



## Understanding the Lived Experience of Urban Cycling: A Critical Review to Propose a Research Agenda

**Mohammad Nazarpoor**

PhD Researcher, Department of Urban Planning, Faculty of Art, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.

**Ehsan Ranjbar<sup>1</sup>**

Assistant Professor, Department of Urban Planning, Faculty of Art, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.

**Marco te Brömmelstroet**

Full Professor in Urban Mobility, Faculty of Social and Behavioural Sciences, University of Amsterdam, The Netherlands.

### Introduction

Since the final decades of the twentieth century, a growing critique of car-dominated transportation systems has led to an epistemological shift in the humanities and social sciences, widely referred to as the *mobility turn*. Also known as the *new mobilities paradigm*, this theoretical reorientation challenges the static, functionalist understandings that have traditionally shaped urban mobility research. Instead, it emphasizes the dynamic, relational, and meaning-laden dimensions of mobility. Urban mobility is understood not merely as the act of transporting people from one location to another, but as a socio-cultural, political, and affective meaningful practice deeply embedded in individuals' lived experiences.

Against this backdrop, the present study critically reviews the existing literature on urban cycling lived experiences from a phenomenological perspective. It aims to synthesize fragmented research, reveal conceptual gaps, and propose a unified research agenda for future inquiry. The central proposition is that urban cycling should not be examined solely through functionalist or positivist lenses—as is often the case in conventional transport studies—but as a complex, embodied, and socially situated phenomenon that can be better understood through phenomenological inquiry into lived experience.

### Methodology

To establish a robust conceptual foundation, the paper introduces *Van Manen's lifeworld existentials*—lived space, lived body, lived time, and lived human relations—as an integrated framework for understanding lived experiences of urban cycling. Drawing on a comprehensive literature review, the paper argues that current research lacks a coherent conceptual model

1. Corresponding Author: [e\\_ranjbar@modares.ac.ir](mailto:e_ranjbar@modares.ac.ir)

capable of accounting for the multidimensional, situated nature of cycling practice as a lived experience. While various studies engage with aspects of cycling experiences, they tend to selectively draw on disparate sociological or anthropological theories without offering a unified framework that can be generalized across contexts.

Through this lifeworld-based conceptual lens, the study rearticulates key research questions that examine how cyclists experience and interpret space, navigate social interactions, embody mobility, and make sense of temporality as they move through urban landscapes. These questions are designed to uncover the nuanced interplay between urban form, bodily engagement, emotional responses, and socio-cultural norms that shape the experience of urban cycling. In doing so, the paper foregrounds a view of cyclists not merely as users of infrastructure but as active agents whose movements and perceptions are co-constituted by their embodied presence in place.

Methodologically, the paper emphasizes the importance of adopting qualitative, immersive research strategies that are attuned to the experiential, affective, and sensory dimensions of mobility. In particular, it advocates integrating methods such as ethnography, autoethnography, photo-elicitation, narrative inquiry, and mobile interviews, which enable researchers to explore how meaning is constructed through embodied practice. The paper also highlights the value of innovative and participatory approaches, such as video analysis, mapping exercises, and creative storytelling, in capturing the tacit, subjective, and multilayered realities of urban cycling.

## **Conclusion**

The review is based on an analysis of studies selected from major academic databases, all of which focus on the lived experiences of urban cycling from a phenomenological standpoint. Each study analyzes the lifeworld dimensions, revealing patterns in how space, body, time, and social relations influence cyclists' experiences. Findings suggest that different urban contexts and social backgrounds significantly shape how cyclists perceive and negotiate these dimensions.

In conclusion, this study underscores the need for a paradigm shift in urban mobility research. Rather than focusing on normative prescriptions or purely functional concerns, researchers must engage with the experiential realities of mobility and the situated meanings that arise through embodied practice. The lifeworld framework offers a promising pathway to explore the holistic, intersubjective, and embodied aspects of urban cycling. It allows for a richer, more empathetic understanding of how people move through and make sense of urban environments on two wheels.

The proposed research agenda outlines both theoretical and methodological imperatives for future studies in this field. This research calls for deeper engagement with interpretivist epistemologies, cross-contextual and comparative studies, and greater attention to the material, social, cultural, affective, and emotional intricacies of cycling practice as a way of urban life. By centering the lived experiences of cyclists, this approach has the potential to inform more responsive, inclusive, and human-centered policies and designs in urban planning and mobility policy, ultimately contributing to the creation of more sustainable and equitable urban mobility.

**Keywords:** Lived experience, Urban cycling, Phenomenology, Mobility turn, New mobilities paradigm

**Citation:**

Nazarpour, M., Ranjbar, E & Brömmelstroet, M. (2025). Understanding the Lived Experience of Urban Cycling: A Critical Review to Propose a Research Agenda. *Journal of Urban Studies on Space and Place*, 9(36), 33-55. <https://doi.org/10.22034/jspr.2025.2067653.1149>

DOI: <https://doi.org/10.22034/jspr.2025.2067653.1149>

URL: [https://jspr.jdisf.ac.ir/article\\_730830.html?lang=en](https://jspr.jdisf.ac.ir/article_730830.html?lang=en)

**Copyrights:**

©2023 by the authors. Published by Journal of Urban Studies on Space and Place.

This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)).





## فهم تجربه زیسته دوچرخه سواری شهری: مروری انتقادی با هدف ارائه یک دستور کار

محمد نظرپور

پژوهشگر دکتری شهرسازی، گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

احسان رنجبر<sup>۱</sup>

استادیار طراحی شهری، گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

مارکو ته برومستروت

استاد تمام حمل و نقل شهری، دانشکده علوم اجتماعی و رفتاری، دانشگاه آمستردام، هلند.

### چکیده

حرکت در شهر فقط فرایندی کارکردی برای انتقال افراد از مبدأ به مقصد نیست؛ بلکه کنشی پیچیده و چندبعدی است که تحت تأثیر عوامل محیطی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و سیاسی قرار دارد و تجربه زیسته افراد از جابه جایی را شکل می دهد. امری که متأثر از طرح «چرخش جابه جایی» در علوم انسانی و اجتماعی، مورد توجه مطالعات شهری معاصر و حوزه تحقیقات پدیدارشناسی حرکت قرار گرفته است. هدف این پژوهش، بررسی مطالعات انجام شده درباره فهم تجربه های زیسته دوچرخه سواری شهری و ارائه دستور کار پژوهشی برای مطالعات آینده است؛ شامل معرفی چهارچوب مفهومی مناسب، طرح پرسش های بنیادین پژوهش و ارائه الزامات روش شناسی در این حوزه. بدین منظور، پژوهش های پیشین از منظر چهارچوب های مفهومی، پرسش ها و اهداف پژوهش و روش شناسی بررسی شدند. پس از تشریح فقدان چهارچوب مفهومی جامع در مطالعات قبلی، چهارچوب پدیدارشناسانه چهارگانه معرفی شده توسط ون منن، برای استفاده در پژوهش های آتی معرفی و سپس پژوهش های پیشین در چهارچوب آن تحلیل شدند. همچنین با ارزیابی روش های پژوهش به کاررفته، ویژگی ها و الزامات روش شناسی کلیدی برای فهم تجارب زیسته دوچرخه سواری شهری در مطالعات آینده ارائه شده است. یافته های پژوهش نشان می دهد که درک تجربه زیسته دوچرخه سواری شهری مستلزم بهره گیری از چهارچوب مفهومی جامع برای تحلیل ابعاد مختلف و درهم تنیدگی آن ها با یکدیگر، و نیز تلفیق روش مردم نگاری با رویکردهای نوآورانه متناسب با ماهیت زیسته، متحرک و بدن مند این تجربه است.

