

بررسی موانع استفاده از دوچرخه در بین کودکان ایرانی

اسماعیل شریفیان^۱، مهدی عمادی^۲، مجید جاوید^۳

۱. دانشیار دانشگاه شهید باهنر کرمان

۲. دانشجوی دکتری مدیریت ورزشی دانشگاه علامه طباطبائی تهران*

۳. دانشجوی دکتری مدیریت ورزشی دانشگاه تهران

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۱۲/۱۷

تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۰۵/۲۹

چکیده

هدف پژوهش حاضر بررسی موانع استفاده از دوچرخه به عنوان وسیله ای برای حمل و نقل شهری در بین کودکان از دیدگاه مادران خود بود. روش پژوهش توصیفی از نوع کاربردی بوده که به شکل میدانی انجام گرفته است. جامعه آماری این پژوهش شامل تمام مادران خانواده های ایرانی بود که متاسفانه اطلاعاتی در مورد تعداد آنان وجود نداشت. با توجه به نبود ابزار استاندارد در این زمینه، ابزار پژوهش پرسش نامه محقق ساخته ای با ۱۴ سوال اصلی بود که پس از تأیید روایی صوری و سازه و پایایی ($\alpha=0/86$) به صورت انتخاب خوشه ای چند مرحله ای توزیع گردید. داده های ۵۸۶۳ پرسش نامه برگشتی توسط نرم افزار اس. پی. اس. و با از آزمون فریدمن مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. نتایج پژوهش نشان داد که از دیدگاه مادران "عدم مهارت کافی برای دوچرخه سواری" با میانگین رتبه ای (۹/۷۹) و "نبود مسیر های مخصوص دوچرخه سواری" با میانگین رتبه ای (۹/۱۱) به ترتیب مهم ترین مانع و "کاهش شأن اجتماعی در اثر دوچرخه سواری" کم اهمیت ترین مانع از دیدگاه مادران بود. بنابراین لزوم برنامه ریزی مناسب جهت برچیدن موانع اساسی دوچرخه سواری کودکان لازم و ضروری می باشد.

واژگان کلیدی: موانع، دوچرخه سواری، کودکان

مقدمه

ورزش و فعالیت‌های جسمانی به عنوان واقعیتی اجتماعی، از زمان‌های بسیار دور، در جوامع بشری وجود داشته و جزئی از زندگی روزمره انسان‌ها را تشکیل می‌دهد. با وجود فواید بسیار زیادی که ورزش و فعالیت‌بدنی برای انسان و جامعه به ارمغان می‌آورد، یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش‌رو در برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری در جوامع امروزی، رواج فرهنگ بی‌تحركی و راحت‌طلبی در میان انسان‌ها است. صنعتی‌شدن جوامع و ورود به دنیای فناوری‌های مختلف و متنوع تمامی ابعاد زندگی انسان از جمله تحرک او را متأثر کرده است (شعبانی، غفوری، هنری، ۱۳۹۰).

ورزش و تفریحات سالم صنعتی پردرآمد است که به طور مستقیم و غیرمستقیم در توسعه اقتصادی کشورهای پیشرفته دخالت دارد. یکی از مهم‌ترین فواید ورزش، سلامتی و حفظ آن است که مزایای فراوانی برای اقتصاد هر کشور به ارمغان می‌آورد، به طوری که می‌توان با کاهش غیبت و افزایش بهره‌وری که مرتبط با سلامتی و نیروی انگیزشی است و کاهش هزینه‌های مراقبت و درمان که به دلیل افزایش سطح آمادگی عمومی جامعه است، سود سرشاری به جامعه تزریق کرد (صباغ، رحیمی، صامتی، ۱۳۹۰).

با توجه به اینکه سبک زندگی مردم به طرف سبک زندگی غیرفعال شتابی تند گرفته و پیامدهای ناشی از آن از جمله چاقی، اضافه وزن و...، حمل و نقل فعال یک روش مناسب برای جدایی از این نوع سبک زندگی است. حمل و نقل فعال شامل دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی است که افراد را درگیر می‌سازد تا از انرژی خودشان در انتقال از یک مکان به مکان دیگر استفاده کنند (استنیباچ، گرین، داتا، ادواوز، ۲۰۱۱). در قرن ۲۱ دلایل زیاد و قانع‌کننده‌ای برای تشویق به انجام دوچرخه‌سواری وجود دارد (دیلی، ریزل، ۲۰۱۱). گزارش شده است که مطبوع‌ترین و دردسترس‌ترین شکل از فعالیت ورزشی، دوچرخه‌سواری است که خطر مرگ و میر، خطر حمله قلبی و مقدار کلسترول را کاهش و سبب افزایش عملکرد قلب و عروق می‌شود (برون، اوکونور، بارکاتاس، ۲۰۰۹).

