه مقدار می باشد؟
۲۵/۶	زیاد	
۱۸/۷	متوسط	
۸/۶	کم	
۵/۲	خیلی کم	
۹/۹	خیلی مناسب	به نظر شما در حال حاضر فضای موجود شهر شیراز به منظور انجام دوچرخه سواری چگونه می باشد؟
۶/۶	مناسب	
۳۹/۳	متوسط	
۲۸/۲	نامناسب	
۱۵/۹	خیلی نامناسب	

همان طور که نتایج جدول شماره ۱ نشان می دهد جوانان شهر شیراز از وضعیت فعالیت های اوقات فراغتی خود راضی نمی باشند. همچنین حدود ۶۷ درصد آنان اعلام نمودند که به دوچرخه سواری علاقه مند هستند. این در حالی است که حدود ۸۳ درصد آنان اعلام نمودند که وضعیت محیطی و شهری به منظور انجام دوچرخه سواری در حال حاضر در شهر شیراز وضعیت مناسبی را دارا نمی باشد.

به منظور دسته بندی عوامل ضروری در گسترش دوچرخه سواری به عنوان فعالیتی مناسب در اوقات فراغت جوانان از روش تحلیل عاملی اکتشافی استفاده گردید. نتیجه آزمون کفایت نمونه برداری کیزر-می پر-الکین میزان ۰/۸۹۱ را نشان داد. همچنین نتیجه



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

آزمون کرویت بارتلت در سطح ۹۹ درصد اطمینان معنادار شد. نتایج آزمون های کیزر-می یر- الکین و بارتلت نشان داد که داده های تحقیق حاضر برای انجام تحلیل عاملی مناسب می باشد. نتایج تحلیل عاملی نشان داد که در کل ۳ عامل ۷۲/۲۳۵ درصد از واریانس کل سوالات را در بر گرفت (جدول شماره ۱). پس از مشخص شدن عوامل؛ در مرحله بعد موارد مربوط به هر عامل مشخص شد. لازم به ذکر است به علت اینکه مشخص کردن این موارد بدون چرخش آسان نیست بنابراین از چرخش واریمکس در مشخص کردن موارد استفاده شد. جدول شماره ۲ دسته بندی عوامل به صورت مجزا و همچنین بارهای مربوط به هر عامل را نشان داده است.

جدول شماره ۲: نتایج واریانس های تشریح شده

شماره	مقادیر ویژه عوامل استخراجی پس از چرخش		
	ارزش ویژه	درصدی از واریانس	درصد تجمعی
۱	۱۳/۸۷۵	۳۷/۳۲۱	۳۷/۳۲۱
۲	۸/۸۰۱	۱۸/۰۲۳	۵۵/۳۴۴
۳	۶/۵۲۱	۱۶/۸۹۱	۷۲/۲۳۵

جدول شماره ۳: عوامل موثر و بارهای عاملی

شماره	گویه ها	عامل ۱	عامل ۲	عامل ۳
۱	آموزش دوچرخه سواری به جوانان	۰/۷۸۵		
۲	اختصاص یک روز در سال به روز دوچرخه سواری	۰/۷۲۱		
۳	ایجاد همایش های دوچرخه سواری گروهی و خانوداگی	۰/۶۹۱		
۴	گسترش برنامه های فرهنگ سازی دوچرخه سواری	۰/۶۸۲		
۵	بیان فواید دوچرخه سوای به جوانان	۰/۵۹۶		