**کلمات کلیدی:** تجربه زیسته، دوچرخه سواری شهری، پدیدارشناسی حرکت، چرخش جابه جایی، مرور انتقادی.

مبانی چرخش جابه‌جایی، به‌کارگیری چشم‌اندازهای میان‌رشته‌ای و عبور از دیدگاه‌های تک‌بعدی رایج در مهندسی حمل‌ونقل (Wilde & Klinger, 2017; Te Brömmelstroet et al., 2022) و استفاده از روش‌های پژوهش متناسب با چنین کنش‌هایی است (Moles, 2019; Merriman, 2014).

هدف این پژوهش، نگاه به دوچرخه‌سواری شهری از این منظر، مرور پژوهش‌های انجام‌شده در حوزه فهم تجربه‌های زیسته افراد از آن و ارائه دستور کار پژوهشی برای مطالعات آتی شامل معرفی چهارچوب مفهومی مناسب، طرح پرسش‌های تحقیق بنیادین و بحث درباره الزامات روش‌شناسی تحقیقات در این حوزه است. از منظر چهارچوب مفهومی، بررسی تحقیقات موجود نشان می‌دهد که پژوهش‌های انجام‌شده در این حوزه تاکنون موفق به ارائه یک چهارچوب مفهومی یکپارچه و جامع نشده‌اند، بلکه به شکل پراکنده از نظریه‌های منفرد جامعه‌شناسی و انسان‌شناسی برای تحلیل نظری استفاده کرده‌اند. این موضوع نشان‌دهنده نیاز به یک چشم‌انداز جامع برای درک لایه‌های پیچیده و متنوع این تجربه در بسترهای مختلف است. در این راستا، پس از تشریح و تبیین خلأ چهارچوب مفهومی در مطالعات پیشین، چهارچوب مفهومی زیست‌جهان چهارگانه شامل فضای زیسته<sup>۴</sup>، بدن زیسته<sup>۵</sup>، زمان زیسته<sup>۶</sup> و روابط انسانی زیسته<sup>۷</sup> که ون منن<sup>۸</sup> (۱۹۹۷) برای استفاده در مطالعات پدیدارشناسی معرفی شده، به‌عنوان چهارچوبی پایه برای درک ابعاد گوناگون تجربه زیسته دوچرخه‌سواران پیشنهاد کرده است. در گام بعدی نیز، مضامین مرتبط با هر زیست‌جهان در ارتباط با تجربه دوچرخه‌سواری شهری تشریح شده است.

از منظر پرسش‌های پژوهشی، این مرور با تحلیل

در طول آخرین دهه از قرن بیستم، هم‌زمان با شکل‌گیری موجی از انتقادات از پارادایم مسلط حمل‌ونقل خودرومحور از دیدگاه‌های جامعه‌شناسانه و انسان‌شناسانه (Lefebvre, 1991; Virilio, 1994; Auge, 1995; Sennett, 1994) نظری جدیدی در علوم انسانی و اجتماعی، تحت عنوان «چرخش جابه‌جایی» (Cresswell, 2006)<sup>۱</sup> مطرح شد. این چرخش که با عنوان «پارادایم جدید جابه‌جایی»<sup>۲</sup> (Sheller & Urry, 2006; Hannam, 2006) et al., نیز شناخته می‌شود، با نقد دیدگاه ایستا در تحلیل روابط و پدیده‌ها که سنتا بر این حوزه‌ها غلبه داشته، بر فهم و تحلیل معانی موجود در جنبش‌ها، جریان‌ها و شبکه‌هایی که انسان‌ها را به یکدیگر و به امور دیگر در ابعاد و مقیاس‌های مختلف متصل می‌کنند، تأکید می‌کند. دیدگاهی که حرکت مردم در شهر را نه فقط فعالیتی کارکردی برای اتصال افراد از مبدأ به مقصد، بلکه کنشی چندبعدی می‌بیند که تحت تأثیر عوامل محیطی، فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی شکل می‌گیرد و درون تجربه‌های زیسته فردی و جمعی معنا پیدا می‌کند. این دیدگاه جدید، به شکل‌گیری مجموعه‌ای از تحقیقات میان‌رشته‌ای منجر شده است که با جریان «مطالعات جابه‌جایی»<sup>۳</sup> نیز شناخته می‌شوند (Büscher et al., 2016; Adey et al., 2014; Urry, 2012; Merriman, 2006). درون این حوزه مطالعاتی گسترده و میان‌رشته‌ای، پژوهش‌های مرتبط با فهم تجربه‌های زیسته افراد از حرکت در شهر، یکی از جریان‌های پژوهشی اصلی محسوب می‌شوند. درک پیچیدگی درونی تجربه‌های زیسته و متحرک افراد از شیوه‌های مختلف جابه‌جایی شهری، مستلزم توجه به

4. Lived space (spatiality)

5. Lived body (corporeality)

6. Lived time (temporality)

7. Lived human relations (relationality)

8. Van Manen

1. Mobilities Turn

2. New Mobilities Paradigm

3. Mobilities studies

پرسش‌های مطالعات پیشین و بر اساس چهارچوب مفهومی پیشنهادی، برخی پرسش‌های بنیادین برای قوام دانش این حوزه در ارتباط با هریک از ابعاد تجربه زیسته کنش دوچرخه‌سواری را معرفی می‌کند. این پرسش‌ها مطابق با ابعاد چهارچوب مفهومی تنظیم شده‌اند و پرداختن به آن‌ها در پژوهش‌های آتی در زمینه‌های شهری مختلف می‌تواند به گسترش بدنه دانش این حوزه کمک کند.