به طور کلی دوچرخه‌سواری فواید اجتماعی، محیطی، انرژی، فردی و اقتصادی به واسطه کاهش استفاده از وسایل موتوری را دارد و سبب تندرستی در استفاده‌کنندگان می‌شود (پارکینا، میرز، ۲۰۱۰). در حالی که در مقابل استفاده از وسایل موتوری تأثیر مهمی در تغییرات آب‌وهوایی، آلودگی هوای محل، آسیب یا مرگ پیاده‌روها، کاهش فعالیت ورزشی و چاقی را دارد (مایباچ، استیج،

-
1. Steinbach, Green, Datta, Edwards
 2. Daley, Rissel
 3. Brown, O'Connor, Barkatas
 4. Parkina, Meyerz

آنابلی^۱، (۲۰۰۹). گاتراسلبن و آپلتون^۲ (۲۰۰۷) و مودن^۳ (۲۰۰۵) اعلام کردند دوچرخه‌سواری یک روش حمل و نقل سالم، ایمن و باصرفه برای تمامی خانواده به وجود می‌آورد. ورزش منظم سبب افزایش دامنه توجه، رشد خلق و خوی و کاهش اضطراب در کودکان می‌شود و اگر این به صورت دسته جمعی و با حضور دیگر کودکان باشد سبب رشد مهارت‌های اجتماعی کودکان و ایجاد شبکه‌های اجتماعی مفید می‌شود (برون^۴، ۲۰۰۸). تیمپریو، بال، سالمون، ریبرتز، جیویت، گیلز، سیمونز، باور، کرایفورد^۵ (۲۰۰۶) در پژوهش خود مشخص نمودند که ایجاد یک فضای دوستانه و محیطی ایمن می‌تواند کمکی برای افزایش حمل و نقل فعال (دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی) در بین کودکان شود. در چند دهه گذشته شاهد کاهش پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری کودکان به سمت مدرسه می‌باشیم و بر عکس شاهد افزایش استفاده بیشتر از ماشین هستیم که در بعضی مواقع این عمل به مرور سبب افزایش سطوح چاقی در میان کودکان می‌شود. پدیده‌ای که در کشورهای غربی رایج می‌باشد. هرچند امروزه با برنامه‌ریزی‌های فرهنگی سبب افزایش استفاده از حمل و نقل فعال در بین این افراد هستیم.

در کشور آمریکا دوچرخه‌سواری تقریباً یک درصد از کل سفرهای دانش‌آموزان به سمت مدرسه را شامل می‌شود (مودن، ۲۰۰۵). این آمار در کشور انگلستان دو درصد (بخش حمل و نقل انگلستان^۶، ۲۰۱۱) و در کشور استرالیا چهار درصد می‌باشد (سازمان آمار استرالیا^۷، ۲۰۰۷). البته استثناهایی نیز در بعضی کشورهای اروپایی وجود دارد. به عنوان مثال در کشور هلند و دانمارک ۴۰ درصد از سفرهای کودکان به مدرسه با استفاده از دوچرخه انجام می‌گیرد (دیورز^۸، ۲۰۱۰؛ دیهیس^۹، ۲۰۱۱). در کشور تایوان ۷۹ درصد از کودکان دارای دوچرخه شخصی هستند که از این بین فقط ۱۶ درصد والدین مخالف دوچرخه‌سواری کودکان خود هستند (چانگ، چانگ^{۱۰}، ۲۰۰۸). بومن، ریزل، جرارد، کر، اسپیدل، فیشمن^{۱۱} (۲۰۰۸) در پژوهش خود سه دسته مانع برای انجام دوچرخه‌سواری را نام بردند.

