

تحلیلی بر پذیرش رفتار برنامه‌ریزی شده اجتماعی دانشجویان

در استفاده از دوچرخه و توسعه پایدار شهری

وحید ساعت‌چیان* ، مهدی کروی**

احمد محمودی*** ، بهناز خالقی****

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۴/۶ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۶/۲۷

چکیده

هدف پژوهش، بررسی پذیرش رفتار برنامه‌ریزی شده اجتماعی دانشجویان در استفاده از دوچرخه و توسعه پایدار شهری بود. روش پژوهش توصیفی-همبستگی بود که بصورت میدانی انجام پذیرفت. جامعه آماری تحقیق را دانشجویان تشکیل داده و در نهایت تعداد ۲۵۴ نفر به روش نمونه‌گیری تصادفی ساده انتخاب شدند. ابزار پژوهش پرسشنامه‌ای مبتنی بر مدل‌های توسعه پایدار اسپرینگز (۱۹۹۷) با ضریب پایایی (۰/۸۳) و پذیرش اجتماعی بر اساس تئوری رفتار برنامه‌ریزی شده آیزن (۱۹۸۵) با ضریب پایایی (۰/۸) بود. بر اساس نتایج، دوچرخه نقش مهمی در توسعه فرایند اجتماعی شدن افراد داشته و رابطه مثبت و معناداری بین پذیرش اجتماعی و توسعه پایدار وجود دارد ($P < 0.05$). همچنین ۲۰ درصد از تغییرات توسعه پایدار از طریق ابعاد پذیرش اجتماعی (تئوری رفتار برنامه‌ریزی شده) بدست آمد. در نهایت می‌توان بیان داشت که رفتار ادراک شده در پذیرش اجتماعی بیشتر توسط عوامل بیرونی نظیر تشویق و ترغیب فرد توسط خانواده، افراد مهم، دوستان، آشنایان و حتی هنجارهای موجود در جامعه می‌تواند در بروز توسعه پایدار نقش قابل توجهی ایفا کند. در ادامه نیز افراد با تغییر در ذهنیت خود، تمام رفتارهایی که در اوقات فراغت از خود بروز می‌دهند را به یک جریان فرهنگ‌ساز مبدل خواهند کرد.

واژه های کلیدی: پذیرش اجتماعی، دوچرخه، اوقات فراغت، توسعه پایدار

* استادیار مدیریت ورزشی دانشگاه بین‌المللی امام رضا (ع).

** دانشیار مدیریت جهانگردی دانشگاه علامه طباطبائی (نویسنده مسئول).

*** دانش آموخته دکتری مدیریت ورزشی دانشگاه علامه طباطبائی.

**** کارشناس ارشد مدیریت ورزشی دانشگاه بین‌المللی امام رضا (ع).

saatchian.vahid@gmail.com

drkaroubi@gmail.com

Ahmad.Mahmoudi3536@gmail.com

behnaz.khaleghi@yahoo.com

مقدمه

اغلب مردم، در زندگی شلوغ و ماشینی امروزی به دلیل مشغول به کار بودن و کمبود زمان برای استراحت نشاط و سرزندگی گذشته را از خود نشان نمی‌دهند؛ درحالی‌که کسب نشاط برای سلامتی جسم و اداره زندگی امری لازم و ضروری است. بنابراین برای داشتن نشاط، ورزش کردن و بخصوص شرکت در فعالیتهای ورزشی گروهی مثل دوچرخه‌سواری بسیار مؤثر است و از همه مهم‌تر دوچرخه‌سواری علاوه بر این‌که می‌تواند برای شخص دوچرخه‌سوار مفید باشد می‌تواند به داشتن جامعه‌ای سالم و بانشاط و داشتن هوایی پاک نیز کمک کند (قریب، ۱۳۸۳). امروزه به دلیل وجود مشکلات متعدد حمل‌ونقل و آلودگی‌های مختلف زیست‌محیطی، نقش دوچرخه به‌عنوان یک ابزار حمل‌ونقل فعال و پایدار در کاهش ترافیک و آلودگی هوا اهمیت زیادی پیدا کرده است (انصاری، ۱۳۹۳).

مرادی و احمدی (۱۳۹۰) ضعف فرهنگی در مقوله ترافیک و عدم یکپارچه بودن مدیریت و تصمیم‌گیری طرح‌های دوچرخه‌سواری در شهر را علت شکست مسیرهای دوچرخه‌سواری دانستند. ازاین‌رو برای گسترش دوچرخه‌سواری، اهدای تسهیلات نقدی و غیر نقدی راه مناسبی برای گسترش فرهنگ دوچرخه‌سواری است. دوچرخه وسیله‌ای است که مسافرت با آن مزایای زیادی همچون آرامش، اقتصادی بودن، فقدان آلودگی، ورزش خوب، راحتی پارکینگ و سلامتی برای فرد و سایرین را به همراه دارد. توجه به موضوع کاهش آلودگی‌های صوتی و هوا در شهرهای بزرگ با افزایش استفاده از سیستم حمل‌ونقل دوچرخه از راهکارهای موجود تلقی می‌شود و تأثیر مستقیمی در حفظ محیط‌زیست جهان دارد (سلطانی و شریعتی، ۱۳۹۲).

ازاین‌رو ترویج دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی برای حمل‌ونقل، استراتژی امیدوارکننده‌ای را نه‌تنها برای حل مشکلات ترافیک شهری، آلودگی محیط‌زیست و تغییرات آب‌وهوایی ارائه می‌دهد بلکه مزایای سلامت قابل‌توجهی را نیز فراهم می‌کند (دولتخواه، ۱۳۹۶).

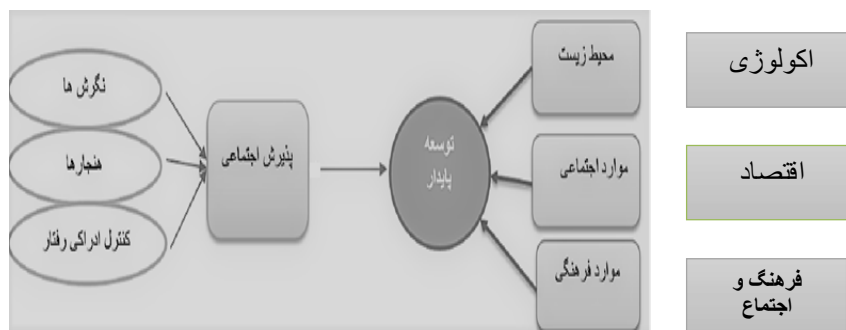
برای مثال در شهر سیدنی، نظم و انضباط در سیستم حمل‌ونقل به گونه‌ای است که برای هر وسیله مکانی تعریف شده است. مسیرهای ویژه اتوبوس‌ها، اتومبیل‌ها، آمبولانس‌ها در طول خیابان‌ها دیده می‌شود. ۳۵ کیلومتر مسیر ویژه‌ای که تنها برای دوچرخه تعیین شده باعث افزایش ۵۰۰ درصدی ایجاد فرهنگ دوچرخه‌سواری در شهر سیدنی شده است (اداره زیرساخت، حمل‌ونقل و اقتصاد منطقه‌ای^۱). از اختراع دوچرخه در سال ۱۸۶۷ این اختراع نخست به‌عنوان وسیله‌ای تفریحی - ورزشی موردتوجه همگان قرار گرفت، ولی با تکامل تدریجی آن، کم‌کم از وسیله‌ای تفریحی - ورزشی به وسیله نقلیه‌ای که سرعت جابجایی افراد را به چندین برابر سرعت حرکت پیاده، برای رفت‌وآمد در سطح شهرها رسانیده بود، مبدل شد (مختاری ملک‌آبادی، ۱۳۹۰). از این‌رو توجه به ترویج فرهنگ پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری یکی از راه‌های ادغام فعالیت بدنی درون فعالیت‌های روزمره است (Su, Winters, Nunes & Brauer, 2010) و ایجاد این فرهنگ متأثر از نگرش‌ها و هنجارهای موجود می‌باشد. بنابراین توجه به جنبه‌های تأثیرگذار استفاده از دوچرخه با بهره‌گیری از رفتارهای انسانی می‌تواند زمینه مناسبی برای مطالعات قلمداد شود؛ بطوری که این رفتارها در تئوری برنامه‌ریزی شده آیزن (۱۹۸۵) به‌خوبی معرفی شده است. در این تئوری نشان داده شده است که نگرش‌ها، هنجارهای ذهنی و کنترل رفتار ادراک شده عوامل تأثیرگذاری هستند که قصد فرد را برای شرکت در فعالیت خاص پیش‌بینی می‌کنند و موجب پذیرش اجتماعی می‌شوند (پارسا مهر، ۱۳۹۲). توجه به عوامل مؤثر بر بهبود و پیشرفت اهداف ورزش در بین سطوح جامعه می‌تواند باعث ارتقای ورزش گردد. از این‌رو توسعه بر مبنای نگاه پایدار روندی است که بهبود شرایط اقتصادی، فناوری، اجتماعی و فرهنگی به‌سوی عدالت اجتماعی باشد و در جهت آلودگی اکوسیستم و تخریب منابع طبیعی پیش نرود. این رویکرد نقش بسیار مهمی در فراهم آوردن زمینه‌های توسعه پایدار ایفا می‌کند (میرمیران؛ میربلوکی؛ عزیزی، ۱۳۸۰).

