



Compilation of the Conceptual Framework of Iran's Cycling Development Model

Ahmad Nasrabadi ¹, Shahram Shafiee*²

Received: Oct 06, 2023

Accepted: Jun 17, 2024

Abstract:

Objective: The purpose of this research was to develop a conceptual framework for the development of cycling in Iran. The research method was qualitative (systematic exploratory).

Methodology: The statistical population included scientific and executive experts related to the subject of the research. A sufficient statistical sample was estimated based on theoretical saturation and purposefully sampled (13 people). The research tools included systematic library study and semi-guided interview. The validity of the instrument was coded and confirmed based on the scientific and legal validity of the sample (persons and documents) and the agreement between the correctors. The analysis method included multi-step coding.

Findings: The results showed that the distribution of identified factors (64 cases) for the areas of cycling includes: general cycling (15 cases), recreational cycling (13 cases), sports cycling (15 cases) and It is shared by three areas (21 cases). Also, the distribution of these factors for the dimensions of alignment analysis includes; Alignment axes (13 cases), alignment capacities (10 cases), alignment challenges (14 cases), alignment strategies (13 cases) and alignment consequences (14 cases).

Conclusion: Based on the framework, it can be said that the research model has statistical and conceptual validity suitable for the strategic analysis of cycling development. Based on the content of the model, the development of cycling follows a systemic pattern, and its key and strategic factors form horizontal and vertical causal loops in the model, which managers should base on in planning, implementation and evaluation. put

Key words: promoting cycling, cycling discipline, development model, convergence of development, capacities.

Keywords: Promotion of cycling, Cycling discipline, Development model, Convergence of development, Capacities

1. M.A of Sport Management, Faculty of Physical Education and Sports Sciences, University of guilan. 2. Associate Professor of Sports Management, University of Guilan, Rasht, Iran.

* Corresponding author's e-mail address: shafieeshahram@gmail.com

Extended Abstract

Introduction and State of Problem

According to the country's experts and environmental evidence, two of the main but neglected challenges of sports development in Iran are the lack of alignment of different sectors on the one hand and inter-sectoral, or inter-institutional and regional divergence and not considering local talent from is the other side. Therefore, it is necessary to align the development of different fields of sports in general and the institutional and regional convergence of the development of multi-functional activities and sports (such as cycling) in particular, to be considered an important issue and a strategic necessity in the country. Therefore, the aim of the current research is to determine the dimensions and framework of the development of cycling in Iran in the fields of alignment in three general, recreational and sports sectors.

Methodology

The current research method was qualitative. For this reason, Nizamand's exploratory approach was used. The statistical population included all the experts and experts in the field of the research subject. The selected sample included university sports management professors and researchers (the field of sports development) and managers and executive specialists (managers and trainers with experience and higher education in the three fields of public, recreational and sports cycling). The studied sample was estimated to be a sufficient number based on the theoretical saturation of the concepts and was sampled as a snowball (13 people). A semi-exploratory interview was used to collect data. The validity of this tool was based on determining the scientific and legal validity of the information sources and the content validity of the framework (by 3 experts) for extracting concepts (transcripts). Interviews were conducted based on a previously designed analytical framework. After conducting 13 interviews over a period of three months, the data analysis indicated that no new data was added to the previous data; Because a high percentage of the data extracted from the last interviews was repeated. Therefore, upon reaching the theoretical saturation limit, the interviews were ended. Three stages of coding were used to analyze the data and categorize the components. Coding was done using previous studies and expert opinion. The research model was drawn as a conceptual system framework based on the identified relationships. Simultaneously with the collection of data, the work of analyzing them in three stages of coding also started. After extracting the codes, they are classified; Constant comparison reveals the differences and similarities between these codes; The classes are separated or merged so that the theory is formed in the process of this process. Available sources and texts are also used in the theory completion process.

Results

The interviewed people included 10 men and 3 women, 6 people with master's education and 7 people with doctoral education. The average age was 42.37 years, professional-sports experience was 15.48 years. The determining factors of the alignment of the development of public, recreational and sports cycling were identified from the process of interviews and library study (64 cases) and after open coding (transformation of raw concepts into analytical propositions) the following table was presented. The frequency of repetition of their key themes is reported.

Distribution of factors for cycling areas included: general cycling (15 cases), recreational cycling (13 cases), sports cycling (15 cases) and common three areas (21 cases). The distribution of factors for the dimensions of alignment analysis also includes; Alignment axes (13 cases), alignment capacities (10 cases), alignment challenges (14 cases), alignment strategies (13 cases) and alignment consequences (14 cases). The identified factors (64 cases) in the previous stage were framed in the following table.

Conclusion

In general, and according to the results of the present research, it can be said that in this regard, according to the new theories of development that pay attention to the category of convergence, the consequences of development and alignment, which is the result of the connection of its environmental elements, are affected by a chain of different factors. It forms that determines the general flow of development alignment and its achievements. Therefore, it can be said that one of the biggest changes in the development direction of cycling can be the result of the way of interaction between its public, recreational and sports sectors. Regarding the importance of these dimensions and their power in explaining the variables of sustainable development, it can be said that since development is a multidimensional and dynamic process and by creating a fundamental change in the environmental, structural and behavioral variables of a human-centered system, it causes the promotion and appropriate distribution of resources and opportunities, participation and satisfaction of stakeholders and progress in performance indicators of that system; Therefore, achieving sustainable development in cycling in the country requires continuous monitoring of these indicators and positive and constructive intervention in the processes leading to them. It can be said that because public sports and championships are less complicated than the general sports system; Therefore, sustainable development can be evaluated and observed in shorter periods of time.

Keywords: Promoting cycling, Cycling discipline, Development model, Convergence of development, Capacities.

References

1. Cook, D., Biscaia, R., Papadas, K., Simkin, L., & Carter, L. (2021). " The creation of shared value in the major sport event ecosystem: understanding the role of sponsors and hosts. *European Sport Management Quarterly*, 1-22.
2. De Grace, L. A., Knight, C. J., Rodgers, W. M., & Clark, A. M. (2017). " Exploring the role of sport in the development of substance addiction. *Psychology of Sport and Exercise*, 28, 46-57.
3. Mallaei, M. (2018). The Study of Factors Influencing Championship Development in Provinces of Iran and Designing a Proposed Model. *Sport Management Journal*, 10(4), 757-775.
4. Mollaie Sefiddashti, A., Hamidi, M., Rajabi, H., & Zolfagharzadeh, M. M. (2020). Foresight of I.R. Iran's elite sport development in horizon 2037. *Sport Management and Development*, 9(2), 84-99.
5. Nedaee, T., & Sharifi, R. (2022). Relationship of Motivation to Participate in Public Sports and Social Anxiety about Damage to the Body with Sports Participation of Female Students in Khansar Universities. *Journal of Applied Sociology*, 33(4), 73-94.



فصلنامه مدیریت و توسعه ورزش

سال سیزدهم، شماره اول، پیاپی ۳۷

شناسه دیجیتال: 10.22124/jsmd.2024.26202.2862

مقاله پژوهشی

تدوین چارچوب مفهومی مدل توسعه دوچرخهسواری ایران

احمد نصرآبادی^۱، شهرام شفیع^{۲*}

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۰/۲۷

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۷/۱۴

چکیده

هدف: هدف از این پژوهش تدوین چارچوب مفهومی توسعه دوچرخهسواری ایران بود. روش تحقیق از نوع کیفی (اکتشافی نظاممند) بود.

روش‌شناسی: جامعه آماری شامل صاحب‌نظران علمی و اجرایی مرتبط با موضوع پژوهش بود. نمونه آماری به تعداد قابل کفایت بر اساس اشباع نظری برآورد و به صورت هدفمند نمونه‌گیری شد (۱۳ نفر). ابزار پژوهش شامل مطالعه کتابخانه‌ای نظاممند و مصاحبه نیمه هدایت شده بود. روایی ابزار بر اساس اعتبار علمی و حقوقی نمونه (افراد و اسناد) و میزان توافق بین مصححان کدگذاری و تأیید گردید. روش تحلیل شامل کدگذاری چند مرحله‌ای بود.

یافته: نتایج نشان داد که توزیع عوامل شناسایی شده (۶۴ مورد) برای حوزه‌های دوچرخهسواری شامل: دوچرخهسواری عمومی (۱۵ مورد)، دوچرخهسواری تفریحی (۱۳ مورد)، دوچرخهسواری ورزشی (۱۵ مورد) و مشترک سه حوزه (۲۱ مورد) است. همچنین توزیع این عوامل برای ابعاد تحلیل هم‌سوسازی نیز شامل؛ محورهای هم‌سوسازی (۱۳ مورد)، ظرفیت‌های هم‌سوسازی (۱۰ مورد)، چالش‌های هم‌سوسازی (۱۴ مورد)، راهبردهای هم‌سوسازی (۱۳ مورد) و پیامدهای هم‌سوسازی (۱۴ مورد) بود.

نتیجه‌گیری: بر اساس چارچوب می‌توان گفت که مدل پژوهش از اعتبار آماری و مفهومی مناسبی برای تحلیل راهبردی توسعه دوچرخهسواری برخوردار است. بر اساس محتوای مدل، توسعه دوچرخهسواری از یک الگوی سیستمی پیروی می‌کند و عوامل کلیدی و راهبردی آن تشکیل حلقه‌های علی معلولی به صورت افقی و عمودی در مدل می‌دهند که مدیران باید در برنامه‌ریزی، اجرا و ارزیابی آن را مبنا قرار دهند.