از منظر روش‌شناسی، بررسی روش‌های پژوهش در مطالعات پیشین نشان می‌دهد که برخورداری از یک جعبه‌ابزار روش‌شناسی مناسب برای درک تجربه زیسته دوچرخه‌سواری شهری ضروری است. بهره‌گیری از روش مردم‌نگاری در ترکیب با رویکردهای خلاقانه و نوآورانه و استفاده از ابزارهای کاربردی که بتوانند ابعاد متحرک و لایه‌های درهم‌تنیده ذهنی و تصویری چنین تجاربی را ثبت و تحلیل کند، می‌تواند در پژوهش‌های آتی این حوزه استفاده شود. در نهایت، این مرور، ویژگی‌ها و الزامات روش‌شناسی این حوزه مطالعاتی را برای پژوهش‌های آتی مورد بحث قرار داده است.

### مبانی نظری

ظهور چرخش جابه‌جایی موجب شکل‌گیری بدنه تحقیقات میان‌رشته‌ای جدیدی برای فهم کنش‌های متحرک افراد از زوایای مختلف شده است. از این منظر، دوچرخه‌سواری شهری همچون سایر کنش‌های متحرک، به‌عنوان کنشی پیچیده و سرشار از معانی زیسته و در ارتباط با روابط اجتماعی، مناسبات فرهنگی، هنجارهای سیاسی و ادراکات محیط مادی و غیرمادی محسوب می‌شود که موضوع تحقیقات میان‌رشته‌ای قرار گرفته است (Vivanco, 2013; Spinney, 2008; Willis et al., 2015; Laresn, 2014; Nello-Deakin & Nikolaeva, 2020; Haustein et al., 2018; Simpson, 2019) و با عنوان «مطالعات جابه‌جایی‌های دوچرخه»<sup>۱</sup> نیز شناخته می‌شود. از

1. Velomobilities

طرفی، حوزه مطالعاتی دوچرخه‌سواری شهری در دو دهه اخیر، توجه ویژه سیاست‌گذاران، برنامه‌ریزان و پژوهشگران در حوزه‌های تحقیقاتی مختلف را به خود جلب کرده است تا حدی که برخی به شکل‌گیری یک بدنه پژوهشی گسترده در سال‌های اخیر اشاره کرده‌اند (Colville-Andersen, 2018; Waitt & Buchanan, 2020).

با این حال، بیشتر پژوهش‌های انجام‌شده با موضوع دوچرخه‌سواری بر دیدگاه‌های هنجاری در مدیریت شهری و مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک و مطالعات حوزه سلامت و ورزش متمرکز بوده‌اند و مطالعات بسیار کمی به درک و تحلیل تجربه زیسته دوچرخه‌سواران از منظر علوم انسانی و اجتماعی پرداخته‌اند که در این پژوهش بررسی و مرور شده‌اند. توجه به این حوزه مطالعاتی می‌تواند پرسش‌های متفاوتی در چگونگی ارتباط بین جابه‌جایی شهری با مناسبات فضا و جامعه طرح کند. در حوزه سیاست‌گذاری و طراحی شهری نیز که به برنامه‌ریزی، طراحی و ایجاد زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری اختصاص دارد، تجربه دوچرخه‌سواران تاکنون به‌طور واضح در مرکز توجه قرار نگرفته است (Liu et al., 2018; Forsyth & Krizek, 2011).

این در حالی است که نیازها، ترجیح‌ها و شیوه‌های ادراک دوچرخه‌سواران، اساساً با سایر کاربران فضا تفاوت‌هایی دارند. با این حال، طراحی شهری عمدتاً بر ابعاد کارکردی دوچرخه به‌عنوان یک وسیله حمل‌ونقل تمرکز داشته و کمتر به جنبه‌های زیبایی‌شناختی و تجربه دوچرخه‌سواری پرداخته است (Latham & Wood, 2015).

این خلأ مطالعاتی سبب می‌شود تفاوت‌های قابل‌توجهی میان چشم‌انداز برنامه‌ریزان و طراحان شهری با تجربه زیسته دوچرخه‌سواران وجود داشته باشد. برای مثال، کوئنتو و همکاران<sup>۲</sup> (۲۰۱۹) نشان می‌دهند که دوچرخه‌سواران شهری از سطوح و

2. Quintao et al.

## روش پژوهش

پژوهش حاضر در دسته پژوهش‌های مروری از نوع انتقادی قرار می‌گیرد که هدفشان تحلیل و ارزیابی دانش موجود به منظور ارائه یک دستور کار پژوهشی جدید در قالب معرفی چهارچوب‌های مفهومی جدید، طرح پرسش‌های بنیادین و توسعه روش‌های پژوهش است تا از این طریق سکوی پرتابی برای شکل‌گیری فاز جدیدی از توسعه مفهومی در یک حوزه مطالعاتی خاص فراهم شود (Fernandez, 2019; Grant & Booth, 2009). با در نظر داشتن این هدف، پژوهش‌های انجام‌شده در زمینه «تجربه زیسته دوچرخه‌سواری شهری» از طریق جست‌وجوی کلیدواژه‌های cyclist OR cycling AND experience OR “lived experience” در پایگاه‌های بین‌المللی Web of Science، Scopus و Google Scholar شناسایی و بررسی اولیه شده‌اند. مهم‌ترین ویژگی‌ها برای انتخاب منابع، قرار گرفتن آن‌ها درون حوزه مطالعاتی فهم و تحلیل «تجربه زیسته» دوچرخه‌سواری «شهری» از منظر «پدیدارشناسی» بود. درحالی‌که منابع زیادی به اصطلاح کلی «تجربه» اشاره کرده بودند، تنها منابعی انتخاب شدند که به طور مشخص به فهم «تجربه زیسته» به عنوان موضوع تحقیق پدیدارشناسی و به دوچرخه‌سواری به عنوان یک شیوه جابه‌جایی (نه ورزشی یا تفریحی) پرداخته بودند. سپس مقالات نامرتبط یا تکراری، غیرانگلیسی و منابع خاکستری، شامل کتاب‌ها و مقالات همایشی، حذف شدند که به گزینش ۱۵ پژوهش منجر شد. با مطالعه اولیه این مقالات، ۷ مقاله دیگر به روش گلوله‌برفی پیدا شد که به آن‌ها ارجاع شده بود و با هدف جست‌وجوی نویسندگان همخوانی داشتند. در نهایت، ۲۲ پژوهش برای مرور و تحلیل مفصل در نظر گرفته شدند. فرایند انتخاب پژوهش‌ها در جدول شماره (۱) و عناوین و مشخصات آن‌ها در جدول شماره (۲) نمایش داده شده است.