1. (<http://bitre.gov.au/>)

هدف محوری توسعه پایدار، تأمین نیازهای اساسی، بهبود و ارتقا سطح زندگی برای همه موجودات می‌باشد، که این هدف با حفظ و اداره بهتر اکوسیستم‌ها است و آینده‌ای امن‌تر و سعادتمند را رقم می‌زند (بحرینی، ۱۳۸۰) در این راستا به بررسی چند نمونه از تحقیقات پرداخته می‌شود. در توضیح تئوری‌های پایه این پژوهش می‌توان بیان داشت که در تئوری برنامه‌ریزی شده آیزن (۱۹۸۵) نشان داده شده است که نگرش‌ها، هنجارهای ذهنی و کنترل رفتار ادراک شده عوامل تأثیرگذاری هستند که قصد فرد را برای شرکت در فعالیت خاص پیش‌بینی می‌کنند و موجب پذیرش اجتماعی می‌شوند (پارسا مهر، ۱۳۹۲). آیزن معتقد است که بیشتر رفتارها در طول طیفی از کنترل کامل تا فقدان کنترل، قابل شناخت هستند. زیرا گاهی فرد کنترل کاملی بر رفتار خود دارد و انجام یک رفتار معین نیز بر او تحمیل نمی‌شود و گاه فرد در وضعیتی کاملاً مخالف کنترل، یعنی غیرقابل کنترل، قرار دارد که انجام رفتار نیازمند دستیابی به منابع و مهارت‌های خاصی است.

همچنین آیزن اشاره می‌کند که کنترل رفتار ادراک شده تحت تأثیر عوامل داخلی همچون مهارت‌ها، توانایی‌ها و تفاوت‌های فردی است و عوامل خارجی آن، زمان، فرصت فراغت و وابستگی به دیگران است که جزء موارد مهم و محوری در اتخاذ تصمیمات جدی می‌باشند. کنترل رفتار ادراک شده می‌تواند بر نگرش، هنجارهای ذهنی و قصد انجام رفتار تأثیر گذاشته و به‌طور مستقیم رفتار را پیش‌بینی نموده و به‌طور موازی در وضعیتی تأثیر کند که رفتار تحت کنترل کامل فرد نیست. باین‌حال توجه به عوامل مؤثر بر بهبود و پیشرفت اهداف ورزش در بین سطوح جامعه می‌تواند باعث ارتقای ورزش گردد. از این‌رو توسعه بر مبنای نگاه پایدار روندی است که بهبود شرایط اقتصادی، فناوری، اجتماعی و فرهنگی به‌سوی عدالت اجتماعی باشد و در جهت آلودگی اکوسیستم و تخریب منابع طبیعی پیش نرود. (میرمیران؛ میربلوکی؛ عزیزی، ۱۳۸۰).

در این راستا پژوهشگر به دنبال بررسی رابطه در مدل مفهومی زیر خواهد بود:



نمودار ۱- مدل مفهومی پژوهش

با عنایت به توضیحات یادشده و بیان تئوری‌های مبنایی تحقیق، در ادامه به بررسی تحقیقات صورت گرفته در راستای موضوع پژوهش پرداخته می‌شود. در پژوهش دولتخواه، ساعت‌چیان و کشتی‌دار (۱۳۹۷) عنوان شد که سامانه‌های دوچرخه عمومی شهری می‌تواند با بکارگیری هر یک از آمیخته‌های بازاریابی سبز، توجه شهروندان را به استفاده از دوچرخه عمومی جلب کند. باقیانی مقدم و همکاران (۱۳۹۳) در تحقیقی به بررسی عوامل مرتبط با قصد استفاده از دوچرخه بر اساس تئوری رفتار برنامه‌ریزی شده در دانشجویان پسر دانشگاه علوم پزشکی یزد پرداختند و به این نتیجه رسیدند که هنجار ذهنی و نگرش بیشترین همبستگی و قدرت پیشگویی را با قصد استفاده از دوچرخه داشته‌اند.

ساوان، کوهلمیر و لدشام (۲۰۱۷) مدل ۵ بخشی و ادغام آن با فعالیت‌های مداوم «(۱) تقسیم جمعیت استراتژیک؛ (۲) شناسایی و حذف موانع؛ (۳) استفاده از استراتژی‌های تعهد؛ (۴) تاکتیک برای حفظ تغییر رفتار، از جمله تصاویر، تشویق، نشانه‌های اجتماعی و مدل‌سازی، هنجارهای اجتماعی، بازخورد و انگیزه؛ و (۵) حمایت اجتماعی مداوم، از طریق مدل‌سازی، مراکز محلی و مشارکت جامعه» جهت مشارکت و پذیرش موفقیت‌آمیز

دوچرخه‌سواری که برای تغییر به جوامع اجازه می‌دهد تا از منابع کمیاب حمل‌ونقل فعال استفاده کنند (Savan, Cohlmeier, & Ledsham, 2017).

بابیانو، کومر و مجیا (۲۰۱۷) گفته‌اند که اجرای مناسب طرح دوچرخه‌های اشتراکی می‌تواند از طریق ایجاد فرهنگ دوچرخه‌سواری و تغییر رفتار مسافرتی، اثرات مثبت بلندمدت داشته باشد. این مقاله درک ما از شیوه‌های به اشتراک‌گذاری دوچرخه در آسیا را با بررسی انگیزه، محدودیت‌ها و فرصت‌ها و سهم آن‌ها در دستیابی به نتایج پایدار شهری را نشان می‌دهد. برخی از فرصت‌ها و محدودیت‌های در حوزه‌های محیطی، اقتصادی و فرهنگی نمود بیشتری دارند (Mateo-Babiano, Kumar & Mejia, 2017).