-
1. Maibach, Stag, Anable
 2. Gatersleben, Appleton
 3. Mouden
 4. Brown
 5. Timperio, Ball, Salmon, Reberts, Geoit, Giles, Simmons, Baur, Crawford
 6. Department of Transport in England
 7. Australian Bureau of Statistics
 8. De Vries
 9. De Haese
 10. Chand, Chang
 11. Bauman, Rissel, Garrard, Ker, Speidel, Fishman

۱. عوامل فردی: فقدان سلامتی، دانش، مهارت و زمان.
 ۲. عوامل فرهنگی و اجتماعی: خصوصیات اقتصادی-اجتماعی.
 ۳. عوامل محیطی: طراحی شهری، برنامه‌های استفاده از زمین و پیاده‌سازی دوچرخه‌سواری.
- بویس^۱ (۲۰۰۰) اعلام نمود که در هر منطقه‌ای باید مهم‌ترین موانع دوچرخه‌سواری شناسایی شود و علل عدم استفاده از دوچرخه در حمل‌ونقل مشخص گردد. کودکان مهارت‌های اصلی زندگی از جمله قدرت تصمیم‌گیری، ارتباط با جامعه و حل مشکلات را در حین انجام دوچرخه‌سواری علاوه بر مالکیت از فضای عمومی را بدست می‌آورند. جلوگیری از انجام دوچرخه‌سواری کودکان و دانش آموزان در خیابان‌ها و سوار نمودن آنها بر اتومبیل سبب محروم نمودن آنها از کسب تجربیات بسیاری است که ممکن است از محیط بدست آورند. این تجربیات شامل تمرین، اکتشاف و برخورد‌های اجتماعی می‌باشد (والش^۲، ۲۰۰۶). با توجه به فواید فراوان دوچرخه‌سواری بر دانش‌آموزان پژوهش حاضر به بررسی وضعیت دوچرخه‌سواری دانش‌آموزان و مشخص نمودن علل احتمالی ممانعت خانواده‌های آنان از انجام دوچرخه‌سواری می‌پردازد.

روش شناسی پژوهش

روش پژوهش حاضر از نظر روش گردآوری داده‌ها پیمایشی می‌باشد. با توجه به هدف پژوهش جامعه آماری پژوهش حاضر تمامی مادران خانوارهای شهرهای بزرگ ایران می‌باشد که متأسفانه آماری مبنی بر تعداد این افراد در دسترس نبود. از بین جامعه آماری تعداد ۵۹۰۰ نفر به‌عنوان نمونه پژوهش مشخص گردیدند. پرسش‌نامه توسط افراد آموزش‌دیده و با حضور در شهرهای مشخص شده پخش و پس از تکمیل جمع‌آوری گردید. انتخاب شهرهای به این صورت بود که بر اساس مناطق جغرافیای کشور از هر منطقه دو شهر به عنوان شهرهای منتخب مشخص گردیدند. به این صورت که شهرهای تبریز و کردستان از غرب؛ ساری و رشت از شمال؛ مشهد و بیرجند از شرق؛ شیراز و بندرعباس از جنوب و اصفهان و تهران از مرکز به عنوان شهرهای منتخب مشخص گردیدند. به‌علت نبود اطلاعات مشخص در برخی شهرها در مورد میزان دقیق جمعیت ساکن و ضمن مشاوره با اساتید دانشگاهی؛ در هر شهر به جز شهر تهران تعداد ۵۰۰ پرسش‌نامه بر اساس مناطق شهری به صورت انتخاب خوشه‌ای چند مرحله‌ای پخش و پس از تکمیل جمع‌آوری گردید (در شهر تهران تعداد ۱۴۰۰ پرسش‌نامه تقسیم گردید). البته در پژوهش‌هایی که اطلاعات مشخص در مورد جامعه آماری وجود ندارد بر اساس روش‌های رایج از جمله جدول حجم مورگان و فرمول تعیین حجم