لبه‌های فضایی به شیوه‌ای متفاوت استفاده می‌کنند، شیوه‌ای که اغلب متفاوت از پیش‌بینی‌های طراحان است. ون دوپن و اسپیرینگز<sup>۱</sup> (۲۰۱۳) هم بر تفاوت دیدگاه دوچرخه‌سواران از چگونگی اتصال مسیرهای دوچرخه‌سواری به عنوان یک شبکه با دیدگاه طراحان و برنامه‌ریزان شهری پرداخته است. به طور کلی، حوزه سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و طراحی شهری بدون داشتن درک صحیح از نحوه تجربه دوچرخه‌سواری در بسترهای مشخص، قادر به ارائه راهکارهای مؤثر و جامع برای کاربران واقعی نخواهد بود. بنابراین توجه به این ابعاد می‌تواند به سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، طراحی و ایجاد زیرساخت‌های منطبق بر واقعیت‌های تجربی دوچرخه‌سواران هم کمک کند. برای پر کردن این خلأ و فهم تجربه‌های زیسته افراد از شیوه‌های مختلف جابه‌جایی شهری، از جمله دوچرخه‌سواری، ضروری است که از دیدگاه تک‌بعدی مهندسی ترافیک به عنوان الگوی فکری مسلط (Wilde & Klinger, 2017; Te Brömmelstroet et al., 2022) فراتر رفته و به آن‌ها از زاویه معرفت‌شناسی تفسیرگرایی و دیدگاه‌های پدیدارشناسانه و انسان‌شناسانه در چهارچوب پارادایم جدید جابه‌جایی بنگریم (Verstappen, 2023; Vivanco, 2013; Marquart et al., 2020; Stefansdotti, 2014). این تغییر نگاه به ما امکان می‌دهد پرسش‌های متفاوتی در ارتباط بین فضا و جامعه از لنز جابه‌جایی مطرح کنیم و با بهره‌گیری از روش‌های پژوهشی متناسب با چنین کنش‌هایی، شناخت دقیق‌تری از تجربه‌های متحرک افراد به دست آوریم. موضوعی که در حوزه مطالعات بنیادین میان‌رشته‌ای به توسعه درک ارتباطات پیچیده و درهم‌تنیده جامعه و فضا از زوایای مختلف کمک می‌کند و همچنین در حوزه مطالعات برنامه‌ریزی و طراحی شهری به بازنگری در شیوه‌های سیاست‌گذاری و اقدام مبتنی بر تجربه کاربر کمک خواهد کرد.

1. Van Duppen & Spierings

جدول شماره (۱): فرآیند انتخاب پژوهش‌ها

| گام‌ها | فرایند                                                                   | مقالات خروجی |
|--------|--------------------------------------------------------------------------|--------------|
| ۱      | Google Scholar, Scopus, Web of Science جست‌وجو در پایگاه‌های             | ۲۱۷          |
| ۲      | حذف مقالات تکراری، عناوین نامربوط، غیرانگلیسی، کتاب‌ها و مقالات کنفرانسی | ۸۳           |
| ۳      | بررسی دقیق چکیده مقالات با توجه به هدف مرور                              | ۱۵           |
| ۴      | انتخاب ۷ مقاله، بیشتر به روش گلوله برفی با مطالعه اجمالی منابع منتخب     | ۲۲           |

استفاده کرده‌اند. استفانسدوتیر<sup>۳</sup> (۲۰۱۴) برای تحلیل تجربه زیبایی‌شناختی دوچرخه‌سواران متأثر از انگیزه‌های فردی و زمینه‌های فرهنگی، نظریه پدیدارشناسی ادراک حسی را با مبانی زیبایی‌شناسی محیطی و مبانی طراحی شهری ادغام کرده است. دانلاپ<sup>۴</sup> و همکاران<sup>۵</sup> (۲۰۲۰) از چهارچوب «جغرافیای عاطفی»<sup>۵</sup> برای تحلیل تجربیات دوچرخه‌سواران شهری استفاده کرده و بر ارتباطات عاطفی با فضاها و چشم‌اندازها متمرکز بوده‌اند. این چهارچوب هم به جنبه اجتماعی-عاطفی دوچرخه‌سواری و هم پتانسیل آن به عنوان فرمی از مقاومت در برابر سیاست‌ها و اقدامات شهرسازی خودرومحور اشاره می‌کند. جونز<sup>۶</sup> (۲۰۰۵) از «ویکرد کنشی»<sup>۷</sup> برای درک چگونگی شکل‌گیری تجربه دوچرخه‌سواری استفاده بهره برده و بر شکل‌گیری تجربه زیسته دوچرخه‌سواری نه تنها از طریق عمل فیزیکی رکاب‌زنی، بلکه همچنین از طریق زمینه‌های عاطفی و اجتماعی در یک بافت شهری به عنوان متن تأکید می‌کند. کونتو و همکاران<sup>۸</sup> (۲۰۱۹) هم از نظریه «استراتژی‌ها و تاکتیک‌ها»<sup>۸</sup> در اندیشه میشل دوسرتو<sup>۹</sup> برای فهم تاکتیک‌های خرد دوچرخه‌سواران در مواجهه با فضاهای مسلط خودرومحور و در مقابله با استراتژی‌های کلان حاکم بر آن استفاده کرده‌اند.

تمام پژوهش‌های منتخب، از نظر چهارچوب معرفت‌شناسی تحقیق، از پارادایم تفسیرگرایی پیروی کرده و از روش‌های کیفی متنوعی مانند مردم‌نگاری، مصاحبه، نقشه‌نگاری، تحلیل روایی، خودزندگی‌نامه بهره گرفته و هریک در میدان‌های تحقیقاتی خود، گوشه‌ای از زیست‌جهان دوچرخه‌سواری را مورد مطالعه قرار داده‌اند. پژوهش حاضر، ضمن بررسی دیدگاه‌های نظری موجود در ادبیات پیشین، زیست‌جهان چهارگانه ون منن (۱۹۹۷) را به عنوان چهارچوب مفهومی جامع معرفی کرده و موضوعات نیازمند تحقیق و برخی پرسش‌های پژوهشی بنیادین برای تحقیقات آینده را ارائه می‌کند. در نهایت، با مرور و دسته‌بندی روش‌های تحقیق در مطالعات پیشین، الزامات و ویژگی‌های بنیادین روش‌شناسی پژوهش‌های این حوزه نیز بحث شده است.

### یافته‌ها و بحث

#### - چهارچوب مفهومی و پرسش‌های پیشنهادی برای پژوهش‌های آتی

پژوهش‌های منتخب با توجه به زمینه‌های تحقیقاتی خود، به تحلیل بخشی از زیست‌جهان دوچرخه‌سواری با به کارگیری یک یا چند نظریه پشتیبان پرداخته‌اند. برای مثال، باندال و نونان<sup>۱</sup> (۲۰۲۲) از مدل اکولوژیکی «زندگی فعال»<sup>۲</sup> برای تحلیل داده‌های مطالعه عکس‌گفتار خود و اتصال تجربیات فردی دوچرخه‌سواران به عوامل وسیع تر محیطی و اجتماعی