چن (۲۰۱۶) با استفاده از مدل پذیرش رفتار برنامه‌ریزی شده توسط انجام مدل‌سازی معادلات ساختاری و استفاده از نرم‌افزار AMOS به بررسی میزان تأثیر شاخص‌هایی از قبیل ارزش سبز درک شده، کارایی سبز درک شده، راحتی استفاده درک شده، هنجارهای ذهنی و کنترل رفتاری درک شده بر روی وفاداری سبز به سیستم دوچرخه‌های اشتراکی پرداخت و به این نتیجه رسید که راحتی استفاده درک شده و هنجارهای ذهنی بیشترین قدرت را برای ایجاد وفاداری برای هر دو گروه مشترکین و غیر مشترکین دارند (Chen, 2016). همچنین متئو-بابیانو (۲۰۱۵) در تحقیقی به بررسی ۵ مورد از طرح‌های دوچرخه‌های اشتراکی اجرا شده در کشورهای آسیایی و چالش‌های به وجود آمده در برابر آن‌ها پرداخته است. وی در این تحقیق با اشاره به وجود تنوع جغرافیایی و فرهنگی موجود در آسیا و وجود تفاوت‌های آشکار بین آسیا و اروپا، به این نتیجه رسیده است که با توجه به این تفاوت، الگوبرداری‌های کورکورانه از طرح‌های اروپایی و آمریکایی اشتباه است و مسئله اصلی برای موفقیت این طرح‌ها در آسیا، در تعادل بودن برنامه‌ریزی‌ها و سیاست‌های حمل‌ونقل با شرایط محیطی، اقتصادی و اجتماعی محیط‌های شهری می‌باشد (Mateo-Babiano, 2015).

بابیانو، کومر و مجیا (۲۰۱۷) نیز در تحقیق خود با عنوان "دوچرخه اشتراکی در شهرهای آسیا" یکی از ابعاد توسعه پایدار را حمل‌ونقل پایدار شهری معرفی کنند و معتقداند که حمل‌ونقل شهری باید قادر به کنترل سرعت ناشی از تغییرات روند شهرنشینی و افزایش تقاضای خدمات حمل‌ونقلی باشد و از برخورداری مردم و جامعه از یک شبکه مناسب حمل‌ونقلی اطمینان حاصل کند و این اطمینان به‌ویژه توسط ارائه جایگزین‌های حمل‌ونقلی برای دسترسی بهتر اجتماعی و اقتصادی جوامع می‌تواند تحقق یابد (Mateo-Babiano, Kumar & Mejia, 2017).

ورزش یک کاتالیزور اجتماعی است و باعث تسریع در فرایندهای اجتماعی و اجتماعی شدن می‌شود. ورزش و محیط‌های ورزشی می‌توانند در فرهنگ‌سازی توسعه پایدار نقش داشته و افراد را از سنین کم با فرهنگ توسعه پایدار، اجتماعی کنند. در واقع فرهنگ، مجموعه دانش‌ها، بینش‌ها، نگرش‌ها، منش‌ها و ارزش‌های یک ملت محسوب می‌شود. برای موفقیت و پیشرفت در هر زمینه ابتدا باید فرهنگ‌سازی کرد. متخصصان علم اخلاق اغلب ورزش را به‌عنوان تمرین عملی فرهنگ در جامعه مطالعه می‌کنند. زیرا ورزش با ساختار اجتماعی و فرهنگ عمومی جامعه ارتباط دارد. متخصصان ورزشی بر این باورند که رشد و توسعه ورزش به میزان زیادی به فرهنگ عمومی جامعه بستگی دارد.

فرهنگ پایه و اساس هر کاری را تشکیل می‌دهد و تنها ساخت تأسیسات ورزشی و میزبانی رویدادهای ورزشی دلیلی بر توسعه ورزش نخواهد بود (چنانچه، ۱۳۹۳).
با این حال از نظر اقتصادی، صنعت ورزش یکی از صنایع با سرعت رشد اقتصادی بالا در دنیا می‌باشد که سال به سال، جای خود را به‌عنوان یک صنعت پول‌ساز و تأثیرگذار در درآمدزایی ملی یک کشور بیش‌ازپیش باز کرده و به حیطه‌ای مطلوب جهت جذب منابع سرمایه‌ای و کسب سودهای سرشار تبدیل شده است. از دیدگاه زیست‌محیطی، با نهادینه شدن ورزش در خانواده‌ها، افراد سعی می‌کنند به‌جای استفاده از وسایلی که

محیط‌زیست را به خطر می‌اندازند، بیشتر به دوستی با محیط‌زیست بپردازند. ورزش، انسان‌ها را با طبیعت آشتی می‌دهد و به طبیعت نزدیک می‌کند.

ورزش‌هایی نظیر پیاده‌روی، کوه‌نوردی، شنا، جنگل نوردی، صحرا نوردی، ورزش‌های بومی و محلی، ورزش‌ها در محیط‌های طبیعی و غیره به انسان‌ها کمک می‌کنند تا پیوند عمیق‌تری با طبیعت برقرار کرده و به پایداری آن کمک نمایند (انصاری، ۱۳۹۳). از این رو با اطلاع‌رسانی و آگاهی مسئولین از اهمیت ورزش دوچرخه‌سواری و تخصیص بودجه مناسب دولتی برای آن، می‌توان زمینه افزایش بودجه دولتی را فراهم نمود. با انجام تبلیغات مناسب توسط رسانه‌های گروهی، زمینه مناسب برای جذب بخش خصوصی به منظور سرمایه‌گذاری در ورزش دوچرخه‌سواری فراهم می‌گردد. با پیگیری اصل ۴۴ قانون اساسی مبنی بر واگذاری‌های دولتی به بخش خصوصی و کوچک شدن ساختار سازمان ورزش، انتظار می‌رود میزان بهره‌وری از اماکن و تأسیسات ورزشی افزایش یابد.

از سوی دیگر با اطلاع‌رسانی مناسب رسانه‌های گروهی است که این نگرش در خانواده‌های ایرانی ایجاد خواهد شد که در سبد هزینه خانوار خود، هزینه‌ای را برای ورزش دوچرخه‌سواری لحاظ نمایند و دوچرخه به عنوان عامل انتقال ارزش‌ها و اعتقادات می‌تواند به طور غیرمستقیم، افراد جامعه را بدون در نظر گرفتن طبقه اجتماعی، تحت تأثیر قرار دهد (نظری، قاسمی، ۱۳۹۲). در واقع دوچرخه‌سواری یکی از ابزارهای تأثیرگذار در هدایت نیروهای اجتماعی برای تحقق توسعه پایدار، به‌ویژه در جوامع با رشد جمعیت بالا است که نه تنها کمترین هزینه را در مقابل سایر هزینه‌های مدیریتی نظام به خود اختصاص می‌دهد، بلکه توان ایجاد ارزش افزوده بیشتری نسبت به سایر عوامل را دارد. دوچرخه‌سواری یکی از اصلی‌ترین ابزار توجه به انسان به عنوان محور توسعه پایدار و عاملی برای مقابله با پیامدهای منفی شهرنشینی محسوب می‌شود.

با توجه به اهداف توسعه پایدار و پذیرش اجتماعی و توجه به نسل آینده و برآورده کردن نیازهایشان و بهبود شرایط اجتماعی و فرهنگی، حفاظت از محیط‌زیست

و استمرار استفاده از دوچرخه به‌عنوان یک رفتار برنامه‌ریزی شده و توجه به عوامل غیرکالبدی و روان‌شناختی در استفاده از دوچرخه انجام این پژوهش مسئله اصلی خواهد بود. در نهایت دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزش عالی به‌عنوان نهادی که متولی تربیت نیروی انسانی متخصص هستند، در توسعه کشور نقش محوری دارند. برای کارآمد بودن نیروی انسانی باید در کنار فعالیت‌های آموزشی و پژوهشی از فعالیت‌های جسمانی و تفریحی بهره‌گرفت تا دانشجویان بتوانند از کیفیت زندگی سالم بهره‌مند شوند. با این حال با وجود اهمیت بالای متغیرهای پژوهش، تحقیق همسویی در خصوص رابطه بین پذیرش اجتماعی بر اساس تئوری رفتار برنامه‌ریزی شده و توسعه پایدار بر اساس مؤلفه‌های اقتصاد، اکولوژی و مؤلفه فرهنگی و اجتماعی تاکنون صورت نگرفته است. بر این اساس در این پژوهش به بررسی عوامل مؤثر بر پذیرش اجتماعی و توسعه پایدار دوچرخه‌سواری در بین دانشجویان دانشگاه امام رضا (ع) پرداخته خواهد شد.