واژه‌های کلیدی: ترویج دوچرخهسواری، رشته دوچرخهسواری، مدل توسعه، همگرایی توسعه، ظرفیت‌ها.

۱. کارشناسی ارشد، دانشکده تربیت بدنی و علوم ورزشی، دانشگاه گیلان، ایران. ۲. دانشیار مدیریت ورزشی، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

* نشانی الکترونیک نویسنده مسئول: shafieeshahram@gmail.com



مقدمه

به‌زعم کارشناسان و شواهد محیطی کشور، دو مورد از چالش‌های اصلی اما مغفول توسعه ورزش در ایران، عدم هم‌سویی بخش‌های مختلف از یک طرف و واگرایی بین بخشی، یا بین نهادی و منطقه‌ای و در نظر نگرفتن استعداد بومی از سوی دیگر است (Mallaei, ۲۰۱۸). از این‌رو ضرورت دارد هم‌سوسازی توسعه حوزه‌های مختلف ورزش به‌طور اعم و همگرایی نهادی و منطقه‌ای توسعه فعالیت‌ها و ورزش‌های چندکارکردی (مانند دوچرخه‌سواری) به‌صورت اخص، مسئله‌ای مهم و ضرورتی راهبردی در کشور تلقی شود. در کشورهای پیشرو توسعه توجه به ظرفیت‌های بوم‌سازگان و همگرایی منطقه‌ای کم و بیش در برنامه‌ها و گزارش‌ها مورد توجه قرار دارد (Cook, Biscaia, Papadas, Simkin, & Carter, ۲۰۲۳). اما با این وجود، هنوز درک مناسبی از اهمیت توسعه متوازن و همسو در ورزش ایران وجود ندارد. هم‌سویی حوزه‌ها و همگرایی بخشی در سطح کلی کشورها و سطح بخشی از پارادایم‌های توسعه نوین در جهان است (Shahriary, Hemmati Nezhad, & Malek Akhlagh, ۲۰۱۵) زیرا هم‌زمان با پدیده جهانی‌سازی و یکپارچه‌سازی ملی درون کشورها، رویکرد همگرایی ساختاری و منطقه‌ای بر اساس شناخت مزیت‌های نسبی، موجبات افزایش جریان‌های محیطی و توسعه را فراهم کنند. این موضوع راهبردهای ویژه توسعه ورزش در کشورهای دارای پراکندگی جغرافیایی نیز محسوب می‌شود. با اعتقاد به اینکه توسعه متوازن و همسوی ورزش می‌تواند همگرایی را در جامعه چند محیطی را تحکیم بخشد منطق هم‌سوسازی و

همگرایی در توسعه ورزش بر پیکربندی و درک استراتژیک روابط زنجیره‌ای و واکنشی در بوم سازگان محیطی قرار دارد و این باور را دنبال می‌کند که دستاوردهای بزرگ حاصل تحلیل محیط و رقبا و برنامه‌ریزی استراتژیک مبتنی بر آن می‌باشد (Bahrami Paveh, ۲۰۱۸).

در ایران موانعی مانند بی‌نظمی و عدم رعایت قوانین توسط خودروها و خطرات ناشی از آن برای دوچرخه‌سواران، نبودن مسیر یکپارچه دوچرخه‌سواری، عدم وجود ایمنی لازم برای گسستگی‌های فراوان در مسیر و کف‌سازی نامناسب و به‌طور کلی نبود زیرساخت‌های مناسب دوچرخه‌سواری و ... برای استفاده از دوچرخه در شهرها وجود دارد. از طرفی علاوه بر نبود زیرساخت‌های مناسب، کاهش فرهنگ دوچرخه‌سواری به فراموش کردن این سیستم دامن زده است. ارتقاء فرهنگ دوچرخه‌سواری در کشور و همچنین ایجاد و افزایش ایمنی در مسیرهای دوچرخه موجود، طراحی یک سیستم پیوسته دوچرخه‌سواری در سطح شهر و ایجاد مسیرهای متنوع و زیبا موجب به وجود آمدن انگیزه در شهروندان به استفاده از دوچرخه در سفرهای روزانه خود می‌شود. در این صورت شهروندان ایرانی علاوه بر این‌که از دوچرخه برای تفریح استفاده می‌کنند، به آن به‌عنوان یک وسیله نقلیه جهت تردهای روزانه نیز نگاه می‌کنند. همچنین این پژوهش در مسیر خود در تلاش است که با ارائه یک برنامه اجرایی مبتنی بر الگوی علمی و بومی به انسجام، سرعت، کمیت و کیفیت اقدامات مختلف توسعه و ترویج دوچرخه‌سواری در کشور کمک نماید. در واقع لازم است تا میزان هم‌سویی انواع استفاده

دوچرخه‌سواری در شهر کرمان (عمادی، ۱۳۹۱). تحقیقاتی دیگر به بررسی توسعه دوچرخه (Parkin & Meyers, ۲۰۱۰)، عوامل زیرساختی، برنامه‌های ترویج و افزایش ایمنی دوچرخه (Buehler & Pucher, ۲۰۱۲)، اقدامات در خصوص زیرساخت‌ها، عوامل مرتبط با پارکینگ، ادغام راه‌های مخصوص دوچرخه‌سواری با سیستم حمل و نقل عمومی، برنامه‌ها و مداخلات قانونی در افزایش دوچرخه‌سواری (Buehler & Pucher, ۲۰۱۲) پرداختند.

مرور تحقیقات نشان می‌دهد که در تحقیقات داخلی، برخی مطالعات به بررسی هر کدام از سه رویکرد دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی و ورزشی پرداخته‌اند اما تاکنون به‌صورت جامع مورد بررسی قرار نگرفته‌اند. همچنین تاکنون تحقیقات در زمینه هم‌سوسازی و هم‌راستایی محورهای توسعه در حوزه ورزش مورد بررسی قرار نگرفته است. چنین رویکردی در تحقیقات خارجی نیز هرچند در سطح کلان برای بخش‌های همگانی و قهرمانی ورزش مورد پژوهش قرار گرفته اما در زمینه‌های تخصصی مانند دوچرخه‌سواری و سایر فعالیت‌های ورزشی مورد توجه محققان قرار نگرفته است (Nooraie et al., ۲۰۲۳). به‌صورت کلی نیز در توسعه دوچرخه‌سواری تاکنون تفکیک مناسبی برای بخش‌های مختلف آن در مطالعات بررسی نشده است. علاوه بر این شاخص‌های توسعه دوچرخه-سواری به تفکیک بخش‌های سه‌گانه، محورهای هم‌سویی و شرایط هم‌سوسازی نیز مورد توجه محققان نبوده است.

با توجه به وضعیت سلامت عمومی جامعه ایرانی و مشکلات زیستی فراوانی جهت تأمین و حفظ

دوچرخه مورد بررسی قرار بگیرد و اقدامات برای ارتقای آن پیش‌بینی و اجرایی گردد (Haqshanas, ۲۰۱۲).

برخی مطالعات مرتبط با موضوع پژوهش به ارائه مدل و الگوی توسعه ورزش همگانی پرداخته‌اند (Farzad, Memarzadeh, & alavi, ۲۰۱۹; Mollaie Sefiddashti, Hamidi, & Zolfagharzadeh, ۲۰۲۰). تحقیقاتی نیز به تحلیل و مدل‌سازی توسعه ورزش قهرمانی پرداخته‌اند (Farahani, Keshavarz, & Sadeghi, ۲۰۱۷; Mollaie Sefiddashti et al., ۲۰۲۰; Shabani Bahar, Neeknejad, ۲۰۲۰; Soufi & Farahani, & Samadi, ۲۰۱۳; Shabani, ۲۰۱۷). برخی تحقیقات نیز تحقیقاتی در زمینه نقش دوچرخه محوری در سیستم حمل‌ونقل و پایداری شهری (ریاحی سامانی، ۱۳۹۷)، امکان‌پذیری ایجاد مسیر دوچرخه در شهر بابل (طهماسبی‌نیا چناری، ۱۳۹۷)، توسعه فرهنگ دوچرخه‌سواری در دانشگاه‌ها (Safar & Azimzadeh, ۲۰۱۷)، بررسی آمیخته بازاریابی و رفتار مصرفی شهروندان با سامانه دوچرخه عمومی شهر مشهد (دولتخواه لائین دری، ۱۳۹۶)، چالش‌های پذیرش دوچرخه‌های اشتراکی در شهر مشهد (Jahanshahi & ۲۰۱۶)، اثر برند، طراحی و قیمت بر کیفیت ادراک شده و قصد خرید دوچرخه (لطفی خیابانی، ۱۳۹۶)، دلایل استفاده و عدم استفاده دوچرخه (هدایتی، ۱۳۹۶)، نقش طرح مدیریت یکپارچه دوچرخه‌سواری در تهران در گرایش دانشجویان به دوچرخه‌سواری و فعالیت جسمانی (Zahra, ۲۰۱۵)، عوامل مؤثر بر استفاده از دوچرخه به‌منظور غنی‌سازی اوقات فراغت (Parvin, ۲۰۱۵) و عوامل مؤثر بر توسعه

در رسیدن به کیفیت‌های دوچرخه‌مداری و ترکیب آن با کیفیت خیابان‌های شهری و همچنین وارد نمودن نظرات دوچرخه‌سواران و مردم در فرایند طراحی، جنبه راهبردی و کلیدی این پژوهش را شکل می‌دهد. از این‌رو به‌طور مشخص، هدف از پژوهش حاضر، پاسخگویی به این سؤال است که ابعاد و چارچوب توسعه دوچرخه‌سواری ایران در زمینه‌های هم‌سوسازی در سه بخش عمومی، تفریحی و ورزشی چگونه است؟