1. Buis
2. Walsh

نمونه کوکران تعداد ۳۸۴ نفر می‌بایست به عنوان نمونه آماری انتخاب گردد اما به علت اینکه نمونه آماری، یک نمونه دقیق‌تر باشد از تمامی شهرها به جز شهر تهران تعداد ۵۰۰ پرسش‌نامه پخش و جمع‌آوری گردید و در شهر تهران به علت تعداد زیاد ساکنین از تعداد ۱۴۰۰ نفر استفاده گردید. در نهایت پس از جداسازی پرسش‌نامه‌های مخدوشه تعداد ۵۸۶۳ پرسش‌نامه مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. جمع‌آوری داده‌های پژوهش حاضر در تیر و مرداد سال ۱۳۹۱ انجام گردید. ابزار پژوهش، پرسش‌نامه‌ای محقق ساخته بر اساس مطالعه جامع منابع بود که در دو بخش سؤالات جمعیت شناختی و سؤالات اصلی با طیف پنج ارزشی لیکرت طراحی گردیده بود. تعداد سؤالات اصلی پژوهش حاضر ۱۴ سؤال بود. روایی محتوایی این پرسش‌نامه با استفاده از نظر اساتید دانشگاهی مورد بررسی قرار گرفت. همچنین به منظور بررسی روایی سازی پژوهش حاضر از روش تحلیل عاملی استفاده گردید. ضریب کیرز-میرر-اولکین^۱ برابر با ۰/۸۹۶ بدست آمد که نشان‌دهنده کفایت نمونه مورد تحلیل است. همچنین مقدار آزمون کرویت بارثلت برابر ۱۵۶۳/۳ بود که در سطح بالایی ($P < 0/001$) معنادار گردید. پایایی این پرسش‌نامه نیز پس از یک مطالعه مقدماتی در بین ۳۰ با استفاده از محاسبه آلفای کرونباخ مورد تأیید قرار گرفت ($\alpha = 0/85$). به منظور تجزیه و تحلیل داده‌های پژوهش حاضر از آمار توصیفی و آمار استنباطی (آزمون فریدمن) با استفاده از نرم افزار اس. پی. اس. نسخه ۲۰ استفاده گردید.

نتایج

نتایج توصیفی پژوهش نشان داد که مالکیت دوچرخه در بین دانش‌آموزان دختر و پسر متفاوت می‌باشد. مالکیت دوچرخه در بین پسران کمی بیشتر و حدود ۵۷ درصد و در بین دختران حدود ۴۷ درصد می‌باشد. نتایج همچنین نشان داد که حدود ۲۲ درصد پسران در حال حاضر از دوچرخه به صورت مستمر استفاده می‌کنند. این درصد در بین دختران حدود ۱۵ درصد می‌باشد (جدول شماره یک).

1. KMO
2. SPSS 20

جدول ۱- نتایج توصیفی پژوهش

مشخصه	گزینه ها	جنسیت	درصد
مالکیت دوچرخه	مالکیت دوچرخه	پسر	۵۶/۹
	مالکیت دوچرخه	دختر	۴۶/۴
عدم مالکیت دوچرخه	عدم مالکیت دوچرخه	پسر	۴۳/۱
	عدم مالکیت دوچرخه	دختر	۵۳/۶
استفاده مستمر	استفاده مستمر	پسر	۲۱/۶
	استفاده مستمر	دختر	۱۵/۱
میزان استفاده از دوچرخه	استفاده متناوب	پسر	۳۲/۲
	استفاده متناوب	دختر	۳۶/۸
عدم استفاده	عدم استفاده	پسر	۴۶/۲
	عدم استفاده	دختر	۴۸/۱

نتایج پژوهش نشان داد که حدود ۴۹ درصد از مادران اشاره نمودند که حاضرند فرزندان پسر خود از دوچرخه به عنوان وسیله حمل و نقل استفاده کنند. این درصد در مورد وضعیت دختران حدود ۳۷ درصد می باشد. نتایج همچنین نشان داد که حدود ۶۲ درصد از مادران اعلام نمودند که وضعیت حاضر برای دوچرخه سواری پسرانشان مناسب نیست. این درصد در مورد وضعیت دختران کمی بالاتر و حدود ۷۱ درصد بود. نتایج توصیفی پژوهش همچنین نشان داد که میزان تأثیر نگرانی مادران در میزان دوچرخه سواری پسران و دختران خود زیاد است. بنابراین جا دارد این نگرانی ها را مشخص نمود. این در حالی است که علی رغم این نگرانی، مادران علاقه مند به دوچرخه سواری پسران و دختران خود هستند. حدود ۷۷ درصد علاقه مند به دوچرخه سواری پسران و حدود ۸۰ درصد علاقه مند به دوچرخه سواری دختران خود می باشند.