روش‌شناسی پژوهش

این پژوهش به لحاظ هدف، کاربردی و از حیث نوع، جز مطالعات توصیفی-همبستگی می‌باشد. جامعه آماری تحقیق را کلیه دانشجویان پسر دانشگاه بین‌المللی امام رضا (ع) مشهد تشکیل می‌دهند ($N=3000$). روش نمونه‌گیری مورد استفاده در این پژوهش، تصادفی ساده بود که بنا به نوع روش‌شناسی آماری پژوهش، انتخاب نمونه با احتساب مطالعات همبستگی ۵ الی ۱۰ برابر تعداد سؤالات پژوهش (با احتساب نرخ بازگشت پرسشنامه‌ها) انتخاب شد. در نهایت نیز تعداد ۲۵۴ نمونه با احتساب ۱۰ درصد ریزش پرسشنامه بین افراد توزیع گردید.

به‌منظور گردآوری اطلاعات از دو پرسشنامه ۱۸ سؤالی پذیرش اجتماعی بر اساس تئوری آیزن (۱۹۸۵) دارای ابعاد نگرش، رفتار ادراک شده و هنجار و پرسشنامه ۱۴ سؤالی

توسعه پایدار بر اساس مدل اسپریتزت (۱۹۹۷)، که دارای سه خرده مقیاس اقتصاد، اکولوژی و فرهنگی اجتماعی بود، در یک طیف ۵ ارزشی لیکرت (بسیار مخالف-بسیار موافق) استفاده گردید. به منظور تأیید روایی صوری و محتوایی، پرسشنامه‌ها در اختیار ۵ تن از اساتید مربوطه قرار گرفت. همچنین به منظور تعیین پایایی پرسشنامه‌ها از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شد که پایایی پرسشنامه‌های پذیرش اجتماعی و توسعه پایدار به ترتیب $(\alpha=0/83)$ و $(\alpha=0/81)$ به دست آمد. همچنین به منظور جمع‌آوری داده‌ها، ابتدا ضمن توضیح در خصوص هدف از انجام مطالعه حاضر از دانشجویان خواسته شد تا با درک عمیق سؤالات نظرات خود را اعلام نمایند. در نهایت داده‌های جمع‌آوری شده در دو بخش مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند که در بخش اول آمار توصیفی (میانگین، انحراف استاندارد و فراوانی داده‌ها) و در بخش دوم آمار استنباطی (آزمون کلموگروف اسمیرنوف، آزمون همبستگی، آزمون رگرسیون، و آزمون t تک نمونه‌ای و برازش مدل معادلات ساختاری) با استفاده از نرم‌افزار اس پی اس اس و لیزرل صورت پذیرفت.

یافته‌های پژوهش

بر اساس نتایج حاصل از جدول (۱) همان‌طور که مشاهده می‌کنید (۵۱/۲) افراد مورد بررسی را دانشجویان در مقطع لیسانس و (۱۲/۶) را دانشجویان مقطع فوق‌لیسانس و بالاتر تشکیل می‌دادند. بالاترین تعداد افراد مربوط به سن ۲۱ تا ۳۰ سال (۵۲/۸) بوده و بیشترین میزان وضعیت شغلی مربوط به دانشجویان (۴۹/۶) و از نظر تأهل تعداد مجردان (۶۱/۴) و بالاترین درصد جهت تعیین هدف استفاده از دوچرخه مربوط به گزینه تفریح (۳۷/۴) می‌باشد.

جدول ۱- توصیف آماری ویژگی‌های جمعیت شناختی

متغیر جمعیت شناختی	سطوح	فراوانی	درصد فراوانی
تحصیلات	فوق دیپلم	۹۲	۳۶/۲
	لیسانس	۱۳۰	۵۱/۲
	فوق لیسانس و بالاتر	۳۲	۱۲/۶
سن	زیر ۲۰ سال	۵۷	۲۲/۴
	۲۱ تا ۳۰ سال	۱۳۴	۵۲/۸
	۳۱ تا ۴۰ سال	۴۴	۱۷/۳
	۴۱ سال به بالا	۱۹	۷/۵
وضعیت تأهل	مجرد	۱۵۶	۶۱/۴
	متأهل	۹۸	۳۸/۶
وضعیت شغلی	آزاد	۷۳	۲۸/۷
	کارمند	۴۳	۱۶/۹
	دانش آموز یا دانشجو	۱۲۶	۴۹/۶
	بیکار	۱۲	۴/۷
هدف از استفاده از دوچرخه	حفظ محیط زیست	۵۶	۲۲/۰
	آمادگی جسمانی	۷۱	۲۸/۰
	ترافیک	۳۲	۱۲/۶
	تفریح	۹۵	۳۷/۴

در بررسی اطلاعات جمعیت شناختی بیشترین و کمترین فراوانی بر اساس میزان تحصیلات به ترتیب با ۵۱/۲ درصد و ۱۲/۶ درصد مربوط به مقاطع "لیسانس" و "فوق لیسانس و بالاتر" و بر اساس وضعیت شغلی به ترتیب با ۴۹/۶ درصد و ۴/۷ درصد مربوط به مشاغل "دانش آموز و دانشجو" و "بیکار" و در نهایت بر اساس هدف از استفاده از دوچرخه به ترتیب با ۳۷/۴ درصد و ۱۲/۶ درصد مربوط به گزینه "تفریح" و "ترافیک" می‌باشد. در ادامه، نرمال بودن توزیع داده‌های پژوهش به وسیله

آزمون کلموگروف اسمیرنوف مورد ارزیابی قرار گرفت که نتایج نشان داد توزیع داده‌های پذیرش اجتماعی و توسعه پایدار نرمال می‌باشد ($P \leq 0/05$). همچنین جدول ۲ بررسی نقش و اهمیت متغیر و مؤلفه‌های پذیرش اجتماعی پرداخته شد. با توجه به نتایج، نمره میانگین مؤلفه‌های متغیر پذیرش اجتماعی، تنها رفتار ادراک شده و هنجارها نشانگر وضعیت نسبی مطلوبی می‌باشند.

جدول ۲- تحلیل تی تک نمونه‌ای برای تعیین نقش نمره مؤلفه‌های پذیرش اجتماعی

متغیر	میانگین	آماره t	سطح معناداری
نگرش اجتماعی	۲/۸۵	-۳/۸۶	۰/۰۰۱
رفتار ادراک شده	۳/۲۸	۶/۲۹۹	۰/۰۰۱
هنجارها	۳/۱۹	۳/۹۴۰	۰/۰۰۱

در ادامه به منظور اولویت‌بندی بین مؤلفه‌های پذیرش اجتماعی نتایج آزمون نشان داد که بین مؤلفه‌ها اولویت معناداری وجود دارد و همان‌طوری که در جدول ۳ مشاهده می‌شود مؤلفه رفتار ادراک شده دارای اولویت اول و مؤلفه نگرش اجتماعی به‌عنوان اولویت آخر معرفی می‌شود.

جدول ۳- آزمون فریدمن اولویت مؤلفه‌های پذیرش اجتماعی

ردیف	عوامل	میانگین رتبه‌ها	اولویت
۱	رفتار ادراک شده	۴/۶۰	اول
۲	هنجارها	۳/۰۶	دوم
۳	نگرش اجتماعی	۲/۶۸	سوم

خی-۲ = ۷۲/۹۰۴ درجه آزادی = ۲ سطح معناداری = ۰/۰۰۱

تحلیلی بر پذیرش رفتار برنامه‌ریزی شده اجتماعی ... ۶۹

در ادامه به منظور تعیین وضعیت مؤلفه‌های متغیر توسعه پایدار از آزمون t تک نمونه‌ای استفاده می‌شود. همان‌طور که در جدول ۴ مشاهده می‌شود مؤلفه‌های توسعه پایدار نشانگر وضعیت مطلوبی می‌باشند.