روش‌شناسی

روش تحقیق حاضر از نوع کیفی بود. به همین خاطر از رویکرد اکتشافی نظام‌مند استفاده شد. جامعه آماری شامل تمامی افراد صاحب‌نظر و خبره در زمینه موضوع پژوهش بود. نمونه انتخابی شامل اساتید و پژوهشگران مدیریت ورزشی دانشگاهی (حوزه توسعه رشته‌های ورزشی) و مدیران و متخصصان اجرایی (مدیران و مربیان با سابقه و دارای تحصیلات عالی در سه حوزه دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی و ورزشی) بود. نمونه مورد مطالعه به تعداد قابل کفایت بر اساس رسیدن مفاهیم به اشباع نظری برآورد شد و به‌صورت گلوله برفی نمونه‌گیری شد (۱۳ نفر). از مصاحبه نیمه اکتشافی برای جمع‌آوری داده‌ها استفاده شد. روایی این ابزار بر اساس تعیین اعتبار علمی و حقوقی منابع اطلاعاتی و روایی محتوایی چارچوب (توسط ۷ متخصص) استخراج مفاهیم (رونوشت) صورت گرفت. انجام مصاحبه‌ها بر اساس چارچوب تحلیلی طراحی شده از قبل صورت گرفت. پس از انجام ۱۳ مصاحبه در طی دوره سه ماه، تحلیل داده‌ها حاکی از اضافه نشدن داده جدید

تندرستی توسعه دوچرخه‌سواری و فرهنگ استفاده از دوچرخه در زندگی شهروندی یک ابزار راهبردی مهم جهت دستیابی به سلامت پایدار محسوب می‌شود (Zarabadi pour, Yousefi Moghdam, & Abdolrazaghi, ۲۰۲۱)؛ زیرا دوچرخه‌سواری یک الگوی موفق برای توسعه پایدار در جهان است و ایران نیز ظرفیت بالایی جهت استفاده از این اهرم توسعه دارد (mahmoodi yekta, Hemmatyar, ۲۰۲۳khazaei, & Zarifi Khamene, تجربه سال‌ها توسعه ورزش در کشورهای مختلف نشان می‌دهد که برخی نهادها تنهایی نمی‌تواند موجب ترویج فعالیت بدنی و مشارکت ورزشی در الگوهایی مانند کاربرد همگانی شود، زیرا مشارکت ورزشی عمومی یک محصول رفتاری، فرآورده بین بخشی و خروجی کل یک نظام اجتماعی - زیستی است و نیاز به مشارکت همه نهادهای اجتماعی دارد. بر اساس رویکردهای نوین توسعه و مطالعات توسعه‌نگر ضرورت دارد از همه متولیان و ذی‌نفعان نظرخواهی شود و در استراتژی‌های پیشنهادی مشارکت همه آن‌ها در قالب نهادها (سازمان‌ها و تشکلهای) و نقش‌ها (افراد حقیقی و حقوقی) پیش‌بینی و تقسیم کار شود. علاوه بر این عمده تلاش‌های علمی، مدیریتی و رسانه‌ای در زمینه فرهنگ‌سازی دوچرخه و ارتقای کارکردهای آن در کشور هنوز موفقیت قابل توجه و چشم‌گیری نداشته‌اند. از این‌رو ضرورت دارد تحقیقات آتی نوآورانه‌تر، جامع‌تر و تخصصی‌تر به مقوله ترویج دوچرخه‌سواری و نهادینه‌سازی فرهنگ استفاده عمومی، تفریحی و ورزشی از دوچرخه بپردازند. در نظر گرفتن ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، روانی، زیست‌محیطی و سلامت دوچرخه‌سواری

موجود نیز در روند تکمیل تئوری مورد استفاده قرار می‌گیرند.

یافته‌ها

افراد مصاحبه شده شامل ۱۰ مرد و ۳ زن، ۶ نفر تحصیلات کارشناسی ارشد و ۷ نفر تحصیلات دکتری بودند. میانگین سنی ۴۲/۳۷ سال، سابقه شغلی - ورزشی ۱۵/۴۸ سال بودند. عوامل تعیین‌کننده هم‌سوسازی توسعه دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی و ورزشی از فرایند مصاحبه و مطالعه کتابخانه‌ای شناسایی شدند (۶۴ مورد) و پس کدگذاری باز (تبدیل مفاهیم خام به گزاره - های تحلیلی) به صورت جدول زیر ارائه شد. فراوانی تکرار مضامین کلیدی آن‌ها گزارش شده است.

به داده‌های قبلی بود؛ چرا که درصد بالایی از داده‌های مستخرج از مصاحبه‌های آخر تکراری بود؛ بنابراین، با رسیدن به حد اشباع نظری، به مصاحبه‌ها پایان داده شد. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها و دسته‌بندی مؤلفه‌های از سه مرحله کدگذاری استفاده گردید. کدگذاری با استفاده از مطالعات قبلی و نظر متخصصان انجام شد. مدل پژوهش نیز بر اساس روابط شناسایی شده به صورت یک چارچوب سیستمی مفهومی ترسیم گردید. هم‌زمان با گردآوری داده‌ها، کار تحلیل آن‌ها طی سه مرحله کدگذاری نیز شروع شد. پس از استخراج کدها، آن‌ها طبقه - بندی می‌شوند؛ مقایسه مداوم، تفاوت‌ها و تشابهات بین این کدها را آشکار می‌کند؛ طبقات جدا و یا ادغام می‌گردند تا نظریه در روند این فرآیند شکل گیرد. منابع و متون

جدول ۱. شناسایی عوامل تعیین‌کننده هم‌سوسازی توسعه دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی و ورزشی

فراوانی تکرار	مؤلفه
۲	۱. سرانه استفاده از دوچرخه برای رفت و آمد به محل کار
۷	۲. میزان استفاده از دوچرخه برای تردد توسط دانش آموزان
۳	۳. وجود مسیرهای عمومی دوچرخه برای تردد در کنار خیابان‌ها
۵	۴. امکان استفاده از زمینه‌های الکترونیک و هوشمند برای دوچرخه‌های مانند تجربه شرکت بی‌دود در کلان - شهرهایی مانند شیراز و تهران و اصفهان
۲	۵. افزایش آگاهی مردم نسبت به اهمیت دوچرخه‌سواری و مزایای فردی و عمومی آن
۹	۶. موانع متعدد استفاده بانوان از دوچرخه به عنوان نیمی از جمعیت کشور
۶	۷. عدم وجود آموزش همگانی برای دوچرخه در جامعه (مدارس، پارک‌ها و)
۹	۸. عدم آگاهی و ضعف‌های نگرشی برخی افراد نسبت به حضور با دوچرخه در فضاهای عمومی
۵	۹. نامناسب بودن فضاهای تردد شهری برای دوچرخه‌سواری از نظر ایمنی و ...
۶	۱۰. میزان استفاده از دوچرخه برای تفریح و گردش
۴	۱۱. میزان استفاده از دوچرخه برای تندرستی و سلامت
۳	۱۲. میزان فضاها و مسیرهای دوچرخه‌سواری تفریحی و گردشگری دوچرخه
۴	۱۳. وجود فضاهای طبیعی برون‌شهری و فضاهای سبز و عمومی درون‌شهری برای ایجاد پیست‌های دوچرخه - سواری تفریحی
۹	۱۴. تصدیق گردش با دوچرخه به عنوان یک سبک فراغتی درست و محبوب در جهان و محبوبیت دوچرخه نزد گردشگران شهری و طبیعت

