



Phenomenological Analysis of the Causes and Factors Promoting Cycling Among Women: Lived Experiences of Women in District 2 of Tabriz Municipality

Iraj Teymuri¹ , Paria Ali Mohammadi Barough² , Murat Yakar³

1. Corresponding Author, Associate Professor, Planning and Environmental Sciences Faculty of Tabriz University, Tabriz, Iran. E-mail: iraj-teymuri@tabrizu.ac.ir
2. Master of Urban Management, Planning and Environmental Sciences Faculty of Tabriz University, Tabriz, Iran. Email: pariaa.mohammadi@gmail.com
3. Professor and Head of Geomatics Department of Mersin University, Mersin, Turkey. E-mail: myakar@mersin.edu.tr

Article Info

Article type:

Research Article

Article history:

Received: 1 January 2025

Revised: 16 April 2025

Accepted: 22 April 2025

Published online: 29 December 2025

Keywords:

Sense of Security,
Local Cycling,
lived experiences,
phenomenological analysis,
Social Barriers.

ABSTRACT

Objectives: In recent decades, with increasing environmental problems and traffic congestion, more attention has been drawn to sustainable transportation and non-motorized methods such as cycling and walking. Cycling, as a sustainable method, leads to improved physical and mental health and reduced air pollution and traffic. However, various factors in local cycling routes play a significant role in individuals' decisions, especially women, to use this mode of transportation. The objective of this research is a phenomenological analysis of the factors influencing the promotion of local cycling, based on the lived experiences of women in District 2 of Tabriz Municipality.

Methods: This study was conducted using in-depth interviews in the region, and the data obtained were analyzed using phenomenology and thematic analysis methods.

Results: Findings showed that negative societal attitudes towards women's cycling and family restrictions are among the main barriers to cycling. Additionally, economic problems such as the high cost of bicycles and related expenses and the lack of safe and suitable infrastructure are also considered significant obstacles. In contrast, the benefits of cycling, such as improved physical and mental health, reduced stress, and increased vitality, were among the advantages mentioned by women. Furthermore, creating dedicated cycling routes, public awareness campaigns, and organizing festivals and promotional campaigns were proposed as incentives for cycling.

Conclusion: The phenomenological analysis of the interviews showed that negative societal attitudes, economic problems, lack of safe infrastructure, and safety concerns are among the main barriers to women's sense of security in local pedestrian and cycling routes. These barriers require changes in societal attitudes, financial support, and the development of suitable infrastructure. These findings can help in formulating effective policies and programs to improve security in cycling routes and promote it among women. Based on the findings of this research, it is recommended that comprehensive and coordinated actions be taken to improve cycling infrastructure, change negative societal attitudes, and provide financial support to facilitate the use of cycling.

Cite this article: Teymuri, I., Ali Mohammadi Barough, P. & Yakar, M. (2026). Phenomenological Analysis of the Causes and Factors Promoting Cycling Among Women: Lived Experiences of Women in District 2 of Tabriz Municipality. *Journal of Geography and Planning*, 29(94), 337-350. <http://doi.org/10.22034/gp.2025.65382.3350>



© The Author(s).

DOI: <http://doi.org/10.22034/gp.2025.65382.3350>

Publisher: University of Tabriz.

Introduction

In recent decades, with increasing concerns over air pollution, traffic congestion, and environmental degradation, the demand for sustainable and eco-friendly transportation methods has grown significantly. Non-motorized methods, such as walking and cycling, have garnered particular attention due to their numerous health and environmental benefits. Among these, cycling stands out as not only a practical and sustainable mode of transportation but also as a valuable form of physical activity that positively impacts both physical and mental health. Despite its benefits, the widespread adoption of cycling is heavily influenced by the sense of security perceived by users, especially in urban areas.

For women, in particular, security plays a critical role in their decision to engage in cycling. Concerns related to personal safety, street harassment, and social stigma can become significant barriers, dissuading women from using bicycles for transportation or leisure. Addressing these barriers is essential for promoting cycling as a sustainable and inclusive transportation option, especially in urban districts where cultural and infrastructural challenges might be more pronounced.

The primary aim of this study is to perform a phenomenological analysis of the factors influencing the promotion of cycling among women in District 2 of Tabriz Municipality. By examining the various barriers and incentives related to cycling, this research seeks to provide actionable solutions for improving women's sense of security in local cycling routes, thereby promoting the adoption of cycling as a sustainable transportation option.

Materials and Methods

This study employs a phenomenological methodology, focusing on lived experiences to identify the primary factors affecting women's cycling habits. A total of 18 women residing in District 2 of Tabriz Municipality participated in in-depth, semi-structured interviews. Participants were selected through purposive sampling, ensuring diversity in age and occupation to capture a broad spectrum of perspectives. The interviews employed open-ended questions and were recorded and transcribed verbatim to facilitate thorough analysis.

Thematic analysis was then applied to the collected data to identify recurring patterns and themes. This process allowed for a deeper understanding of the barriers, incentives, and potential solutions to improve women's participation in cycling.

Results

The thematic analysis of the interview data revealed several significant barriers to women's cycling participation:

1. **Negative Societal Attitudes and Cultural Norms:** Many participants highlighted that societal attitudes towards women's cycling are predominantly negative, creating a stigma that discourages them from using bicycles. Women expressed concerns about judgment, criticism, and the cultural perception that cycling is unsuitable for women. Family restrictions, stemming from traditional norms and fears of public disapproval, were also noted as significant obstacles.
2. **Economic Constraints:** Economic barriers further hindered women's ability to take up cycling. The cost of purchasing bicycles, safety equipment (e.g., lights, helmets), and maintaining these items was identified as a major challenge, especially for those from low-income households. Additionally, the absence of financial support mechanisms, such as subsidies or installment plans, exacerbates these challenges.
3. **Lack of Safe Infrastructure:** Safety concerns related to inadequate cycling infrastructure were a recurring theme. Women cited the lack of segregated cycling routes, poorly lit pathways, and high traffic volumes as critical issues affecting their sense of security. The potential risk of accidents and the absence of dedicated cycling lanes were also highlighted as significant deterrents.
4. **Personal Safety Concerns:** Personal safety, including fear of street harassment, was identified as a prominent barrier. Participants stressed that insecurity in public spaces, especially during evenings, significantly limited their willingness to cycle.

Despite these barriers, participants acknowledged the substantial benefits of cycling:

- **Health Benefits:** Women reported improved physical fitness, reduced stress, and enhanced mental well-being as positive outcomes of cycling. Many noted that cycling provided a sense of freedom, vitality, and overall happiness.

- **Environmental and Social Benefits:** Participants also recognized the environmental advantages of cycling, such as reducing air pollution and easing traffic congestion, which could lead to more sustainable urban living.

Participants suggested several strategies to address the identified barriers and promote cycling: Infrastructure Improvements, Awareness Campaigns, Financial Support Programs, Community Engagement.

Conclusion

The phenomenological analysis conducted in this study underscores the multifaceted barriers preventing women from engaging in cycling, with negative societal attitudes, economic constraints, safety concerns, and infrastructural deficiencies as the most significant challenges. These barriers require comprehensive and coordinated interventions, including infrastructural development, societal attitude shifts, and financial incentives.

By addressing these challenges, cycling can be promoted as a practical, sustainable, and empowering mode of transportation for women in urban areas. The insights from this research contribute to formulating targeted policies and programs aimed at fostering an inclusive cycling culture. This, in turn, can lead to healthier lifestyles, reduced urban congestion, and a cleaner environment, benefitting not just women but society at large.

Keyword: Sense of Security, Local Cycling, lived experiences, phenomenological analysis, Social Barriers.





تحلیل پدیدارشناسانه از علل و عوامل ترویج دوچرخه سواری در میان بانوان:

تجربه‌های زیسته زنان در منطقه ۲ شهرداری تبریز

ایرج تیموری^۱✉، پریا علی محمدی باروق^۲، مرات یاکار^۳

۱. نویسنده مسئول، دانشیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران. رایانامه: iraj-teymuri@tabrizu.ac.ir

۲. دانش‌آموخته کارشناسی ارشد مدیریت شهری دانشگاه تبریز، تبریز، ایران. رایانامه: pariaa.mohammadi@gmail.com

۳. استاد و رئیس دپارتمان گروه نقشه برداری دانشگاه مرسین، مرسین، ترکیه. رایانامه: myakar@mersin.edu.tr