3. Stefansdottir

4. Dunlap et al.

5. Emotional geographies

6. Jones

7. Performative approach

8. Strategies &amp; tactics

9. Michael De Certeau

1. Bhandal &amp; Noonan

2. Active living

جدول شماره (۲): فهرست و مشخصات پژوهش‌های منتخب

| نویسندگان                    | هدف پژوهش                                                                                                                            | روش‌شناسی                                  | شیوه جمع‌آوری داده                                                                                                  | میدان پژوهش                     |
|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Bhanda & Noonan, 2022        | استفاده از روش عکس‌گفتار برای کشف ادراکات و تجارب زیسته دوچرخه‌سواران از جنبه‌های مثبت و منفی دوچرخه‌سواری                           | عکس‌گفتار + مصاحبه تلفنی نیمه‌ساختاریافته  | استفاده از مصاحبه‌های تلفنی پانزده دقیقه‌ای در طی هفت روز و گفت‌وگوهای باز درباره تصاویر گرفته‌شده حین دوچرخه‌سواری | لیورپول، انگلیس                 |
| Jones, 2005                  | فهم تجربه فضا به‌مثابه یک متن برای دوچرخه‌سوار                                                                                       | خودزندگی‌نامه                              | توصیف تجربه زیسته پژوهشگر در دوچرخه‌سواری‌های روزانه بین‌شهری                                                       | بیرمنگام، انگلیس                |
| Larsen, 2014                 | فهم معانی نهفته در کنش‌های روزمره دوچرخه‌سواری در قیاس دو بستر شهری متفاوت                                                           | خودمردم‌نگاری                              | توصیف تجربه زیسته محقق در دو میدان تحقیق از خلال رکاب‌زنی‌ها و گفت‌وگو با دوچرخه‌سواران                             | لندن، انگلیس<br>کپنهاگ، دانمارک |
| Simpson, 2017                | کشف ادراک حسی دوچرخه‌سواران از محیط که از طریق تجارب احساسی آن‌ها از اتمسفرهای عاطفی در خلال رفت‌وآمدشان ظهور می‌کنند.               | مصاحبه ویدئویی                             | مصاحبه ویدئویی با ۲۴ دوچرخه‌سوار سفری درباره نقش زیرساخت‌ها و اتمسفرها در شکل دادن به تجربه دوچرخه‌سواری            | پلیموث، انگلیس                  |
| Marquart et al., 2020        | بررسی دلایل دوچرخه‌سواری و فهم محیط ادراک‌شده توسط دوچرخه‌سوار و چگونگی انتخاب مسیر                                                  | نقشه‌نگاری + مصاحبه باز                    | مصاحبه کیفی نیمه‌ساختاریافته با ۱۳ دوچرخه‌سوار و ۳ متخصص                                                            | لایپزیگ، آلمان                  |
| Van Duppen & Spierings, 2013 | مقایسه تجارب روزمره دوچرخه‌سوارانی که هر روز از حومه برای کار به شهر اوترخت می‌آیند با چشم‌اندازی که برنامه‌ریزان شهری دارند.        | مردم‌نگاری ویدئویی و صوتی                  | گفت‌وگویی در حین حرکت با ۱۵ دوچرخه‌سوار که هر روز از یک واحد همسایگی در حومه برای کار به شهر اوترخت می‌آیند.        | اوترخت، هلند                    |
| Dunlap et al., 2020          | بررسی تجربه دوچرخه‌سواری از منظر «جغرافیای احساسی» که در آن ویژگی‌های متنوعی از ارتباط احساسی آن‌ها با محیط قابل فهم می‌شود.         | مصاحبه نیمه‌ساختاریافته                    | جمع‌آوری و تحلیل زندگی‌نامه‌های دوچرخه‌سواری از ۱۶ دوچرخه‌سوار شهری برگرفته از مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته          | نشلویل، آمریکا                  |
| Mcilvenny, 2015              | تحلیل اینکه چگونه بزرگسالان و کودکان تجربه روزمره دوچرخه‌سواری در کنار یکدیگر را در شرایط مختلف تفسیر می‌کنند و به اشتراک می‌گذارند. | مردم‌نگاری ویدئویی در قالب تحلیل گفت‌وگویی | ضبط ویدئویی تجربه دوچرخه‌سواری خانواده‌ها همراه با کودکان و توره‌های دوچرخه‌سواری مدرسه‌ای کودکان بین ۸ تا ۹ سال    | آلبورگ، دانمارک                 |
| Snizek et al., 2013          | بررسی اینکه آیا مشخصات عوامل و مکان‌های شهر با احتمال داشتن تجربه‌های منفی و مثبت دوچرخه‌سواری همبستگی دارد؟                         | نقشه‌برداری ذهنی                           | برداشت و تحلیل نقشه‌های شناختی دوچرخه‌سواران از مسیرهای پرکاربرد ۳۹۸ دوچرخه‌سوار به شکل آنلاین در گوگل‌مپ           | کپنهاگ، دانمارک                 |
| Lee, 2016                    | فهم چگونگی مشارکت دوچرخه‌سواران در رویدادی به نام «با دوچرخه تا سرکار» و تأثیرات آن                                                  | تحلیل روایی                                | تحلیل مصاحبه‌ها، مشاهدات ویدئویی و نقشه‌برداری مسیرها و تحلیل روایی و تماتیک داده‌ها                                | منطقه دریاچه تاهو، آمریکا       |
| Jungnickel & Aldred, 2014    | فهم استراتژی‌های حسی دوچرخه‌سواری در ارتباط با شکل‌گیری تجربه‌های دوچرخه‌سواران از محیط‌های شهری                                     | مصاحبه باز و یادداشت‌های مردم‌نگارانه      | تحلیل مصاحبه‌های انجام‌شده با ۱۰۰ نفر که سه چهارم آن‌ها دوچرخه‌سواران و یک‌سوم آن‌ها سیاست‌گذاران این حوزه بودند.   | بريستول، انگلیس                 |