۲	۱۵. عدم اطمینان از امنیت مسیرهای دوچرخهسواری برون‌شهری برای افراد به‌ویژه خانواده‌ها
۴	۱۶. ترجیح روش‌های تردد و تفریحات غیرفعال به تفریحات و تردد فعال مانند دوچرخه
۵	۱۷. میزان باشگاه‌های فعال در زمینه دوچرخهسواری
۳	۱۸. تعداد مربیان فعال در زمینه دوچرخهسواری
	۱۹. تعداد عناوین و مقام‌های کسب شده بین‌المللی و آسیایی در دوچرخهسواری
۲	۲۰. سابقه مناسب تیم‌های ملی و باشگاهی دوچرخهسواری در مسابقات آسیایی و جهانی
۵	۲۱. وجود تعداد پیست‌های دوچرخهسواری استاندارد در کشور
۳	۲۲. وجود ظرفیت‌های استعدادیابی و استعداد پروری در رشته‌های دوچرخهسواری و رقابت‌پذیری مسابقات و باشگاه‌ها
۸	۲۳. ضعف امکانات تمرینی و مسابقه‌ای برای دوچرخهسواری در استان‌ها و افزایش هزینه‌های مربوط به تأمین دوچرخه‌های استاندارد برای تیم‌ها
۴	۲۴. مشکلات تأمین مالی تیم‌ها و ورزشکاران دوچرخهسواری
۳	۲۵. ضعف مدیریت و مشکلات اجرایی در فدراسیون، هیئت‌ها و باشگاه‌های دوچرخهسواری
۷	۲۶. هم‌سویی در کاربری و استفاده فضاها و امکانات مربوط به انواع دوچرخهسواری
۴	۲۷. هم‌سویی در طرح‌های اجرایی و برنامه‌های مربوط به انواع دوچرخهسواری
۲	۲۸. هم‌سویی در منابع مالی مربوط به انواع دوچرخهسواری
۸	۲۹. هم‌سویی در مشارکت‌کنندگان مربوط به انواع دوچرخهسواری
۵	۳۰. وجود الگوهای موفق از کشورها و شهرهای با فرهنگ دوچرخهسواری عمومی، تفریحی و ورزشی مانند هلند
۳	۳۱. امکان جذب مشارکت مناسب انجمن‌های مردم‌نهاد و داوطلبان اجتماعی در توسعه دوچرخهسواری عمومی، تفریحی و ورزشی
۴	۳۲. پیشرفت‌های علمی و فناوری در زمینه دوچرخه و امکان بهره‌گیری از آن‌ها در دوچرخهسواری عمومی، تفریحی و ورزشی
۹	۳۳. ضعف همکاری و ناهماهنگی بین مراکز فعال در سه حوزه دوچرخهسواری مانند هیئت‌ها، باشگاه‌ها، مؤسسات
۹	۳۴. ضعف فرهنگی جامعه نسبت به دوچرخه برای تردد، تفریح و ورزش رقابتی
۵	۳۵. بحران اقتصادی در کشور و کاهش منابع حمایت و تسهیل توسعه دوچرخهسواری عمومی، تفریحی و ورزشی
۳	۳۶. عدم وجود اطلاعات جامع در زمینه حوزه‌های دوچرخهسواری
۱۰	۳۷. ضعف بازار و زنجیره تأمین دوچرخه و گران شدن هزینه‌های مربوط به دوچرخه
۸	۳۸. ارائه برنامه‌های آموزش همگانی و فرهنگ‌سازی دوچرخه در سرای محلات، پارک و محیط‌های عمومی
۲	۳۹. ایجاد لاین ویژه‌ی دوچرخهسواری و ایمن‌سازی مسیرهای با کاربری دوچرخه در خیابان‌های شهری
۳	۴۰. تشویق افراد شاغل به استفاده از دوچرخه برای رفتن به محل کار در روزهایی از هفته از طریق پاداش و تخفیف در عوارض خودرویی
۳	۴۱. ارتقای شاخص‌های سلامت (جسمانی و روانی) در جامعه
۹	۴۲. کاهش هزینه‌های مربوط به درمان، حمل و نقل در جامعه
۳	۴۳. کمک به بهداشت شهری و سلامت زیست‌محیطی از طریق کاهش استفاده از خودرو
۴	۴۴. ترویج الگوی شهرهای دوستدار دوچرخه و سبک زندگی دوچرخه‌مدار
۵	۴۵. فراهم‌سازی بستر استفاده از دوچرخه در فضاهای تفریحی درون و برون‌شهری از طریق کسب و کارهای خصوصی
۳	۴۶. توسعه جشنواره‌های دوچرخهسواری همگانی با رویکرد مناسب‌ها تقویمی و محلات شهری و شهری

۱۰	۴۷. ارتقای تفریحات فعال و ورزشی
۶	۴۸. ترویج گردشگری دوچرخه و گردشگری ورزشی
۲	۴۹. ارتقای سلامت تفریحات و گردشگری مردم از طریق استفاده از دوچرخه
۵	۵۰. بهبود امکانات دوچرخه‌سواری برای تیم‌های باشگاهی و ملی از طریق تسهیلات حمایتی
۸	۵۱. کارآمدسازی فرایند استعدادیابی تا قهرمانی برای ورزشکاران جوان دوچرخه‌سواری
۹	۵۲. جذب حمایت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در دوچرخه‌سواری ورزشی از طریق مشوق‌ها
۸	۵۳. بهبود اشتغال مربیان و ورزشکاران دوچرخه‌سواری
۷	۵۴. ارتقای رقابت‌پذیری لیگ‌ها و باشگاه‌داری در دوچرخه‌سواری
۹	۵۵. ارتقای موفقیت بین‌المللی تیم‌های ملی و باشگاهی دوچرخه‌سواری
۷	۵۶. اعطای تسهیلات مختلف برای حمایت از تأمین و خرید دوچرخه برای مردم، گردشگران و ورزشکاران
۹	۵۷. هماهنگی بین سازمان‌های متولی و ذینفع در سه حوزه دوچرخه‌سواری از برنامه‌ریزی تا اجرا
۹	۵۸. ارتقای کاربردی مسیرهای دوچرخه‌سواری عمومی برای تفریح و ورزش
۵	۵۹. سیاست‌گذاری توسعه تفریحات و گردشگری مبتنی بر دوچرخه
۳	۶۰. ترویج بهتر فرهنگ دوچرخه در جامعه
۴	۶۱. رشد بازار دوچرخه و محصولات و خدمات و اشتغال در آن
۸	۶۲. تأمین پشتوانه برای ورزش قهرمانی و حرفه‌ای دوچرخه‌سواری
۲	۶۳. استعدادیابی در دوچرخه‌سواری عمومی و تفریحی برای دوچرخه‌سواری ورزشی
۳	۶۴. کمک دوچرخه‌سواری ورزشی به ترویج فرهنگ دوچرخه

چارچوب‌بندی عوامل شناسایی شده:

هم‌سوسازی (۱۳ مورد)، ظرفیت‌های هم‌سوسازی (۱۰ مورد)، چالش‌های هم‌سوسازی (۱۴ مورد)، راهبردهای هم‌سوسازی (۱۳ مورد) و پیامدهای هم‌سوسازی (۱۴ مورد) بود. عوامل شناسایی شده (۶۴ مورد) در مرحله قبل، به‌صورت جدول زیر چارچوب‌بندی شدند.

توزیع عوامل برای حوزه‌های دوچرخه‌سواری شامل: دوچرخه‌سواری عمومی (۱۵ مورد)، دوچرخه‌سواری تفریحی (۱۳ مورد)، دوچرخه‌سواری ورزشی (۱۵ مورد) و مشترک سه حوزه (۲۱ مورد) بود. توزیع عوامل برای ابعاد تحلیل هم‌سوسازی نیز شامل؛ محورهای

جدول ۲. چارچوب‌بندی عوامل شناسایی شده

مشترک سه حوزه	دوچرخه‌سواری ورزشی	دوچرخه‌سواری تفریحی	دوچرخه‌سواری عمومی	محورهای هم‌سوسازی
✓ هم‌سویی در کاربری و استفاده فضاها و امکانات مربوط به انواع دوچرخه‌سواری	✓ میزان باشگاه‌های فعال در زمینه دوچرخه‌سواری	✓ میزان استفاده از دوچرخه برای تفریح و گردش	✓ سرانه استفاده از دوچرخه برای رفت و آمد به محل کار	✓
✓ هم‌سویی در طرح‌های اجرایی و برنامه‌های مربوط به انواع دوچرخه‌سواری	✓ تعداد مربیان فعال در زمینه دوچرخه‌سواری	✓ میزان استفاده از دوچرخه برای تندرستی و سلامت	✓ میزان استفاده از دوچرخه برای تردد توسط دانش‌آموزان	
✓ هم‌سویی در منابع مالی مربوط به انواع دوچرخه-	✓ تعداد عناوین و مقام‌های کسب شده بین‌المللی و آسیایی در دوچرخه‌سواری	✓ میزان فضاها و مسیرهای دوچرخه‌سواری تفریحی و گردشگری دوچرخه	✓ وجود مسیرهای عمومی دوچرخه برای تردد در کنار خیابان‌ها	