جدول ۲- بررسی نگرانی مادران از دوچرخه سواری فرزندان خود

درصد	جنسیت	گزینه ها	مشخصه
۴۸/۶	پسر	رضایت	میزان رضایت مادران در استفاده از دوچرخه توسط فرزندان
۳۶/۳	دختر		
۵۱/۴	پسر	عدم رضایت	
۶۳/۷	دختر		
۳۸/۹	پسر	رضایت	میزان رضایت مادران از وضع موجود به منظور انجام دوچرخه سواری فرزندان خود
۲۹/۲	دختر		
۶۱/۱	پسر	عدم رضایت	
۷۰/۸	دختر		
۱۹/۵	پسر	بسیار زیاد	میزان تاثیر نگرانی مادران در عدم استفاده از دوچرخه به عنوان حمل و نقل توسط فرزندان خود
۲۵/۶	دختر		
۲۴/۲	پسر	زیاد	
۲۹/۲	دختر		
۳۱/۹	پسر	متوسط	
۲۸/۱	دختر		
۱۷/۶	پسر	کم	
۱۰/۵	دختر		
۶/۸	پسر	خیلی کم	
۶/۶	دختر		
۷۶/۷	پسر	علاقه مند	میزان علاقه مادران به منظور دوچرخه سواری فرزندان خود در صورت مهیا شدن شرایط لازم
۷۹/۲	دختر		
۲۳/۳	پسر	عدم علاقه	
۲۰/۸	دختر		

به منظور رتبه بندی موانع استفاده از دوچرخه به عنوان حمل و نقل شهری فرزندان از آزمون رتبه بندی فریدمن استفاده گردید. نتایج این رتبه بندی در جدول شماره سه نمایش داده شده است.

جدول ۳- نتایج آماره های مربوط به آزمون فریدمن

آماره	میزان
χ^2	۷۲۲۱/۳۹۳
درجه آزادی	۱۳
سطح معناداری	۰/۰۰۱

جدول ۴- نتایج رتبه بندی مربوط به آزمون فریدمن

اولویت	میانگین رتبه	موانع
۱	۹/۷۹	عدم مهارت کافی برای انجام دوچرخه سواری
۲	۹/۱۱	نبود مسیر مخصوص دوچرخه سواری
۳	۸/۹۷	نگرانی از سرقت دوچرخه
۴	۸/۶۸	خطر برخورد با وسایل نقلیه موتوری
۵	۷/۵۰	نبود دوچرخه مناسب
۶	۷/۴۷	قیمت زیاد دوچرخه
۷	۷/۳۹	فقدان پارکینگ مخصوص دوچرخه سواری
۸	۷/۱۹	ترس از خرابی دوچرخه در حین انجام دوچرخه سواری
۹	۷/۱۴	نگرانی از نداشتن آمادگی جسمانی مناسب انجام دوچرخه سواری
۱۰	۷/۰۶	قیمت زیاد وسایل دوچرخه در صورت خرابی
۱۱	۷/۰۴	نگرانی از وجود موانع در مسیرهای موجود قابل دوچرخه سواری
۱۲	۶/۲۳	نبود نور مناسب برای انجام دوچرخه سواری در هنگام شب
۱۳	۵/۷۷	نگرانی از هدر رفتن زمان و دیر رسیدن به مقصد
۱۴	۵/۷۶	کاهش شأن اجتماعی در اثر استفاده از دوچرخه

نتایج پژوهش نشان داد که از دیدگاه مادران عدم مهارت کافی برای انجام دوچرخه سواری مهم ترین عامل و در ادامه نبود مسیر مخصوص دوچرخه سواری و همچنین ترس از سرقت دوچرخه در اولویت های بعدی قرار دارد. با توجه به نتایج پژوهش، کاهش شأن اجتماعی در اثر استفاده از دوچرخه کم اهمیت ترین مانع برای انجام دوچرخه سواری مشخص گردید.

بحث و نتیجه گیری

نتایج توصیفی پژوهش نشان داد که درصد مالکیت دوچرخه در بین فرزندان از سطح متوسطی برخوردار می‌باشد؛ هرچند در مقایسه با کشورهای پیشرفته در زمینه دوچرخه‌سواری درصد کمی است ولی همین درصد نیز درصد ناامید کننده‌ای نیست. اما نکته تأسف برانگیز میزان دوچرخه‌سواری پایین و همچنین نگرانی مادران از شرایط موجود دوچرخه‌سواری در کشور ایران می‌باشد. این در شرایطی است که اکثریت مادران اعلام نمودند در صورت مهیاشدن شرایط علاقه‌مند به استفاده فرزندان خود از دوچرخه هستند. نتایج پژوهش حاضر نشان داد که در بین موانع استفاده از دوچرخه توسط فرزندان از دیدگاه مادران خود عدم مهارت در انجام دوچرخه‌سواری و نبود مسیر مخصوص دوچرخه سواری مهم‌ترین موانع در استفاده از دوچرخه است.