۶	دادن جوایز به دوچرخه سواران فعال	۰/۵۲۱
۷	گسترش برنامه های تبلیغاتی در زمینه دوچرخه سواری	۰/۵۱۸
۸	آموزش به رانندگان حمل و نقل موتوری در برخورد با دوچرخه سواری در سطح شهر	۰/۵۰۶
۹	نظرسنجی منظم از دوچرخه سواران برای ارزیابی رضایت آنان از امکانات و برنامه ها و جمع آوری پیشنهادات جدید.	۰/۴۹۸
۱۰	گسترش مسیرهای قابل دوچرخه سواری	۰/۷۸۹
۱۱	راه اندازی مکان های کرایه دوچرخه در مناطق مناسب	۰/۷۲۳
۱۲	تعبیه وسایل جدا کننده به منظور جداسازی مسیرهای قابل دوچرخه سواری از مسیرهای حمل و نقل موتوری	۰/۷۱۰
۱۳	گسترش پارکینگ های دوچرخه سواری	۰/۷۰۱
۱۴	برپایی مکان های به منظور تعمیر رایگان دوچرخه ها از سوی شهرداری ها	۰/۶۵۹
۱۵	نگهداری مناسب از مسیرهای قابل دوچرخه سواری به منظور افزایش ایمنی دوچرخه سواران	۰/۵۲۱
۱۶	تسهیلات لازم برای خرید دوچرخه توسط جوانان	۰/۶۹۸
۱۷	پیش بینی بودجه جهت رانقay سطح دوچرخه سواری در بین جوانان	۰/۵۲۶

پس از مشخص شدن گویه های مربوط به هر عامل در این مرحله ابتدا هر یک از عوامل بر اساس موضوعات گویه های مربوطه نام گذاری گردید. بر این اساس عامل ۱ با توجه به موضوعات گویه های مربوط به خود عوامل مربوط به برنامه ریزی های فرهنگی نام گذاری گردید. در این آموزش دوچرخه سواری به جوانان با بار عاملی ۰/۷۸۵ مهمترین گویه و همچنین نظرسنجی منظم از دوچرخه سواران برای ارزیابی رضایت آنان از امکانات و برنامه ها و جمع آوری پیشنهادات جدید با بار عاملی ۰/۴۹۸ کم اهمیت ترین گویه در این دسته عوامل مشخص گردید. بدین ترتیب عامل شماره ۲ به نام عوامل مربوط به برنامه ریزی های ساختاری نام گذاری گردید که در این دسته گسترش مسیرهای قابل دوچرخه سواری با بار عاملی ۰/۷۸۹ مهمترین گویه و نگهداری مناسب از مسیرهای قابل دوچرخه سواری به منظور افزایش ایمنی دوچرخه سواران با بار عاملی ۰/۵۲۱ کم اهمیت ترین گویه مشخص گردید. عامل شماره ۳؛



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

به عوامل مربوط به برنامه ریزی تسهیلاتی نام گذاری گردید. در این دسته عوامل تسهیلات لازم برای خرید دوچرخه توسط جوانان با بار عاملی ۰/۷۹۲، و پیش بینی بودجه جهت راتقای سطح دوچرخه سواری در بین جوانان با بار عاملی ۰/۵۲۶ مشخص گردیدند. به منظور بررسی اهمیت هر یک از عوامل از روش تحلیل مسیر استفاده گردید. جدول شماره ۴ نتایج این آزمون و اهمیت هر یک از عوامل را نشان می دهد.

جدول شماره ۴: اثرات عوامل بر انجام دوچرخه سواری اوقات فراغتی جوانان

متغیرها	مقدار آماره تی	سطح معناداری	اثر مستقیم	اثر غیرمستقیم	اثر کلی
عوامل مربوط به برنامه ریزی فرهنگی	۱۳/۳۶۹	۰/۰۰۱	۰/۵۲۸	ندارد	۰/۵۲۸
عوامل مربوط به برنامه ریزی ساختاری	۷/۹۶۴	۰/۰۰۱	۰/۲۹۸	ندارد	۰/۲۹۸
عوامل مربوط به برنامه ریزی تسهیلاتی	۴/۲۰۹	۰/۰۰۱	۰/۰۹۹	ندارد	۰/۰۹۹

نتایج جدول شماره ۴ نشان می دهد که تمامی عوامل تاثیر معناداری بر گسترش دوچرخه سواری به عنوان فعالیتی مناسب در زمان اوقات فراغت جوانان دارد. با توجه به نتایج تحلیل مسیر مشخص گردید که عوامل مربوط به برنامه ریزی فرهنگی با ضریب تاثیر ۰/۵۲۸ بیشترین تاثیر و عوامل مرتبط به برنامه ریزی تسهیلاتی با تاثیر ۰/۰۹۹ کمترین تاثیر را بر گسترش دوچرخه سواری در بین جوانان شهر شیراز به عنوان فعالیتی در بین فعالیت های اوقات فراغتی می باشد. همچنین نتایج نشان داد که تمامی عوامل با استناد به مقدار آماره T بدست آمده تاثیر معناداری را دارا می باشد.