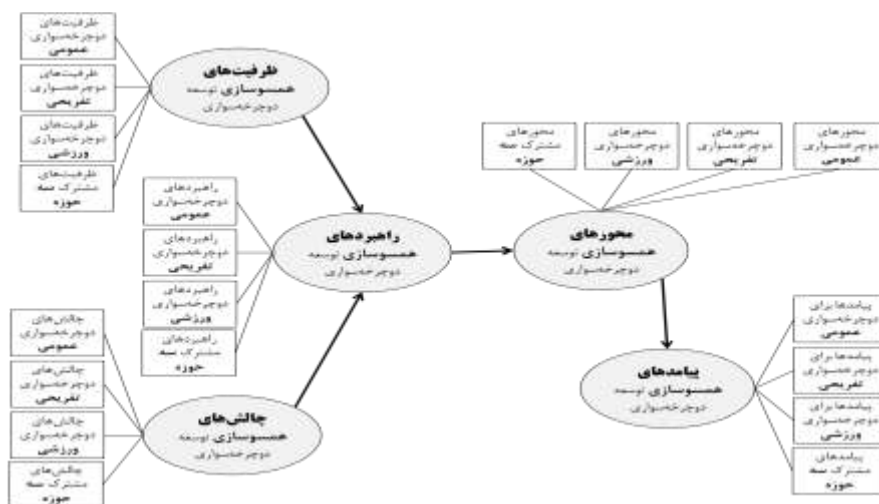
				سواری ✓ هم‌سوایی در مشارکت‌کنندگان مربوط به انواع دوچرخه‌سواری
ظرفیت‌های هم‌سوایی	<ul style="list-style-type: none"> ✓ امکان استفاده از زمینه‌های الکترونیک و هوشمند برای دوچرخه‌های مانند تجربه شرکت بی‌دود در کلان‌شهرهایی مانند شیراز و تهران و اصفهان ✓ افزایش آگاهی مردم نسبت به اهمیت دوچرخه‌سواری و مزایای فردی و عمومی آن 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ وجود فضاهای طبیعی برون‌شهری و فضاهای سبز و عمومی درون‌شهری برای ایجاد پیست‌های دوچرخه‌سواری تفریحی ✓ تصدیق گردش با دوچرخه به‌عنوان یک سبک فراغتی درست و محبوب در جهان و محبوبیت دوچرخه نزد گردشگران شهری و طبیعت 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ سابقه مناسب تیم‌های ملی و باشگاهی دوچرخه‌سواری در مسابقات آسیایی و جهانی ✓ وجود تعداد پیست‌های دوچرخه‌سواری استاندارد در کشور ✓ وجود ظرفیت‌های استعدادیابی و استعداد پروری در رشته‌های دوچرخه‌سواری و رقابت-پذیری مسابقات و باشگاه‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ وجود الگوهای موفق از کشورها و شهرهای با فرهنگ دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی و ورزشی مانند هلند ✓ امکان جذب مشارکت مناسب انجمن‌های مردم نهاد و داوطلبان اجتماعی در توسعه دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی و ورزشی ✓ پیشرفت‌های علمی و فناوری در زمینه دوچرخه و امکان بهره‌گیری از آن‌ها در دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی و ورزشی
چالش‌های هم‌سوایی	<ul style="list-style-type: none"> ✓ موانع متعدد استفاده بانوان از دوچرخه به‌عنوان نیمی از جمعیت کشور ✓ عدم وجود آموزش همگانی برای دوچرخه در جامعه (مدارس، پارک‌ها و...) ✓ عدم آگاهی و ضعف‌های نگرشی برخی افراد نسبت به حضور با دوچرخه در فضاهای عمومی ✓ نامناسب بودن فضاهای تردد شهری برای دوچرخه‌سواری از نظر ایمنی و ... 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ عدم اطمینان از امنیت مسیرهای دوچرخه‌سواری برون‌شهری برای افراد به‌ویژه خانواده‌ها ✓ ترجیح روش‌های تردد و تفریحات غیرفعال به تفریحات و تردد فعال مانند دوچرخه 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ضعف امکانات تمرینی و مسابقه‌ای برای دوچرخه‌سواری در استان‌ها و افزایش هزینه‌های مربوط به تأمین دوچرخه‌های استاندارد برای تیم‌ها ✓ مشکلات تأمین مالی تیم‌ها و ورزشکاران دوچرخه‌سواری ✓ ضعف مدیریت و مشکلات اجرایی در فدراسیون، هیئت‌ها و باشگاه‌های دوچرخه‌سواری 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ضعف همکاری و ناهماهنگی بین مراکز فعال در سه حوزه دوچرخه-سواری مانند هیئت‌ها، باشگاه‌ها، مؤسسات ✓ ضعف فرهنگی جامعه نسبت به دوچرخه برای تردد، تفریح و ورزش رقابتی ✓ بحران اقتصادی در کشور و کاهش منابع حمایت و تسهیل توسعه دوچرخه-سواری عمومی، تفریحی و ورزشی ✓ عدم وجود اطلاعات جامع در زمینه حوزه‌های دوچرخه‌سواری ✓ ضعف بازار و زنجیره تأمین دوچرخه و گران شدن هزینه‌های مربوط به دوچرخه

راهبردهای هم‌سو سازی	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ارائه برنامه‌های آموزش همگانی و فرهنگ‌سازی دوچرخه در سرای محلات، پارک و محیط‌های عمومی ✓ ایجاد لاین ویژه دوچرخه‌سواری و ایمن‌سازی مسیرهای با کاربری دوچرخه در خیابان‌های شهری ✓ تشویق افراد شاغل به استفاده از دوچرخه برای رفتن به محل کار در روز-هایی از هفته از طریق پاداش و تخفیف در عوارض خودرویی 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ترویج الگوی شهرهای دوستدار دوچرخه و سبک زندگی دوچرخه‌مدار ✓ فراهم‌سازی بستر استفاده از دوچرخه در فضاهای تفریحی درون و برون‌شهری از طریق کسب و کارهای خصوصی ✓ توسعه جشنواره‌های دوچرخه‌سواری همگانی با رویکرد مناسب‌ها تقویمی و محلات شهری و شهری 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ بهبود امکانات دوچرخه-سواری برای تیم‌های باشگاهی و ملی از طریق تسهیلات حمایتی ✓ کارآمدسازی فرایند استعدادیابی تا قهرمانی برای ورزشکاران جوان دوچرخه‌سواری ✓ جذب حمایت و سرمایه-گذاری بخش خصوصی در دوچرخه‌سواری ورزشی از طریق مشوق‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ اعطای تسهیلات مختلف برای حمایت از تأمین و خرید دوچرخه برای مردم، گردشگران و ورزشکاران ✓ هماهنگی بین سازمان‌های متولی و ذینفع در سه حوزه دوچرخه‌سواری از برنامه‌ریزی تا اجرا ✓ ارتقای کاربردی مسیرهای دوچرخه‌سواری عمومی برای تفریح و ورزش ✓ سیاست‌گذاری توسعه تفریحات و گردشگری مبتنی بر دوچرخه
پایه‌های هم‌سو سازی	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ارتقای شاخص‌های سلامت (جسمانی و روانی) در جامعه ✓ کاهش هزینه‌های مربوط به درمان، حمل و نقل در جامعه ✓ کمک به بهداشت شهری و سلامت زیست‌محیطی از طریق کاهش استفاده از خودرو 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ارتقای تفریحات فعال و ورزشی ✓ ترویج گردشگری دوچرخه و گردشگری ورزشی ✓ ارتقای سلامت تفریحات و گردشگری مردم از طریق استفاده از دوچرخه 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ بهبود اشتغال مربیان و ورزشکاران دوچرخه‌سواری ✓ ارتقای رقابت‌پذیری لیگ‌ها و باشگاه‌داری در دوچرخه‌سواری ✓ ارتقای موفقیت بین‌المللی تیم‌های ملی و باشگاهی دوچرخه‌سواری 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ترویج بهتر فرهنگ دوچرخه در جامعه ✓ رشد بازار دوچرخه و محصولات و خدمات و اشتغال در آن ✓ تأمین پشتوانه برای ورزش قهرمانی و حرفه‌ای دوچرخه‌سواری ✓ استعدادیابی در دوچرخه‌سواری عمومی و تفریحی برای دوچرخه‌سواری ورزشی ✓ کمک دوچرخه‌سواری ورزشی به ترویج فرهنگ دوچرخه

مدل مفهومی عوامل چارچوب‌بندی شده:

عوامل شناسایی شده به‌صورت شکل ۱ در قالب مدل مفهومی چارچوب‌بندی شدند. این مدل یک مدل محسوب می‌شود که نظم و جریان

کلی توسعه دوچرخه‌سواری تحت تأثیر عوامل شناسایی شده را نشان می‌دهد. مدل نهایی پژوهش بر اساس سطوح کدگذاری شده و روابط بین آن‌ها ترسیم شد.



شکل ۱. تعیین روابط بین متغیرهای اصلی جهت آزمون مدل در نرم‌افزار

بحث و نتیجه‌گیری

تفریحی نیز در واقع دوچرخه برای تفریح، سرگرمی و گردشگری است که بیشتر دوچرخه‌های مناسب گردش و تفریح (دوچرخه بی ام ایکس کودکان، دوچرخه تریال نمایشی و ...) برای گردش و تفریح شهری و برون‌شهری را شامل می‌شود. در دوچرخه‌سواری ورزشی مربوط به تمرین و مسابقه است که دوچرخه‌های مناسب مسابقه و تمرین برای آموزش و تمرین ورزشکاران و برای مسابقات دوچرخه‌سواری به‌کار گرفته می‌شوند. سلامت پایدار شهری یکی از مقوله‌های مهم در توسعه پایدار به شمار می‌شود. شهرهای ایران به دلیل مشکلات عدیده معماری، حمل و نقل، زیرساخت، زیست‌محیطی، فرهنگی و سایر از نظر شاخص‌ها سلامت پایدار در وضعیت نامناسبی قرار دارند. نگرانی‌ها در مورد ترافیک، تغییرات آب و هوایی و بیماری‌های ناشی از سبک زندگی غیر متحرک

برای هر کدام از سه حوزه دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی و ورزشی و زمینه‌های مشترک آن‌ها مؤلفه‌های تحلیلی به تفکیک ظرفیت‌ها، چالش‌ها، راهبردها، محورها و پیامدها شناسایی و ارائه شد. در واقع چارچوب شناسایی شده به‌مانند یک چارچوب ماتریسی مفهومی بود. در تبیین اهمیت این مؤلفه‌ها و ابعاد می‌توان گفت که به‌صورت کلی شباهت و اشتراکات توسعه محورهای بین انواع دوچرخه‌سواری را می‌توان از جنبه‌های مختلف بررسی نمود. در دوچرخه‌سواری عمومی توسعه عموماً دلالت بر فرهنگ دوچرخه برای رفت و آمد و حمل و نقل دارد و در واقع بیشتر دوچرخه‌های مناسب رفت و آمد خیابان و کوچه (دوچرخه شهری) بکار گرفته می‌شود مانند دوچرخه برای رفتن به مدرسه (دانش‌آموزان) و یا برای رفتن به محل کار (شاغلان و ...) و سایر. در دوچرخه‌سواری

منجر به این شده که تلاش‌هایی در تشویق به انجام سبک زندگی فعال انجام شود (Bihari & Biró, ۲۰۱۹). در اولین گام سرمایه‌گذاری اصلی باید بر زیرساخت حمل و نقل غیر موتوری باشد زیرا سیاست‌های استفاده از دوچرخه‌سواری اجرای موفقیت‌آمیزی در شهرهای بی‌شماری در اروپا و آمریکا داشته است (Bacchieri, Barros, Dos Santos, & Gigante, ۲۰۱۰). این در حالی است که هم اکنون در کشور ما دوچرخه‌سواری به‌عنوان وسیله حمل و نقل شهری وجهه اجتماعی نسبتاً پایینی دارد. در ایران ظاهراً استفاده غیر تفریحی از این وسیله نقلیه نیز کاهش یافته است. بر خلاف گذشته‌های نه چندان دور حضور کارمندان در محل کار خود به‌وسیله دوچرخه کمتر مشاهده می‌شود که نشانگر یک تغییر منفی در استفاده از آن است. هرچند شناخت کمی درباره این‌که چه انواعی از تسهیلات می‌تواند بهترین اهداف را به‌دست آورد وجود دارد اما بر اساس شواهد تدارک امکانات دوچرخه‌سواری در خیابان‌های اصلی سبب افزایش دوچرخه‌سواری می‌شود و متخصصان حمل و نقل و دفاتر تندرستی عمومی پذیرفته شده که تسهیلات دوچرخه‌سواری مؤلفه کلیدی در تشویق کردن به دوچرخه‌سواری و سبک زندگی فعال است. بسیاری از کشورهای در حال توسعه مانند ایران قادر به تأمین حمل و نقل عمومی مناسب برای اکثریت مردم خود نیستند اما می‌توانند در حمل و نقل دوچرخه سرمایه‌گذاری نمایند.