| نویسندگان                             | هدف پژوهش                                                                                                                           | روش شناسی                       | شیوه جمع آوری داده                                                                                                                         | میدان پژوهش                    |
|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| ۱۲<br>McCarthy, 2010                  | تحلیل اجتماعی-اکولوژیکی تجربه دوچرخه‌سواران در فهم مخاطرات محیطی در محیطی با فرهنگ خودرودمخو و ضد دوچرخه                            | مصاحبه باز                      | تحلیل ۴۱ مصاحبه با استفاده از روش گلوله برفی با دوچرخه‌سواران روزمره برای کشف فهم آن‌ها از مخاطرات مربوط به دوچرخه‌سواری                   | چارلستون، آمریکا               |
| ۱۳<br>Quintao et al., 2019            | فهم تجربه فضاهای عمومی برای دوچرخه‌سواران از خلال تحلیل تاکتیک‌ها در مواجهه با استراتژی‌های کلان حاکم بر فضا                        | مصاحبه باز                      | تحلیل مصاحبه‌های انجام‌شده با ۱۲ دوچرخه‌سوار شهری که به روش گلوله برفی انتخاب شدند.                                                        | ریودژانیرو، برزیل              |
| ۱۴<br>Van Cauwenberg et al., 2018     | فهم تأثیر عوامل محیطی مؤثر بر تجربه و ادراک دوچرخه‌سواران سالمند در مسیرهای مختلف.                                                  | مصاحبه باز                      | مصاحبه باز با ۴۰ دوچرخه‌سوار سالمند در حین رکاب‌زنی و تحلیل محتوای مصاحبه‌ها                                                               | فلاندرز، بلژیک                 |
| ۱۵<br>Heim LaFromboi, 2019            | فهم اینکه چگونه جنسیت و سایر هویت‌های اجتماعی برای دوچرخه‌سواران در ارتباط با فضاهای عمومی شکل می‌گیرند و به چالش کشیده می‌شوند.    | مصاحبه باز                      | مصاحبه با ۱۳ مرد و ۱۳ زن دوچرخه‌سوار در کنار مصاحبه‌های آنلاین با تقریباً ۱۰۰ دوچرخه‌سوار برای فهم اشتراکات و تفاوت‌های تجربه دوچرخه‌سواری | شیکاگو، آمریکا                 |
| ۱۶<br>Fallon Mayers & D. Glover, 2019 | کشف تجربه دوچرخه‌سواری در یک شهر متوسط از نظر اندازه و دیدگاهشان در مورد زیرساخت‌های و سیاست‌های محلی حاکم                          | مصاحبه نیمه‌ساختاریافته         | مصاحبه نیمه‌ساختاریافته از ۱۶ دوچرخه‌سوار برای بازگو کردن داستان‌های دوچرخه‌سواری‌شان                                                      | واترلو، کانادا                 |
| ۱۷<br>Gamble et al., 2017             | معرفی روش نوآورانه ترکیبی در مطالعه تجربه دوچرخه‌سواران در خصوص شاخص‌ها و کیفیت‌های شهری تأثیرگذار بر دوچرخه‌سواری                  | مردم‌نگاری + تحلیل مکانی با GIS | تحلیل ۷۵ عکس و گفت‌وگو باز با ۲۶ دوچرخه‌سوار (کیفی) نقشه کردن تجارب دوچرخه‌سوار با (کمی) GIS استفاده از                                    | کیتو، اکوادور                  |
| ۱۸<br>Cook & Edensor, 2014            | فهم نحوه درک و تعامل با فضاهای شهری توسط دوچرخه‌سواران در رکاب‌زنی‌های شبانه                                                        | تحلیل یادداشت‌های روزانه        | تحلیل یادداشت‌های دوچرخه‌سواران از تجربه رکاب‌زنی در طول سه شب در هفته در مسیرهای متفاوت                                                   | برفردشر، انگلیس                |
| ۱۹<br>Jones, 2012                     | توسعه مفهوم نظم حسی مرتبط با کنش دوچرخه‌سواری به عنوان یک مقاومت در برابر کاهش شدت عاطفی ارتباطات افراد با فضاهای شهری              | ضبط و تحلیل روایت‌های صوتی      | تحلیل روایت‌های ضبط‌شده در حال حرکت از ۲۸ دوچرخه‌سوار درباره تجارب رکاب‌زنی در مسیر روزمره خانه تا محل کار                                 | بیرمنگام، انگلیس               |
| ۲۰<br>Stefansdotti, 2014              | معرفی چهارچوبی مفهومی در ارتباط با ادراک زیبایی‌شناسانه پدیدارشناسانه دوچرخه‌سواری و عوامل مؤثر بر آن                               | تحلیل نظری                      | ترکیب مفاهیم برای توسعه مفهومی تجربه زیبایی‌شناسانه سفر همراه با مثال‌هایی از دو زمینه مختلف                                               | کپنهاگ، دانمارک<br>مالمو، سوئد |
| ۲۱<br>Spinney, 2006                   | فهم تجارب زیسته دوچرخه‌سواران از ادراک ویژگی‌های محیطی در مسیر رکاب‌زنی جمعی                                                        | مردم‌نگاری                      | تحلیل گفت‌وگوهای در حین رکاب‌زنی با دوچرخه‌سواران در مسیر دوچرخه‌سواری منطقه و نتو                                                         | کوه و نتو، فرانسه              |
| ۲۲<br>Nello-Deakin & Nikolaeva, 2020  | فهم ویژگی‌های تعریف‌کننده آمستردام به عنوان شهر دوستدار دوچرخه برای افراد و کشف عوامل ترغیب‌کننده مهاجران تازه‌وارد به دوچرخه‌سواری | مصاحبه نیمه‌ساختاریافته         | استفاده از ۲۶ مصاحبه نیمه‌ساختاریافته عمیق برای فهم تجربه‌های دوچرخه‌سواری مهاجران تازه‌وارد به آمستردام                                   | آمستردام، هلند                 |

با وجود بهره‌گیری برخی از این تحقیقات از یک یا چند نظریهٔ پشتیبان، هیچ‌یک از آن‌ها چهارچوب مفهومی جامعی که بتواند راهنمای فهم و تحلیل ابعاد مختلف تجربهٔ زیستهٔ دوچرخه‌سواری برای مطالعات این حوزه باشد ارائه نکرده‌اند. این حوزهٔ مطالعاتی، نیازمند چهارچوب مفهومی جامعی است که بتواند پایه مطالعات این حوزه قرار بگیرد و از طرفی ارتباط میان‌بخشی ابعاد تجربه و تأثیر و تأثرات آن‌ها بر هم را نیز بررسی و تحلیل کند. برای پر کردن این خلأ، چهار

زیست‌جهان معرفی شده توسط ون منن (۱۹۹۷) در مطالعات پدیدارشناسی را به‌عنوان چهارچوب مفهومی مناسب برای مطالعات تجربهٔ زیستهٔ دوچرخه‌سواری معرفی و از آن برای تحلیل وضعیت بدنهٔ دانش این حوزه استفاده کرده‌ایم. زیست‌جهان به‌عنوان ایدهٔ بنیادین پدیدارشناسی، به معنای دنیای روزمره‌ای است که در آن به‌طور طبیعی و پیش‌انعکاسی از طریق تعاملات و فعالیت‌های روزانه‌مان زندگی و تجربه می‌کنیم (Van Manen, 1997: 35). بنابراین تحقیق پدیدارشناختی را باید به‌عنوان کاوش در زیست‌جهان و مطالعه تجربه‌های زیسته دانست (Morse & Richards, 2013: 71) که سعی می‌کند معانی را همان‌طور که در زیست‌جهانمان تجربه می‌کنیم، بیرون بکشد (Van Manen, 1997: 11). چهار زیست‌جهان معرفی شده توسط ون منن شامل فضای زیسته، بدن زیسته، زمان زیسته و روابط انسانی زیسته است که از طریق آن می‌توان پدیدهٔ مورد مطالعه را از منظر پدیدارشناسانه فهم کرد.