جدول ۴- تحلیل تی تک نمونه‌ای برای تعیین نقش نمره توسعه پایدار و مؤلفه‌های آن

متغیر	میانگین	آماره t	سطح معناداری
اقتصاد	۳/۶۷	۱۲/۱۸۳	۰/۰۰۱
اکولوژی	۳/۸۸	۱۳/۷۷۴	۰/۰۱
فرهنگی و اجتماعی	۳/۸۴	۱۴/۶۲۸	۰/۰۰۱

در ادامه به منظور اولویت‌بندی بین مؤلفه‌های توسعه پایدار همان‌طوری که در جدول ۵ مشاهده می‌شود مؤلفه‌های اکولوژی، فرهنگی و اجتماعی و اقتصاد به‌عنوان اولویت‌های اول و آخر معرفی شدند.

جدول ۵- آزمون فریدمن اولویت مؤلفه‌های توسعه پایدار

ردیف	عوامل	میانگین رتبه‌ها	اولویت
۱	اکولوژی	۲/۱۰	اول
۲	فرهنگی اجتماعی	۲/۰۴	دوم
۳	اقتصاد	۱/۸۶	سوم

۰/۰۰۱=سطح معناداری=۴=درجه آزادی=۹۰۱/۶۰۰=خی-۲

در ادامه جهت تعیین ارتباط درونی بین مؤلفه‌ها از آزمون همبستگی پیرسون استفاده گردید. همان‌طور که در جدول ۶ مشاهده می‌شود بین تمامی مؤلفه‌های پذیرش

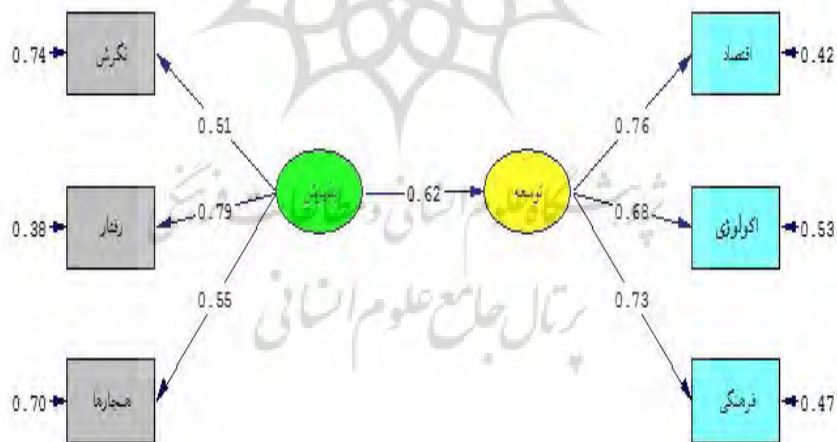
۷۰ فصلنامه برنامه‌ریزی رفاه و توسعه اجتماعی، سال دهم، شماره ۳۹، تابستان ۱۳۹۸

اجتماعی با توسعه پایدار رابطه مثبت و معناداری برقرار است؛ بطوریکه همبستگی بین آن‌ها در حد متوسط گزارش شد ($P < 0.05$).

جدول ۶- آزمون همبستگی بین مؤلفه‌های پذیرش اجتماعی با توسعه پایدار

توسعه پایدار		مؤلفه‌ها
سطح معناداری	همبستگی	
۰/۰۰۱	۰/۲۴	نگرش اجتماعی
۰/۰۰۱	۰/۴۳	رفتار ادراک شده
۰/۰۰۱	۰/۳۰	هنجارها

در ادامه به منظور برآزش مدل پژوهش به روش معادلات ساختاری در حالت استاندارد، نتایج آن در شکل ۲ و اطلاعات آن در جدول ۷ ارائه می‌شود.



نمودار ۲- مدل معادلات ساختاری روابط بین پذیرش اجتماعی و توسعه پایدار در حالت استاندارد

تحلیلی بر پذیرش رفتار برنامه‌ریزی شده اجتماعی ... ۷۱

ارتباط بین متغیرهای تحقیق و مؤلفه‌های آن‌ها از مقادیر قابل‌قبولی برخوردار بوده و این شاخص‌ها نشان می‌دهند که متغیرهای مشاهده‌ای اندازه‌گیری شده به‌خوبی انعکاسی از متغیرهای پنهان (پذیرش اجتماعی و توسعه پایدار) می‌باشند. همچنین نتایج نشان داد که پذیرش اجتماعی می‌تواند تأثیر مثبت و معناداری برابر با ضریب مسیر ۰/۶۲ بر توسعه پایدار داشته باشد ($T = ۷/۲۰$ ، $Sig = ۰/۰۰۱$).

جدول ۷- شاخص برازش مدل ارتباطی پذیرش اجتماعی و توسعه پایدار

تفسیر	مقادیر قابل قبول	مقادیر شاخص‌ها	شاخص‌های برازش
-	-	۱۹/۲۵	کای اسکوار (کای دو)
-	-	۸	درجه آزادی
مطلوب	مقدار بین ۱ تا ۳	۲/۴۰	نسبت کای اسکوار به درجه آزادی (χ^2/df)
مطلوب	کمتر از ۰/۱	۰/۰۷۵	ریشه دوم میانگین خطای برآورد (RMSEA)
مطلوب	بیشتر از ۰/۹	۰/۹۴	شاخص (AGFI) تطبیق داده شده GFI
مطلوب	بیشتر از ۰/۹	۰/۹۶	شاخص برازش هنجار شده (NFI)
مطلوب	بیشتر از ۰/۹	۰/۹۸	شاخص نیکویی برازش (GFI)

نتایج شاخص‌های برازش مدل نشان می‌دهد که شاخص‌های برازش از مقدار قابل‌قبولی برخوردار بوده و شاخص‌های برازش (AGFI، NFI، GFI) در حد مطلوب و بالاتر از ۰/۹ می‌باشند. بنابراین مدل تحقیق مبنی بر اثر پذیرش اجتماعی بر توسعه پایدار تأیید می‌شود.

بحث و نتیجه‌گیری

مدرسه و دانشگاه به‌عنوان رکن اصلی جامعه برای ترویج و آموزش فرهنگ ورزش از دیرباز مورد توجه بوده و هر اقدام فرهنگی در جامعه بدون توجه به این دو رکن تقریباً غیرممکن است. دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزش عالی به‌عنوان نهادی که متولی تربیت نیروی انسانی متخصص هستند، در توسعه و پیشرفت کشور نقش مهمی بر عهده‌دارند در این راستا برای کارآمد بودن نیروی انسانی باید در کنار فعالیت‌های آموزشی و پژوهشی از فعالیت‌های جسمانی و تفریحی بهره‌گرفت تا دانشجویان بتوانند از کیفیت زندگی سالم بهره‌مند شوند و گام‌هایی برای بهتر شدن وضعیت کنونی محیط پیرامون خود بردارند. از این‌رو مفهوم پذیرش اجتماعی بر مبنای استفاده از دوچرخه به‌عنوان یک ابزار حمل‌ونقل شهری، به‌عنوان یک چالش در بحث شناسایی رفتار مخاطبان ورزشی در راستای ایجاد یک نگاه ارزشی به‌عنوان توسعه پایدار در تحقیق حاضر مورد بررسی قرار گرفت.

با توجه به نتایج پژوهش در متغیر پذیرش رفتار برنامه‌ریزی شده اجتماعی، مؤلفه‌های رفتار ادراک شده و هنجارها نشانگر وضعیت نسبی مطلوبی می‌باشند. این مطلب با نتایج تحقیقات انجام شده توسط باقیانی مقدم و همکاران (۱۳۹۳)، سلطانی و شریعتی (۱۳۹۲) و جی جی دو بروجین (۲۰۰۵) همخوانی دارد. مطالعه جی جی دو بروجین (۲۰۰۵) عنوان کرد که از میان تعیین‌کننده‌های استفاده از دوچرخه، نگرش بیشترین و بعداز آن به ترتیب کنترل رفتاری درک شده و هنجارهای انتزاعی همبستگی را با قصد استفاده از دوچرخه داشتند. بلانچارد و همکاران^۱ (۲۰۰۳) بیان می‌کنند که به ترتیب هنجار ذهنی، کنترل رفتاری درک شده و نگرش همبستگی مثبت و معنی‌داری با قصد انجام ورزش در بازتوانی بیماری‌های قلبی داشتند (Blanchard, Courneya, Rodgers, Fraser, Murray, Daub, & Black, 2003).