چالش‌های هم‌سوسازی توسعه مشتمل بر ۱۴ مؤلفه به تفکیک دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی، ورزشی و مشترک سه حوزه بود. همه چالش‌های بیان شده از اهمیت بالایی (میانگین)

برخوردار بودند که احتمالاً به دلیل وضعیت نامناسب آن‌ها در کشور است؛ زیرا چالش‌های اساسی در این زمینه برای دوچرخه‌سواری کشور وجود دارد. به‌طور مثال از منظر فرهنگی استفاده از دوچرخه به شمار می‌آید. از طرف دیگر نصف کشور ما را خانم‌ها تشکیل می‌دهند که از دوچرخه استفاده نمی‌کنند این در حالی است که استفاده دوچرخه برای خانم‌ها هیچ منع قانونی ندارد. برای ترغیب و افزایش دوچرخه‌سواری یک تغییر فرهنگی مورد نیاز است (Ferriz-Valero, García Martínez, Olaya-Cuartero, & García-Jaén, ۲۰۲۰). چالش‌های هم‌سوسازی را می‌توان منشأ چالش‌های ثانویه دانست مانند بی‌نظمی و عدم رعایت قوانین توسط خودروها و خطرات ناشی از آن برای دوچرخه‌سواران، نبودن مسیر یکپارچه دوچرخه‌سواری، عدم وجود ایمنی لازم برای دوچرخه‌سواران در مسیرهای موجود به جهت گسستگی‌های فراوان در مسیر و کف‌سازی نامناسب و به‌طور کلی نبود زیرساخت‌های مناسب دوچرخه‌سواری و ... برای استفاده از دوچرخه در شهرها وجود دارد. از طرفی علاوه بر نبود زیرساخت‌های مناسب، کاهش فرهنگ دوچرخه‌سواری به فراموش کردن این سیستم دامن زده است. در نهایت می‌توان گفت هم‌سوسازی نیاز تعدیل و رفع چالش‌های مذکور می‌باشد و در این زمینه بایستی از ظرفیت‌های و راهبردهای مناسب استفاده نمود.

مؤلفه‌های شناسایی و تحلیل شده در بخش ظرفیت‌ها به تفکیک و ترتیب اولویت بخش‌های دوچرخه‌سواری تفریحی، ورزشی، مشترک سه حوزه و دوچرخه‌سواری عمومی بود. در تبیین ترتیب اولویت مؤلفه‌های شناسایی شده می‌توان

بستگی دارد و باید انواع بستر به کارگیری برای آن‌ها فراهم شود.

راهبردهای هم‌سوسازی توسعه دارای ۱۳ مؤلفه به تفکیک دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی، ورزشی و مشترک سه حوزه بود. در تبیین اهمیت راهبردها می‌توان گفت از آنجا که توسعه ورزش، نیز همانند هر سیستم دیگری در جامعه نیازمند سیاست‌گذاری و تقسیم وظایف بین نهادها و مشارکت همه اقشار و نقش‌های اجتماعی لازم است (Javadi Pour, Rouhi, Dehkordi, Rahbari, & Taefi, ۲۰۱۹)؛

بنابراین ضرورت دارد از طریق راهبردهای مناسب و مرتبط با این زمینه به آینده‌نگری در توسعه دوچرخه‌سواری پرداخت. به صورت کاربردی‌تر می‌توان گفت که هم‌سویی توسعه دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی و ورزشی در واقع حاصل ایفای نقش ذی‌نفعان درونی و بیرونی در فرایندها و رویدادها است. از این‌رو این ابعاد ذکر شده هم نسبت به یکدیگر وابستگی دارند و هم مهم‌ترین بخش فرایند توسعه یعنی هم‌سویی منابع، رویداد و مشارکت را تبیین می‌کنند. مشارکت توسط نقش‌های دیگر و ذینفع در چارچوب فعالیت‌ها و فرایندهای ورزشی موجود شکل می‌گیرد. به‌طور مشخص در مدیریت راهبردی و اجرایی ورزش تصمیمات، برنامه‌ها و اقدامات مناسب به صورت نظام‌مند جهت دستیابی به اهداف سازمان نقش محوری ایفا می‌کنند. تحت چارچوب مدیریت، ذینفعان درونی شامل منابع انسانی و تمامی افرادی تحت عناوین مختلف شغلی و همکاری در یک تشکیلات رسمی و غیررسمی سیستم مدیریت و توسعه دوچرخه‌سواری نیز ایفای نقش می‌کنند. با مشارکت ذی‌نفعان درونی،

گفت از آنجا که زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری تفریحی در فضای پارک‌ها و فضاهای فراغت بیشتر از دو بخش دیگر است. همین‌طور پیست‌های دوچرخه‌سواری ورزشی نیز تقریباً در هر استان یک یا چند مورد وجود دارد؛ اما زیرساخت دوچرخه‌سواری عمومی در شهرها دارای کمبود و ضعف اساسی است و بنابراین پاسخ‌دهندگان اولویت پایین‌تری از نظر ظرفیت توسعه برای آن قائل بوده‌اند. همچنین در تبیین اهمیت کلی حوزه‌های ظرفیتی شناسایی شده می‌توان گفت همان‌طور که توسعه در هر زمینه - ای بر اساس قابلیت‌های درونی آن صورت می‌گیرد توسعه دوچرخه‌سواری و هم‌سوسازی بخش‌های آن نیازمند بررسی قابلیت‌های منابع و فرصت‌های مدیریت آن است. در واقع بر اساس قابلیت‌ها لازم است که می‌توان به استفاده مناسب از ظرفیت‌ها برای هم‌سوسازی حوزه‌های دوچرخه‌سواری اقدام نمود. بهره‌گیری از ظرفیت‌های توسعه دوچرخه‌سواری باید به جنبه‌های مغفول و ضروری متمرکز باشد که شامل ظرفیت‌های هر سه محورهای عمومی، تفریحی و ورزشی است. همچنین می‌توان ظرفیت‌ها و منابع را به‌مثابه ابزار مدیریت برای پیشبرد اهداف در نظر گرفت. حتی برخی محققان توسعه ظرفیت‌ها و منابع را به‌مثابه اصل توسعه‌یافتگی تفسیر می‌کنند (Amalaei, ۲۰۱۸). علاوه بر این به لحاظ اصول توسعه، ظرفیت‌ها، اساس برنامه‌های اقدام محسوب می‌شود؛ بنابراین نقش و اثرات آن‌ها و همچنین ضعف و کمبود آن‌ها به‌طور مستقیم قابل ادراک توسط متخصصان است. تحقیقات اخیر هم نشان داده‌اند که توسعه مشارکت به وجود ظرفیت‌ها

مدیریت فرآیندهایی را تعریف می‌کند تا بتوانند بستر حضور فعال یا غیرفعال ذی‌نفعان بیرونی به این حوزه را در قالب برنامه‌های توسعه دوچرخه‌سواری در زمینه‌های عمومی، آموزشی، تفریحی و رقابتی ورزشی فراهم سازد. به‌طور مثال ارتقاء فرهنگ دوچرخه‌سواری در کشور و همچنین ایجاد و افزایش ایمنی در مسیرهای دوچرخه موجود، طراحی یک سیستم پیوسته دوچرخه‌سواری در سطح شهر و ایجاد مسیرهای متنوع و زیبا موجب به وجود آمدن انگیزه در شهروندان به استفاده از دوچرخه در سفرهای روزانه خود می‌شود. در این صورت شهروندان ایرانی علاوه بر این‌که از دوچرخه برای تفریح استفاده می‌کند، به آن به‌عنوان یک وسیله نقلیه جهت تردهای روزانه نیز نگاه می‌کند. همچنین این پژوهش در مسیر خود در تلاش است که با ارائه یک برنامه اجرایی مبتنی بر الگوی علمی و بومی به انسجام، سرعت، کمیت و کیفیت اقدامات مختلف توسعه و ترویج دوچرخه‌سواری در کشور کمک نماید.