فضای زیسته، به نحوه‌ای که ما فضاها را اطراف خود را از نظر جسمی و عاطفی تجربه و با آن‌ها ارتباط برقرار می‌کنیم، اشاره دارد و به چگونگی تأثیر ویژگی‌های محیطی بر احساسات و تعاملات ما مربوط می‌شود. بدن زیسته، به ماهیت بدن‌مند وجود انسانی تأکید می‌کند و بر این باور است که ما جهان را از طریق حضور فیزیکی بدنمان تجربه می‌کنیم. زمان زیسته بر نحوهٔ درک و تجربهٔ ما از زمان تمرکز دارد؛ زمان نه

به‌عنوان زمان قراردادی ساعت، بلکه به‌عنوان یک زمان سوژکتیو که تحت تأثیر احساسات و فعالیت‌های ما قرار می‌گیرد. روابط انسانی زیسته نیز به بررسی ارتباطات و روابطی که با دیگران برقرار می‌کنیم می‌پردازد، مناسباتی که فهم ما از خود و تجربیات ما با دیگران را شکل می‌دهد (Van Manen, 1997: 103-105). اگرچه هریک از این چهار بعد، نقاط تمرکز متفاوتی را ارائه می‌دهند، اما در واقع درهم‌تنیده‌اند و با یکدیگر تعامل دارند و بر هم تأثیر می‌گذارند.

در گام اول، پرسش‌های پژوهش‌های منتخب بر اساس این ابعاد در جدول شماره (۳) دسته‌بندی شده‌اند، سپس، هر بعد این زیست‌جهان در ارتباط با تجربهٔ دوچرخه‌سواری تشریح و وضعیت پژوهش‌های منتخب در هر بعد تحلیل شده است. در نهایت با توجه به تحلیل پژوهش‌های پیشین و با توجه به چهارچوب مفهومی طرح‌شده، برخی پرسش‌های پیشنهادی برای پژوهش‌های آتی در جدول شماره (۴) ارائه شده است. در گام نهایی نیز بعد از تحلیل روش‌های تحقیق استفاده‌شده در مطالعات پیشین، ویژگی‌های روش‌شناسانه روش‌های تحقیق برای پژوهش‌های آتی مورد بحث قرار گرفته است.

## ۱. فضای زیسته

فضا می‌تواند به‌طور قابل توجهی بر احساسات و معناسازی ما تأثیر بگذارد. فضای زیسته، به چگونگی تجربهٔ فضا از نظر جسمی و ذهنی توسط فرد و نحوهٔ تعامل فرد با محرک‌های فضایی مربوط می‌شود (Van Manen, 1997: 101). شیوه‌های مختلف جابه‌جایی، تجربه و درک متفاوتی از فضا برای افراد ایجاد می‌کنند که فهم و بررسی آن‌ها موضوع برخی پژوهش‌های متأخر بوده است (Te Brömmelstroet et al., 2017). در این میان، تجربهٔ دوچرخه‌سواری به‌شدت با درگیری فیزیکی و ذهنی دوچرخه‌سوار با فضا در هم تنیده است. بخشی از تجربهٔ دوچرخه‌سواری به ادراک پیچیده و چندحسی از فضاها و شهری مربوط می‌شود

جدول شماره (۳): دسته‌بندی پرسش‌های پژوهش‌های منتخب بر اساس چهارچوب مفهومی

| منابع                                                         | پرسش‌های پژوهش                                                                                                                                                                              |                    |
|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Heim LaFrombois 2019                                          | زنان دوچرخه‌سوار با چه محدودیت‌ها و موانع فضایی در حرکت مواجه هستند و چه راهبردهایی برای مقابله به کار می‌گیرند؟                                                                            | فضای زیسته         |
| Van Duppen & Spierings 2013                                   | تجربه‌های حسی دوچرخه‌سواران چگونه درک آن‌ها از حرکت در فضاها را شهری را شکل می‌دهد؟ این تجربه‌ها در محله‌ها چه تفاوتی با تجربه در مرکز شهر دارد؟                                            |                    |
| Jungnickel & Aldred 2014                                      | دستگاه‌های پخش صوت چه نقشی در شکل‌دهی آگاهی دوچرخه‌سواران از محیط اطرافشان دارند؟                                                                                                           |                    |
| Gamble et al., 2017; Marquart et al., 2020                    | کیفیت‌های فضایی مانند مرکزیت، شبکه مسیرها، وجود فضاها سبز و چگونه بر تجربه‌های دوچرخه‌سواری تأثیر می‌گذارند؟ چه تفاوتی بین ادراک کیفیت‌های محیطی بین دوچرخه‌سواران و تصمیم‌سازان وجود دارد؟ |                    |
| Snizek et al., (2013); Bhandal & Noonan (2022)                | عواملی مانند زیرساخت دوچرخه‌سواری، ویژگی‌های کالبدی خیابان، کاربری زمین و شدت ترافیک چه تأثیری بر تجربه دوچرخه‌سواران دارند؟                                                                |                    |
| Quintao et al., (2019); Laresn, 2014                          | ایدئولوژی‌های خودرودمحور غالب، چگونه بر استفاده دوچرخه‌سواران از فضای عمومی تأثیر می‌گذارد؟ دوچرخه‌سواران از چه تاکتیک‌هایی در مواجهه با این محدودیت‌ها استفاده می‌کنند؟                    |                    |
| Van Cauwenberg et al., (2018)                                 | موانع محیطی و زیرساخت‌های ناکافی، چگونه بر تجربه‌های دوچرخه‌سواری افراد مسن تأثیر می‌گذارد؟                                                                                                 |                    |
| Jungnickel & Aldred 2014                                      | دوچرخه‌سواران چگونه از حواس خود برای حرکت و تعامل با سایر کاربران خیابان استفاده می‌کنند؟                                                                                                   | بدن زیسته          |
| Stefansdottir, 2014                                           | طبیعت چند حسی دوچرخه‌سواری چگونه به تجربه‌های زیبایی‌شناختی آن‌ها از محیط کمک می‌کند؟                                                                                                       |                    |
| Jones, 2005; Larsen 2014; Mcilvenny, 2015                     | دوچرخه‌سواران چگونه مهارت‌ها و عادت‌واره‌های جسمی خود را از طریق دوچرخه‌سواری توسعه می‌دهند؟                                                                                                |                    |
| Simpson 2017; Dunlap et al., 2020                             | انواع مختلف زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری چگونه تعاملات اجتماعی و اتمسفرهای عاطفی بین دوچرخه‌سواران و سایر کاربران خیابان را شکل و تحت تأثیر قرار می‌دهند؟                                       | روابط انسانی زیسته |
| Fallon Mayers & D. Glover, 2019                               | چگونه هنجارهای اجتماعی و فرهنگی بر رفتار دوچرخه‌سواران در یک زمینه مشخص تأثیر می‌گذارد؟                                                                                                     |                    |
| Nello-Deakin & Nikolaeva, 2020                                | تعاملات اجتماعی بین دوچرخه‌سواران چگونه بر افزایش دوچرخه‌سواری بین مهاجران تأثیرگذار است؟ سبک زندگی چگونه بر زیرساخت انسانی دوچرخه‌سواری تأثیرگذار است؟                                     |                    |
| McCarthy, 2010; Heim LaFrombois, 2019; Bhandal & Noonan, 2022 | دوچرخه‌سواران چگونه نقش و هویت خود را در چشم‌انداز وسیع‌تر جابه‌جایی درک می‌کنند؟ بازنمایی‌های هویتی چگونه برای دوچرخه‌سواران معنا پیدا می‌کند؟                                             |                    |
| McCarthy, 2010                                                | چگونه افزایش تعاملات دوچرخه‌سواران می‌تواند به نرمال‌سازی و کاهش انگ اجتماعی کمک کند؟                                                                                                       |                    |
| Mcilvenny, 2014; Nello-Deakin & Nikolaeva, 2020               | تجربه‌ها و احساسات مشترک چگونه به حس جامعه و تعلق دوچرخه‌سواران کمک می‌کند؟ تعاملات اجتماعی و پویایی‌های گروهی چگونه روابط انسانی در بین دوچرخه‌سواران را شکل می‌دهد؟                       |                    |
| Snizek et al., 2013                                           | دوچرخه‌سواران چه تجربه‌ای از مدت‌زمان و سرعت سفرهای خود دارند؟ عوامل زمانی، مانند زمان روز و شرایط ترافیکی، چگونه بر تجربیات حسی و تعاملات آن‌ها با محیط شهری تأثیر می‌گذارد؟               | زمان زیسته         |
| Gamble et al., 2017                                           | دوچرخه‌سواران چگونه اجزای زمانی زیرساخت‌های شهری مانند چراغ‌های راهنمایی را تجربه می‌کنند؟                                                                                                  |                    |
| Cook & Edensor, 2014                                          | چگونه دوچرخه‌سواری در شب بر تجربه حس سرعت، فاصله و مدت‌زمان دوچرخه‌سواری تأثیر می‌گذارد؟                                                                                                    |                    |
| Lee, 2016; Stefansdottir, 2014                                | دوچرخه‌سواران چگونه روتین‌ها و عادت‌واره‌های زمانی مرتبط با دوچرخه‌سواری را توسعه می‌دهند؟ این روتین چگونه تجربه آن‌ها از زمان و رابطه‌شان با محیط شهری را شکل می‌دهند؟                     |                    |