1. Chris M, Blanchard

همچنین باقیانی مقدم و همکاران (۱۳۹۳) بیان کردند که هنجار ذهنی و نگرش بیشترین همبستگی و قدرت پیشگویی را با قصد استفاده از دوچرخه در دانشجویان پسر دانشگاه علوم پزشکی یزد داشته‌اند. نتایج حاصل از تحلیل داده‌های این پژوهش نشان داد که اغلب افراد موافق استفاده از دوچرخه هستند و همچنین وابستگان نظیر خانواده، همسر و دوستان نزدیک یکدیگر را در استفاده از دوچرخه تشویق می‌کنند. پس با توجه به اینکه در سامانه دوچرخه شهری مشهد، استفاده از انواع دوچرخه، از نوع ساده که درون ایستگاه‌ها وجود دارد تا انواع دنده‌ای و یا برقی که هرکدام در شرایط متفاوت قابل استفاده هستند برای افراد مختلف فراهم گردیده، افراد جهت تفریح و یا انجام کارهای خود یکدیگر را به استفاده از دوچرخه جهت رسیدن به مقصد با سرعت بیشتر در مسافت‌های کوتاه شهری تشویق می‌کنند.

از این رو می‌توان گفت که وابستگان نزدیک می‌توانند با تشویق و تأیید استفاده از دوچرخه، یکدیگر را به استفاده از دوچرخه ترغیب نمایند تا زمینه تداوم و فرهنگ استفاده از آن برای افراد فراهم گردد و موجب پذیرش استفاده از دوچرخه و در نهایت به‌عنوان یک رفتار ادراک شده تثبیت شود. همچنین در خصوص هنجارها با توجه به شرایط موجود استفاده از دوچرخه در برخی موارد با محدودیت‌هایی همراه است که این محدودیت‌ها گاهی به‌عنوان هنجار شناخته می‌شوند برای مثال در این تحقیق با توجه به اینکه افراد آقا بودند هنجارهای آن‌ها به سمتی است که ممنوعیتی در شرایط مختلف برای استفاده از دوچرخه ندارند ولی این امکان برای خانم‌ها گاهی با مشکلات همراه است. با توجه به اینکه موانع و مشکلات نمی‌توانند مانع استفاده افراد از دوچرخه شوند، استفاده از دوچرخه برای افراد غیرممکن نیست و می‌توان گفت که استفاده از دوچرخه در شرایط مختلف تحت کنترل و اختیار افراد است.

همچنین یافته‌ها نشان می‌دهد که میانگین مؤلفه نگرش اجتماعی از وضعیت نسبی نامطلوبی برخوردار است. از این رو به نظر می‌رسد که طبق دیدگاه افراد در خصوص دوچرخه استفاده از آن باعث برقراری رابطه عاطفی بین افراد جامعه می‌گردد و استفاده

از آن، افراد را از ابتلا به بیماری‌ها مصون می‌دارد و همچنین استفاده از دوچرخه با وجود وقت‌گیر بودن در مسافت‌های زیاد به‌عنوان شیوه‌ای راحت (خصوصاً در عبور از ترافیک‌ها) جهت حمل‌ونقل می‌باشد. همچنین استفاده از دوچرخه در برخی مکان‌ها موجب شرمساری و خجالت و درنهایت باعث محدود شدن فعالیت‌های اجتماعی افراد می‌گردد چراکه متأسفانه بر اساس برخی نگرش‌های غلط به گران بودن وسیله نقلیه به‌عنوان ارزش، استفاده از دوچرخه کاهش یافته در حالی که استفاده از این وسیله نقلیه باعث سلامتی و تناسب‌اندام و همچنین موجب پس‌انداز شدن پول افراد و صرفه‌جویی اقتصادی می‌شود. هزینه‌های موجود برای استفاده از دوچرخه گه‌گاه صرف پول نیست بلکه به منابع و همچنین استفاده درست از امکانات نیز توجه دارد.

همچنین نتایج نشان می‌دهد که با توجه به مهم‌ترین اولویت‌های مؤلفه پذیرش اجتماعی، می‌توان به این جمع‌بندی رسید که برای جلوگیری از ترافیک شهری بهتر است استفاده از دوچرخه را ترویج داد که علاوه بر بهبود و توسعه حمل‌ونقل عمومی باعث ارتقاء ارائه خدمات برای افراد شود. حجم فضای اشغال شده توسط رانندگان تک‌سرنشین اگر با افراد دوچرخه‌سوار تعویض گردد ترافیک موجود کاهش خواهد یافت و کاهش گستره سواری‌ها با افزایش خط‌های دوچرخه باعث افزایش پیاده‌روها و فضای سبز اطراف گذرها می‌گردد که به این شیوه دوچرخه به توسعه فضای سبز شهری و پارک‌ها کمک شایانی می‌کند.

بر اساس نتایج پژوهش شاخص توسعه پایدار و تمام مؤلفه‌های آن نشانگر وضعیت مطلوبی می‌باشد، همچنین مهم‌ترین اولویت مؤلفه‌های توسعه پایدار مربوط به مؤلفه "اکولوژی" بوده و مؤلفه‌های "فرهنگی - اجتماعی" و "اقتصاد" در اولویت‌های دوم و سوم قرار دارند. در این راستا بابیانو (۲۰۱۵) عنوان نمود که مسئله مهم برای موفقیت طرح‌های دوچرخه‌های اشتراکی در کشورهای آسیایی، در تعادل بودن برنامه‌ریزی‌ها و سیاست‌های حمل‌ونقل با شرایط محیطی، اقتصادی و اجتماعی محیط‌های شهری می‌باشد (Mateo-Babiano, 2015). همچنین صفار و عظیم زاده

(۱۳۹۳) گزارش دادند که دانشگاه می‌تواند با فراهم آوردن شرایطی برای حضور دوچرخه شخصی دانشجویان در دانشگاه، سبب توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری در بین دانشجویان شود. تا به تدوین برنامه‌ای جامع از سوی دانشجویان در این زمینه بپردازد و به رونق دوچرخه‌سواری کمک کند.

همچنین با توجه به میزان ضریب تبیین ۲۰ درصدی بین نمره مؤلفه‌های پذیرش اجتماعی مبتنی بر رفتار برنامه‌ریزی شده و توسعه پایدار، این موضوع بیانگر آن است که خانواده به‌خصوص همسر و دوستان و همچنین آشنایان و تمام افرادی که در جامعه هستند بر فرد برای پذیرش اجتماعی تأثیرگذار هستند. همچنین این حمایت زمینه تداوم استفاده از دوچرخه را در سطح شهر به وجود می‌آورد به طوری که فرد در مواجهه با موانع و مشکلات و با توجه به هنجارهای موجود در جامعه رفتار خاصی را نشان می‌دهد. پس استفاده یا عدم استفاده از دوچرخه به‌صورت مداوم و یا گاهی اوقات بر توسعه پایدار نقش دارد و زمینه توسعه پایدار را فراهم می‌کند. در این راستا علاءالدینی و فایضی (۱۳۹۱) عنوان کردند که باید فرهنگ استفاده از دوچرخه در جامعه جا بیفتد و به‌صورت هنجار درآمد تا جامعه بتواند از خدمات طرح بهره‌مند شود.