محورهای هم‌سوسازی توسعه مشتمل بر ۱۳ مؤلفه به تفکیک دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی، ورزشی و مشترک سه حوزه بود. نتایج بخش کمی نشان داد که مؤلفه‌های شناسایی شده به میزان معنی‌داری تبیین‌کننده محورهای هم‌سوسازی هستند. این نتایج نشان می‌دهد که محورهای دوچرخه‌سواری ورزشی بیش‌ترین قابلیت را برای هم‌سوسازی دارند. در تبیین اهمیت محورهای هم‌سوسازی می‌توان گفت از آنجا که سطح عملیاتی توسعه در واقع در محورهای آن عملیاتی می‌شود بنابراین هم‌سوسازی در واقع در محورها تحقق می‌یابد. در تبیین اولویت محورهای دوچرخه‌سواری

ورزشی می‌توان گفت به دلیل آنکه جنبه‌های تخصصی دوچرخه‌سواری عمدتاً برای رشته دوچرخه‌سواری و ابعاد تمرینی و ورزشی آن قابل تصور است؛ بنابراین به نظر می‌رسد امکان هم‌سوسازی آن با دو رویکرد تفریحی و عمومی بیشتر باشد. برخی محققان گزارش کرده‌اند که هم‌راستایی در سطح عملیاتی و اجرایی مهم‌تر از سطوح کلان یا ساختاری است (Fereshte, ۲۰۱۷). می‌توان گفت هم‌راستایی محورهای توسعه به یکپارچگی سیستم‌های اجرایی و فرآیندها اشاره دارد و سعی در توزیع بهتر منابع و جلوگیری از هدر رفتن آن‌ها به همراه هم‌افزایی عملکرد بخش‌های مختلف آن می‌شود. پیامدهای هم‌سوسازی توسعه دارای ۱۴ مؤلفه به تفکیک دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی، ورزشی و مشترک سه حوزه بود. اهمیت پیامدها بیشتر از منظر مزایای منحصربه‌فرد دوچرخه به‌عنوان یک وسیله حمل و نقل شهری، تفریحی و گردشگری و ورزشی و رقابتی قابل تبیین است. در این زمینه فرهنگ دوچرخه‌سواری با توجه به نقش مطلوب آن بر سلامتی جامعه و کاهش بیماری‌ها در بین شهروندان و اثر آن بر کاهش معضلات اجتماعی و مشکلات مربوط به تراکم خودروها و بهبود وضعیت ترافیک و کاهش چشم‌گیر آلودگی هوا، لزوم فراهم نمودن زیرساخت‌های ضروری با مشارکت، همفکری و همکاری تمامی نهادهای فرهنگی و اجرایی را می‌طلبد. در تبیین بیشتر می‌توان گفت که ادراک نتایج و بازخورد محیطی از برنامه‌های هم‌سوسازی توسعه آن معمولاً در قالب فرایندهای پنهان انجام می‌شوند و پیامدها، زمینه‌ساز میزان توجه به متغیرها و بخش‌ها از طرف سازمان‌ها محسوب می‌شود. توسعه پایدار

دوچرخه‌سواری به‌عنوان اصلی‌ترین پیامد هم‌سوسازی قابل بحث است که با وقوع توسعه پایدار دوچرخه و دوچرخه‌سواری در جامعه همواره هم‌سطح سلامت کلی جامعه، رفع درصد زیادی از مشکلات و آلودگی‌ها در کلان‌شهرها هم نتایج بهتر و کسب عناوین با ارزش‌تر توسط ورزشکاران رشته دوچرخه‌سواری اتفاق می‌افتد که باعث ماندگاری و پایداری اکوسیستم دوچرخه در جامعه و محیط خواهد شد. محققان نقش یک پدیده ورزشی در توسعه پایدار را وابسته به کارکردهای ورزش در حوزه همگانی و قهرمانی می‌داند. شعبانی‌بهار و همکاران (۱۳۹۲) و سبحانی و هاشمی (۱۳۹۶) کارکردهای مشابهی را برای ورزش همگانی و قهرمانی شناسایی و تأیید کرده‌اند. دی‌گریس و همکاران^۱ (۲۰۱۷)، رضایی صوفی و شعبانی (۱۳۹۶) و فراهانی و همکاران (۱۳۹۵) رابطه پایداری و محیط با توسعه ورزش را قابل توجه عنوان کرده‌اند.

به‌طور کلی و با توجه به نتایج تحقیق حاضر می‌توان گفت که در همین راستا مطابق نظریه‌های نوین توسعه که به مقوله همگرایی توجه دارند، پیامدهای توسعه و هم‌سوسازی که حاصل پیوند عناصر محیطی آن است را متأثر از زنجیره‌ای از عوامل مختلف را شکل می‌دهد که جریان کلی هم‌سویی توسعه و دستاوردهای آن را تعیین می‌کند. بر این اساس می‌توان گفت یکی از بیشترین تغییرات در جهت‌گیری‌های توسعه دوچرخه‌سواری می‌تواند، حاصل از نحوه تعامل بین بخش‌های عمومی، تفریحی و ورزشی آن باشد. در باب اهمیت این ابعاد و توان آن‌ها

در تبیین متغیرهای توسعه پایدار می‌توان گفت از آن‌جا که توسعه فرایندی چندبعدی و پیوسته و با ایجاد تغییر اساسی در متغیرهای محیطی، ساختاری و رفتاری یک سیستم انسان‌محور، سبب ارتقا و توزیع مناسب منابع و فرصت‌ها، مشارکت‌دهی و رضایتمندی ذی‌نفعان و پیشرفت در شاخص‌های عملکردی آن سیستم می‌شود؛ بنابراین دستیابی به توسعه پایدار در دوچرخه‌سواری کشور نیازمند پایش مستمر این شاخص‌ها و مداخله مثبت و سازنده در فرایندهای منتهی به آن‌هاست. می‌توان گفت به دلیل آن‌که ورزش همگانی و قهرمانی نسبت به سیستم کلی ورزش از پیچیدگی کم‌تری برخوردارند؛ از این‌رو توسعه پایدار می‌تواند در بازه‌های زمانی کوتاه‌تری ارزیابی و مشاهده شود. مدل پژوهش به‌صورت زنجیره روابط علی و معلولی بین متغیرهای چهار سطح مفهومی مدل از عوامل ظرفیت‌های محیطی به سمت راهبردهای سیستمی توسعه و همگرایی حوزه-های عمومی، تفریحی و ورزشی دانست تا در نهایت به عوامل کارکردی توسعه جهت‌دهی شود. نتایج بخش کمی نشان داد که مدل معادلات ساختاری پژوهش دارای برازش مطلوب و روابط معنی‌دار است. از این‌رو ابعاد و مؤلفه‌های شناسایی شده به‌طور معنی‌داری تبیین‌کننده متغیرهای اصلی در مدل بودند. همچنین تحلیل مسیر روابط بین متغیرهای نیز نشان داد این روابط از متغیرهای به‌توالی زنجیره متغیرها (ظرفیت، چالش، راهبرد، محور و پیامد) معنی‌دار است. می‌توان گفت که مدیریت و توسعه دوچرخه‌سواری بر اساس هم‌سوسازی بخش عمومی، تفریحی و ورزشی، فرایندی سیستماتیک و چندسطحی است که در هر

دوچرخه‌سواری خواهد است و در حد خود قادر به تبیین کارکرد ساخت‌های اساسی دوچرخه‌سواری می‌باشد. در ارتباط با کاربست پژوهش می‌توان گفت حوزه فعالیت بدنی و مشارکت ورزشی از عناصر زیادی تشکیل شده است که در حال تعامل با یکدیگر هستند. چنین سیستمی بسیار پیچیده و غیرقابل درک خواهد بود. مدل‌ها به ما کمک می‌کنند که با ساده‌سازی کل سیستم به درک بهتری از تمامیت سیستم دست یابیم. در واقع مبانی اصلی دانش در هر حوزه‌ای بر پایه مدل‌های شناسایی شده مناسب و نه یافته‌های جزئی و پراکنده قرار دارد؛ زیرا داده‌ها در قالب مدل می‌توانند کشف، تبیین و تفسیر شوند. مدل‌سازی نمی‌تواند روابط پدیده‌های محیطی را به‌طور کامل توضیح دهد، اما درک مکانیسم‌های اساسی آن را آسان‌تر می‌کند. با آن‌که به‌مرور روش‌ها، تکنیک‌ها و نظریه‌های مختلفی برای مدل‌سازی در دانش توسعه به وجود آمده است، نظریه‌های کلی‌تر پیرامون مدل‌سازی‌های علمی با هدف سیستم‌ها و نمایش دانش قرار می‌گیرند. مدل‌های توسعه‌نگر به ما کمک می‌کنند مسائل دوچرخه‌سواری را بهتر طبقه‌بندی کرده و شانس تحلیل منطقی و یافتن پاسخ‌های صحیح را بالا می‌برد.

در مسیر انجام هر نوع پژوهشی، مخصوصاً مطالعات توصیفی و پیمایشی، محدودیت‌های زیادی وجود دارد. این محدودیت‌ها گاه تحت کنترل محقق بوده و گاه از کنترل محقق خارج است، این پژوهش نیز از این امر مستثنی نیست. محقق تلاش کرده با تعیین یا تعریف حدود پژوهش، به‌طور مستقیم برخی از محدودیت‌ها را کاهش دهد. اولین محدودیت

سطح و مرحله دارای ویژگی‌های مختص به خود می‌باشد و از عوامل همبسته خود اثر می‌پذیرند. از این‌رو ضرورت دارد تا ارتباط بین عوامل در درون هر سطح و با سایر سطوح را در نظر گرفته شوند. به درواقع می‌توان گفت توسعه همسوی دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی و ورزشی، یک جریان راهبردی و نظام‌مند است که از طریق ظرفیت‌سازی و چالش‌زدایی محیطی درونی و بیرونی با به‌کارگیری راهبردها و ارتقای مدیریت، دامنه محوره‌های عملکردی و کارکردی آن‌ها را گسترش می‌دهد تا به پیامدهای موردنظر برسد. از این‌رو چارچوب استخراج و تدوین شده در واقع شامل شناخت علمی سیستم ورزش و محیط و مدیریت تحقیقات متناسب با آن به‌مثابه شکل زیر است.