فایری و هژورسول^۱ (۲۰۰۹) در پژوهش خود میزان مهارت در دوچرخه‌سواری کودکان را عامل اساسی قلمداد نمودند. آنان همچنین مشخص کردند که خانوارها اجازه بیشتری به پسران برای استفاده از دوچرخه در حمل‌ونقل شهری به علت مهارت بالای پسران نسبت به دختران می‌دهند. چیرستی^۲ (۲۰۱۱) پی برد که درک والدین از مهارت دوچرخه‌سواری کودکان و توانایی استفاده از آن در ترافیک شهری رابطه معناداری قوی در اجازه دادن والدین به آنان برای استفاده از دوچرخه به منظور رفتن به مدرسه دارد. به نظر می‌رسد در کل، خانواده‌ها قبل از هر چیزی نگران مهارت دوچرخه‌سواری فرزندان خود هستند و نگرانی‌های آنان بیشتر به عوامل شخصی خود کودکان برمی‌گردد تا به عوامل خارجی از جمله رفتار نامناسب دیگر وسایل نقلیه. آلپورت^۳ در پژوهش خود که در سال ۲۰۰۸ اجرا گردید مشخص نمود که حرکات سریع و نامناسب وسایل نقلیه موتوری اثر منفی در دوچرخه‌سواری کودکان به علت ترس والدین از ترافیک دارد. در پژوهش حاضر نیز مشخص گردید که ترس از برخورد با وسایل نقلیه موتوری مانع بسیار حادی از نظر مادران نیست. هر چند یک مانع کم‌اهمیت نیز نبود. به نظر می‌رسد نگرانی عمده والدین از دوچرخه‌سواری فرزندان خود، در ابتدا ترس از خود فرزندان است و بعد از آن نگرانی‌های والدین متوجه عوامل محیطی می‌شود.

نتایج پژوهش حاضر نشان داد که عدم وجود مسیرهای مخصوص دوچرخه سواری دومین اولویت در بین موانع دوچرخه سواری کودکان است. پانتر^۴ (۲۰۱۰) در پژوهش خود پی بردند که وجود خیابان‌های ایمن و یکپارچه اهمیت ویژه‌ای در دوچرخه‌سواری کودکان دارد. با توجه به نبود مسیر

-
1. Fyhri, Hojrthol
 2. Christie
 3. Ahlport
 4. Panter

مخصوص دوچرخه سواری در کشور ایران بدون شک می‌توان نبود مسیر مخصوص دوچرخه سواری را یک مانع بزرگ قلمداد کرد. متأسفانه امروزه شاهد انجام هزینه‌های گزاف در ایجاد مسیرهای ویژه حمل‌ونقل وسایل نقلیه موتوری هستیم. درحالی‌که با هزینه‌های کمتر از این می‌توان مسیرهای استاندارد دوچرخه‌سواری را راه‌اندازی نمود.

انگبرز و هندریکسن^۱ (۲۰۱۰) در پژوهش خود پی بردند که عوامل شخصی از جمله زمان و مسافت دوچرخه‌سواری در کشور هلند است. این درحالیست که این عامل در پژوهش حاضر عامل کم‌اهمیتی تشخیص داده شد و خانواده‌های ایرانی کمتر نگران این موضوع هستند. به نظر می‌رسد خانواده‌ها به علت مسائل ایمنی کمتر اجازه انجام سفرهای طولانی را به کودکان خود می‌دهند و به همین منظور نگرانی در مورد زمان و همچنین مسافت نزد آنها وجود ندارد. آندرسون^۲ (۲۰۰۰) مشخص نمود که نظارت مؤثر درباره نگرانی‌های کودکان دوچرخه‌سوار از جریان ترافیک، پیاده سازی زیرساخت‌های انجام دوچرخه سواری و رفع نگرانی‌های اجتماعی والدین در مورد ایمنی کودکان سبب رونق دوچرخه‌سواری کودکان در کشورهای هلند و دانمارک شده است.