بحث و نتیجه گیری:

یافته های توصیفی تحقیق نشان داد که در حال حاضر جوانان شهر شیراز از وضعیت فعالیت های اوقات فراغت خود راضی نمی باشند. آنان همچنین اعلام نمودند که در صورت پیاده سازی مناسب دوچرخه سواری، از این فعالیت به عنوان فعالیتی مناسب در



زمان اوقات فراغت خود استفاده نمایند. مهمتر اینکه بر اساس نظر نمونه اماری در حال حاضر فضا جهت دوچرخه سواری مناسب نمی باشد.

نتایج تحقیق حاضر نشان داد که آموزش دوچرخه سواری به جوانان موردی مهم در بین عوامل مربوط به برنامه ریزی فرهنگی می باشد.

کوری (۲۰۰۵) آموزش دوچرخه سواری برای دانش آموزان مدرسه ای و بالغان را به عنوان ابزاری ویژه ای برای توسعه دوچرخه سواری نام برد. این در حالی است که در تحقیق حاضر مشخص گردید که آموزش دوچرخه سواری برای جوانان مهمترین مورد در بین عوامل مربوط به برنامه ریزی فرهنگی مشخص گردید. بنابراین نتایج تحقیق کوری با تحقیق حاضر همخوانی دارد. به نظر می رسد در بحث دوچرخه سواری مباحث مربوط به ایمنی اهمیت خاصی دارد و با آموزش مناسب می توان میزان خطر این موارد را به حداقل رساند.

نتایج تحقیق حاضر نشان داد که ایجاد خطوط مخصوص دوچرخه سواری و عاری از اتومبیل مهمترین مورد در بین عوامل مربوط به برنامه ریزی تسهیلاتی می باشد. این عوامل در تحقیقات انجام گرفته بیشتر مورد توجه قرار گرفته است. تیتزی و همکاران (۲۰۱۰) ایجاد مسیرهای مخصوص دوچرخه سواری را مهم در انجام دوچرخه سواری دانستند. مودن و همکاران (۲۰۰۵) اعلام کرد که ایجاد زیرساخت های مخصوص دوچرخه تاثیر معناداری در دوچرخه سواری ندارد. نتایج این تحقیق در زمینه مسیرهای دوچرخه سواری با تحقیق تیتزی و همکاران همخوانی دارد و با تحقیق مودن و همکاران هم خوانی ندارد. به نظر می رسد به علت اینکه تحقیق مودن و همکاران در امریکا انجام شده و این کشور در حال حاضر دارای مسیرهای مخصوص دوچرخه سواری می باشد؛ وی اعتقاد دارد که برای توسعه بیشتر دوچرخه سواری نیاز به مسیر بیشتر نمی باشد اما در کشور ما به علت نبود مسیر دوچرخه سواری مخصوص؛ وجود این مسیرها می تواند باعث رشد دوچرخه سواری در بین جوانان به منظور غنی سازی اوقات فراغت آنان گردد.

نتایج تحقیق حاضر نشان داد که عوامل فرهنگی مهمترین عامل مربوط به برنامه ریزی فرهنگی گسترش دوچرخه سواری می باشد. استینسون و بات (۲۰۰۴) عوامل شخصی، اجتماعی و محیطی را مهم در استفاده از دوچرخه دانست. از این رو نتایج تحقیق استینسون و بات با تحقیق حاضر هم خوانی ندارد.

نتایج تحقیق حاضر نشان داد که در بین عوامل مربوط به برنامه ریزی تسهیلاتی، دادن تسهیلات به منظور خرید دوچرخه به جوانان عاملی مهم می باشد.