در تفسیر کاربردی نیز می‌توان گفت تحلیل کلی مدل پژوهش نشان می‌دهد که سازمان‌های حوزه دوچرخه‌سواری با امکانات گسترده و توانمندی فراوان به‌تنهایی نمی‌توانند موجب هم‌سویی توسعه حوزه‌های دوچرخه‌سواری شوند، زیرا یک زمینه پویا و یک سیستم بین‌بخشی و خروجی کل یک نظام مشارکتی است. یکی از دلایل عمده ناکارایی برنامه‌های فعلی و جزیره‌ای عمل کردن در حوزه توسعه دوچرخه‌سواری نداشتن یک مدل و نقشه نظام‌مند کلی‌نگر است. با توجه فقدان مدل‌های کل‌نگر، قابل اتکا و دارای مصادق عینی در نظام اقتصادی ورزش کشور در این پژوهش با تکیه بر نظرات کارشناسان مجرب، مدل مفهومی توسعه دوچرخه‌سواری ارائه شد. مدل ارائه شده باید می‌تواند به‌خوبی ظرفیت ابعاد مختلف اثرگذار بر توسعه دوچرخه‌سواری را نشان دهد. این مدل نمایش ساده اما نظام‌مند از ساختار توسعه

منابع

- Bacchieri, Giancarlo, Barros, Aluísio JD, Dos Santos, Janaina V, & Gigante, Denise P. (2010). Cycling to work in Brazil: Users profile, risk behaviors, and traffic accident occurrence. *Accident Analysis & Prevention*, 42(4), 1025-1030.
- Bahrami Paveh, R. . (2018). Analysis of the Development Paradigm and Its Impact on National Convergence in Iran
- *Quarterly Journal of The Macro and Strategic Policies*, 6(23), 478-497. (In Persian).
- Bihari, D. T., & Biró, M. . (2019). Examining the Knowledge of Future Sport Professionals in Connection with Water Rescue and Life-saving. STADIUM-Hungarian. *Journal of Sport Sciences*, 2(1), 1-12. (In Persian)
- Buehler, Ralph, & Pucher, John. (2012). Cycling to work in 90 large American cities: new evidence on the role of bike paths and lanes. *Transportation*, 39, 409-432.
- Cook, David, Biscaia, Rui, Papadas, Karolos, Simkin, Lyndon, & Carter, Libby. (2023). The creation of shared value in the major sport event ecosystem: understanding the role of sponsors and hosts. *European Sport Management Quarterly*, 23(3), 811-832.
- Farahani, A., Keshavarz, L., & Sadeghi, A. (2017). The Design of strategies in development Iran elite sport. *Applied Research in Sport Management*, 5(3), 127-142. (In Persian).

در این پژوهش بازه زمانی گردآوری اطلاعات بود که از طریق مصاحبه و فقط در فاصله زمانی سال ۱۴۰۱ صورت گرفته است. دومین محدودیت عدم همکاری برخی از افراد و مراکز در تکمیل و پاسخ‌گویی به سؤالات مصاحبه و عدم همکاری آنان بود.

در نهایت با توجه به نتایج تحقیق پیشنهادها با شرح زیر ارائه شد. با توجه به این‌که چارچوب و مدل ارائه شده از جامعیت و فراینندنگری مناسبی برخوردار است پیشنهاد می‌شود از آن جهت بازنگری در سیاست‌گذاری، توزیع منابع و فرصت‌ها، تقسیم کار بین سازمان‌ها، نظارت و ارزیابی استفاده شود. همچنین مدل ارائه شده شامل ۵ بُعد، ۴ حوزه با ۶۴ مؤلفه بود، بنابراین از قابلیت مناسبی برای استفاده در ارزیابی عملکرد و پایش توسعه در حوزه دوچرخه‌سواری کشور برخوردار است و پیشنهاد می‌شود از عوامل و مؤلفه‌ها و دسته‌بندی آن استفاده شود. از طرفی بر اساس نتایج گزارش شده برای سه بخش دوچرخه‌سواری عمومی، تفریحی و ورزشی پیشنهاد می‌شود که برای هم‌سوسازی آن‌ها ابتدا به تعدیل چالش‌های شناسایی شده با استفاده از ظرفیت‌های مذکور اقدام شود و سپس با استفاده از راهبردهایی پیشنهادی به بهبود محورهای آن‌ها اقدام شود. در نهایت می‌توان گفت که پیشنهادها کاربردی اصلی این پژوهش در واقع همان راهکارهای شناسایی و تحلیل شده در بخش یافته‌ها است و پیشنهاد می‌شود از آن‌ها در فرایند برنامه‌ریزی تا عملیاتی توسعه دوچرخه‌سواری در کشور مورد استفاده قرار بگیرد.

- mahmoodi yekta, M., Hemmatyar, Z., khazaei, A., & Zarifi Khamene, M. (2023). Analysis of factors affecting the development of cycling culture with the approach of promoting citizenship sports. *Sport Management Journal*, (), -. doi: 10.22059/jsm.2023.354151.3107 (In Persian).
- mallaei, M. . (2018). The Study of Factors Influencing Championship Development in Provinces of Iran and Designing a Proposed Model. *Sport Management Journal*, 10(4), 757-775. (In Persian).
- Mollaie Sefiddashti, A., Hamidi, M., Rajabi, H., & Zolfagharzadeh. (2020). Foresight of I.R. Iran's elite sport development in horizon 2037. *Sport Management and Development*, 9(2), 84-99. (In Persian).
- Nooraie, H., Ramezani, S., Badrizadeh, M., Hassanzadeh, N., Shamohamadi, M., & Abdollahi, M. (2023). An Assessment of Cycling Routes in Terms of Movement and Accessibility Using the MABAC Method (Case Study: Districts 1 and 3 of Isfahan City). *Spatial Planning*, 13(3), 29-54. (In Persian).
- Parkin, John, & Meyers, Ciaran. (2010). The effect of cycle lanes on the proximity between motor traffic and cycle traffic. *Accident Analysis & Prevention*, 42(1), 159-165.
- Parvin, Salehi Abraghoui. (2015). Investigating factors affecting the use of bicycles in order to schedule leisure time over exercise. Master's thesis of Islamic Azad University, Taft branch.
- Farzad, G., Memarzadeh, M. S., & alavi, S. . (2019). Determining the Contribution and Role of the Executive Organizations in Development of community Sport. *Applied Research in Sport Management*, 8(1), 11-32. (In Persian).
- Fereshte, Askari. (2017). Alignment of human resource strategies with business strategies of Kale company using the theory of strategic reference points and VIKOR technique, master's thesis of Islamic Azad University, Shahriar Branch.
- Ferriz-Valero, Alberto, García Martínez, Salvador, Olaya-Cuartero, Javier, & García-Jaén, Miguel. (2020). Sustainable Sport Development: The Influence of Competitive-Grouping and Relative Age on the Performance of Young Triathletes. *Sustainability*, 12(17), 6792.
- Haqshanas, Parisa (2012). Prioritization of bicycle-able routes with a sustainable transportation approach (Study area: Shiraz Region One Municipality). Master's thesis of Islamic Azad University, central Tehran branch. (In Persian).
- Jahanshahi, Daniyal , & (2016). Examining the challenges of accepting shared bicycles in Mashhad. Master's thesis of Ferdowsi University of Mashhad. (In Persian).
- Javadi Pour, M., Rouhi Dehkordi, M., Rahbari, S., & Taefi, H. . (2019). Pathology the Process of Policy-Making in Sport for All in Iran and Presentation the Model *Sport Management Studies*, 10(52), 17-42. (In Persian).

- Sports in Iran: SWOT Analysis. *Sport Management and Development*, 6(1), 87-103. (In Persian).
- Zahra, Khushgadam. (2015). The role of integrated cycling management plan in Tehran in students' tendency towards cycling and physical activity. Master thesis of Allameh Tabatabai University. (In Persian).
 - Zarabadi pour, S., Yousefi Moghdam, M., & Abdolrazaghi, A. (2021). Investigating the Problems and Obstacles of Cycling in Cities(Case Study: Qazvin). *Road*. 29(10), 179-189. (In Persian)
 - Safar, Y., & Azimzadeh, S. M. (2017). Development of bicycle culture in the Ferdowsi University of Mashhad. *Sport Management and Development*, 6(1), 155-173. (In Persian).
 - Shabani Bahar, G. R., Neeknejad, M. R., Farahani, A., & Samadi, A. (2013). Evaluation and Comparison among the Roles of Public Sports and Championship Sports on Strengthening National Trust. *Strategic Studies on Youth and Sports*, 12(21), 71-80. (In Persian).
 - Shahriary, B., Hemmati Nezhad, M. A., & Malek Akhlagh, E. (2015). Identify of Strategic Alliances in Development Sport Tourism in Northern Provinces of Iran. *Sport Management Studies*, 7(30), 55-70. (In Persian).
 - Soufi, Rezaei, & Shabani, A. . (2017). The Analysis of Athletic