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: مقاله پژوهشی تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۰/۱۹ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۱/۲۷ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۲/۰۲ تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۱۰/۰۸ کلیدواژه‌ها: احساس امنیت، دوچرخه سواری محلی، تجربه‌های زیسته، تحلیل پدیدارشناسی، موانع اجتماعی.	اهداف: در دهه‌های اخیر، با افزایش مشکلات زیست محیطی و تراکم ترافیک، توجه بیشتری به حمل‌ونقل پایدار و روش‌های غیرموتوری مانند دوچرخه سواری و پیاده‌روی جلب شده است. دوچرخه سواری به عنوان یک روش پایدار، بهبود سلامتی جسمانی و روانی افراد و کاهش آلودگی هوا و ترافیک را در پی دارد. با این حال، عوامل مختلفی در مسیرهای دوچرخه سواری محلی نقش مهمی در تصمیم‌گیری افراد به ویژه زنان برای استفاده از این روش حمل‌ونقل دارد. هدف این پژوهش، تحلیل پدیدارشناسانه از عوامل اثرگذار بر ترویج دوچرخه سواری محلی با اتکا بر تجربه‌های زیسته زنان در منطقه ۲ شهرداری تبریز است. روش پژوهش: این مطالعه با استفاده از مصاحبه‌های عمیق در منطقه انجام شده و داده‌های حاصل با روش پدیدارشناسی و تحلیل مضمون مورد بررسی قرار گرفته‌اند. نتایج: یافته‌ها نشان داد که نگرش‌های منفی جامعه نسبت به دوچرخه سواری بانوان و محدودیت‌های خانوادگی از جمله موانع اصلی استفاده در دوچرخه سواری هستند. همچنین، مشکلات اقتصادی نظیر گرانی دوچرخه و هزینه‌های مرتبط و کمبود زیرساخت‌های ایمن و مناسب نیز از دیگر موانع مهم محسوب می‌شوند. در مقابل، فوائد دوچرخه سواری نظیر بهبود سلامتی جسمانی و روانی، کاهش استرس و افزایش شادابی از جمله مزایای مورد اشاره بانوان بود. همچنین، ایجاد مسیرهای مخصوص دوچرخه سواری، فرهنگسازی عمومی و برگزاری جشنواره‌ها و کمپین‌های تبلیغاتی به عنوان راهکارهای مشوق دوچرخه سواری مطرح شدند. نتیجه‌گیری: تحلیل پدیدارشناسی مصاحبه‌ها نشان داد که نگرش‌های منفی جامعه، مشکلات اقتصادی، کمبود زیرساخت‌های ایمن و مشکلات ایمنی از جمله موانع اصلی احساس امنیت زنان در مسیرهای پیاده روی و دوچرخه سواری محلی هستند. این موانع نیازمند تغییر نگرش‌های جامعه، حمایت‌های مالی و توسعه زیرساخت‌های مناسب است. این یافته‌ها می‌تواند به تدوین سیاست‌ها و برنامه‌های مؤثر برای بهبود امنیت در مسیرهای دوچرخه سواری و ترویج آن در میان زنان کمک کند. با توجه به یافته‌های این پژوهش، توصیه می‌شود که اقدامات جامع و هماهنگی برای بهبود زیرساخت‌های دوچرخه سواری، تغییر نگرش‌های منفی جامعه و حمایت‌های مالی برای تسهیل استفاده از دوچرخه سواری انجام شود.

استناد: تیموری، ایرج؛ علی محمدی باروق، پریا و یاکار، مرات (۱۴۰۴). تحلیل پدیدارشناسانه از علل و عوامل ترویج دوچرخه سواری در میان بانوان: تجربه‌های زیسته زنان در منطقه ۲ شهرداری تبریز. *جغرافیا و برنامه‌ریزی*، ۲۹ (۹۴)، ۳۳۷-۳۵۰.

<http://doi.org/10.22034/gp.2025.65382.3350>



© نویسندگان.

ناشر: دانشگاه تبریز.



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مقدمه

طی دهه‌های اخیر، روند افزایش استفاده از خودروهای شخصی در بسیاری از کشورها، منجر به بروز مسائل زیست‌محیطی، اجتماعی و اقتصادی شده است (اصغری زمانی و همکاران، ۱۴۰۳). این مسائل شامل تراکم ترافیک، آلودگی هوا و افزایش هزینه‌های سوخت می‌شوند. در این راستا، توسعه حمل‌ونقل پایدار و ترویج استفاده از وسایل نقلیه غیرموتوری نظیر دوچرخه، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است (اولایوده و همکاران، ۲۰۲۵). دوچرخه‌سواری نه تنها به کاهش آلودگی هوا و بهبود کیفیت زندگی شهری کمک می‌کند، بلکه موجب افزایش فعالیت بدنی و سلامت افراد نیز می‌شود (فریرا و همکاران، ۲۰۲۲). در ایران نیز با توجه به روند رو به رشد شهرنشینی و افزایش مشکلات ترافیکی، اهمیت توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل پایدار و تشویق به استفاده از دوچرخه به عنوان یک وسیله نقلیه پایدار، بیش از پیش احساس می‌شود. در همین راستا شهرهایی مانند تهران و یزد با اجرای برنامه‌های مختلف در تلاش هستند تا استفاده از دوچرخه را به عنوان یک گزینه حمل‌ونقلی قابل اعتماد و پایدار ترویج دهند (عسگری طورزنی و حبیبیان، ۱۳۹۵؛ سرایی و حج فروش، ۱۴۰۱). اگرچه دوچرخه‌سواری به عنوان یک راه‌حل پایدار برای مشکلات ترافیکی و زیست‌محیطی شناخته شده است، اما هنوز هم استفاده از دوچرخه در شهرهای ایران با چالش‌هایی مواجه است. مطالعات نشان می‌دهند که نبود زیرساخت‌های مناسب، ایمنی ناکافی، و فرهنگسازی ناکافی از جمله مشکلاتی هستند که باعث می‌شوند استفاده از دوچرخه به میزان کمتری انجام شود (رمضان‌زاده لسبویی و دوستی، ۱۳۹۵؛ سعدآبادی و همکاران، ۱۴۰۰). یکی از مشکلات اصلی در توسعه سیستم‌های دوچرخه‌سواری در شهرهای ایران، نبود زیرساخت‌های ایمن و مناسب است. دوچرخه‌سواران به دنبال مسیرهای دوچرخه‌سواری اختصاصی و ایمن هستند که از ترافیک خودروها جدا شده باشند و دارای نورپردازی مناسب باشند (کودینا و همکاران، ۲۰۲۲؛ سرایی و حج فروش، ۱۳۹۸). مضاف بر این، عدم حمایت‌های مالی و مدیریتی نیز یکی دیگر از عوامل مؤثر بر کاهش استفاده از دوچرخه در شهرهای ایران است (سعدآبادی و همکاران، ۱۴۰۰). تحقیقات نشان می‌دهد که توجه به نیازهای خاص کاربران نظیر زنان، کودکان و سالمندان، تأمین امنیت در مسیرهای دوچرخه‌سواری و ایجاد زیرساخت‌های مناسب از جمله عواملی هستند که می‌توانند به افزایش استفاده از دوچرخه کمک کنند (مازولا و همکاران، ۲۰۲۴؛ خانیان و همکاران، ۲۰۲۴). این تحقیق با تمرکز بر تحلیل عوامل مؤثر بر استفاده از دوچرخه توسط بانوان در شهر تبریز، به بررسی جزئیاتی می‌پردازد که در پژوهش‌های پیشین مورد توجه کافی قرار نگرفته‌اند. از جمله نوآوری‌های این مطالعه می‌توان به تحلیل دقیق نیازهای زیرساختی و اجتماعی ویژه بانوان و ارائه راهکارهای مناسب برای بهبود شرایط استفاده از دوچرخه اشاره کرد (مازولا و همکاران، ۲۰۲۴؛ خانیان و همکاران، ۲۰۲۴). چون با توجه به افزایش مشکلات ترافیکی و آلودگی هوا در شهرهای بزرگ ایران، توسعه زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری به‌ویژه برای بانوان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است (فریرا و همکاران، ۲۰۲۲). از اینرو تحقیق حاضر با هدف شناسایی و ارائه راهکارهای عملی برای بهبود شرایط دوچرخه‌سواری بانوان، می‌تواند به کاهش مشکلات ترافیکی و افزایش سلامت عمومی جامعه کمک کند. آمارها نشان می‌دهند که نرخ دوچرخه‌سواری بانوان در کلانشهرهای بزرگی مثل تبریز کمتر از ۱ درصد است که نشان‌دهنده ضرورت توجه فوری به این موضوع است (عسگری طورزنی و حبیبیان، ۱۳۹۵). در شهر تبریز، همانند بسیاری از شهرهای دیگر ایران، دوچرخه‌سواری بانوان به‌طور چشمگیری محدود است و کمتر در فضاهای شهری مشاهده می‌شود. این محدودیت نه تنها به دلیل نبود زیرساخت‌های مناسب دوچرخه‌سواری است، بلکه در لایه‌های اجتماعی و فرهنگی نیز ریشه دارد (رمضان‌زاده لسبویی و دوستی، ۱۳۹۵). اگرچه دوچرخه‌سواری یک روش حمل‌ونقل سالم، اقتصادی و پایدار محسوب می‌شود، اما استفاده از آن برای بانوان در بسیاری از شهرها همچنان به چالشی قابل‌توجه بدل شده است. این وضعیت در تبریز نیز قابل‌مشاهده است، به‌طوری‌که بانوان کمتر به دوچرخه‌سواری در مسیرهای شهری اقدام می‌کنند و این روش حمل‌ونقل در میان آن‌ها کمترین سهم را به خود اختصاص داده است. به طوریکه طبق آمار ارائه شده از سوی سازمان‌های ذیربط، نرخ دوچرخه‌سواری در شهر تبریز علی‌الخصوص بانوان کمتر از ۱ درصد می‌باشد (سعدآبادی و همکاران، ۱۴۰۰).

پیشینه پژوهش

توسعه پایدار شهری و تأمین امنیت فضاهای پیاده روی و دوچرخه سواری از موضوعات مهم در برنامه‌ریزی شهری است. مطالعات متعددی هم به بررسی عوامل مؤثر بر استفاده از دوچرخه و امنیت فضاهای پیاده روی پرداخته‌اند که به برخی از این پژوهش‌های داخلی و خارجی اشاره می‌شود.