همچنین یافته‌ها نشان می‌دهد که طرح در جذب کاربران مرد و جلب رضایت آنان موفق بوده، اما درعین حال دارای نارسایی‌هایی از قبیل اطلاع‌رسانی ناکافی، فقدان فعالیت‌های فرهنگ‌سازی، کمبود علائم راهنمایی و کیفیت نامناسب دوچرخه‌ها و مسیره‌است. همچنین پایداری طرح درگرو خدمات در مناطق هم‌جوار و تأمین هزینه‌های نگهداری و توسعه جغرافیایی خانه‌های دوچرخه و مسیرها و نوسازی ادواری ناوگان از طریق تخصیص بودجه فروش خدمات تبلیغاتی است. سلطانی و شریعتی (۱۳۹۱) در پژوهش خود به این نتیجه دست یافتند که اثرگذاری ترکیبی از خصوصیات فردی و خانوادگی در کنار عوامل کالبدی و فیزیکی بر تمایل به استفاده از دوچرخه است. تصمیم به استفاده از دوچرخه و استمرار آن به میزان مختلفی تحت تأثیر ادراک و رفتارهای فردی، زمینه‌های اجتماعی و زمینه‌های محیطی-کالبدی قرار دارد.

درواقع، دوچرخه‌سواری زمانی به‌عنوان یک سبک جابجایی-خصوص برای سفرهای غیر تفریحی - مدنظر قرار می‌گیرد که منافع بیشتری نسبت به هزینه‌ها حاصل گردد. اقلام هزینه و فایده هم دربرگیرنده مفاهیم سنتی آن‌ها یعنی پول و زمان و هم ترجیحات شخصی، تعاملات خانوادگی، شبکه‌های اجتماعی و دیگر مشوق‌ها و بازدارنده‌هاست. هرچه زمینه‌های اجتماعی و محیطی از آمادگی بالاتری برخوردار باشند، منافع در برابر هزینه‌ها نمود بیشتری خواهند داشت. هانریتا و همکاران^۱ (۲۰۱۴) در پژوهشی با عنوان «اهمیت تأثیرات اجتماعی در استفاده از دوچرخه در انگلستان» با استفاده از مصاحبه، بیان می‌دارند که نفوذ یا تأثیر اجتماعی فرایندی است که طی آن افکار و اعمال افراد تحت تأثیر افکار و اعمال مسلط جامعه تغییر می‌کند.

نتایج پژوهش ایشان نشان می‌دهد که تأثیرات اجتماعی در کنار دیگر تسهیلات دوچرخه‌سواری نقش مهمی در گرایش مردم به دوچرخه دارند (Dimitrova; Kuflik; Chin; Ricci; Dolog, & Houben; 2014). ساوان، کولمیر و لدشام (۲۰۱۷) به این نتیجه رسیدند که رویکرد روان‌شناختی اجتماعی در مورد تغییرات رفتار، برای افزایش پتانسیل استفاده از دوچرخه‌سواری در حمل‌ونقل می‌بایست مورد استفاده قرار گیرد (Savan; Cohlmeier & Ledsham, 2017). چن (۲۰۱۶) نیز تأکید کرد که راحتی استفاده درک شده و هنجارهای ذهنی بیشترین قدرت را برای ایجاد وفاداری برای هر دو گروه مشترکین و غیرمشترکین دارند (Chen, 2016). به نظر می‌رسد، طراحی برنامه برای مداخلات اجتماعی جهت افزایش دوچرخه‌سواری سودآور، نیاز به روش ترکیبی و یا رویکرد چندمرحله‌ای دارد.

تجزیه و تحلیل شکاف برنامه‌ریزی فعلی در یک جامعه با استفاده از مدل پنج بخش و سپس ادغام فعالیت‌های مداوم به برنامه‌های طراحی شده و هدفمند استراتژیک که همه پنج عنصر (۱) تقسیم جمعیت استراتژیک؛ (۲) شناسایی و حذف موانع؛ (۳) استفاده از استراتژی‌های تعهد، از جمله تکنیک‌های تعهدات؛ (۴) تاکتیک برای حفظ

تغییر رفتار، از جمله تصاویر بصری، تشویق، یادآوری، نشانه‌های اجتماعی و مدل‌سازی، هنجارهای اجتماعی، نام تجاری، بازخورد و انگیزه و (۵) حمایت اجتماعی مداوم، از طریق مدل‌سازی، مراکز محلی و مشارکت جامعه. جهت مداخلات پذیرش موفقیت‌آمیز دوچرخه‌سواری استفاده شده است، تا با استفاده از ابزارهای مختلف برای تغییر استفاده می‌کنند، به جوامع اجازه می‌دهند تا از منابع کمیاب حمل‌ونقل فعال استفاده کنند.

در نهایت نیز می‌توان گفت که توان پیش‌بینی نسبتاً خوب پذیرش اجتماعی (نگرش، رفتار ادراک شده، هنجار) بر توسعه پایدار مؤید آن است که تغییر در هر یک از این مؤلفه‌ها می‌تواند توسعه پایدار شهری را تحت تأثیر قرار دهد. از این‌رو توجه به نحوه گذران اوقات فراغت سالم در بین اقشار مختلف جامعه بخصوص دانشجویان به‌عنوان مبلغان فرهنگ‌سازی در بین محیط‌های اجتماعی می‌تواند زمینه‌ساز بروز برخی رفتارهای مطلوب در بین سایرین گردد. به این منظور که توسعه زیرساخت‌های ورزش در بین دانشجویان و توجه به دوچرخه به‌عنوان ابزاری تسهیل‌کننده خواهد توانست مبنایی برای توسعه پایدار شهری را در حوزه‌های منابع مالی، محیط‌زیست، توسعه سلامت و حمل‌ونقل به وجود آورد، از این‌رو با توجه به مطالب اشاره شده و بر اساس تحلیل موضوعی مؤلفه تحت بررسی می‌توان بیان داشت که امروزه با توجه به اینکه افراد اوقات فراغت بیشتری دارند و در این زمان‌ها می‌توانند برنامه‌های لازم جهت بهبود وضعیت روحی و جسمی خود را داشته باشند، پس استفاده از زمان فراغت برای ایجاد فضا و فعالیت لذت‌بخش از اهمیت بالایی برخوردار است. این مهم وقتی از ارزش کافی و بارز برخوردار خواهد بود که بتواند به‌آسانی و بدون هزینه و با توجه به برنامه‌ریزی‌های موردنظر در سطح فردی و اجتماعی تدوین و مطرح گردد تا خانواده‌ها بتوانند از آن استفاده نمایند.

دانشجویان به‌عنوان قشر مهم جامعه که نقش اساسی و محوری در ایجاد و ترویج فرهنگ دارند و برنامه ریزان آینده برای جامعه خواهند بود، بایستی پشتوانه اولیه داشته باشند و خود اوقات فراغت غنی داشته باشند. از این‌رو دانشگاه‌ها به‌عنوان متولیان اصلی

جهت تأمین امکانات و ترویج و تشویق این قشر برای غنی‌سازی اوقات فراغت و استفاده از ابزاری کم‌هزینه و مفید می‌توانند از دوچرخه استفاده نمایند. دوچرخه وسیله‌ای است که می‌تواند به‌جز تفریح برگزار می‌سازد در دانشگاه‌ها و دادن امتیازات خاص به افراد دوچرخه‌سوار، به‌عنوان ابزاری جهت حمل‌ونقل مورد استفاده قرار گیرد که نه تنها آلودگی ندارد بلکه موجب تندرستی می‌گردد که تداوم این کار در میان دانشجویان و کارکنان می‌تواند موجب فرهنگ‌سازی برای سایر افراد جامعه گردد، چرا که تمام این افراد در خانواده‌های خود نیز می‌توانند به ناخواسته تأثیرگذار باشند. از طرفی فراهم آوری و نگه داشتن شرایط مناسب برای دوچرخه و دوچرخه‌سواران موجب توسعه پایدار در سطح جامعه می‌گردد.