با توجه به این توضیحات می‌توان با یک برنامه‌ریزی مناسب سبب رونق دوچرخه سواری در بین کودکان ایرانی شد. امروزه با توجه به مشکلات جسمانی و اهمیت دوچرخه سواری در اوقات فراغت افراد جامعه، لزوم توسعه دوچرخه‌سواری در شهرهای بزرگ ایران لازم و ضروری به نظر می‌رسد. از این رو باید با برچیدن موانع، سبب فرهنگ‌سازی مناسب دوچرخه‌سواری در کشورمان شد. لذا جا دارد با برنامه‌ریزی‌های مناسب مسئولین مربوطه و ایجاد پایگاه‌های آموزش و افزایش مهارت دوچرخه‌سواری کودکان و همچنین ایجاد مسیرهای مخصوص، دوچرخه سواری کودکان ایرانی را رونق بخشید. به طور حتم با این اتفاق علاوه بر وارد کردن ورزش به زندگی کودکان و آموزش‌های اجتماعی مناسب، گامی بلند به سوی کاهش ترافیک و آلودگی هوا در دراز مدت برداشته ایم. در مورد موانع دوچرخه سواری به خوبی برای ما مشخص شده بوده است که وجود مشکلاتی از جمله قیمت بالای دوچرخه و مسائل مربوط به ایمنی در انجام دوچرخه سواری به شکل مناسبی سبب عدم دوچرخه سواری کودکان می‌گردد.

نتایج پژوهش حاضر به شکل مناسبی در حوزه موانع دوچرخه سواری کودکان، مشخص نمود که در حوزه دوچرخه سواری و موانع انجام آن، عدم مهارت کودکان در انجام دوچرخه سواری از موانع مهمی می‌باشد که در تحقیقات مختلف مورد بررسی و بحث قرار نگرفته بود.

-
1. Engbers, Hendriksen
 2. Andersen

منابع

1. Ahlport, K. N., Linnan, L., Vaughn, A., Evenson, K., Ward, D. (2008). Barriers to and Facilitators of Walking and Bicycling to School: Formative Results from the Non-Motorized Travel Study. *Health Education & Behavior* 35(2): 221-44.
2. Australian Bureau of Statistics (2007). Health of Children in Australia: A Snapshot, 2004-05. Retrieved 16th January, 2012, Available online: <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/mf/4829.0.55.001/>.
3. Andersen, L. B., Lawlor, D., Cooper, A., Froberg, K., Anderssen, S. (2009). Physical Fitness in Relation to Transport to School in Adolescents: The Danish Youth and Sports Study. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*. 19(3): 406-11.
4. Bauman A, Rissel Ch, Garrard J, Ker I, Speidel R, Fishman E. (2008). Cycling: getting Australia moving – barriers, facilitators and interventions to get more Australians physically active through cycling, 31st Australasian transport research forum
5. Brown Trent D, O'Connor Justen P, Barkatsas Anastasios N. (2009). Instrumentation and motivations for organized cycling: the development of the Cyclist Motivation Instrument (CMI), *Journal of Sports Science and Medicine*, 8, 211-8
6. Brown B., Mackett, R., Gong, Y., Kitazawa, K., Paskins, J. (2008). Gender Differences in Children's Pathways to Independent Mobility. *Children's Geographies*. 6(4): 385-401.
7. Buis, J. (2000). The Economic Significance of Cycling A survey to illustrate the costs and benefits of cycling policy world-wide, Available online: <http://www.velomondial.net/velomondial2000/PDF/BUIS.PDF>
8. Chang, H.-W. & H.-L. Chang (2008). Students' Perceptions of Difficulties in Cycling to School in Urban and Suburban Taiwan. *Transportation Research Record* (2060): 123-30.
9. Christie, N., Kimberlee, R., Towner, E., Rodgers, S., Ward, H. & Sleney, J. (2011). Children aged 9–14 living in disadvantaged areas in England: Opportunities and barriers for cycling. *Journal of transport geography*, 19(4), 943-9.
10. D'Haese, S., Meester, D., Bourdeaudhuij, D., Deforche, B. & Cardon, G. (2011). Criterion Distances and Environmental Correlates of Active Commuting to School in Children. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, (8): 1-10
11. Daley M, Rissel Ch. (2011). Perspectives and images of cycling as a barrier or facilitator of cycling, *Transport Policy*. (18): 211–6
12. De Vries, S. (2010). Built Environmental Correlates of Walking and Cycling in Dutch Urban Children: Results from the Space Study. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 7(5): 2309-24.
13. Department for Transport (2011). Trips to School by Main Mode- Trip Length and Age: Great Britain. London, Department for Transport.
14. Engbers, L. H., & Hendriksen, I. J. (2010). Characteristics of a population of commuter cyclists in the Netherlands: perceived barriers and facilitators in the personal, social and physical environment. *International journal of behavioral nutrition and physical activity*, 7(1), 11-9.
15. Fyhri A, Hjorthol R. (2009). Children's Independent Mobility to School, Friends and Leisure Activities. *Journal of Transport Geography*. 17(5): 377-84.