۱. مطالعات داخلی

قربانی و اسدی (۱۳۹۴) در مطالعه خود نشان می‌دهند که تنها ۸ درصد از جامعه آماری مورد مطالعه در شهرزنان تمایل به استفاده از دوچرخه را دارند که ناشی از عواملی نظیر عدم فرهنگ سازی استفاده از دوچرخه، ضعف تبلیغات در رسانه‌ها، نبود مسیرهای ویژه دوچرخه سواری، عدم تناسب دوچرخه سواری بانوان با فرهنگ عمومی، نبود امنیت دوچرخه سواران و... می‌باشد (قربانی و اسدی، ۱۳۹۴). عسگری طورزنی و حبیبیان (۱۳۹۵) در پژوهش خود به بررسی سیاست‌های مؤثر بر سیستم اشتراک دوچرخه در تهران پرداخته و نشان دادند دوچرخه سوارانی که مسافت‌های طولانی‌تری را طی می‌کنند و در ماه تعداد روزهای بیشتری دوچرخه سواری می‌کنند، تمایل به حفظ استفاده از دوچرخه اشتراکی دارند. در مقابل، دوچرخه سوارانی که زمان دسترسی بیشتری تا ایستگاه اشتراک دوچرخه دارند، در صورت حذف تسهیلات موجود، طریقه سفر خود را تغییر می‌دهند (عسگری طورزنی و حبیبیان، ۱۳۹۵). در پژوهش دیگری رمضان زاده لسبویی و دوستی (۱۳۹۵) به بررسی توسعه گردشگری دوچرخه سواری در بابلسر پرداختند. نتایج پژوهش ایشان نشان می‌دهد که زنان و مردان تمایل بالایی به استفاده از دوچرخه دارند، مشروط بر فراهم بودن شرایط محیطی مناسب و زیرساخت‌های استاندارد. از بین مولفه‌های انگیزشی، نگرش‌های طرفدار و ادراک مثبت بیشترین تأثیرگذاری بر توسعه گردشگری دوچرخه سواری از نظر زنان را داشتند (رمضان‌زاده لسبویی و دوستی، ۱۳۹۵). همچنین سربایی و حج فروش (۱۳۹۸) در پژوهش خود به ارزیابی مطلوبیت طراحی مسیرهای دوچرخه سواری در یزد پرداخته و نشان دادند که معیار امنیت و پیوستگی مهمترین عوامل در ارزیابی مطلوبیت طراحی مسیرهای دوچرخه سواری هستند. رعایت استانداردها در مسیرهای شهری با سطح رضایت دوچرخه سواران ارتباط معناداری داشت و طراحی مطلوب مسیرهای دوچرخه سواری می‌تواند به ایجاد شهر دوستدار دوچرخه کمک کند (سربایی و حج فروش، ۱۳۹۸). سعدآبادی و همکاران (۱۴۰۰) نیز در مطالعه‌ای به بررسی نقش استارت‌آپ‌های اجتماعی در حمل‌ونقل پاک پرداخته و نشان دادند که سیستم اشتراک گذاری دوچرخه بی‌دود نسبت به دوچرخه‌های عمومی سنتی از مزیت‌هایی مانند کاهش هزینه‌های مسافرت درون شهری و عدم محدودیت جغرافیایی برای تحویل دوچرخه برخوردار است و از چالش‌های اصلی این سیستم می‌توان به نیاز به فرهنگ‌سازی، عدم پرداخت یارانه، ضعف مالی شرکت، عدم حمایت شهرداری و نامناسب بودن زیرساخت خیابان‌ها اشاره کرده‌اند (سعدآبادی و همکاران، ۱۴۰۰). قریشی (۱۴۰۱) نیز در پژوهش خود به ارزیابی کارایی و اثربخشی مسیرهای دوچرخه سواری در منطقه ۸ شهر تهران پرداخته و نشان می‌دهد که مهمترین نقاط قوت این طرح کاهش آلودگی هوا و کاهش ترافیک شهری است، در حالی که مهم‌ترین نقطه ضعف آن عدم اجازه استفاده خانم‌ها از دوچرخه می‌باشد (قریشی، ۱۴۰۱). جلیلی صدرآباد (۱۴۰۳) نیز در پژوهش خود نتیجه گرفت یکی از اصلی‌ترین حضور زنان و کودکان در فضاهای عمومی وجود تسهیلات و امکانات متناسب بوده است که دسترسی به فضاهای دوچرخه سواری و پیاده روی تنها یکی از آنهاست. (جلیلی صدرآباد، ۱۴۰۳) در نتیجه دوچرخه سواری علاوه بر مزیت‌های نامبرده، سبب حضور بیشتر بانوان در فضاهای عمومی شهری خواهد بود.

۲. مطالعات خارجی

پژوهش‌های بین‌المللی نیز به مقوله دوچرخه سواری در شهرها پرداخته‌اند. در مطالعه‌ای حبیب‌زاده و همکاران (۲۰۱۸) به بررسی ادراک کاربران از کیفیت خدمات اشتراک دوچرخه پرداختند و نشان دادند که ادراک ارزش، کیفیت خدمات و امنیت از جمله عوامل مؤثر بر نیت رفتاری کاربران نسبت به خدمات اشتراک دوچرخه است (حبیب‌زاده و همکاران، ۲۰۱۸). در پژوهش دیگری، کودینا و همکاران (۲۰۲۲) به بررسی اثرگذاری شاخص‌های قابلیت دوچرخه سواری در بارسلونا می‌پردازند نتایج حاکی از آن است

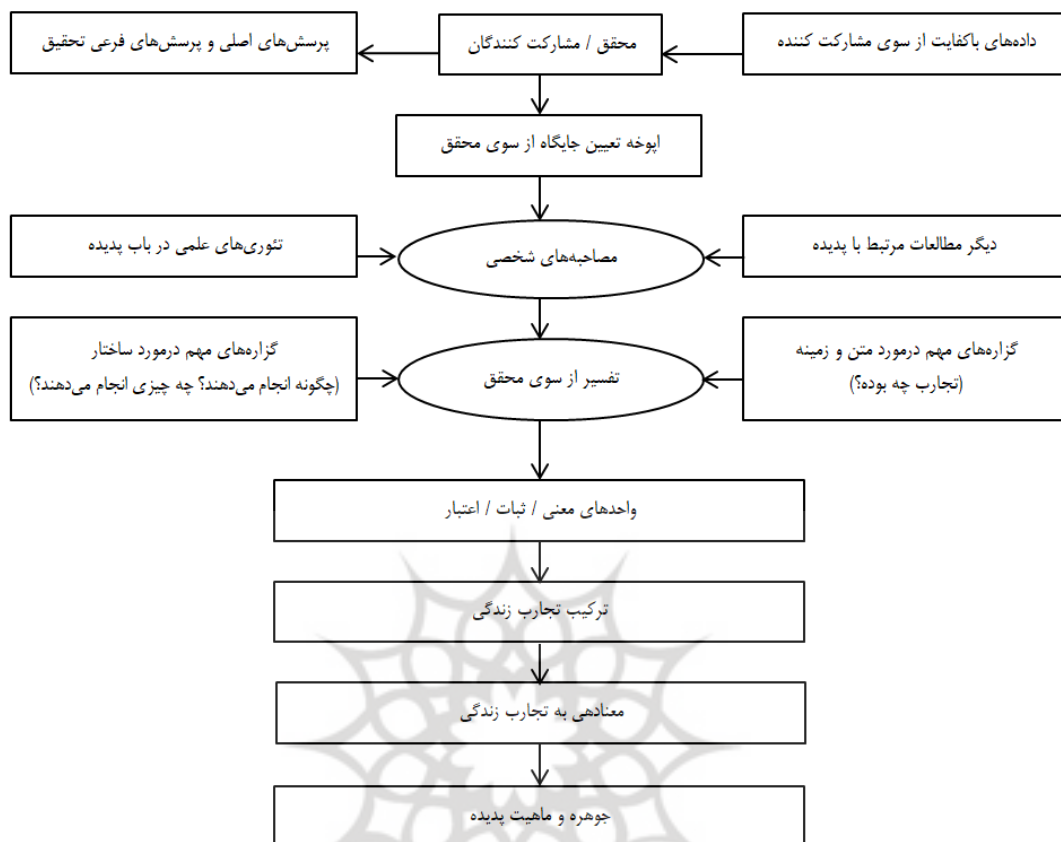
که ویژگی‌های کالبدی محیط ساخته شده برای دوچرخه سواری مانند زیرساخت‌های اختصاصی، نرخ پایین تصادفات و شیب‌های کوچک باعث افزایش استفاده از دوچرخه می‌شوند (کودینا و همکاران، ۲۰۲۲). همچنین، فریرا و همکاران (۲۰۲۲) در یک مطالعه مروری به شناسایی تعیین‌کننده‌ها و اثرگذاری آن‌ها بر ادراک امنیت در میان عابران پیاده و دوچرخه سواران پرداختند و نشان دادند که عواملی مانند سرعت ترافیک، جرم و جنایت، شرایط جوی نامناسب و نورپردازی ضعیف بر ادراک امنیت، راحتی و امنیت عابران پیاده و دوچرخه سواران تأثیرگذار هستند (فریرا و همکاران، ۲۰۲۲). کوهساری و همکاران (۲۰۲۳) در پژوهشی به بررسی ارتباط بین وابستگی به مکان و رفتار پیاده روی در کلگری، کانادا پرداختند و نشان دادند که وابستگی به مکان و ادراک قابلیت پیاده روی محل‌های بر رفتار پیاده روی تأثیرگذار است و نقش مهمی در ترویج سبک‌های زندگی فعال بدنی دارد (کوهساری و همکاران، ۲۰۲۳). همچنین از جمله این پژوهش‌ها می‌توان به خانیان و همکاران (۲۰۲۴) در بررسی تبادلات بین مواجهه با فضای سبز و مسافت پیاده روی در مسیرهای خانه به مدرسه کودکان را اشاره کرد که نشان می‌دهند افزایش مواجهه با فضای سبز می‌تواند مسافت پیاده روی کودکان را افزایش دهد. تبادل بین کوتاه‌ترین مسیرها و سبزه‌ترین مسیرها بیشتر در مناطق مرکزی شهری مشهود است (خانیان و همکاران، ۲۰۲۴). سو و همکاران (۲۰۲۴) نیز در مطالعه‌ای به ارزیابی ارزش درک‌شده و کیفیت خدمات در سیستم اشتراک دوچرخه پرداختند و نشان دادند که ارزش درک شده اپلیکیشن و دوچرخه پیش‌بینی‌کننده‌های قوی از تمایل مصرف‌کنندگان به استفاده از سیستم اشتراک دوچرخه هستند. همچنین، مفید بودن، سهولت استفاده و امنیت اپلیکیشن بر ارزش درک شده اپلیکیشن تأثیر مثبت دارند که به نوبه خود ترجیح مصرف‌کنندگان به اشتراک دوچرخه را افزایش می‌دهد (سو و همکاران، ۲۰۲۴). در پژوهش دیگری نیز توپر و همکاران (۲۰۲۴) در مطالعه‌ای به بررسی تجربیات کودکان از مراقبت در سفرهای پیاده روی و دوچرخه سواری در انگلستان پرداختند. یافته‌ها حاکی از آن است که محیط‌های کم‌ترافیک و طبیعی برای مراقبت از کودکان در سفرهای مدرسه‌ای اهمیت بالایی دارند (توپر و همکاران، ۲۰۲۴). از پژوهش‌های دیگری می‌توان به مطالعه مازولا و همکاران (۲۰۲۴) اشاره نمود که در مطالعه‌ای به بررسی اختلاف جنسیتی در ادراک جذابیت مسیرهای پیاده روی در جنوب ایتالیا پرداخته و نشان می‌دهند که زنان حساسیت بیشتری نسبت به آلودگی هوا و صدا، امنیت شخصی و تمیزی محیط دارند، در حالی که مردان بیشتر به پیوستگی مسیر و شرایط سطح پیاده‌روی توجه می‌کنند (مازولا و همکاران، ۲۰۲۴). در پژوهش دیگری نیز اولایوده و همکاران (۲۰۲۵) به بررسی ادغام دوچرخه‌های الکتریکی در حمل‌ونقل عمومی می‌پردازند. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که ادغام دوچرخه‌های الکتریکی در حمل‌ونقل عمومی می‌تواند به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، بهبود کیفیت هوا و ارائه وسیله حمل‌ونقل مقرون به صرفه و قابل دسترسی کمک کند (اولایوده و همکاران، ۲۰۲۵). انتامویزا و بویری (۲۰۲۵) نیز در پژوهشی به بررسی عوامل مؤثر بر استفاده از سیستم اشتراک دوچرخه در رواندا پرداختند و نشان دادند که جنسیت و موقعیت مکانی از عوامل مؤثر بر استفاده از سیستم اشتراک دوچرخه هستند. به ویژه، منطقه تجاری مرکزی تأثیر مثبتی بر استفاده از سیستم اشتراک دوچرخه دارد (انتامویزا و بویری، ۲۰۲۵). نهایتاً بومیک و همکاران (۲۰۲۵) در مطالعه‌ای به بررسی جمع‌آوری داده‌های GPS دوچرخه سواری در ملبورن پرداختند و نشان دادند که جمع‌آوری داده‌های GPS دوچرخه سواری با استفاده از گوشی‌های هوشمند و بیکن‌های بلوتوث می‌تواند به بهبود تحلیل رفتار سفر دوچرخه سواران و ارتقاء ایمنی و برابری حمل‌ونقل کمک کند (بومیک و همکاران، ۲۰۲۵).