واندلبولکی و همکاران (۲۰۱۱) همچنین در تحقیق خود اعلام کرد که تخفیف به افراد جهت خرید دوچرخه می تواند سبب افزایش سفر با دوچرخه شود. به نظر می رسد افزایش تسهیلات به منظور خرید دوچرخه سبب افزایش بهره گیری جوانان از دوچرخه می شود. بنابراین لازم و ضروری می باشد که برنامه ریزی های مشخص شده به ترتیب اهمیت اجرایی گردد. در جامعه امروزی که جوانان سرمایه اصلی هر کشوری می باشند می بایست تحت آموزش و برنامه های مناسب قرار گیرند. در کشور ما جوانان نیروهای با ارزشی می باشند که توجه خاص به آنان سبب رونق کشور می گردد. یکی از مسائل مهم در بین جوانان توجه به مسئله غنی سازی فعالیت های اوقات فراغتی آنان می باشد. پس از تشکیل وزارت ورزش و جوانان توجه مسئولان امر به این مهم بیش از پیش شده است ولی با توجه به مشکلات فراوان در زمینه مسائل محیطی و اقتصادی، وجود برنامه های مناسب جهت بهره برداری هر چه بیشتر از امکانات حاضر مهم و کلیدی می باشد. یکی از فعالیت های که می توان به راحتی در هر شهری پیاده سازی و اجرایی گردد فعالیت دوچرخه



سواری می باشد. این فعالیت فواید فراوان چندگانه ای را در بر خواهد داشت. دوچرخه سواری علاوه بر فرد بر محیط، اقتصاد، فرهنگ، بهداشت و ... خواهد گذاشت. در واقع با توجه به پتانسیل این فعالیت در بهبود اوقات فراغت جوانان و حتی دیگر افراد، گسترش آن امری لازم و ضروری می باشد. البته با توجه به وجود علائق و خصوصیات متعدد برنامه ریزی گسترش دوچرخه سواری، عملیاتی کردن طرح های دوچرخه سواری می بایست با دقت انجام گردد. عدم توجه به این موضوع سبب عدم استقبال افراد از این طرح ها می گردد. نمونه بارز این در شهر شیراز قابل مشاهده می باشد. تحقیق حاضر با هدف ارائه الگوی جهت طراحی و اجرایی کردن این فعالیت انجام گردید. امید است مسئولین محترم با توجه به اهمیت هر یک از موارد توجه عمیق تری بر این موارد گردد تا شاهد رونق دوچرخه سواری جوانان و به تبع آن دیگر افراد در شهر شیراز گردیم. امید است نتایج تحقیق حاضر و اجرای آن در سازمان های مربوطه سبب غنی سازی اوقات فراغت افراد مخصوصا جوانان گردد.

منابع:

۱. احمدی، ملیحه؛ حبیب، فرح،(۱۳۸۸)، توسعه پایدار شهری با تاکید بر حرکت پیاده در آسیا- علوم و فن آوری محیط زیست ، دوره دهم، شماره سه، پاییز
۲. انورالخولی، امین،(۱۳۸۱)، ورزش و جامعه، ترجمه حمید رضا شیخی، تهران :انتشارات سمت
۳. حاتمی نژاد، حسین؛ اشرفی، یوسف،(۱۳۸۸)، دوچرخه و نقش آن در حمل و نقل پایدار شهری نمونه موردی: شهر بناب. ۴۵-۶۳
۴. خادم الحسینی، احمد؛ رحمتی، قانده؛ قشقایی نژاد، راضیه،(۱۳۸۹)، بررسی راه کار کاهش حجم ترافیک شهری به وسیله ایجاد مسیرهای ویژه دوچرخه سواری، مطالعه موردی: بافت تاریخی شهر شیراز.
۵. درویش، محمد،(۱۳۷۴)، مجموعه ورزشی، استاد راهنما :دکتر علی اصغر ادیب، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه معماری دانشگاه تهران
۶. رهنمایی، محمدتقی و پروانه شاه حسینی،(۱۳۸۳)، فرایند برنامه ریزی شهری ایران، تهران :انتشارات سمت
۷. سعیدنیا، احمد،(۱۳۷۹)، مدیریت شهری ، تهران :انتشارات سازمان شهرداری های کشور، چاپ اول
۸. صادقی، بهرام،(۱۳۸۴) برنامه ریزی و امکان سنجی دوچرخه مطالعه موردی بخش شمال غربی شیراز، پایان نامه کارشناسی ارشد
۹. مهدیزاده، جواد،(۱۳۸۵)، برنامه ریزی راهبردی توسعه شهری(تجربیات اخیر جهانی و جایگاه آن در ایران)، تهران انتشارات شرکت طرح و نشر پیام سیما
۱۰. Brown trent, o conner justen, barkatsas anastasios,(2009), instrumentation and motivations for organized cycling: the development of the cyclist motivation instrument(CMI), journal of sports science and medicine, 8,211-218.
۱۱. Christie Nicola , Kimberlee Richard , Towner Elizabeth , Rodgers Sarah , Ward Heather , Sleney Judith , Lyons Ronan.(2011),Children aged 9–14 living in Opportunities and barriers for cycling. Journal of disadvantaged areas in England transport geography, Vol 19, 943-949