16. Gatersleben B, Appleton K. M. (2007). Contemplating Cycling to Work: Attitudes and Perceptions in Different Stages of Change. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 41(4): 302-12.
17. Maibach E, Steg L, Anable J. (2009). Promoting physical activity and reducing climate change: Opportunities to replace short car trips with active transportation. *Preventive Medicine*. (49): 326-7.
18. Moudon, A. V. (2005). Cycling and the Built Environment, a US Perspective. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 10(3): 245-61.
19. Panter, J. R., Jones, A. P., Van Sluijs, E. M., & Griffin, S. J. (2010). Attitudes, social support and environmental perceptions as predictors of active commuting behaviour in school children. *Journal of epidemiology and community health*, 64(01), 41-48.
20. Parkina John, Meyers Ciaran, (2010), The effect of cycle lanes on the proximity between motor traffic and cycle traffic. *Accident Analysis and Prevention*. (42): 159-65
21. Sabagh, S; Rahimi, Sameti, M; (2011), Positioning exercise among families living in the city, *Journal of Sport Sciences*. 10; 105-18. (Persian).
22. Shabani, A; Ghafari, F; Honari, H; (2011), study of Challenges of sport for all in Iran, *Journal of Sports Sciences*. 10; 13-26. (Persian).
23. Steinbach Rebecca, Green Judith, Datta Jessica, Edwards Phil, (2011), Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices. *Social Science & Medicine*. (72); 1123-30.
24. Timperio A., Ball, K., Salmon, J., Roberts, R., Geoit, M. & Giles, C. (2006), Personal, Family, Social, and Environmental Correlates of Active Commuting to School; *American Journal of Preventive Medicine*, 30(1): 14-21.
25. Walsh, P. (2006). *Creating Child Friendly Play spaces: A Practitioner's Perspective. Creating Child Friendly Cities: Reinstating Kids in the City*. B. Gleeson and N. Sipe. Oxon, Routledge.

استناد به مقاله

شریفیان اسماعیل، عمادی مهدی، جاوید مجید. (۱۳۹۴، اسفند). بررسی موانع استفاده از دوچرخه در بین کودکان ایرانی. *مطالعات مدیریت ورزشی*، ۷(۳۴)، ۵۴-۱۴۳.

Sharifian. E, Emadi. M, Javid, M. (2016 February & March). Study of Barriers for Using Bicycle among Iranian Children. *Sport Management Studies*.; 7 (34): 143-54. (Persian)

Study of Barriers for Using Bicycle among Iranian Children

E. Sharifian¹, M. Emadi², M. Javid³

1. Associate Professor, Sport Management, Shahid Bahonar University
2. Ph.D Student of Sport Management, Allameh Tabataba'i University*
3. Ph.D Student of Sport Management, Tehran University

Received Date: 2013/08/20

Accepted Date: 2014/03/08

Abstract

The aim of this research was survey related concern about do cycling between children from mother's viewpoint. The method of present research was applied that it is performed by field shape. Statistical population was all mothers from Iranian families that unfortunately there is no information about the number of them. According to lack of standard tools in this area, the survey Instrument was a researcher made questionnaire with 14 Main question, that after Confirmation Its validity and reliability ($\alpha=0.86$) Were distributed by the multistage cluster selection. 5863 data from questionnaires returned, were analyzed with the Friedman test by SPSS 20 software. Results showed that Lack of skills in cycling with rank mean (9.79) and lack of Special bike paths with rank mean (9.11) is most important barrier and reduction social status because of do cycling was least important barrier from perspective of mothers. So, proper planning it is Require and necessary for dismantle the barriers of children's cycling.

Keywords: Barrier, Cycling, Children

*Corresponding Author

Email: me.emadi@yahoo.com