به طور کلی، بررسی پیشینه پژوهش نشان داد که تأمین امنیت در فضاهای پیاده‌روی و دوچرخه سواری از عوامل مهم در افزایش استفاده از این فضاها و ترویج حمل‌ونقل پایدار است. زیرساخت‌های مناسب، نورپردازی کارآمد، مدیریت و نگهداری منظم، و توجه به نیازهای کاربران مختلف از جمله عوامل کلیدی هستند که می‌توانند بهبود احساس امنیت و افزایش استفاده از این فضاها را فراهم سازد.

روش پژوهش

پدیدارشناسی شناخت یا بررسی پدیدارهاست. تجربه آگاهانه را آن چنان که از منظر سوژکتیو یا اول شخص تجربه می‌شوند موضوع بررسی قرار می‌دهد (اسمیت، ۱۳۹۳). در فرآیند مطالعه پدیدارشناسی، پس از انتخاب موضوع یا پدیده مورد مطالعه،

محقق به گردآوری داده‌ها از اشخاصی که تجربه آن موضوع را دارند، می‌پردازد و به بسط و ترکیبی توصیفی از جوهره و ماهیت تجربه می‌پردازد. این توصیف شامل دو پرسش: چه چیزی تجربه شده و چگونه تجربه شده، است (موستاکاس، ۱۹۹۴).



شکل ۱. نمودار مفهومی استراتژی تحقیق پدیدارشناسی (منبع: راسین، ۲۰۰۹)

بدین ترتیب روش تحقیق پدیدارشناسی یکی از رویکردهای مهم در پژوهش‌های کیفی است که به درک عمیق از تجربیات زیسته افراد و معناهای مرتبط با آن‌ها می‌پردازد. این روش امکان می‌دهد محققان به جای تکیه بر فرضیات یا نظریه‌های از پیش تعیین‌شده، به کشف معنای پنهان پدیده‌ها از نگاه شرکت‌کنندگان بپردازند. از مزایای اصلی این روش می‌توان به تأکید بر تجربیات فردی، درک عمیق‌تر احساسات و دیدگاه‌های انسان‌ها، و انعطاف‌پذیری آن در مواجهه با پیچیدگی‌های پدیده‌های اجتماعی اشاره کرد. همچنین، پدیدارشناسی به محقق کمک می‌کند تا بدون پیش‌داوری به بررسی و فهم جهان از دیدگاه افراد مورد مطالعه بپردازد و نتایجی که حاصل می‌شوند، بسیار غنی و معنادار برای درک ماهیت موضوعات انسانی خواهند بود.

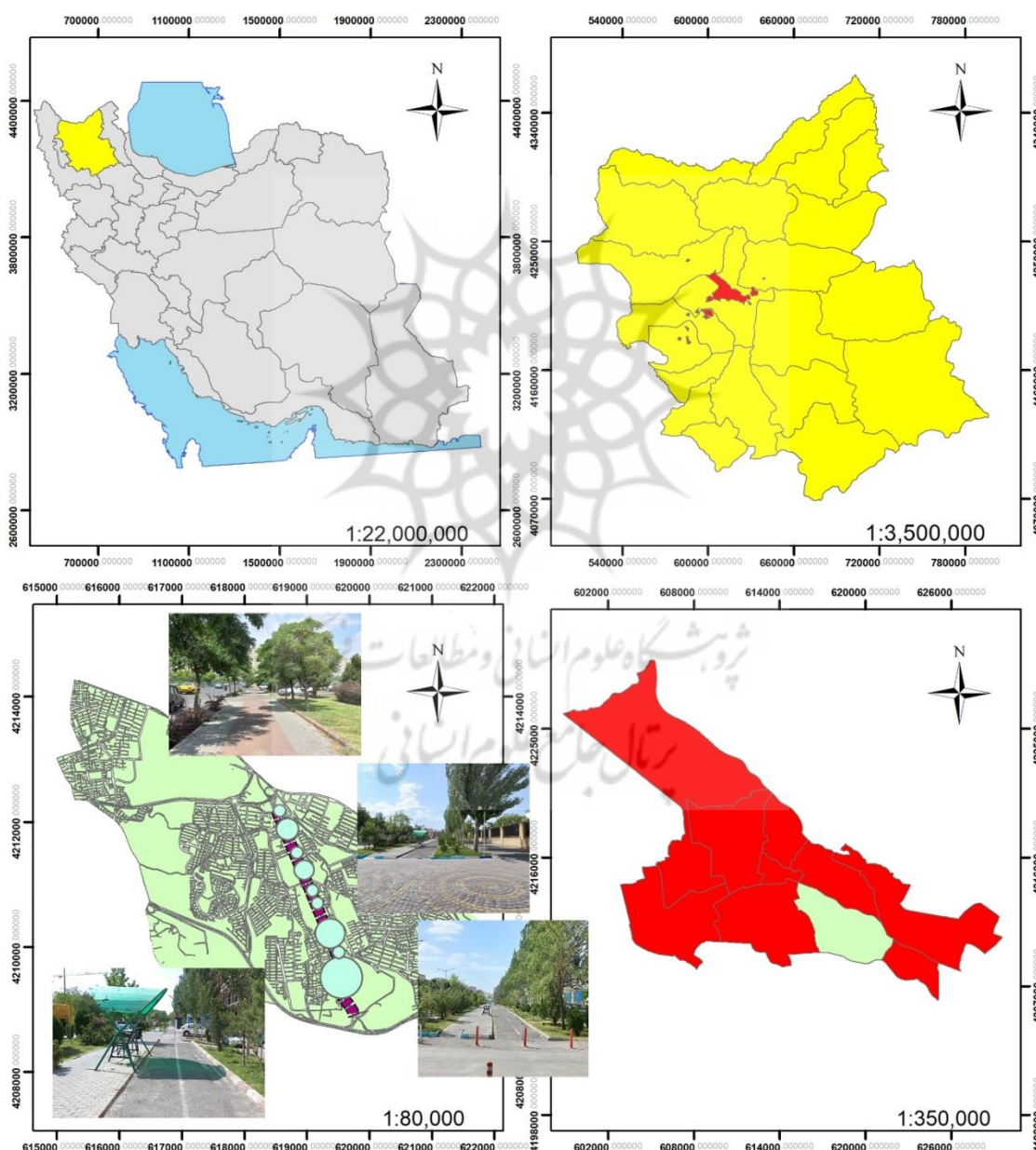
بعلاوه بر اساس رویکرد حمل‌ونقل پایدار که در راستای کاهش و حذف سفرهای غیرضروری درون شهری، حرکت به سمت شیوه‌های حمل‌ونقل غیرموتوری و روی آوردن به سیستم‌های حمل‌ونقل نوین در بخش انرژی با در نظر گرفتن آسایش و سهولت جابجایی مردم، با کمترین میزان مصرف انرژی (در زمینه سوخت و تلاش‌های انسانی)، مقبول‌ترین هزینه و کمترین اثرات سوء زیست محیطی، دوچرخه سواری از پیشنهادات قابل توجه این دیدگاه بوده که از جهت ترغیب عموم به دوچرخه سواری، افزایش نرخ دوچرخه سواری بانوان اهمیت بسزایی دارد.

با عنایت به مباحث گفته شده هدف اصلی پژوهش حاضر تحلیلی پدیدار شناسانه از عوامل اصلی تأثیرگذار بر ترویج دو چرخه سواری در محدوده منطقه ۲ شهرداری تبریز می‌باشد. پژوهش حاضر جزو پژوهش‌های کیفی بوده که از روش پدیدار شناسی و تحلیل مضمون به تحلیل داده‌های حاصل از مصاحبه عمیق پژوهش می‌پردازد. جمع آوری داده‌ها بصورت میدانی و از طریق

مصاحبه عمیق و نیمه ساختار یافته صورت گرفت. در این مطالعه از خانم‌های دوچرخه سوار در صورت تمایل مصاحبه بعمل می‌آمد و با توجه به اشباع نظری مصاحبه ۱۸ نفر در مصاحبه شرکت کنند. کلیه مصاحبه‌ها طی مهرماه ۱۴۰۳ در شهر تبریز و محدوده بلوار ائل گلی صورت گرفت و جمع آوری همه مصاحبه‌ها دو هفته زمان برد. مصاحبه صورت گرفته با اجازه مصاحبه شوندگان با حفظ رازداری در گوشی همراه ضبط شدند. سپس به منظور تجزیه و تحلیل مضمون مصاحبه‌ها، تایپ شدند. تحلیل‌ها در محیط نرم افزاری MAXQDA صورت گرفت.

تحلیل پدیدارشناسی شامل چند مرحله بشرح زیر می‌باشد:

- ۱- آماده‌سازی داده‌ها، ۲- خوانش اولیه، ۳- کدگذاری اولیه، ۴- استخراج تم‌ها، ۵- تحلیل عمقی، ۶- نگارش و گزارش‌دهی، ۷- تأیید و بازخورد



شکل ۲. نقشه‌های موقعیت استان آذربایجان شرقی در کشور، موقعیت شهرستان تبریز در استان، منطقه بندی شهر تبریز و محدوده مورد مطالعه در کلانشهر تبریز

۱. یافته‌های پژوهش

شرح کوتاهی از چند مصاحبه صورت گرفته در این قسمت آمده است.

جدول ۱. شرح مصاحبه مصاحبه شونده‌گان

مشخصات	شرح مصاحبه
متولد ۱۳۴۷ و بازنشسته	به دلیل شرایط اجتماعی، دختران نمی‌توانند دوچرخه سواری کنند و ایشان نیز دوچرخه سواری در عموم برای خانم‌ها زینده نمی‌دانند و معتقد بودند که ورزش و سلامتی مهم‌ترین مشوق دوچرخه سواری است، ولی به دلیل سن بالا و مشکلات جسمانی دیگر نمی‌توانند دوچرخه سواری کنند.
متولد ۱۳۴۸ و بازنشسته	علاوه بر شرایط اجتماعی، ترس از دوچرخه سواری در سنین بالا باعث می‌شود که زنان در آن سن کمتر به دوچرخه سواری مشغول شوند و معتقد بودند که شرایط اجتماعی باعث شده که علاوه بر دوچرخه سواری، رانندگی هم برای بانوان سخت شود.
متولد ۱۳۶۷ و خانه دار	ترس‌های کودکی و شرایط اجتماعی باعث می‌شود دوچرخه سواری کم شود، ولی فکر می‌کنند که شرایط جامعه نسبتاً بهتر شده است.
متولد ۱۳۶۸ و خانه دار	در کودکی دوچرخه سواری می‌کردند ولی با بزرگ شدن و محدودیت‌های اجتماعی و سختگیری‌های خانواده دوچرخه سواری را ترک کردند. معتقد بودند که دوچرخه سواری سبب سلامتی جسمانی و شادابی و افزایش روحیه می‌شود.
متولد ۱۳۶۶ و شاغل	معتقد بودند که دیدگاه اجتماعی افراد از مهم‌ترین محدودیت‌های جامعه برای بانوان است.
دو نفر متولد ۱۳۸۱، دانشجوی و شاغل	یکی از آن‌ها برخی اوقات دوچرخه سواری می‌کرد و دیگری اصلاً دوچرخه سواری نمی‌کرد. معتقد بودند که شرایط اجتماعی و کمبود ایمنی دوچرخه سواران از عوامل محدود کننده دوچرخه سواری بانوان است.
دو نفر متولد ۱۳۵۱ و ۱۳۶۳، خانه دار:	معتقد بودند که محدودیت‌های جامعه باعث ترک دوچرخه در خانواده‌شان شده است و ایجاد مسیرهای مخصوص و تامین ایمنی از مهم‌ترین مشوق‌ها است.
متولد ۱۳۶۰ و شاغل	کم بودن دوچرخه سواری بانوان را بخاطر دیدگاه منفی جامعه نسبت به دوچرخه سواری بانوان و حتی رانندگی بیان کردند و از طرح‌های اشتراک دوچرخه و جشنواره‌های عمومی به عنوان راهکارهای فرهنگسازی حمایت می‌کنند. خانم
متولد ۱۳۶۹ و شاغل	معتقد بودند که فرهنگسازی عمومی و ایجاد زیرساخت‌های مناسب می‌تواند مشوق دوچرخه سواری باشد.
متولد ۱۳۸۰ و دانشجوی	تأکید داشتند که ایجاد مسیرهای ایمن و مناسب و فرهنگسازی می‌تواند دوچرخه سواری را ترویج دهد.
متولد ۱۳۷۴ و شاغل	کاهش آلودگی محیطی و کاهش ترافیک از مشوق‌های دوچرخه سواری می‌دانند.
متولد ۱۳۷۰ و شاغل	معتقد بودند که آموزش و فرهنگسازی از سنین کودکی باید آغاز شود.
متولد ۱۳۷۵ و شاغل	عدم حمایت قانونی و نبود مسیرهای مخصوص دوچرخه را از موانع اصلی می‌دانند.
متولد ۱۳۷۵ و خانه دار	معتقد بودند که ایجاد مسیرهای مناسب و آموزش رانندگان می‌تواند مشوق دوچرخه سواری باشد.

(منبع: یافته‌های تحقیق)

۲. کدگذاری اولیه

در این مرحله، پژوهش به شناسایی و تعیین واحدهای معنایی (کدها) در متن اقدام کرد. این کدها در واقع کلمات، عبارات یا جملاتی بودند که معنای خاصی را منتقل می‌کردند. کدگذاری اولیه صورت گرفته به شرح شکل (۲) می‌باشند.

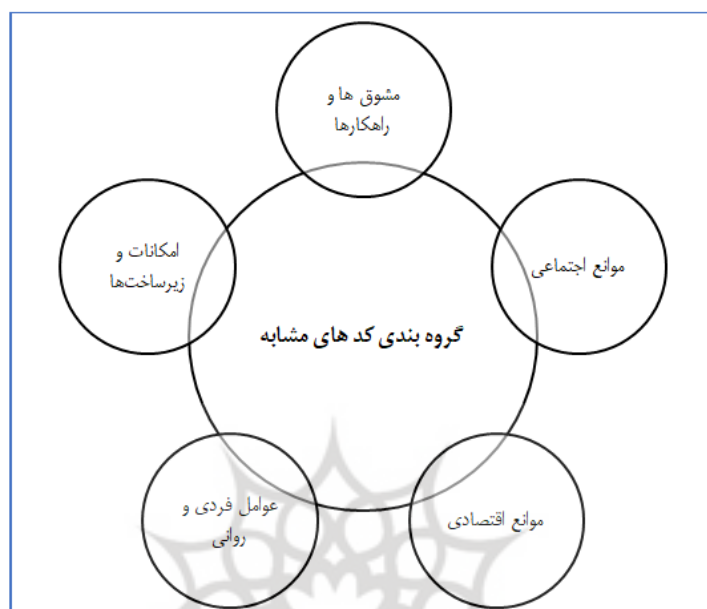


شکل ۳. کد گذاری اولیه (منبع: یافته‌های تحقیق)

در این پژوهش ۸ واحد معنای در متن مصاحبه‌ها بشرح شکل (۲) شناسایی شدند. این واحدهای معنایی عبارتند از: شرایط اجتماعی، محدودیت‌های فرهنگی، ترس و نگرانی، فواید دوچرخه سواری، نقش خانواده و تربیت، امکانات و زیرساخت‌ها، تابوها و دیدگاه‌های منفی.

۳. گروه‌بندی کدهای مشابه و استخراج تم‌های اصلی

واحد‌های معنایی مشخص شده در ۴ کد مشابه بشرح شکل (۳) دسته‌بندی شدند. کدهای مشابه بدست آمده در چهار گروه اصلی؛ الف) شرایط و محدودیت‌های اجتماعی، ب) عوامل فردی و روانی، ج) امکانات و زیرساخت‌ها و د) تجربیات شخصی و خانوادگی می‌باشند.



شکل ۴. گروه‌بندی کدهای مشابه (منبع: یافته‌های تحقیق)

الف) مواع اجتماعی: بسیاری از مصاحبه‌شوندگان اشاره کرده‌اند که شرایط اجتماعی و فرهنگی باعث محدودیت در دوچرخه سواری بانوان می‌شود. بسیاری از بانوان در مصاحبه‌ها به نگرش‌های منفی جامعه نسبت به دوچرخه سواری و رانندگی بانوان اشاره کرده‌اند. این مسئله به ویژه برای زنان در فرهنگ‌هایی که نقش‌های جنسیتی سنتی و محدودیت‌های اجتماعی قوی‌تر هستند، محسوس‌تر است. نگرانی از قضاوت‌ها و نگاه‌های منفی دیگران باعث شده است که بسیاری از بانوان از دوچرخه سواری صرف‌نظر کنند، حتی اگر به دوچرخه سواری علاقه مند باشند. این یافته‌ها نشان می‌دهد که برای ترویج دوچرخه سواری در میان بانوان، تغییر نگرش‌های جامعه ضروری است. آموزش و فرهنگ‌سازی از سنین کودکی و برگزاری کمپین‌های تبلیغاتی و جشنواره‌های عمومی می‌تواند به تدریج نگرش‌ها را تغییر دهد و فضای مثبت‌تری برای دوچرخه سواری بانوان فراهم کند (مازولا و همکاران، ۲۰۲۴؛ خانیان و همکاران، ۲۰۲۴).

ب) مواع اقتصادی: بسیاری از بانوان به گرانی دوچرخه و هزینه‌های مرتبط با آن به عنوان یکی از مواع اصلی اشاره کرده‌اند. هزینه‌های بالای خرید و نگهداری دوچرخه و همچنین کمبود تسهیلات مالی برای خرید دوچرخه از جمله عواملی هستند که باعث می‌شوند بسیاری از افراد نتوانند دوچرخه سواری کنند. این مسئله نشان می‌دهد که حمایت‌های مالی و ارائه تسهیلات اعتباری می‌تواند به کاهش این مشکل کمک کند. ایجاد برنامه‌های اشتراک دوچرخه و ارائه دوچرخه‌های اجاره‌ای با هزینه‌های کم نیز می‌تواند راهکار مناسبی باشد (سو و همکاران، ۲۰۲۴؛ اولایوده و همکاران، ۲۰۲۵).

پ) عوامل فردی و روانی: برخی از بانوان از ترس‌های خود به عنوان عامل محدودکننده دوچرخه سواری یاد می‌کنند. بانوان در مصاحبه‌ها به فوائد متعدد دوچرخه سواری اشاره کرده‌اند، از جمله بهبود سلامتی جسمانی و روانی، کاهش استرس و افزایش شادابی. همچنین، دوچرخه سواری به کاهش ترافیک و آلودگی محیطی کمک می‌کند و می‌تواند به عنوان یک وسیله حمل‌ونقل پایدار و مؤثر در کاهش مشکلات شهری ایفای نقش کند. این نتایج نشان می‌دهد که ترویج دوچرخه سواری می‌تواند

تأثیرات مثبتی بر سلامت فردی و اجتماعی داشته باشد. توجه به این فوائد می‌تواند در برنامه‌های آموزشی و تبلیغاتی مورد تأکید قرار گیرد تا افراد بیشتری به

دوچرخه سواری علاقه مند شوند (توپر و همکاران، ۲۰۲۴؛ بومیک و همکاران، ۲۰۲۵).

ج) امکانات و زیرساخت‌ها: کمبود زیرساخت‌های مناسب برای دوچرخه سواری، مانند مسیرهای ایمن و باشگاه‌های دوچرخه سواری، یکی از چالش‌های اصلی مطرح شده است. نگرانی‌های مرتبط با ایمنی و امنیت دوچرخه‌سواران از جمله دغدغه‌های اصلی بانوان است. کمبود زیرساخت‌های مناسب و ایمن، احتمال تصادف با وسایل نقلیه موتوری و مزاحمت‌های خیابانی از جمله عواملی هستند که باعث می‌شوند بانوان از دوچرخه سواری منصرف شوند. این یافته‌ها نشان می‌دهد که ایجاد مسیرهای مخصوص دوچرخه سواری با جداسازی از ترافیک خودروها و بهبود نورپردازی و امنیت مسیرها از اهمیت بالایی برخوردار است. افزایش نظارت و مراقبت در مسیرهای دوچرخه سواری نیز می‌تواند به افزایش احساس امنیت بانوان کمک کند (کودینا و همکاران، ۲۰۲۲؛ فریرا و همکاران، ۲۰۲۲).

د) مشوق‌ها و راهکارها: بسیاری از بانوان در مصاحبه‌ها به ایجاد مسیرهای مخصوص دوچرخه سواری، فرهنگسازی عمومی و برگزاری جشنواره‌ها و کمپین‌های تبلیغاتی به عنوان راهکارهای مشوق دوچرخه سواری اشاره کرده‌اند. این پیشنهادات نشان‌دهنده نیاز به اقدامات جامع و هماهنگ برای ترویج دوچرخه سواری در جامعه است. این نتایج نشان می‌دهد که توسعه زیرساخت‌های مناسب، آموزش و فرهنگسازی و ایجاد برنامه‌های حمایتی از جمله اقداماتی است که می‌تواند به ترویج دوچرخه سواری در میان بانوان کمک کند. برگزاری جشنواره‌ها و کمپین‌های تبلیغاتی نیز می‌تواند به تغییر نگرش‌ها و ایجاد فضای مثبت‌تر برای دوچرخه سواری بانوان کمک کند (آنجل و همکاران، ۲۰۲۴؛ سو و همکاران، ۲۰۲۴).

نتایج

مصاحبه‌های انجام شده با بانوان نشان داد که نگرش‌های منفی جامعه و محدودیت‌های خانوادگی از جمله موانع اصلی دوچرخه‌سواری بانوان هستند. علاوه بر این، مشکلات اقتصادی نظیر گرانی دوچرخه و هزینه‌های مرتبط با آن و همچنین مشکلات ایمنی و کمبود زیرساخت‌های مناسب، از دیگر موانع مهم محسوب می‌شوند.

بانوان در مصاحبه‌ها به فوائد متعدد دوچرخه‌سواری نظیر بهبود سلامتی جسمانی و روانی، کاهش استرس و افزایش شادابی اشاره کردند. دوچرخه‌سواری علاوه بر تأثیرات مثبت بر سلامت فردی، می‌تواند به کاهش ترافیک و آلودگی محیطی نیز کمک کند و به عنوان یک وسیله حمل‌ونقل پایدار و مؤثر در کاهش مشکلات شهری ایفای نقش کند. بسیاری از بانوان به نگرش‌های منفی جامعه نسبت به دوچرخه‌سواری و رانندگی بانوان اشاره کردند. این مسئله به ویژه برای زنان در فرهنگ‌هایی که نقش‌های جنسیتی سنتی و محدودیت‌های اجتماعی قوی‌تر هستند، محسوس‌تر است. نگرانی از قضاوت‌ها و نگاه‌های منفی دیگران باعث شده است که بسیاری از بانوان از دوچرخه‌سواری صرف‌نظر کنند، حتی اگر به دوچرخه‌سواری علاقه‌مند باشند.

برای ترویج دوچرخه‌سواری در میان بانوان، تغییر نگرش‌های جامعه ضروری است. آموزش و فرهنگسازی از سنین کودکی و برگزاری کمپین‌های تبلیغاتی و جشنواره‌های عمومی می‌تواند به تدریج نگرش‌ها را تغییر دهد و فضای مثبت‌تری برای دوچرخه سواری بانوان فراهم کند. بسیاری از بانوان به گرانی دوچرخه و هزینه‌های مرتبط با آن به عنوان یکی از موانع اصلی اشاره کردند. هزینه‌های بالای خرید و نگهداری دوچرخه و همچنین کمبود تسهیلات مالی برای خرید دوچرخه از جمله عواملی هستند که باعث می‌شوند بسیاری از افراد نتوانند دوچرخه‌سواری کنند. حمایت‌های مالی و ارائه تسهیلات اعتباری می‌تواند به کاهش این مشکل کمک کند. ایجاد برنامه‌های اشتراک دوچرخه و ارائه دوچرخه‌های اجاره‌ای با هزینه‌های کم نیز می‌تواند راهکار مناسبی باشد. کمبود زیرساخت‌های مناسب برای دوچرخه‌سواری، مانند مسیرهای ایمن و باشگاه‌های دوچرخه‌سواری، یکی از چالش‌های اصلی مطرح شده است. نگرانی‌های مرتبط با ایمنی و امنیت دوچرخه‌سواران از جمله دغدغه‌های اصلی بانوان است. ایجاد

مسیرهای مخصوص دوچرخه‌سواری با جداسازی از ترافیک خودروها و بهبود نورپردازی و امنیت مسیرها از اهمیت بالایی برخوردار است. افزایش نظارت و مراقبت در مسیرهای دوچرخه‌سواری نیز می‌تواند به افزایش احساس امنیت بانوان کمک کند.

بسیاری از بانوان در مصاحبه‌ها به ایجاد مسیرهای مخصوص دوچرخه‌سواری، فرهنگسازی عمومی و برگزاری جشنواره‌ها و کمپین‌های تبلیغاتی به عنوان راهکارهای مشوق دوچرخه‌سواری اشاره کردند. این پیشنهادات نشان‌دهنده نیاز به اقدامات جامع و هماهنگ برای ترویج دوچرخه‌سواری در جامعه است. توسعه زیرساخت‌های مناسب، آموزش و فرهنگسازی و ایجاد برنامه‌های حمایتی از جمله اقداماتی است که می‌تواند به ترویج دوچرخه‌سواری در میان بانوان کمک کند. برگزاری جشنواره‌ها و کمپین‌های تبلیغاتی نیز می‌تواند به تغییر نگرش‌ها و ایجاد فضای مثبت‌تر برای دوچرخه‌سواری بانوان کمک کند.

بحث و نتیجه‌گیری

تحلیل پدیدارشناسی مصاحبه‌ها نشان داد که نگرش‌های منفی جامعه، مشکلات اقتصادی، کمبود زیرساخت‌های ایمن و مشکلات ایمنی از جمله موانع اصلی دوچرخه‌سواری بانوان هستند. ترویج دوچرخه‌سواری در میان بانوان نیازمند تغییر نگرش‌های جامعه، حمایت‌های مالی و توسعه زیرساخت‌های مناسب است. همچنین، فوائد دوچرخه‌سواری نظیر بهبود سلامتی و کاهش استرس از مشوق‌های مهم برای ترویج این فعالیت محسوب می‌شوند. این یافته‌ها با بسیاری از پژوهش‌های مرتبط همسو بوده و در برخی موارد تفاوت‌های جزئی وجود دارد. همسو با یافته‌های پژوهش‌های رمضان زاده لسبویی و دوستی (۱۳۹۵)، انتامویزا و بوبری (۲۰۲۵)، فریرا و همکاران (۲۰۲۲)، کوهساری و همکاران (۲۰۲۳) همسو با این پژوهش در موانع اجتماعی به نقش محدودیت‌های اجتماعی و نگرش‌های منفی جامعه در کاهش استفاده از دوچرخه توسط بانوان اشاره کرده‌اند. از طرف دیگر سعدآبادی و همکاران (۱۴۰۰)، سو و همکاران (۲۰۲۳)، خانیان و همکاران (۲۰۲۴) نیز به مشکلات اقتصادی و نیاز به حمایت‌های مالی برای ترویج دوچرخه‌سواری اشاره داشته‌اند.

از مجموع یافته‌های مصاحبه‌ها و مرور پیشینه پژوهش‌ها می‌توان یک دیدگاه کلی موانع و مشوق‌های اجتماعی-فرهنگی در دوچرخه‌سواری بانوان را استخراج کرد. بر اساس این دیدگاه موانع اجتماعی-فرهنگی (نگرش‌های منفی جامعه، محدودیت‌های خانوادگی، ترس از قضاوت‌ها و مزاحمت‌ها) و اقتصادی (هزینه‌های بالا، کمبود تسهیلات مالی) تأثیر مستقیمی بر کاهش استفاده از دوچرخه توسط بانوان در شهر تبریز دارند. در مقابل، مشوق‌های اجتماعی-فرهنگی (ایجاد زیرساخت‌های مناسب، فرهنگسازی عمومی، برگزاری جشنواره‌ها و کمپین‌های تبلیغاتی) و فوائد بهداشتی و زیست محیطی دوچرخه‌سواری می‌تواند به ترویج این فعالیت کمک کنند. بعلاوه منطبق بر دیدگاه عموم، عادت دوچرخه‌سواری در عموم و بویژه بانوان از سنین کودکی و با آموزش‌های فردی و اجتماعی ایجاد می‌گردد. همانگونه که یافته‌های پژوهش جهان بین (۱۴۰۰) نشان می‌دهد، بین سن و توانمندسازی زنان رابطه معنادار و غیرمستقیم برقرار است و هر چه سن زنان بیشتر باشد، توانمندی آن‌ها کمتر است (جهان بین و همکاران، ۱۴۰۰). ماکس وبر (۱۹۷۸) نیز بر اهمیت کنش‌های اجتماعی و تأثیر آن‌ها بر رفتارهای فردی در نظریه کنش اجتماعی تأکید داشته است. نگرش‌های منفی جامعه نسبت به دوچرخه‌سواری بانوان با نظریه کنش اجتماعی وبر هماهنگ می‌باشد. زیرا این نگرش‌ها به عنوان یک مانع اجتماعی تأثیر مستقیمی بر رفتارهای فردی و تصمیمات بانوان دارند. همین مساله را به شکل دیگری پیتر برگر و توماس لاکمن در دیدگاه خود در خصوص هنجارهای اجتماعی بیان داشته‌اند (برگر و لاکمن، ۱۹۶۶). از طرف دیگر مطابق با دیدگاه یان گل زیرساخت‌های مناسب و ایمن برای دوچرخه‌سواری می‌تواند به بهبود کیفیت زندگی و ترویج دوچرخه‌سواری کمک کند (گل، ۲۰۱۰). همچنین با در نظر داشتن حق به شهر در نگاه هانری لوفور دسترسی عادلانه به فضاهای شهری و حق بهره‌مندی از امکانات شهری برای همه تأکید می‌شود که در مصاحبه به لزوم تغییر نگرش‌های جامعه و ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای دوچرخه‌سواری اشاره شده بود. البته می‌توان با نظریه ساختارهای جنسیتی جودیت باتلر نگرش‌های منفی جامعه نسبت به دوچرخه‌سواری را نشان دهنده تأثیر ساختارهای جنسیتی بر رفتارهای فردی و محدودیت‌های اجتماعی قلمداد کرد (باتلر، ۱۹۹۰).

دوچرخه سواری به عنوان یکی از راه های حمل و نقل پایدار می تواند نقش مهمی در کاهش آلودگی هوا، کاهش ترافیک و بهبود سلامت جسمانی و روانی افراد داشته باشد. با این حال، در ایران و بسیاری از جوامع دیگر، بانوان با موانع اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی مواجه هستند که از دوچرخه سواری آنان جلوگیری می کند. این موانع شامل نگرش های منفی جامعه، کمبود زیرساخت های ایمن و مناسب، هزینه های بالای خرید و نگهداری دوچرخه و ترس از مزاحمت های خیابانی است.

پدیدارشناسی که بعنوان روش تحقیق این پژوهش انتخاب شده است، یک روش تحقیق کیفی است که به بررسی تجربیات زیسته افراد و معنای پدیده ها از دیدگاه آن ها می پردازد. از مزایای آن می توان به درک عمیق و اصیل از دیدگاه های انسانی، انعطاف پذیری در بررسی مسائل پیچیده و تولید داده های غنی و معنادار اشاره کرد. این ویژگی ها، پدیدارشناسی را به ابزاری قدرتمند برای مطالعه موضوعات اجتماعی، روان شناختی و فرهنگی تبدیل کرده و آن را از سایر روش های جمع آوری داده متمایز کرده است.

نتایج این پژوهش نشان می دهد که ترویج دوچرخه سواری در میان بانوان نیازمند تغییر نگرش های جامعه، حمایت های مالی و توسعه زیرساخت های مناسب است. با در نظر داشتن دیدگاه های نظری تبیین کننده یافته های این پژوهش برای ترویج دوچرخه سواری در میان بانوان باید به؛ ۱- فرهنگ سازی، ۲- ارائه تسهیلات مالی و حمایت های اقتصادی برای خرید و نگهداری دوچرخه، ۳- ایجاد زیرساخت های ایمن و مناسب برای دوچرخه سواری، و ۴- تأکید بر فوائد بهداشتی و زیست محیطی دوچرخه سواری در برنامه های آموزشی و تبلیغاتی تأکید کرد.

منابع

- اسمیت، دیوید و وودراف (۱۳۹۳). *پدیدارشناسی*. ترجمه مسعود علیا. تهران: نشر ققنوس. (اثر اصلی منتشر شده در ۱۹۹۴).
- اصغری زمانی، اکبر؛ تیموری، ایرج و سید مصطفایی، میرعلی (۲۰۲۴). مطالعه تطبیقی زیست پذیری فضاهای شهری در مناطق جدید و قدیم شهر تبریز (نمونه موردی محله های اهراب و ولیعصر). *جغرافیا و برنامه ریزی*. مقاله منتشر نشده (مقالات در دست چاپ). doi:10.22034/gp.2024.59968.3224.
- جلیلی صدرآباد، سمانه (۱۴۰۳). بررسی پیشران ها و عوامل مؤثر بر ارتقاء تعاملات اجتماعی در فضاهای عمومی شهری (نمونه مطالعاتی: منطقه ۱۰ شهرداری تهران). *جغرافیا و برنامه ریزی*، ۲۸ (۸۹)، ۱۸۳-۲۰۸. doi: 10.22034/gp.2024.55418.3102.
- جهان بین، رضا؛ بابایی اقدم، فریدون؛ روستایی، شهرپور و اصغری زمانی، اکبر (۱۴۰۰). تحلیل و سنجش رابطه کلیشه های جنسیتی و توانمندسازی زنان در نواحی فقیرنشین شهری (مطالعه موردی: سکونتگاه های غیررسمی شهر ایلام). *جغرافیا و برنامه ریزی*، ۲۵ (۷۷)، ۴۷-۵۹. doi: 10.22034/gp.2021.10838.
- رمضان زاده لسبویی، مهدی و دوستی، فرشته (۱۳۹۵). مقایسه الگوی نگرشی مردان و زنان به برنامه ریزی و توسعه گردشگری پاک و ارزان دوچرخه سواری ساحلی (نمونه مطالعاتی شهر بابلسر). *مطالعات اجتماعی گردشگری*، ۷ (۲)، ۱۲۹-۱۴۶.
- قربانی، رسول و اسدی، احمد (۱۳۹۴). بررسی عوامل مؤثر بر کاهش تمایل به استفاده از دوچرخه در سفرهای شهری (مطالعه موردی: شهر زنجان). *جغرافیا و برنامه ریزی*، ۱۹ (۵۱)، ۲۶۷-۲۸۸.