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

- (2008), Promoting transportation cycling for .Garrard Jan , Rose Geoffrey , Kai Lo Sing ۱۲
preventive medicine, 46, 55-59. The role of bicycle infrastructure :women
- Koorey Glen, (2007), Are you a cyclist or do you cycle? The language of promotion ۱۳
cycling, presentation in New Zealand Cycling Conference.
- 2011), A travel behavior analysis of urban cycling in .(Geneidy Ahmed-Larsen Jacob, El ۱۴
Transportation Research Part D, (16) 172–177. Montréal Canada
- (2009), promoting physical activity and .Maibach Edward, Steg Linda, Anable Jillian ۱۵
Opportunities to replace short car trips with active :reducing climate change
Preventive Medicine, (49) 326–327. transportation
- Moudon A. V., Lee C., Cheadle A. D., Collier C. W., Johnson D., Schmid T. L. ۱۶
Weather R. D. (2005) Cycling and the built environment: a US perspective,
Transportation Research Part D, 10, pp. 245–261.
- , the effect of cycle lanes on the proximity between) 2010(Parkina John, Meyers Ciaran, ۱۷
Accident Analysis and Prevention, (42) 159–165 .motor traffic and cycle traffic
- MarkSeinen.(2011), Bicycling renaissance in North .Pucher John, Buehler Ralph ۱۸
transportation .appraisal of cycling trends and policies–America? An update and re
research part A, 45, 451-475
- , Cycling and the) 2011(Steinbach Rebecca, Green Judith, Datta Jessica, Edwards Phil, ۱۹
A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy :city
Social Science & Medicine, (72) 1123-1130. transport choices
- Stinson M. A., Bhat C. R. (2004) Frequency of bicycle commuting: internet-based ۲۰
survey analysis, Transportation Research Record, 1878, pp. 122–130.
- , Designing a) 2010(Jason, Winters Meghan, Nunes Melissa, Brauer Michael, Su G ۲۱
route planner to facilitate and promote cycling in Metro Vancouver, Canada
Transportation Research Part A, (44) 495–505
- Titze Sylvia, Giles-Corti Billie, W. Knuiman Matthew, J. Pikora Terri, Timperio Anna, ۲۲
C. Bull Fiona, van Niel Kimberly, (2010), Associations Between Intrapersonal and
Neighborhood Environmental Characteristics and Cycling for Transport and Recreation
in Adults: Baseline Results From the RESIDE Study , Journal of Physical Activity and
Health, 7, 423-431
- Vandenbulcke Grégory, Dujardin Claire, Thomas Isabelle, de Geus Bas, Degraeuwe ۲۳
Bart, Meeusen Romain, Int Panis Luc, (2011), Cycle commuting in Belgium: Spatial
determinants and ‘re-cycling’ strategies, Transportation Research Part A, 45, 118–137
<http://www.irteb.com/sportmedical/taharok.htm> ۲۴