در پژوهش حاضر محققان به این نتیجه رسیدند که رفتار ادراک شده به‌عنوان عامل بیرونی در پذیرش اجتماعی نقش قابل‌توجهی دارد، به صورتی که تشویق و ترغیب فرد توسط خانواده، افراد مهم، دوستان و آشنایان در پذیرش استفاده از دوچرخه نقش مهمی دارد و این در حالی است که این عامل نقش عوامل درونی در بین عوامل تأثیرگذار بر پذیرش اجتماعی را تحت تأثیر می‌گذارد. عوامل درونی همچون هنجارهای موجود در جامعه که فرد در خصوص آن‌ها ذهنیت خود را در شرایط مختلف دارد و نگرش فرد که در تمام رفتارهایی است که از وی سر می‌زند به دلیل کمبود زیرساخت‌ها و همراهی آن با اندکی کاهلی موجب عدم استفاده از دوچرخه می‌گردد، با کمک تشویق‌های سایرین به استفاده از دوچرخه روی خواهند آورد و در نهایت ادامه این روند باعث فرهنگ‌سازی خواهد گردید. فرهنگ‌سازی موجب افزایش درخواست‌ها و زیرساخت‌ها برای استفاده از دوچرخه و حتی ایجاد شغل خواهد گردید و ادامه این روند با استفاده از دوچرخه باعث حفظ و ذخیره منابع فسیلی و مالی خواهد شد و به حفظ محیط‌زیست کمک شایانی خواهد نمود.

از این رو دانشگاه‌ها به‌عنوان متولیان اصلی جهت تأمین امکانات و ترویج و تشویق این قشر برای غنی‌سازی اوقات فراغت و استفاده از ابزاری کم‌هزینه و مفید می‌توانند از

دوچرخه استفاده نمایند. دوچرخه وسیله‌ای است که می‌تواند به‌جز تفریح در برگزاری مسابقات دانشگاه‌ها و دادن امتیازات خاص به افراد دوچرخه‌سوار به‌عنوان ابزاری جهت حمل‌ونقل مورد استفاده قرار گیرد که نه‌تنها آلودگی ندارد بلکه موجب تندرستی می‌گردد که تداوم این کار در میان دانشجویان و کارکنان می‌تواند موجب فرهنگ‌سازی برای سایر افراد جامعه گردد چرا که تمام این افراد در خانواده‌های خود نیز می‌توانند ناخواسته تأثیرگذار باشند. از طرفی فراهم آوری و نگه‌داشت شرایط مناسب برای دوچرخه و دوچرخه‌سواران موجب توسعه پایدار در سطح جامعه می‌گردد.



منابع

- Aladdini, P., & Fayezi, E. (2011). Promoting urban sustainability through alternative measures of transportation: bike-sharing pilot project to measure achievements and challenges in Tehran. *Journal of Sociological Studies Urban (Urban Studies)*, 1, 77-90.
- Ansari, Mohammad Hussein (1393). *The Structure of Exercise in Sustainable Development*. Proceedings of the National Conference on the Role of Sports in the Health and Sustainable Health System 11 and 12 Bahman, Faculty of Physical Education, University of Tehran.
- Baghiyani Moghadam, Mohammad Hussein; Ghalyan I; Mehdi; Karimi; Masoud; Kamali Kah; Tahere; Rohi Moghaddam Razieh. (1393). *Investigating Factors Related to Bicycle Intention Based on Theory of Planned Behavior in Male Students of Yazd University of Medical Sciences*. Sunrise, No. 4.46
- Bahrain, Seyyed Hossein (2001). Sustainable Urban Development: From Thought to Action, *Quarterly Journal of Theology*, Number Twenty-seventh.
- Beth Savan, Emma Cohlmeier, Trudy Ledsham (2017). *Integrated strategies to accelerate the adoption of cycling for transportation*. Transportation Research Part F 46.236–249.
- Blanchard, C. M., Courneya, K. S., Rodgers, W. M., Fraser, S. N., Murray, T. C., Daub, B., & Black, B. (2003). Is the theory of planned behavior a useful framework for understanding exercise adherence during phase II cardiac rehabilitation? *Journal of Cardiopulmonary Rehabilitation and Prevention*, 23(1), 29-39.
- Chen, S. Y. (2016). Using the sustainable modified TAM and TPB to analyze the effects of perceived green value on loyalty to a public bike system. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 88, 58-72.
- Chenaneh, Khadija (1393). *Culture Culture in Sports*. Proceedings of the National Conference on the Role of Sports in the Health and Sustainable Health System 11 and 12 Bahman, Faculty of Physical Education, University of Tehran.
- de Bruijn, G. J., Kremers, S. P., Schaalma, H., Van Mechelen, W., & Brug, J. (2005). Determinants of adolescent bicycle use for transportation and snacking behavior. *Preventive medicine*, 40(6), 658-667.
- Dimitrova, V., Kuflik, T., Chin, D., Ricci, F., Dolog, P., & Houben, G. J. (Eds.). (2014). *User Modeling, Adaptation and Personalization: 22nd International Conference, UMAP 2014, Aalborg, Denmark, July 7-11, 2014. Proceedings* (Vol. 8538). Springer.

- Dolatkah, Dori. Saatchian, Vahid (1396). *A Study on the Relationship between Green Marketing and Consumer Behavior in a Sports-Recreational Approach* (Case study: General Bicycle System in Mashhad). Thesis of Imam Reza University (persian).
- Mardani Yasuj, Zahra and Ahmadi, Sirous (1390). *Social-psychological barriers affecting the use of bicycles*. First International City Bike Meeting, Tehran, Transportation and Fuel Management Headquarters of the country.
- Mateo-Babiano, I. (2015). *Public Bicycle Sharing in Asian Cities*. Eastern Asia Society for Transportation Studies, 11, 60-74.
- Mateo-Babiano, I., Kumar, S., & Mejia, A. (2017). Bicycle sharing in Asia: a stakeholder perception and possible futures. *Transportation research procedia*, 25, 4966-4978.
- Mirmiran, P., Mirbolooki, M., & Azizi, F. (2002). Familial clustering of obesity and the role of nutrition: Tehran Lipid and Glucose Study. *International journal of obesity*, 26(12), 1617.
- Mokhtari Malekabadi, Reza (2011). *Geographic analysis on the role of bicycle in the sustainable transport system of Isfahan*.
- Moradi, Zahra; Ahmadi, Sirous (2011). *Social barriers affecting the use of bicycles*. First International Bicycle Conference.
- Nazari, Rasoul, Ghasemi, Hamid (2013). *The role of mass media as an opportunity for sustainable development of sport*. Communication management in sports media. Autumn 2013. First Year, No. 1, pp. 40-43.
- Qayrib, Fereydoun (2004). *Feasibility study of pedestrian and bicycle tracks in the Old Tehran area*, Farsi No. 19, pp. 17-28.
- Saffar, Yar, Azimzadeh, Seyyed Morteza (1393). Development of Bicycle Culture in Ferdowsi University of Mashhad, *Two Journal of Management and Development of Sport, Spring and Summer*, 1396, No. 1, Successive 10.
- Sarvari, Alireza and Sarvari, Saeed (2011). *The role of bicycles in reducing environmental pollutants*. 5th National Conference and Environmental Engineering Exhibition, Tehran.
- Savan, B., Cohlmeier, E., & Ledsham, T. (2017). Integrated strategies to accelerate the adoption of cycling for transportation. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 46, 236-249.
- Shamsi, Hazhir and Heshmatyan, Mohtaram and Shamsi, Star (1391). *Biking and environmental management*. The second meeting of environmental planning and management.
- Soltani, Ali and Shariati, Samaneh (1392). Investigation of incentives and inhibitors of bicycle use in urban transport (Isfahan case study). Scientific-

Research *Journal of Iranian Architecture and Urban Development Association*, No. 5.

- Su, J. G., Winters, M., Nunes, M., & Brauer, M. (2010). Designing a route planner to facilitate and promote cycling in Metro Vancouver, Canada. *Transportation research part A: policy and practice*, 44(7), 495-505.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی