

مقایسه‌ی الگوی نگرشی مردان و زنان به برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری پاک و ارزان دوچرخه‌سواری ساحلی (نمونه مطالعاتی شهر بابلسر)

مهدی رمضان‌زاده لسبویی، دانشیار گروه جهانگردی دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران

فرشته دوستی^۱، کارشناس ارشد برنامه‌ریزی و توسعه جهانگردی دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران

پذیرش: ۹۸/۴/۱۲

ارجاع جهت اصلاحات: ۹۸/۳/۲

دریافت: ۹۷/۸/۹

چکیده

در جوامع سنتی به نقش و جایگاه جنسیت توجه نمی‌شود درحالی‌که این مقوله در فرایند توسعه و برنامه‌ریزی گردشگری نقش اساسی را ایفا می‌کند. روابط جنسیتی حاکم در جامعه به افراد هویت بخشیده و میزان قدرت و مشارکت آن‌ها را در روند اجرای امور اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی مشخص می‌سازد. تمامی انواع گردشگری از جمله گردشگری دوچرخه‌سواری^۲، بر میزان توزیع عادلانه قدرت و منابع مالی و مشارکت و حمایت قشرهای جامعه به‌خصوص زنان و جوانان نقش مؤثری دارد. شهرستان بابلسر با دارا بودن ۲۷ کیلومتر نوار ساحلی بیشترین طول نوار ساحلی شنا را در استان مازندران داراست که در اغلب فصول سال پذیرای انواع گردشگران است. نوار ساحلی این شهر با ارتقای استانداردهای مخصوص، قابلیت جذب گردشگران دوچرخه‌سوار و حتی برگزاری مسابقات دوچرخه‌رانی در کشور را داراست. در این پژوهش به مقایسه‌ی الگوی نگرشی مردان و زنان به توسعه گردشگری دوچرخه‌سواری و عوامل انگیزشی مؤثر بر زنان پرداخته شده است. دویست پرسشنامه به‌صورت تصادفی در بین گردشگران ساحل بابلسر توزیع و جمع‌آوری گردیده است. داده‌ها در نرم‌افزار SPSS با استفاده از روش آماره تی و رگرسیون خطی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند. براساس نتایج می‌توان ذکر کرد که بیشتر زنان همانند مردان تمایل بالایی به استفاده از این وسیله در صورت فراهم نمودن شرایط محیطی داشته و خواهان ایجاد زیرساخت‌های استاندارد هستند تا بتوانند مهارت خود را ارتقا بخشند. از بین مؤلفه‌های انگیزشی از نقطه‌نظر زنان، مولفه‌ی نگرش‌های طرفدار و ادراک مثبت دارای بیشترین میزان تاثیرگذاری در توسعه گردشگری دوچرخه‌سواری در شهر بابلسر هستند.

کلیدواژه‌ها: الگوی نگرشی، برنامه‌ریزی و توسعه، گردشگری دوچرخه‌سواری، بابلسر

مقدمه

توجه به جنسیت در امر برنامه‌ریزی از ابزارهای اصلی توسعه‌یافتگی در جهان کنونی است (غنیان و همکاران، ۱۳۸۹: ۹۷). به‌منظور توسعه بازارهای گردشگری، باید توجه کرد که این بازارها به‌طور فزاینده‌ای، براساس زمینه‌های فرهنگی، سن، ساختار خانوادگی، تجارب و محدودیت‌های جسمی متنوع می‌شوند. این موضوع چالش‌هایی را برای توسعه محصولات و مدیریت روابط بین گردشگران، جامعه میزبان و نیز بین گردشگران با سایر مراجعه‌کنندگان به منطقه فراهم می‌کند. محافظت از سرمایه‌های اجتماعی و محیطی و رفاه جوامع میزبان در مناطق جزء اصول اولیه است. درک نگرش ساکنین به توسعه گردشگری و عواملی که می‌تواند عکس‌العمل آن‌ها را تحت تاثیر قرار دهد، در دستیابی به حمایت ساکنین برای توسعه گردشگری ضروری است. از سویی دیگر همه بخش‌های تجارب گردشگری در بستری از مجموعه ادراکات ما از ساختار اجتماعی جنسیت شکل گرفته و از آن تاثیر پذیرفته است (خانی، ۱۳۹۰: ۲۷). جنسیت و توسعه تنها به زنان تکیه نمی‌کند، بلکه به ارتباط زنان و مردان متمرکز بوده و در مطالعات مربوط به گردشگری نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شده است (غنیان و همکاران، ۱۳۸۹: ۹۸). شاپلی معتقد است که توسعه گردشگری، افزایش نقش زنان در جوامع سنتی و دورافتاده را موجب می‌شود. باتلر نیز بر این باور است که در مورد زنان، توسعه گردشگری به افزایش فرصت‌های شغلی، ارتقای پایگاه‌های اجتماعی، ایجاد اشتغال و خودکفایی، ایجاد فرصت‌های دستیابی به موقعیت و جایگاه مدیریت و رهبری و افزایش فرصت‌های آنها برای فعالیت و موقعیت‌های جانبی می‌انجامد (مهدوی، ۱۳۸۱: ۷۳).

از دیدگاه بازار، گردشگری زنان غالباً متفاوت بوده و معمولاً تصمیم‌گیرنده اصلی در نحوه گذران اوقات فراغت محسوب می‌شوند (مک‌گی^۱ و همکاران، ۱۹۹۷). براساس آمار، از میان گروه‌های مختلف مردم، دو طبقه جوانان و زنان از گردشگری سود بیشتری می‌برند. جوانان بر اثر گردشگری، بسیار متحرک و پرجنب و جوش شده‌اند. همچنین، دست کم در برخی کشورها و بعضی مناطق گردشگری، زنان می‌توانند از تعصبات سنتی رها شوند، مشاغلی که بر اثر گردشگری به آنها عرضه می‌شود، ویژگی و اثر آزادکنندگی دارد، از آنجا که گردشگری اثرات مهمی بر زندگی جوامع محلی و میزبان به‌خصوص زنان برجا می‌گذارد از این رو موضوع جنسیت و گردشگری از ابعاد متفاوت اجتماعی، اقتصادی و زیست قابل طرح است (خانی، ۱۳۹۰: ۳۶). زنانگی در حوزه‌ی جامعه‌شناسی جنسیت و فرهنگی به دنبال این است که

چگونه این اعمال، ساخته شده اجتماع هستند و چگونه معانی فرهنگی را به وجود می‌آورند؟ این چشم-انداز تنها به ارتباط ساخت اجتماعی با اعمال اجتماعی و نتایج آن‌ها توجه می‌کند. همچنین آنها بر ارتباط میان جنسیت و فرهنگ تمرکز دارند و بررسی می‌کنند که چگونه اعمال اجتماع، جنسیت و تفاوت‌های جنسیتی را می‌سازد. انتظارات فرهنگی از زنانگی و مردانگی در زیر مجموعه این تحلیل‌ها به‌ویژه در مطالعات ورزشکاران زن قرار می‌گیرد (کرن^۱، ۲۰۰۴: ۳۳). تصویری که از زنانگی برای ما ارائه شده است عمدتاً در قالب نقش‌هایی در متن خانه یا شریک زندگی یک مرد و همسرانی خوب و پاک است. اما با تمام این‌ها این زنان در حال انجام دادن فعالیت‌های فیزیکی ظاهر نمی‌شوند یا به ندرت ظاهر می‌شوند و آنچه تأیید شده است ارتباط تنگاتنگ میان تصویر جنسی و مشارکت در ورزش است (هارگریوز^۲، ۱۹۹۷: ۴۷). مشارکت در ورزش می‌تواند به زنان برای غلبه بر حس تظاهر جسمانی‌شان و گسترش دادن مهارت‌های فیزیکی در میان آنان و بالا بردن توانایی فیزیکی و قدرتی آن‌ها کمک کند و علاوه بر این می‌تواند اعتماد به نفس آن‌ها را نیز بالا ببرد. از طرف دیگر قدرت فیزیکی که از طریق مشارکت ورزشی به دست می‌آید، با تناسب اندام و سلامتی همراه است و این‌گونه زنان سلامت فیزیکی و روانی خود را کنترل می‌کنند و کمتر احساس آسیب‌پذیری خواهند داشت. این عوامل نیز احساس استقلال افراد را بالا می‌برد. همچنین مشارکت در ورزش می‌تواند چگونگی ارتباط دختران و زنان را با مردان تغییر دهد. در واقع ورزش به آن‌ها نگرشی می‌دهد که می‌توانند در مقابل مردان از موضع ضعف عمل نکنند و قوی باشند (کوکل^۳، ۲۰۰۳: ۲۵۹). پژوهش‌های کوکل نشان داده است که از اواسط ۱۹۷۰ بسیاری از مردم دنیا از منافع فعالیت فیزیکی و سلامت آگاه شدند. این آگاهی مشوق زنان برای مشارکت در ورزش و به دست آوردن سلامتی بود. با وجود اینکه هنوز هم تفکر سنتی درباره زنانگی وجود دارد با اینحال تاکید بر گسترش مهارت‌های بدنی و قدرت فیزیکی افزایش یافته است (همان، ۲۰۰۳: ۲۳۴-۲۳۷). براساس نظر گیدنز^۴ نیز بدن به صورت جزئی از بازتابندگی دنیای امروز در آمده است. برنامه‌ریزی و تنظیم زندگی و پدید آمدن گزینه‌هایی برای انتخاب شیوه زندگی که به طور اصولی با رژیم غذایی در هم آمیخته‌اند. کاملاً کوتاه‌بینانه خواهد بود اگر این پدیده را فقط به عنوان تغییر الگوهای آرمانی ظواهر جسمانی یا فقط به عنوان تأثیرات بازاریابی تبلیغات تجاری تفسیر کنیم. واقعیت این است که ما بیش از پیش مسئول طراحی

1. Krane
2. Hargreaves
3. Coakly
4. Giddenz

بدن‌ها خویش می‌شویم و هرچه محیط فعالیت‌های اجتماعی ما از جامعه سنتی بیشتر فاصله گرفته باشد، فشار این مسئولیت را بیشتر احساس می‌کنیم (گیدنز، ۱۳۷۸: ۱۴۰).

گردشگری دوچرخه‌سواری از اواخر قرن نوزدهم آغاز گردید و به‌عنوان بخشی از گردشگری حاشیه‌ای تا دهه‌های اخیر رواج پیدا کرد. امروزه تعطیلات مبتنی بر دوچرخه‌سواری پیشرفت کرده و در حدود ۲ تا ۴ درصد تعطیلات کلی را شامل می‌شود (وستون^۱ و همکاران، ۲۰۰۹: ۳۱۰). با این وجود، روند امروزی در عرضه و تقاضای دوچرخه‌سواری نشانگر بازار بالقوه چشمگیر برای این نوع از گردشگری است (کاپلان^۲ و همکاران، ۲۰۱۴: ۱). از منظر تقاضا، شاهد رشد تعداد گردشگرهای تفریحی دوچرخه‌سوار در کشورهای قبیل آمریکا، کانادا و استرالیا علاوه بر کشورهای اروپایی هستیم (لامسدان^۳ و همکاران، ۲۰۰۰: ۳۶۵). از دیدگاه عرضه نیز شاهد توسعه شبکه‌ها و مسیرهای بین‌المللی دوچرخه‌سواری در قاره اروپا در کنار اتخاذ سیاست‌های مبنی بر دوچرخه دوست بودن شهرها هستیم (پاچر^۴ و همکاران، ۲۰۱۰: ۱۶). از دیدگاه گردشگران، دوچرخه‌سواری یک کار لذت‌بخش، بهبود دهنده سلامتی و نسبتاً ارزان در مقاصد گردشگری است (بل^۵ و همکاران، ۲۰۰۶: ۶۵).

گرچه مطالعات اندکی به‌طور سیستماتیک احساسات و تجارب زنان دوچرخه‌سوار را مورد بررسی قرار داده است و یافته‌ها در مورد انگیزه و تقویت مشارکت آنان برای این کار اندک است، با این حال نشانه‌ها حکایت از آن دارد که توجه و ظرفیتی برای مشارکت در دوچرخه‌سواری در میان زنان دیده می‌شود که متأسفانه به عمل نپیوسته است. آنطور که به‌نظر می‌آید امنیت از چشمگیرترین مسائل و یک عامل بازدارنده قابل توجه در بین زنان دوچرخه‌سوار است. عوامل ایمنی تاثیر متفاوتی بر زنان دارند چرا که آنها ریسک‌گریزتر از مردان هستند. ارزیابی کمی خطر نشان می‌دهد که آسیب‌های مرتبط با دوچرخه‌سواری کوچک بوده و فواید ناشی از آن به دلیل بالا بودن هزینه‌های بهداشت و درمان، فراوان است. کمپین‌های تبلیغاتی دوچرخه‌سواری موافق این مسئله هستند که در صورت فراهم نمودن محیط امن، زنان بیش از پیش قادر به تجربه دوچرخه‌سواری در زندگی روزمره خویش خواهند بود. بنابراین ترویج دوچرخه‌سواری به‌عنوان شکلی از حمل و نقل فعال و تفریح مناسب، فرصت ایده‌آلی جهت ترویج سلامت خواهد بود که با همکاری بخش‌هایی از قبیل حمل و نقل، محیط زیست، دولت محلی و برنامه‌ریزی شهری به‌طور همزمان

1. Weston

2. Kaplan

3. Lumsdon

4. Poucher

5. Albalat & bell

به بهبود سلامت افراد، محیط‌های شهری و جوامع محلی کمک شایانی خواهد نمود (جرارد^۱، ۲۰۰۳: ۲۱۳). با مشارکت و مداخله زنان در دوچرخه‌سواری در کشورهای مختلف؛ بسیاری از آنان عواملی از قبیل تعامل اجتماعی، تعیین اهداف شخصی و کسب رضایت از دستیابی به آنان، یادگیری مهارت‌های جدید در محیطی امن و حمایتی و دریافت بازخورد مثبت و به رسمیت شناختن از طرف سایرین (خانواده، دوستان و همکاران) را از عواملی انگیزشی موثر برای راغب ساختن آنها به این امر دانستند. در واقع حمایت اجتماعی و به رسمیت شناختن هم از طرف خود و هم از طرف سایرین از مهمترین عوامل ارتقای گردشگری دوچرخه‌سواری است (همیلتون^۲ و همکاران، ۲۰۰۳: ۳۶). همچنین شواهدی وجود دارد مبنی بر اینکه زنان تمایل بیشتری به اتخاذ رفتارهای مناسب و متعادل برای محیط زیست از قبیل دوچرخه‌سواری، خوردن غذاهای ارگانیک و ... دارند (هانتز^۳ و همکاران، ۲۰۰۴: ۶۸۲).

شهر بابلسر همانند سایر شهرهای استان مازندران به‌عنوان قطب طبیعی گردشگری از حساسیت بالایی در زمینه گردشگری و طبیعت برخوردار هست، این شهر یکی از شهرهای حاشیه دریای خزر از قدیم الایام از شهرهای گردشگری در ایران محسوب شده و دارای سواحل بسیار زیبایی است که از لحاظ امکانات اقامتی و تفریحی از جایگاه تقریباً خوبی برخوردار است و بنابراین جامعه محلی به ویژه جوانان و زنان با درک درست از آن می‌توانند در راستای دستیابی به گردشگری پایدار مشارکت بیشتری داشته باشند. شایان ذکر است که در سال‌های اخیر به‌دلیل ورود تعداد زیاد گردشگران به این شهر و عدم توجه آنها به حفظ محیط‌زیست دریا و جنگل، شاهد آلودگی بسیاری به‌خصوص در سواحل این شهر هستیم که عدم توجه به این موضوع خطرات بسیار جدی از منظر محیط‌زیست و اجتماعی برای این شهر و شهروندانش را به دنبال خواهد داشت که باعث انزجار مردم محلی نسبت به گردشگران نیز خواهد شد. بنابراین لزوم توجه به ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای انواع گردشگری دوستدار محیط زیست و توسعه آنها احساس می‌شود. جهت برنامه‌ریزی برای چنین گردشگری، درک نگرش ساکنین نسبت به آن برای حمایت از توسعه‌ی آن باید بررسی گردد. گردشگری دوچرخه‌سواری به خاطر دارا بودن آثار اقتصادی و زیست-محیطی مثبتش سالیان سال است که مورد توجه بسیاری از کشورهای اروپایی بوده و این کشورها را از درآمدهای زیادی برخوردار نموده است و بر این اساس حتماً باید به‌عنوان یک محصول گردشگری

1. Gerrard
2. Hamilton
3. Hunter

مناسب برای محیطزیست در کشور ایران که از پتانسیل‌های طبیعی و تاریخی زیادی برخوردار است، در نظر گرفته شود.

از آنجا که هر فعالیتی از جمله گردشگری، نیازمند شرایط ذهنی مناسب در جامعه میزبان است و این شرایط نه تنها حسب پایگاه اجتماعی و اقتصادی متفاوت است بلکه در میان دو گروه مرد و زن نیز از منظر جنسیتی تفاوت دارد (بریمانی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۵۷) بنابراین باید در راستای شناخت عوامل انگیزشی موثر در میان گروه زنان و مردان در جهت رونق بیشتر گردشگری دوچرخه‌سواری گام برداشت و متعاقباً اسباب و امکانات لازم برای استفاده قشر زنان از آن را فراهم نمود چرا که زنان نیز بطور تقریبی نیمی از افراد جامعه را تشکیل داده و بنابراین باید در راستای تفریح و گذران اوقات فراغت این افراد در کنار سلامتشان قدم برداشت. براساس مطالب ذکر شده، پژوهش حاضر در پی پاسخ به سوالات کلیدی زیر است:

- ۱- الگوی نگرشی مردان و زنان گردشگر دوچرخه‌سوار نسبت به برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری دوچرخه‌سواری در شهر بابلسر چگونه است؟
- ۲- عوامل موثر بر انگیزش و تمایلات زنان نسبت به استفاده از این وسیله دوستدار محیطزیست و توسعه گردشگری دوچرخه‌سواری کدامند؟

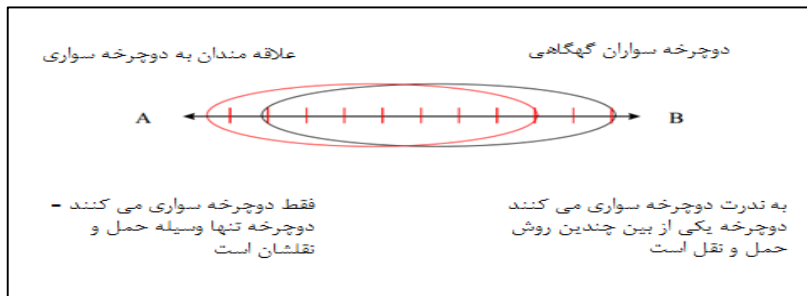
مبانی نظری و پیشینه تحقیق

در زمینه گردشگری دوچرخه‌سواری از زمان شروع آن که به اواخر قرن ۱۹ باز می‌گردد تا به امروز، تحقیقات و مطالعات زیادی صورت گرفته است. اولین تحقیقات در رابطه با تعریف این گردشگری، به تحقیقات در رابطه با توسعه آن در منطقه بریتانیا توسط لامسدان در سال ۱۹۹۶ بر می‌گردد. سیمونسن^۱ و همکاران در سال ۱۹۹۸ مطالعاتی در زمینه گردشگران دوچرخه‌سوار در دانمارک انجام دادند که این پژوهش‌ها یکی از اولین مطالعات در زمینه توسعه پروفایل‌های جمعیت‌شناختی و سفر این نوع از گردشگران به حساب می‌آید. ریچی^۲ در سال ۱۹۹۹ در پایان‌نامه دکترای خود به بررسی الگوهای سفر، انگیزه‌ها، مسائل جمعیت‌شناختی و برداشت گردشگران دوچرخه‌سوار در جزیره جنوبی نیوزیلند پرداخت. به‌طور کلی مطالعات متعددی از نقطه نظر جنسیتی در الگوهای حمل و نقلی صورت گرفته که از این قبیل

1. Simonsen
2. Ritchie

می‌توان به مطالعات (هندی،^۱ ۲۰۰۴؛ روزنبلوم^۲، ۲۰۰۴؛ همیلتون،^۳ ۲۰۰۳؛ هانتز،^۴ ۲۰۰۴؛ جرارد،^۵ ۲۰۰۸؛ بل و همکاران،^۶ ۲۰۰۶) اشاره کرد که نتایج اصلی این مطالعات این بود که مردان و زنان الگوهای تحرک متفاوت دارند و به‌طور کلی زنان مسافت کوتاهتر (یک درجه کمتر از دسترسی به اتومبیل)، الگوهای پیچیده‌تر سفر (اغلب سفرهای زنجیره‌وار)، داشتن تحرک زیاد جهت کمک به دیگران (همانند نگهداری کودکان و افراد مسن، استفاده کمتر از تلفن همراه) را بیشتر ترجیح می‌دهند (دالتون^۳ و همکاران، ۲۰۱۰: ۱۵).

اشکال گردشگران دوچرخه‌سوار براساس تعریف سیمونسن و همکاران (۱۹۹۸) در شکل ۱ بیان گردیده است. در این شکل گردشگران براساس سطح تعهدشان به مفهوم گردشگری دوچرخه‌سواری و با توجه به اهداف آنها از تعطیلات مبتنی بر دوچرخه‌سواری درجه‌بندی می‌شوند. در یک سمت از این نمودار مقیاس A گردشگران دوچرخه‌سوار با هسته سخت قرار دارند که شامل آنهایی می‌شوند که دوچرخه سواری تنها روش حمل و نقل و گذراندن تعطیلاتشان می‌باشد. در سمت دیگر نمودار مقیاس B بیانگر گردشگرانی هستند که گهگاهی از دوچرخه‌سواری در طی تعطیلاتشان تنها برای یک یا چند روز استفاده می‌کنند و آنها به دوچرخه به عنوان وسیله‌ای لذت‌بخش و جایگزین برای جابه‌جایی و کاوش در مقصد، زمانی که آب و هوا خوب باشد، می‌نگرند؛ مابین این دو مقیاس گردشگران دوچرخه‌سوار اصلی (مدنظر) قرار می‌گیرند (سیمونسن و همکاران، ۱۹۹۸: ۲۰).



شکل ۱. انواع / اشکال گردشگران دوچرخه‌سوار (سیمونسن و همکاران، ۱۹۹۸: ۲۲)

براساس نظر روتار^۴ و همکاران (۲۰۱۲) پنج شرط اصلی چگونگی زیرساخت‌ها عبارتند از: امن خوب، ترافیک کم)، مستقیم (برگرداندن دوچرخه‌سوارها به مسیر اصلی با کوتاهترین و سریعترین

1. Handy
2. Rosenbloom
3. Dalton
4. Rotar

میانبرها)، جذاب (برخوردار بودن مسیرها از مناظر زیبا، سواحل، نیمکت و...)، متصل به هم (شبکه پیوسته) و راحت (سطوح صاف، بدون موانع).

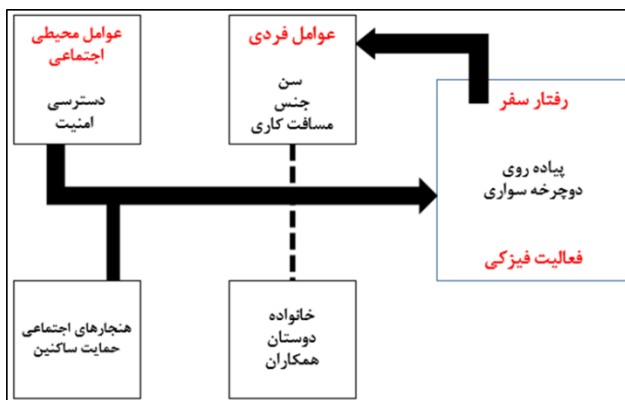
سبک زندگی سالم یکی از ابعاد سبک زندگی است و شامل اشکال خودانتخابی مصرف‌گرایی نظیر انتخاب‌های ویژه در غذا، لباس، ظاهر، اتومبیل، اشکال اوقات فراغت و... است، درحالی که کاکراهام از این موارد فراتر می‌رود و تصمیم‌گیری درباره‌ی مصرف غذا، بستن کمربند ایمنی، بهداشت فردی، ورزش و... را جزء اصلی سبک زندگی سالم محسوب می‌کند. به نظر او انتخاب‌ها با فرصت‌های زندگی فرد می‌توانند تقویت یا محدود می‌شوند. بنابراین موقعیت اجتماعی و انتخاب‌های عامل، هر دو در مفهوم سبک زندگی سالم (مثبت) نقشی اساسی دارند. باید ذکر گردد که جنس به خصوصیات بیولوژیک فرد اشاره دارد در حالی که جنسیت به نقش‌هایی اشاره دارد که توسط اجتماع برای زنان یا مردان تعیین می‌شود. موضوع «جنسیت» به مراتب پیچیده‌تر از «جنس» است و نقش‌های جنسیتی به زنان و مردان بستگی ندارد و این مسئله را می‌توان در تقسیم کار کشاورزی مشاهده کرد. جنس افراد با گذشت زمان تغییر نمی‌کند، درحالی که نقش‌های جنسیتی با گذشت زمان تحت تأثیر تغییرات اجتماعی قرار می‌گیرند و تغییر می‌کنند (غنیان و همکاران: ۱۳۸۹: ۹۹). تحلیل جنسیتی در واقع مطالعه وقایع، شرایط مطالعات موردی و آمار، با هدف تجزیه و تحلیل نقش جنسیت و ایجاد و بقای یک پدیده‌ی خاص اجتماعی-اقتصادی و روش توجه به آن مسئله و برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت است (ابتکار، ۱۳۷۵).

مزایای حاصل از فعالیت‌های فیزیکی از قبیل دوچرخه‌سواری به‌خصوص برای زنان کاملاً مستند گردیده است. زنان هنگام مشارکت زیاد در فعالیت بدنی عمر طولانی داشته و احتمال ابتلا به بیماری‌های گرفتگی عروق قلبی، سکته مغزی، بیماری‌های تنفسی، سرطان روده بزرگ و سرطان پستان در آن‌ها بسیار کمتر می‌گردد و از طرفی ورزش با شدت متوسط همانند دوچرخه‌سواری به کم کردن وزن و کمک به ترک سیگار کمک شایانی می‌نماید. کاهش سطح افسردگی و اضطراب، بهتر شدن شرایط روحی، افزایش سطح عزت نفس از مزایای ورزش کردن است. دوچرخه‌سواری تنظیم‌کننده سوخت و ساز بدن است. دوچرخه در نقش مکملش به‌عنوان شکلی از حمل و نقل فعال جهت ایجاد هوای پاک، شهرهایی با تراکم کم و مردم دوست و جوامع قابل زیستن مشارکت و افری دارد. مطالعات اندکی در حیطه ادراک زنان نسبت به دوچرخه‌سواری انجام شده است اما بررسی آزمایشی اخیر در سیدنی توسط جرارد (۲۰۰۳) نشان داد که نگرانی‌های ایمنی شامل مسیرهای امن، ایمنی جاده‌ها و پارکینگ دوچرخه امن عوامل بازدارنده اصلی برای زنان دوچرخه‌سوار هستند. تحقیقات نشان داد که همچنین این نگرانی‌ها دلیل اصلی برای والدین

بوده که اجازه دوچرخه‌سواری را به کودکان خود هم نمی‌دهند. مطالعه انجام شده‌ای در کشور امریکا نشان داد که میزان آسیب حاصل از دوچرخه در فضای باز در میان پنج فعالیت رایج با شدت خطر متوسط به پایین قرار گرفته است این فعالیت‌ها شامل پیاده‌روی، باغبانی، وزنه برداری، دوچرخه‌سواری در فضای باز، ایروبیک می‌باشند. حتی محققان به این نتیجه رسیده‌اند که حتی در جاده و شرایط فعلی ترافیک فواید ناشی از دوچرخه‌سواری به‌علت بالا بودن هزینه‌های بهداشت و درمان بسیار زیاد است و این امر تلاش برای آموزش زنان برای دوچرخه‌سواری را افزایش می‌دهد. از سویی دیگر، شواهد خوبی بیانگر این است در صورت تغییر سیاست‌های اجتماعی-محیطی و هنجارهای اجتماعی، رفتار نیز به سرعت تغییر می‌کند. در آکسفورد انگلستان سهم سفر با دوچرخه از ۹/۴ درصد در سال ۱۹۷۲ به ۲۶/۴ درصد در سال ۱۹۸۴، پس از معرفی افزایش یافت و در واقع در سال ۱۹۷۴ «سیاست حمل و نقل متوازن» سهم بزرگی در تشویق فعالیت‌های پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و استفاده از حمل و نقل عمومی داشت (جرارد، ۲۰۰۳: ۲۱۴-۲۱۵).

دالتون و همکاران (۲۰۱۰) در پژوهشی با عنوان «مسیرهای دوچرخه‌سواری: دیدگاه‌های جنسیتی و تأثیر اجتماعی آن در دوچرخه‌سواری بریتانیا» به بررسی این موضوع پرداخت که چگونه جنسیت و نفوذ اجتماعی موجب بروز رفتار دوچرخه‌سواری در بین افراد جامعه می‌گردد. او مطالعات خود را در مصاحبه با دوچرخه‌سواران موجود که تحت تمرکز اعضای شبکه‌های اجتماعی (خانواده، دوستان و همکاران) قرار داشتند، به انجام رسانید. براساس چارچوب مفهومی که دالتون در پژوهش خود ارائه داد (شکل ۲) نگرانی‌ها و موانع موجود در حوزه دوچرخه‌سواری در منطقه بریتانیا در دو بخش عوامل محیطی-اجتماعی (جنبه‌هایی از قبیل پیاده‌روی محلی و گسترش دوچرخه‌سواری) و هنجارهای اجتماعی (حمایت ساکنین) طبقه‌بندی شده و در مرحله دوم پژوهش عوامل فردی (جنسیت) برای درک تفاوت‌های موجود به آن اضافه گردید. طبق این پژوهش موانع دوچرخه‌سواری زنان را عواملی از قبیل: ترس (سرعت و حجم ترافیک، نگرانی‌های ایمنی)، ریسک‌گریزی، کمبود امکانات با کیفیت مانند جاده‌های مناسب، کمبود جای پارک، شرایط نامناسب آب و هوایی، توپوگرافی و موانع فرهنگی- روان‌شناختی اجتماعی تشکیل می‌دهند. شواهد نشان می‌دهد که موانع دوچرخه‌سواری براساس جنسیت نیز تقسیم می‌شوند بدین ترتیب که زنان ترجیح می‌دهند از امکانات دوچرخه‌سواری جداگانه و مسیرهای عبور و مرور جداگانه استفاده کنند

درحالی‌که برای دوچرخه‌سواران مرد، جدا بودن مسیر اهمیت چندانی ندارد (ساسترنز^۱، ۲۰۰۹؛ دالتون و همکاران، ۲۰۱۰: ۱۸).



شکل ۲. چارچوب مفهومی دیدگاه‌های جنسیتی و بعد اجتماعی آن در دوچرخه‌سواری (دالتون و همکاران، ۲۰۱۰)

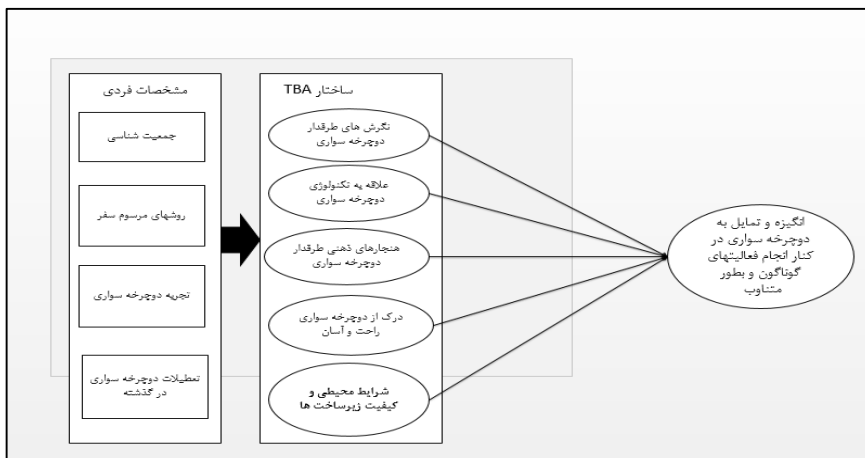
در نظریه دیگری کاپلان و همکاران (۲۰۱۴) مطالعاتی در زمینه عوامل رفتاری موثر در ایجاد انگیزه در گردشگران جهت استفاده از سیستم‌های دوچرخه‌رانی تفریحی در تعطیلاتشان، در منطقه کوپن هاگن دانمارک انجام دادند. این محققان از تئوری رفتار برنامه‌ریزی شده^۲ برای بررسی قصد و انگیزه گردشگران شامل چهار مرحله نگرش‌های طرفدار دوچرخه‌سواری، علاقه به تکنولوژی دوچرخه‌سواری، هنجارهای ذهنی طرفدار دوچرخه‌سواری و درک از دوچرخه‌سواری راحت و آسان؛ استفاده کرده‌اند. ساختار مدل رفتار برنامه‌ریزی شده با استفاده از مدل‌سازی معادلات ساختاری (SEM) به دست آمده است. این روش و کاربرد آن درحیطه‌ی پژوهش‌های رفتار سفر در سه دهه گذشته توسط گلوب (۲۰۰۳) مورد استفاده قرار گرفته است. مدل این پژوهش شامل سه مجموعه معادلات: معادلات اندازه‌گیری، معادلات ساختاری مربوط به ساختارهای نگرشی پنهان خصوصیات اجتماعی-اقتصادی و معادلات ساختاری مربوط به ساختارهای نگرشی پنهان در حیطه‌ی گردشگری دوچرخه‌سواری است (شکل ۳). شاخص‌های سه مجموعه معادلات به‌طور همزمان با استفاده از احتمال حداکثر با معیار کوواریانس Huber-White برآورد شده است (یوان و بتلر، ۲۰۰۰). خطای استاندارد با اتخاذ روش White's sandwich-based که آمارهای قوی را در حضور غیر عادی شاخص‌ها و متغیرهای دسته‌ای تولید می‌کند محاسبه شده است (وایت^۳،

1. Sustrans

2. The theory of planned Behavior

3. WHite

۱۹۸۰). همچنین علاوه بر ضریب توصیفی کای اسکوایر، از میانگین ریشه استاندارد (بولن، ۱۹۸۹) و ریشه‌ی متوسط تقریبی استفاده شده است (براون و گُدسک^۱، ۱۹۹۳) و (کاپلان و همکاران، ۲۰۱۴). براساس این نظریه، نگرش‌ها و هنجارهای ذهنی مطلوب و برداشت‌های قوی منجر به ایجاد قصد و انگیزه قوی جهت انجام آن رفتار می‌شود که این انگیزه سبب می‌شود فرد تمام توانایی و منابع لازم جهت بروز آن رفتار را فراهم کند و در نهایت ما می‌توانیم آن رفتار را مشاهده کنیم. عامل اول نگرش‌های طرفدار دوچرخه‌سواری مربوط به مواردی از قبیل سلامتی، محیط زیست و آسایش می‌شود؛ عامل دوم علاقه به تکنولوژی دوچرخه‌سواری می‌باشد؛ عامل سوم هنجارهای ذهنی طرفدار دوچرخه‌سواری مربوط به مواردی از قبیل احترام به دوچرخه‌سواران و دوچرخه‌سواری بوده و عامل چهارم درک از دوچرخه‌سواری راحت و آسان شامل مواردی از قبیل آب و هوا، مسافت و زمان دوچرخه‌سواری، ترافیک، مسیرهای دوچرخه‌سواری و استفاده از سیستم GPS می‌باشد. اما با توجه به اهمیت زیرساخت در این نوع از گردشگری، مدل مفهومی این پژوهش (شکل ۳) علاوه بر موارد فوق دربردارنده‌ی عامل دیگری تحت عنوان عامل شرایط محیطی و کیفیت زیرساخت‌ها است تا بتوان میزان گرایش و عوامل انگیزشی مؤثر در آنان را سنجید و در جهت پایه‌ریزی گردشگری دوچرخه‌سواری امن گام برداشت. همانطور که قبلاً نیز ذکر گردید مقوله زیرساخت و امنیت از عوامل اصلی بازدارنده در بین زنان برای دوچرخه‌سواری بوده و نقش مهمی در برنامه‌ریزی و توسعه این گردشگری در بین زنان ایفا می‌کند.



شکل ۳. مدل رفتاری گردشگری دوچرخه‌سواری محقق ساخته برگرفته از مدل کاپلان و همکاران (۲۰۱۴: ۳)

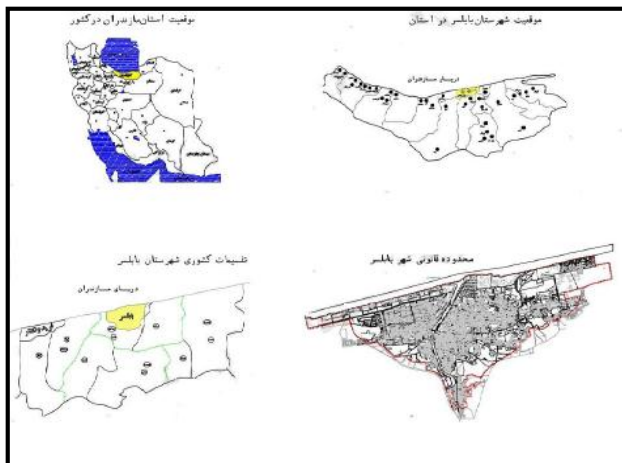
روش پژوهش

پژوهش حاضر به لحاظ ماهیت توصیفی - تحلیلی و بر اساس هدف کاربردی است و اطلاعات مورد نظر درباره تعریف و مشخصات این گردشگری و انگیزه‌های گردشگران دوچرخه‌سوار با استفاده از پژوهش‌های موجود در این زمینه و به روش کتابخانه‌ای گردآوری شده‌اند و داده‌های مورد نظر برای تحلیل جنسیتی گردشگران نیز به شیوه پیمایشی مبتنی بر پرسشنامه جمع‌آوری گردیده‌اند. جامعه آماری این پژوهش شامل گردشگرانی است که به شهر بابل سفر کرده‌اند، با توجه به نامشخص بودن جامعه آماری تحقیق از فرمول کوکران استفاده شده است که عبارت است از: $n = \frac{t^2 pqN}{(N-1)d^2 + t^2 pq}$. مفروضات فرمول کوکران: t آماره استاندارد توزیع نرمال می‌باشد که در سطح اطمینان ۹۵٪ برابر با ۱/۹۶ است. N حجم جامعه آماری است که نشان از تمام افراد جامعه آماری است. p احتمال موفقیت در انجام نمونه‌گیری و q احتمال شکست است که در اکثر مواقع محققین از روش احتمالی استفاده کرده و مقدار p و q را در پژوهش خود ۰/۵ اعلام می‌کنند. d احتمال خطای اندازه‌گیری است. بر اساس محاسبات حجم نمونه ۲۰۰ نفر برآورد شده است و بنابراین ۲۰۰ پرسشنامه به شیوه تصادفی ساده در تابستان سال ۱۳۹۶ در نوار ساحلی شهر بابل در بین گردشگران دوچرخه‌سوار تکمیل و جمع‌آوری گردیده است. برای بررسی تفاوت نگرش موجود در بین مردان و زنان گردشگر از آزمون تی مستقل و جهت پیش‌بینی تاثیرگذارترین عامل بر انگیزش زنان نسبت به توسعه گردشگری دوچرخه‌سواری از آزمون رگرسیون خطی استفاده گردیده است. برای سنجش روایی از مبانی نظری و دیدگاه نظریه‌ای کاپلان و همکاران (۲۰۱۴) و نیز برای سنجش سطح پایایی از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده است. براین اساس میزان ضریب آلفای کرونباخ ۰/۸۱ است که در سطح قابل قبول قرار دارد.

منطقه مورد مطالعه

شهرستان بابل با مساحت ۱۳۵۰ هکتار در مصب رودخانه بابل رود و در کرانه‌ی جنوبی دریای خزر و در ۵۲ درجه و ۳۹ دقیقه و ۳۰ ثانیه طول جغرافیایی و ۳۶ درجه و ۴۳ دقیقه عرض جغرافیایی قرار دارد. در حد شمالی این شهر دریای خزر، حد شرقی آن شهر بهنمیر، حد غربی آن شهر فریدون‌کنار و در حد جنوبی آن شهرستان بابل قرار دارد. این شهر در مدار معتدل گرم قرار گرفته است. این ناحیه با میانگین سالیانه دمای ۱۸/۴ درجه سانتی‌گراد، بارش سالیانه ۷۹ میلی‌متر و ۷۹ درصد رطوبت یکی از خوش آب و

هواترین مناطق کشور به‌شمار می‌آید. از نظر توپوگرافی سراسر بابلسر در بخش جلگه‌ای و در موقعیت ساحلی قرار دارد (شکل ۴).



شکل ۴. موقعیت سیاسی شهرستان بابلسر (فنواتی و همکاران، ۱۳۹۰)

یافته‌های پژوهش

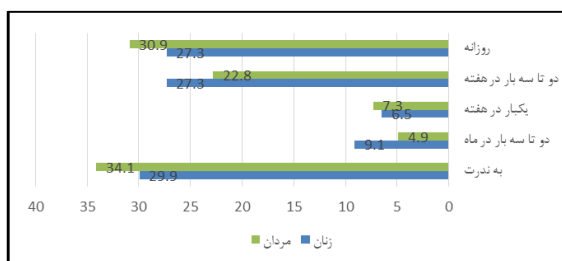
نتایج مستخرج از پرسشنامه نشان می‌دهد که ۶۱/۵ درصد از پاسخگویان مرد و ۳۸/۵ درصد از آنها زن بوده که از نظر تحصیلات با ۳۴ درصد در سطح بالای سواد قرار دارند. میانگین سنی پاسخگویان ۲۹/۱۶ درصد بوده و با ۴۶ درصد هدف از دوچرخه‌سواری را تفریح در کنار ورزش و حفظ سلامتی می‌دانند (جدول ۱).

جدول ۱. ویژگی‌های جمعیت‌شناختی پاسخگویان

ویژگی		درصد	ویژگی		درصد	ویژگی		درصد	
جنسیت		مرد	۶۱/۵	ویژگی		درصد	ویژگی		درصد
		زن	۳۸/۵	تحصیلات		درصد	تفریح		۲۹/۱۶
وضعیت تأهل		مجرد	۶۰/۵	کمتر از دیپلم		۱۷	ورزش		۱۵
		متاهل	۳۹/۵	فوق دیپلم		۱۶/۵	سودمندی در کنار تفریح		۴۶
				لیسانس		۳۲/۵			
				فوق لیسانس		۳۴			

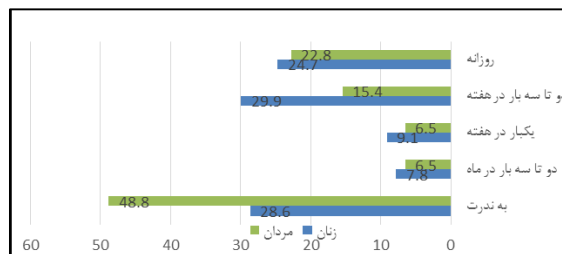
منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۶

همانطور که در شکل ۵ نشان داده شده است میزان استفاده از خودرو شخصی در طی تعطیلات در میان زنان و مردان تقریباً به یک اندازه است و بیشترین میزان مربوط به دو سر طیف روزانه و به ندرت در هر دو گروه ذکر شده است. نمونه مورد نظر این پژوهش بیشتر خواهان عدم استفاده از این وسیله نقلیه بوده که می‌تواند بخاطر راحتی استفاده از حمل و نقل عمومی، عدم مالکیت وسیله نقلیه، مسافت نزدیک مابین شهرهای شمالی و عدم نیاز به استفاده از خودرو شخصی تلقی نمود.



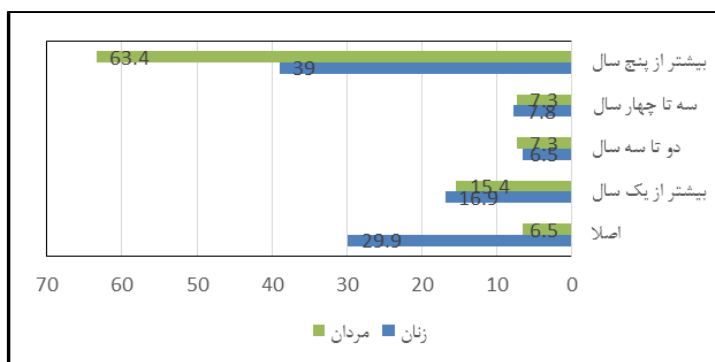
شکل ۵. میزان استفاده از خودرو شخصی در طی تعطیلات منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۶

مردان با ۴۸/۸ درصد در مقایسه با ۲۸/۶ درصد در زنان به میزان بسیار کمی از وسایل حمل و نقل عمومی در طی دوران تعطیلاتشان استفاده می‌کنند که این مسئله بسیار قابل توجه است و زنان با ۲۹/۹ درصد دو تا سه بار در هفته توسط بخش حمل و نقل عمومی جابه‌جا می‌شوند و بنابراین زنان بیشتر از مردان در معرض امنیت و کیفیت زیرساخت‌های مورد نظر بخش عمومی قرار دارند. در تمامی موارد نشان داده شده در شکل شماره ۶ زنان پیشروتر از مردان بوده و همانطور که در زندگی روزانه نیز می‌توان مشاهده نمود زنان بیشتر از مردان بعلت عدم دارا بودن آموزش رانندگی، عدم مالکیت وسیله نقلیه و خانه-دار بودن و دلایل دیگری نیاز کمی به خودرو داشته و استفاده از حمل و نقل عمومی را ترجیح می‌دهند.



شکل ۶. میزان استفاده از حمل و نقل عمومی طی تعطیلات منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۶

شکل ۷ گویای این موضوع است که جنسیت نقش قابل توجهی در منطقه مورد مطالعه در استفاده از دوچرخه داشته است و مردان با ۶۳/۴ درصد بیشتر از پنج سال تجربه دوچرخه‌سواری داشته در حالی که زنان با ۲۹/۹ درصد اصلا در طول زندگی‌شان دوچرخه را تجربه نکرده‌اند و بنابراین حتما باید در راستای آموزش، معرفی، ایجاد زیرساخت‌های مناسب، فرهنگ‌سازی و امنیت این وسیله در بین تمامی افراد جامعه تلاش فراوانی نمود. چراکه با رواج گردشگری دوچرخه‌سواری می‌توان شاهد کم شدن ترافیک موجود در جاده‌ها بود و علاوه بر این موارد دوچرخه وسیله‌ای است که استفاده و یادگیری آن آسان بوده و در بین عموم مردم بسیار رایج است.



شکل ۷. تجربه دوچرخه‌سواری منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۶

۱- الگوی نگرشی مردان و زنان گردشگر دوچرخه‌سوار نسبت به برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری دوچرخه‌سواری در شهر بابلسر چگونه است؟

پاسخ به این سوال پژوهش در جدول‌های ۲ و ۳ نشان داده شده است. تنها دو مؤلفه عوامل انگیزشی و علاقه‌مندی به تکنولوژی مدرن دوچرخه‌سواری در سطح معناداری (کمتر از ۰/۰۵) قرار گرفته‌اند. بررسی تفاوت میانگین‌ها در این دو مؤلفه نشانگر عدم وجود اختلاف حائز اهمیت در بین زنان و مردان بوده و مردان تنها با ۰/۱ از میانگین بالاتری نسبت به زنان برخوردارند و در نتیجه زنان نیز همانند مردان از نظر تمایل و انگیزه‌ی بالا به راندن این وسیله در صورت مهیا بودن شرایط محیطی و علاقه‌مندی به این وسیله بخاطر حفظ سلامتی و کاهش آلودگی و ترافیک شهری، در یک رتبه قرار دارند و در صورت فراهم کردن زیرساخت‌ها، علاقه وافر به استفاده از این وسیله دارند. بنابراین اطلاعات جمع‌آوری شده زنان تمایل بالایی

به استفاده از حمل و نقل عمومی در مسافت‌های کوتاه داشته و تمایلشان به دوچرخه‌سواری نیز در مقایسه با تمایل مردان در حد قابل قبولی است بنابراین ایجاد مسیرهای دوچرخه‌سواری مجزا و جداگانه از مسیرهای تردد وسایل نقلیه موتوری و امن ساختن آن‌ها از نظر جایگاه پارک و کیفیت مناسب این مسیرها برای دوچرخه‌سواری کودکان می‌تواند از جمله موارد راغب‌سازی زنان به دوچرخه‌سواری شده و این حمایت، اعتماد به نفس آنان را بالا برده و موجب تعامل بیشتر این قشر از جامعه در امور شهری شده و در جهت پایداری بیشتر شهر کوشید. در رابطه با مولفه علاقه‌مندی به تکنولوژی‌های مدرن در حیطه دوچرخه‌سواری نیز می‌توان اذعان داشت که مدرنیزه شدن زندگی‌های امروزی و وفور وسایل ارتباطی سریع و شبکه‌های اجتماعی و رواج استفاده از App موبایل برای انجام برخی کارهای روزمره سبب گردیده است که تمامی افراد جامعه چه مردان و چه زنان و البته پاسخ‌دهندگان خواهان استفاده از سیستم‌های مدرن اشتراک‌گذاری دوچرخه در محل‌های پارک و استفاده از GPS جهت یافتن نزدیکترین جایگاه‌ها و در کنار آن یافتن دیگر اعضای خانواده و دوستان به‌هنگام دوچرخه‌سواری در مقاصد گردشگری باشند و بدون صرف وقت زیادی از دوچرخه‌سواری در کنار یکدیگر لذت ببرند. بنابراین می‌توان گفت که حمایت از این وسیله دوستدار محیط زیست، سرمایه‌گذاری سلامتی اجتماعی، روانی و فیزیکی یک جامعه است که تغییر در عادات رفتاری را به دنبال داشته و سبب می‌گردد تمامی شهروندان از جمله مردان و زنان و کودکان در زیبایی و تناسب اندام خود و در زیبایی بصری شهرشان سهیم باشند.

جدول ۲. اختلاف میانگین بین پاسخگویان مرد و زن

خطای استاندارد		انحراف معیار		میانگین		مؤلفه
۰/۰۷	۰/۰۹	۰/۸	۰/۸	۴/۱	۳/۸	نگرش‌های طرفدار دوچرخه‌سواری
۰/۰۷	۰/۱۱	۰/۸	۱/۰	۳/۶	۳/۵	علاقه به تکنولوژی‌های بالا و مدرن
۰/۰۶	۰/۰۸	۰/۷	۰/۷	۳/۷	۳/۶	هنجارهای ذهنی موافق دوچرخه‌سواری
۰/۰۸	۰/۰۶	۰/۹	۰/۶	۳/۴	۳/۲	ادراک مثبت نسبت به دوچرخه‌سواری
۰/۰۸	۰/۰۷	۰/۸	۰/۷	۳/۹	۳/۹	شرایط محیطی و کیفیت زیرساخت‌ها
۰/۰۸	۰/۰۸	۰/۹	۰/۷	۴/۳	۴/۳	انگیزه و تمایلات نسبت به گردشگری دوچرخه‌سواری

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۶

جدول ۳. نتایج آزمون تی از نگرش جنسیتی به گردشگری دوپرخه‌سواری

سطح اطمینان /۹۵		خطای استاندارد	اختلاف میانگین	درجه آزادی	آماره T	سطح معناداری	F	مؤلفه‌ها	
حد بالا	حد پایین							با احتساب واریانس	بدون احتساب واریانس
/۴۸۵۲ .	۰/۰۲۱۵	۰/۱۱۷۵۷	۰/۲۵	۱۹۸	۲/۱۵	۰/۹۷۷	۰/۰۰۱	با احتساب واریانس	نگرش‌های طرفدار
/۴۸۶۵ .	۰/۰۲۰۳	۰/۱۱۸۰۳	۰/۲۵	۱۵۹	۲/۱۴			بدون احتساب واریانس	دوپرخه‌سواری
/۳۰۱۷ .	-۰/۲۱۶۹	۰/۱۳۱۵۰	۰/۰۴	۱۹۸	۰/۳۲	۰/۰۰۵	۷/۹۱۴	با احتساب واریانس	علاقه به تکنولوژی-
/۳۱۳۴ .	-۰/۲۲۵۸	۰/۱۳۷۰۷	۰/۰۴	۱۴۰	۰/۳۰			بدون احتساب واریانس	های بالا و مدرن
/۳۳۰۵ .	-۰/۱۰۰۷	۰/۱۰۹۳۴	۰/۱۱	۱۹۸	۱/۰۵	۰/۷۵۴	۰/۰۹۹	با احتساب واریانس	هنجارهای ذهنی موافق
/۳۳۰۶ .	-۰/۱۰۰۹	۰/۱۰۹۲۸	۰/۱۱	۱۶۱	۱/۰۵			بدون احتساب واریانس	
/۴۵۹۴ .	-۰/۰۰۵۳	۰/۱۱۷۸۴	۰/۲۲	۱۹۸	۱/۹	۰/۰۶۰	۳/۵۸۶	با احتساب واریانس	ادراک مثبت
/۴۳۹۵ .	۰/۰۱۴۴	۰/۱۰۷۷۹	۰/۲۲	۱۹۷	۲/۱			بدون احتساب واریانس	
/۲۲۴۳ .	-۰/۲۴۳۴	۰/۱۱۸۶۰	-۰/۰۰۹	۱۹۸	-۰/۰۷	۰/۳۷۲	۰/۷۹۹	با احتساب واریانس	شرایط محیطی و کیفیت زیرساخت‌ها
/۲۱۶۶ .	-۰/۲۳۵۷	۰/۱۱۴۶۳	-۰/۰۰۹	۱۹۷	-۰/۰۸			بدون احتساب واریانس	
/۲۳۲۲ .	-۰/۲۵۰۷	۰/۱۲۲۴۷	-۰/۰۰۹	۱۹۸	-۰/۰۸	۰/۰۲۵	۵/۰۷۱	با احتساب واریانس	انگیزه و تمایلات
/۲۱۸۱ .	-۰/۲۳۶۵	۰/۱۱۵۲۶	-۰/۰۰۹	۱۹۰	-۰/۰۸			بدون احتساب واریانس	

۲- عوامل مؤثر بر انگیزش و تمایلات زنان نسبت به استفاده از این وسیله دوستدار محیط‌زیست و توسعه گردشگری دوچرخه‌سواری کدامند؟

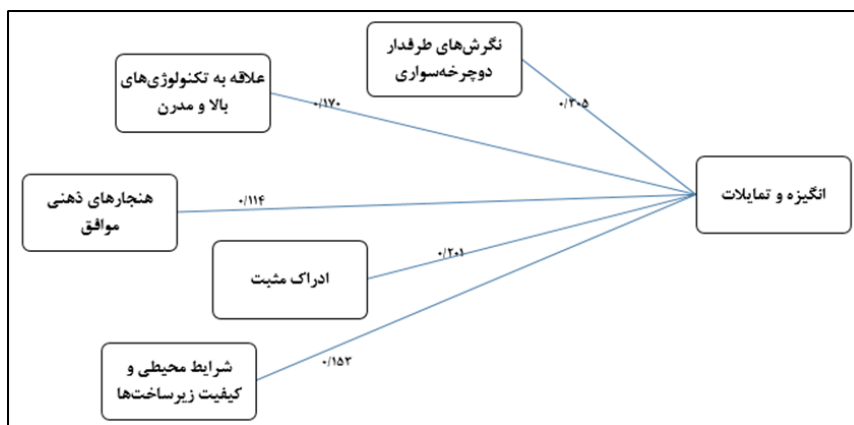
مؤلفه نگرش با ۳۰/۵ درصد بیشترین میزان تاثیر را در انگیزه زنان به دوچرخه‌سواری دارد که این امر حاکی از نگرش و ذهنیت مثبت به امر دوچرخه‌سواری حتی با وجود پوشش خاص در کشور ایران است و پس از آن مؤلفه ادراک با ۲۰ درصد در رتبه دوم قرار داشته و بیانگر درک مثبت از وسیله دوچرخه در بین زنان گردشگر بوده است. براساس یافته‌ها ادراک نسبت به چیزی یک فرایند آگاهی از دنیای واقعی است که این فرایند دستخوش عوامل بسیاری از قبیل خصوصیات فردی و عوامل محیطی-اجتماعی قرار می‌گیرد.

ادراک در جنسیت نقش بسیار مهمی داشته و زنان و مردان نسبت به محیطشان درک متفاوتی دارند و تمامی رفتارشان توسط این درک برگرفته از محیط تحت تاثیر قرار می‌گیرد و براین اساس اولویت‌هایشان تغییر کرده و خواسته‌هایشان متفاوت می‌شود. مثلاً وجود امنیت از معیارهای بسیار مهم زنان در ارزیابی محیط است و فرایند ادراک و شناخت آنان را تحت تأثیر قرار می‌دهد (براتی، ۱۳۸۹؛ بریمانی و همکاران، ۱۳۹۵). اگر شرایط و سیاست‌هایی مبنی بر آگاهی نسبت به ادراک و شناخت زنان از محیطشان فراهم شود می‌توان به آسانی اولویت‌ها و خواسته‌هایشان را دانست و برای آنها برنامه‌ریزی کرد. لذا براساس اطلاعات میدانی در مقوله گردشگری دوچرخه‌سواری، زنان شناخت مثبتی نسبت به این امر دارند و این ورزش و تفریح از نیازهای و خواسته‌های آنان است منتها به دلایلی از قبیل عدم وجود فرهنگ مناسب، عقاید سنتی جهت محدود کردن زنان، امنیت نامناسب حتی به‌هنگام رانندگی زنان، برخی الگوهای غلط رفتاری مثل عادت به عدم تحرک و بسیاری عوامل دیگر، این نیازشان ناشناخته مانده است و باید توسط مسئولین امر رفع گردد. تسریع در این امر بعلا آثار مثبتش می‌تواند دستیابی به نیازهایی از قبیل ورزش کردن، حفظ سلامتی، پایین بردن هزینه‌های بهداشت و درمان، کاهش آلودگی هوا و لذت و شادی را آسانتر سازد (جدول ۴) و (شکل ۸).

جدول ۴. تحلیل رگرسیونی عوامل انگیزشی مؤثر بر توسعه گردشگری دوچرخه‌سواری

سطح معناداری	آمارهٔ آزمون F	ضریب استاندارد	ضرایب غیراستاندارد		متغیرها
		بتا	انحراف معیار	B	
۰/۰۰۰	۲/۱۰۵	۰/۳۰۵	۰/۱۲۴	۰/۲۶۳	نگرش‌های طرفدار
۰/۰۰۰	۱/۱۶۰	۰/۱۷۰	۰/۱۰۲	۰/۱۱۹	علاقه به تکنولوژی‌های بالا و مدرن
۰/۰۰۳	۱/۰۰۱	۰/۱۱۴	۰/۱۰۶	۰/۱۰۷	هنجارهای ذهنی موافق
۰/۰۰۰	۱/۶۳۱	۰/۲۰۱	۰/۱۴۲	۰/۲۳۲	ادراک مثبت
۰/۰۰۰	۱/۰۴۹	۰/۱۵۳	۰/۱۳۸	۰/۱۴۵	شرایط محیطی و کیفیت زیرساخت‌ها

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۶



شکل ۸. میزان تأثیرپذیری انگیزه زنان از مؤلفه‌های مؤثر گردشگری دوچرخه‌سواری منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۶

نتیجه‌گیری

براساس مطالب ذکر شده می‌توان اینگونه نتیجه گرفت که در داخل کشور پژوهش‌های صورت گرفته در این زمینه به دلیل ماهیت جدید این گردشگری بسیار کم بوده و متأسفانه از هر دو منظر عرضه و تقاضا به این گردشگری توجه پایینی شده است. اما این گردشگری در خارج از کشور به‌خصوص در کشورهای دارای سواحل و مناظر زیبا مورد توجه بسیاری قرار گرفته (دروم^۱، ۲۰۱۵؛ لی^۲، ۲۰۱۴؛ بانینگ^۱، ۲۰۱۶) به-

1. Derom
2. Lee

طوری که پژوهش‌های اخیر این گردشگری را از دیدگاه پایداری سنجیده و به آن به‌عنوان راهی جهت حفظ منابع زیست‌محیطی می‌نگرند. چرا که براساس یافته‌ها می‌توان دانست که این کشورها کاملاً آگاه از منافع اقتصادی، اجتماعی آن بوده و حتی از منظر جنسیتی در پی آموزش بیشتر جهت تشویق زنان و کودکان به استفاده از این وسیله در سفرهای با مسافت کوتاه هستند. این کشورها به دنبال حل مسائل زیست‌محیطی و چالش‌های فراروی حمل‌ونقل عمومی با به‌کارگیری گردشگری دوچرخه‌سواری هستند. از سوی دیگر در بعد کوچکتر در شهرهای ایرانی وجود عادات فرهنگی-اجتماعی بخصوص از قبیل عرف نبودن دوچرخه‌سواری دختران و زنان در خیابان‌های شهر و همچنین رفتارهای نامناسب و تهاجمی رانندگان وسائط نقلیه، علاقه به دوچرخه‌سواری را در بین زنان کاهش داده است. بنابراین در این پژوهش برای اولین بار به لزوم اهمیت توجه به این قشر و نیازشان به این گردشگری اشاره شده است. چرا که زنان به‌طور تقریبی نیمی از جامعه را تشکیل داده و آموزش و آگاه‌سازی آنان نسبت به توسعه این گردشگری برای بهره‌مندی از اثرات مثبت آن توسط هر دو گروه گردشگران و ساکنین را امکان‌پذیر می‌سازد.

حمل و نقل در کنار مسکن، کار و تفریح نه‌تنها به عنوان یکی از چهار رکن اساسی ساختارهای شهر معاصر، بلکه یکی از مهم‌ترین مسائل و چالش‌های پیشروی شهرها محسوب می‌شود. از این رو، حرکت به سمت حمل و نقل پایدار مهم‌ترین و اجتناب‌ناپذیرترین راهکار برای حل معضلات زیست‌محیطی شهرها تلقی می‌گردد. نارسایی و ناکارآمدی در ساختار و نظام حمل و نقل درون شهری عموماً پدید آورنده‌ی معضلاتی چون مصرف زیاد انرژی، اتلاف وقت و هزینه، آلودگی هوا، آلودگی‌های صوتی و بصری، کاهش ایمنی و افزایش خطرات جانی و همچنین از بین رفتن بافت‌ها و فضاهای سنتی شهرهاست (جهان شاهلو و امینی، ۱۳۸۵). محدودیت در فعالیت‌های بدنی از قبیل عدم وجود زمان، انرژی، منبع مالی، شریک، حمایت اجتماعی و حمل و نقل همراه با نگرانی‌های زیست‌محیطی و وجود محدودیت‌های مخصوص این وسیله از قبیل عدم آگاهی‌های لازم در مورد جنبه‌های مکانیکی این وسیله، شرایط نامساعد ترافیک، تجاوز رانندگان سبب گردیده است که زنان بیشتر از آنچه که انتظار می‌رود به دوچرخه‌سواری اظهار بی‌میلی کنند. از طرفی براساس یافته‌ها زنان نسبت به مردان ریسک‌گریزتر بوده و این باعث شده است که داشتن امنیت را به تحرک بدنی، سلامتی و تفریح و آسانی حمل و نقل ترجیح داده و بدین منظور علارغم تمایل زیاد به دوچرخه‌سواری، از این کار امتناع ورزند تا دچار استرس و اضطراب ناشی از عدم

وجود امنیت به هنگام استفاده از این وسیله نشوند. اما براساس اطلاعات جمع‌آوری شده مشخص گردید که در شهر بابلسر زنان با وجود اینکه تجربه دوچرخه‌سواری آنچنانی نداشته اما همانند مردان از تمایل بالایی به دوچرخه‌سواری برخوردار هستند و مایل‌اند تا در مسیرهای استاندارد با وسایل استاندارد و مجهز به تکنولوژی‌های روز استفاده کنند. آنها خواهان حمایت و گسترش دوچرخه‌سواری به دلیل عواملی از قبیل بهداشت و سلامت اندام، فرصتی برای تعامل اجتماعی و حضور بیشتر آنان در جامعه، توجه و اهمیت دادن به خواسته‌ها و تفریحاتشان، کسب مهارت‌های جدید و استفاده بیشتر از فضای باز و محیط شهری که در آن زندگی می‌کنند، هستند. از دیگر مزایای دوچرخه‌سواری که تمایل به استفاده از آن را نیز افزایش می‌دهد کارا بودن آن در مسیرهای کوتاه است چرا که زنان محل کارشان را در نزدیکی محل زندگی انتخاب کرده و تمایل به سفرهایی با مسافت کوتاه دارند لذا دوچرخه به دلیل آسانی حمل و یافتن جای پارک بدون مشغله از سودمندترین وسایل در این زمینه به حساب می‌آید. علاوه بر این امروزه به دلیل اشتغال، آموزش و آگاهی و گسترش ارتباطات، تغییرات عمده‌ای در نقش‌های زنان به وجود آمده و ساختار هویتی و شخصیتی آنان در سایه تحول جامعه و خروج از سنتی بودن، دگرگون شده است و زنان امروزی نسبت به زنان گذشته بیش از پیش به فکر سلامتی و تناسب اندام، لذت و تفریح و اختصاص وقت بیشتر به خود هستند که در کنار پیشرفت علم و تکنولوژی و آسان‌تر شدن زندگی سبب گردیده است که زنان به خواسته‌های خود اهمیت بیشتری داده و برای رسیدن به آنها پافشاری کنند و به جوامع یادآوری کنند که امنیت خاطر و رسیدگی به نیازهایشان را در اولویت قرار دهد.

پیشنهاد‌های کاربردی

بنابراین پیشنهاداتی در جهت برنامه‌ریزی و توسعه این گردشگری در شهر بابلسر ارائه می‌گردد:

- ایجاد مسیر دوچرخه‌سواری پیوسته و امن در تمامی طول نوار ساحلی
- ایجاد جایگاه‌های پارک و اقامتی در طول مسیر دوچرخه‌سواری
- برگزاری همایش‌های تشویقی ورزشی در حیطه مشارکت زنان در ورزش
- ایجاد ایستگاه‌های ارائه دوچرخه به گردشگران در سطح شهر و تشویق به استفاده به‌هنگام حمل و نقل
- ارائه آموزش‌ها و آگاه‌سازی‌های لازم به مردان دوچرخه‌سوار جهت حمایت آن‌ها از زنان دوچرخه‌سوار

منابع

- ابنکار، معصومه. (۱۳۷۵). *تحلیل جنسیتی و توسعه*. تهران: پژوهشکده زنان.
- براتی، ناصر. (۱۳۸۹). «ادراک محیط نقش نسبت‌های روانشناختی در فهم محیط». ماهنامه منظر. ۹. ۳۴-۴۵.
- بریمانی، فرامرز؛ رمضان‌زاده لسبوئی، مهدی؛ حسینی و لشکلائی، حسین. (۱۳۹۵). «تحلیل جنسیتی ادراک جوانان از طبیعت-گردی (مطالعه موردی: دانش‌آموزان مقطع متوسطه شهرستان میاندوورد)». *مطالعات اجتماعی روان‌شناختی زنان*. ۱۴(۲). ۱۵۷-۱۸۳.
- جهانشاهلو، لعیا و امینی، الهام. (۱۳۸۵). «برنامه‌ریزی شهری و نقش آن در دستیابی به حمل و نقل پایدار شهری». هفتمین کنفرانس مهندسی حمل و نقل و ترافیک ایران. تهران.
- خانی، فضیله. (۱۳۹۰). «تحلیل جنسیتی از درک آثار گردشگری مورد مطالعه، روستاهای کن و سولقان شمال غرب تهران». *مجله توسعه روستایی*. ۱(۳). ۲۵-۴۴.
- رمضان‌زاده لسبوئی، مهدی؛ دوستی، فرشته. (۱۳۹۵). «گردشگری دوچرخه‌سواری؛ نقش آن در اقتصاد جامعه محلی». همایش ملی توسعه پایدار گردشگری از تئوری تا عمل با رویکرد توسعه جوامع محلی. مازندران.
- غنیان، منصور؛ قدیری‌معصوم، مجتبی؛ مطیعی‌لنگرودی، سیدحسین؛ زرافشانی، کیومرث. (۱۳۸۹). «تحلیل ابعاد گردشگری روستایی با رویکرد جنسیتی از دیدگاه جامعه‌میزبان (مطالعه موردی منطقه اورامان)». *نشریه زن در توسعه و سیاست*. ۳(۸). ۹۳-۱۰۹.
- قنوتی، عزت‌الله؛ عظیمی، آزاده؛ فرجی ملایی، امین. (۱۳۹۰). «تعیین جهات بهینه‌ی توسعه‌ی شهر بر اساس پارامترهای محیطی (مورد: شهر بابلسر)». *برنامه‌ریزی و آمایش فضا*. ۱۵(۳): ۶۰-۸۲.
- گیدنز، آنتونی. (۱۳۷۸). *تجدد و تشخیص: جامعه و هویت شخصی در عصر جدید*. ترجمه: ناصر موفقیان. تهران: نشر نی.
- مهدوی، داوود (۱۳۸۱). «نقش گردشگری در توسعه نواحی روستایی پیرامون شهرها و ارائه مدل استراتژیک (مطالعه موردی دهستان لواسان کوچک)». پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد جغرافیا. تهران. دانشگاه تربیت مدرس.
- Bell, A.C., Garrard, J. & Swinburn, B.A. (2006). Active Transport to Work in Australia: Is It All Downhill From Here?. *Asia-Pacific Journal of Public Health*. 18, 62-68.
- Bollen, K.A., 1989. *Structural Equations with Latent Variables*. John Wiley, New York.
- Browne, M., Cudeck, R., 1993. Alternative ways of assessing model fit. In: Bollen, K., Long, S. (Eds.), *Testing Structural Equation Models*. Sage, Newbury Park, NJ.
- Buning, R. J., & Gibson, H. J. (2016). The role of travel conditions in cycling tourism: Implications for destination and event management. *Journal of Sport & Tourism*, 20(3-4), 175-193.
- Coakly, J. (2003). *Sport in society issue and controversies*. New York: Mcgrowhill.

- Cockerham, W. C. (2004). Health lifestyle in Ukraine. *Public Health in Eastern Europe*, 50, 264-271.
- Cockerham, W. C. & Hinote, B. (2004). Health Lifestyle in Central Asia. *Social Science & Medicine*, 59, 1490-1421.
- Dalton, A. (2010). *Cycling circles: gender perspectives and social influence in UK cycling*. PhD research study. funded by the EPSRC(Engineering & Physical Sciences Research Council). Social Research at the University of the West of England. Bristol.
- Deenihan, G., & Caulfield, B. (2015). Do tourists value different levels of cycling infrastructure?. *Tourism Management*, 46, 92-101.
- Derom, I., & VanWynsberghe, R. (2015). Extending the benefits of leveraging cycling events: Evidence from the Tour of Flanders. *European Sport Management Quarterly*, 15(1), 111-131.
- Garrard, J. (2003). Healthy Revolutions: Promoting Cycling Among Women. *Health Promotion Journal of Australia*, 213-215.
- Garrard, J., Rose, G. & Kai Lo, S. (2008). Promoting Transportation Cycling for Women: the Role of Bicycle Infrastructure. *Preventative Medicine*, 655-59.
- Golob, T.F., 2003. Structural equation modeling for travel behavior research. *Transportation Research Part B*, 37, 1-25.
- Hamilton, K. (2003). *If Public Transport is the Answer, What is the Question? In: A. Root, ed. Delivering Sustainable Transport. A Social Science Perspective Oxford: Elsevier.*
- Han, H., Meng, B., & Kim, W. (2017). Emerging bicycle tourism and the theory of planned behavior. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(2), 292-309.
- Hargreaves, J. (1997). Women s Boxing and Related Activities: Introducing Images and Meanings. *Body & Society*, 3(4), 33-49.
- Hunter, L.M., Hatch, A., & Johnson, A. (2004). Cross-National Gender Variation in Environmental Behaviors. *Social Science Quarterly*, 85 (3), 677-694.
- Kaplan, S., Manca, F., A.S.Nielsen, Th., & G.Pnato, C. (2015). *Intentions to Use Bike-sharing for Holiday Cycling: an application of the Theory of planned Behavior*. Trafikdage pa Aalborg universitct.
- Krane, V., Choi, P.Y.L., Aimar, C.M., & Kauer, K.J. (2004). Living the Paradox: Female Athletes Negotiate Femininity and Muscularity. *Sex Role*, 5. 23-41.
- Lee, C. F., Chen, P. T., & Huang, H. I. (2014). Attributes of destination attractiveness in Taiwanese bicycle tourism: The perspective of active experienced bicycle tourists. *International Journal of Hospitality & Tourism Administration*, 15(3), 275-297.
- Lumsdon, L. (2000). Transport and tourism: Cycle tourism - a model for sustainable development?. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(5), 361-377.
- McGehee, N.G., Locker M. & Uysal .(1997). The Australian international pleasure travel market: Motivations from a gender perspective. *The Journal of tourism studies*, 7(1), 45-57.

- Pucher, J., Dill, J. & Handy, S. (2010). *Infrastructure, Programs and Policies to Increase Bicycling: an International Review*. Prepared for the Active Living Research Program of the Robert Wood Johnson Foundation, and tentatively scheduled for publication in Preventive Medicine.
- Ritchie, B. W. & Hall, C. M. (1999). Bicycle tourism and regional development: A New Zealand case study. *Anatolia: An international journal of tourism and hospitality research*. 10(2), 89-112.
- Rosenbloom, S. (2004). *Understanding Women's and Men's Travel Patterns: the Research Challenge*. Conference Proceedings 35: TRB Chicago, Illinois.
- Rotar, J., Gantar, A., Kocis, D. & Pennec, M. (2012). *How to develop cycle tourism?*. The Central EUROPE Programme co-financed by the ERDF.
- Simonsen, P., Saabye, J.B. & Robbins, D. (1998). *Cycling Tourism: An economic and environmental sustainable form of tourism?*. Unit of Tourism Research at Research Center of Bornholm.
- Weston, D. (2009). Policy on Global Warming: Fiddling While the Globe Burns?. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*. 33 (4), 307-311.
- White, H., 1980. A Heteroskedasticity-Consistent Covariance Matrix estimator and a direct test for heteroskedasticity. *Econometrics*, 48, 817-838.
- Yuan, K.H., Bentler, P.M., 2000. Three likelihood-based methods for mean and covariance structure analysis with nonnormal missing data. In: Sobel, M.E. (Ed.), *Sociological Methodology*, American Sociological Association, Washington DC, pp. 165-200.