References

- Asghari Zamani, A., Teimouri, I., & Seyed Mosaffaee, M. A. (2024). Comparative study of urban space livability in new and old areas of Tabriz city (case study neighborhoods: Ahrab and Valiasr). *Journal of Geography and Planning*. Articles in press. doi:10.22034/gp.2024.59968.3224. [In Persian]

- Berger, P. L., & Luckmann, T. (1966). The social construction of reality: A treatise in the sociology of knowledge. *Anchor books*.
- Butler, J. (1990). Gender trouble: Feminism and the subversion of identity. *Routledge*.
- Chan, H.-Y., Cheng, D., & Chen, A. (2024). Routes with roots: Pedestrian route choices and sense of place of an urban university community. *Journal of transport geography*, 118, 103943.
- Codina, N., Pestana, J. V., Armando, C., & Monteiro, D. (2022). Perceived cycling-friendly environment scale (PCFES) in Barcelona. *Sustainability*, 14(7), 4111.
- D'Hooghe, S., Inaç, Y., Deforche, B., Van Dyck, D., de Ridder, K., Vandevijvere, S., Van de Weghe, N., & Dury, S. (2023). The role of the perceived environment for recreational walking among adults in socioeconomically disadvantaged situations: A study using walk-along interviews. *SSM - Population health*, 23, 101456.
- Ferreira, A., Costa, M., Abrantes, P., Hora, P. F., & Felício, M. (2022). Determinants of perceived safety for pedestrians and cyclists: A systematic review. *International journal of environmental research and public health*, 19(1), 123.
- Ferreira, M. C., Costa, P. D., Abrantes, D., Hora, J., Felício, S., Coimbra, M., & Galvão Dias, T. (2022). Identifying the determinants and understanding their effect on the perception of safety, security, and comfort by pedestrians and cyclists: A systematic review. *Transportation research part F: Traffic psychology and behavior*, 91.
- Gehl, J. (2010). Cities for people. *Island press*.
- Ghorbani, R., Asadi, A. (2015). The determinants of unwillingness to bicycle use in urban travel (the case of Zanjan). *Journal of geography and planning*. 19(51). 267-288. [In Persian]
- Habibzadeh, H., Soyata, T., Kantarci, B., Boukerche, A., & Kaptan, C. (2018). Sensing, communication and security planes: A new challenge for a smart city system design. *Computer networks*, 144, 163-200.
- Habibzadeh, M., Rahimi, F., & Mohammadi, S. (2018). Exploring users' perception of bike-sharing services quality: An empirical evidence from Iran. *Journal of transportation research part A: Policy and practice*, 36(5), 567-576.
- Hassanshahi, G., Soltani, A., Roosta, M., & Askari, S. (2023). Walking as soft mobility: A multi-criteria GIS-based approach for prioritizing tourist routes. *Frontiers of architectural research*, 12(6), 1080-1096.
- Jahanbin, R., Babaei Agdam, F., Rostaei, Sh., & Asghari Zamani, A., (2021). Analysis and evaluation the relationship between gender stereotypes and empowerment of women in poor urban areas (case study: informal settlements in Ilam). *Journal of geography and planning*. 25(77), 47-59. [In Persian]
- Jalilisadrabad, S. (2023). Examining Factors Affecting Promotion of Social Interactions and Identifying the Key Drivers Affecting Them In Urban Public Spaces (Case Study: District 10 of Tehran municipality). *Journal of geography and planning*. 28(89), 183-208. [In Persian]
- Jehle, U., Baquero Larriva, M. T., Baghaie Poor, M., & Büttner, B. (2024). How does pedestrian accessibility vary for different people? Development of a perceived user-specific accessibility measure for walking (PAW). *Transportation research part A: Policy and practice*, 189, 104203.
- Khanian, M., Fischer, B. C., & Mohammadi, H. (2024). Green space exposure and children's walking distance to school: A case study in central urban areas. *Urban forestry & urban greening*, 23(1), 102-113.

- Khanian, M., Łaszkiewicz, E., Kronenberg, J., & Sikorska, D. (2024). Urban heterogeneity of the trade-offs between exposure to greenery and walking distance in children's home-school routes. *Applied geography*, 173, 103437.
- Koohsari, M. J., Mavoa, S., McCrorie, P., & Oyeyemi, A. L. (2023). Place attachment and walking behavior in urban neighborhoods: Insights from Calgary, Canada. *Journal of urban health*, 100(2), 198-210.
- Koohsari, M. J., Yasunaga, A., Oka, K., Nakaya, T., Nagai, Y., & McCormack, G. R. (2023). Place attachment and walking behavior: Mediation by perceived neighborhood walkability. *Landscape and Urban Planning*, 235, 104767.
- Lefebvre, H. (1968). *Le Droit à la ville*. *Anthropos*.
- Ma, J., Wang, H., Li, W., Zhao, S., & Qin, W. (2025). Unmet walking needs and quality of life for older adults in China: Exploring the links. *Travel Behavior and Society*, 39, 100972. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2024.100972>.
- Mazzulla, G., Eboli, L., & Forciniti, C. (2024). Do women perceive pedestrian path attractiveness differently from men? *transportation research part A: Policy and practice*, 179, 103890. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103890>.
- Mazzulla, G., Eboli, L., Forciniti, C., & Calvo, F. (2024). Gender differences in perceived attractiveness of pedestrian paths in southern Italy. *Transportation research part F: Traffic psychology and behavior*, 88, 37-52.
- Moustakas, C.E. (1994). *Phenomenological research methods*. Thousand Oaks, CA: *Sage publications*.
- Ntamwiza, D., & Bwire, F. (2025). Factors influencing the use of bike-sharing systems in Rwanda: A gender perspective. *African journal of transport and infrastructure*, 12(1), 234-245.
- Olayode, O. B., Jamei, E., Alex, M., Bhowmick, P., Dai, Y., & Saberi, M. (2025). Integrating electric bikes in public transportation: Benefits and challenges. *Journal of cleaner transportation*, 19(4), 202-214.
- Oviedo, D., Okyere, S. A., Nieto, M., Kita, M., Kusi, L. F., Yusuf, Y., & Koroma, B. (2021). Walking off the beaten path: Everyday walking environment and practices in informal settlements in Freetown. *Research in transportation business & management*, 40, 100630.
- Paydar, M., Kamani-Fard, A., & Etminani-Ghasrodashti, R. (2017). Perceived security of women in relation to their path choice toward sustainable neighborhood in Santiago, Chile. *Cities*, 60(Part A), 289-300.
- Racine, P., W. (2009). *A Qualitative study of motivations and lived Experiences: New venture creation of environmental entrepreneurs in Ohio*, A dissertation for the degree doctor of philosophy. *ProQuest information and learning company*.
- Ramadan Zadeh Lesbooi, R., & Doosti, M. (2016). Comparing the Attitude Patterns of Men and Women in Planning and Developing Clean and Inexpensive Coastal Cycling Tourism (Case Study of Babolsar). *Social Studies tourism*, 7(2), 129-146. [In Persian]
- Sagaris, L., & Palacios, R. (2024). Walking for joy? using a living laboratory to shift to more climate-friendly lifestyles in Santiago, Chile. *Energy research & social science*, 118, 103796.
- Schindler, M., & Neely, E. (2024). Venturing outside: Local journeying, belonging and new parenthood. *Health & Place*, 87, 103261.
- Smitt, D., W., (1393). Padidarshenasi, (Olia, M., Trans.). *Ghoghnoos publications*. [In Persian]
- Su, Y., Luo, X., Ji, H., & Tian, L. (2024). Evaluating perceived value and service quality in bike-sharing systems: An empirical study from China. *International journal of sustainable transportation*, 18(6), 354-369.

- Thorne, R., Fanueli, E., Wild, K., Raja, A., Witten, K., Mackie, H., Woodward, A., & Hirsch, L. (2024). 'Everyone rides together, everyone rolls together': Exploring walking and cycling cultures in South Auckland. *Mobilities*, 19(3), 556-572.
- Tupper, A., Angel, S., & Mazzulla, G. (2024). Children's experiences of walking and cycling to school in England. *Children's geographies*, 22(2), 102-118.
- Tupper, E., Morris, S., Lawlor, E. R., Summerbell, C., Panter, J., Jago, R., & Pollard, T. (2024). Children's experiences of care on walking and cycling journeys between home and school in Healthy New Towns: Reframing active school travel. *Health & Place*, 85, 103147.
- Weber, M. (1978). *Economy and Society: An outline of interpretive sociology*. University of California press.