بر دوچرخه‌سوار تأثیر منفی داشته باشد (Marquart et al., 2022).

مطالعه یونگنیکل و الدرد (۲۰۱۴) تجربه راننده اتومبیل و سرنشینان آن از محیط اطراف در مقایسه با آن تجربه‌های چندبعدی که دوچرخه‌سواران تجربه می‌کنند، ارتباطی جداافتاده، حباب‌گونه و باواسطه با فضای شهری است که با مفهومی که یوری<sup>۶</sup> (۲۰۰۴: ۳۱) از آن به‌عنوان فقر حسی راننده خودرو در ارتباط با فضا مطرح می‌کند، قرابت دارد. در مقابل، ارتباط دوچرخه‌سوار با فضای شهری ارتباطی نزدیک، بی‌واسطه، شهودی، حسی و درگیرانه با محیط اطراف است. دوچرخه‌سواران در عین حال هم منظری شبیه سواره‌ها را درک می‌کنند و هم منظری نزدیک به پیاده؛ این تغییر سرعت برای آن‌ها که گاهی به‌سرعت پیاده و گاهی به‌سرعت یک خودرو نزدیک می‌شوند، باعث شکل‌گیری ادراکات چندگانه و پیچیده‌ای می‌شود (Jungnickel & Aldred, 2014; Stefansdottir, 2013; Van Duppen & Spierings, 2014).

از طرفی تجربه فضایی دوچرخه‌سواری شامل نحوه ارتباط فضایی بین دوچرخه‌سواران و سایر کاربران فضا هم می‌شود. مطالعه کونتو و همکاران (۲۰۱۹) به دنبال درک منازعات فضایی در تجربه دوچرخه‌سواران در ارتباط با سایر کاربران فضا بوده است؛ مطالعه‌ای که ماهیت نابرابر و طردکننده فضای عمومی برای دوچرخه‌سواران در محیط‌های خودرو محور و روابط مناقشه‌برانگیز بر سر فضا را نشان می‌دهد. در این مطالعه، دوچرخه‌سواران در مقابل استراتژی‌های کلان خودرویی، تاکتیک‌هایی خردی چون «ستیز بر سر فضا»<sup>۷</sup>، «تصرف غیرسازمان‌دهی شده»<sup>۸</sup> و «کنش‌های تجاوزگرانه»<sup>۹</sup> را به کار گرفتند. بنابراین چگونگی تجربه فضای زیسته در بسترهای جغرافیایی مختلف

که به عواملی چون سرعت، ویژگی‌های محیطی، نوع دوچرخه و موقعیت فضایی دوچرخه‌سوار نسبت به فضا و دیگران و... بستگی دارد و در مجموع و در طول زمان به شکل‌گیری نوعی «حس مکان متحرک»<sup>۱</sup> (Cook & Edensor, 2014) برای دوچرخه‌سوار منجر می‌شود. از میان پژوهش‌های منتخب، پژوهش گمبل و همکاران<sup>۲</sup> (۲۰۱۷) بر اهمیت به‌کارگیری رویکردی متنوع برای درک پیچیدگی‌های موجود در تجربه فضایی دوچرخه‌سواران در ارتباط با کیفیت‌های محیطی تأکید می‌کند. کار لی<sup>۳</sup> (۲۰۱۶)، نقش تجربه حسی را در یادگیری و سازگاری با شیوه‌های مختلف دوچرخه‌سواری برجسته کرده است. موضوعی که با ایده میانجی‌گری استراتژی‌های حسی در تجربه فضا توسط دوچرخه‌سواران در تعامل با محیط شهری در کار یونگنیکل و الدرد<sup>۴</sup> (۲۰۱۴) قرابت دارد. مطالعه‌ای که نشان می‌دهد چگونه وجود مسیرهای مخصوص دوچرخه، مسیرهای باکیفیت و گذرگاه‌های ایمن به‌طور قابل توجهی بر حس امنیت و راحتی دوچرخه‌سواران تأثیر می‌گذارد. درحالی‌که، در مطالعه لارسن<sup>۵</sup> (۲۰۱۴) کمبود زیرساخت‌های مناسب، عدم نگهداری از زیرساخت‌های موجود، علائم ناکافی و عدم جداسازی از ترافیک موتوری به تجربه طردشدگی در فضا، افزایش حس آسیب‌پذیری و اضطراب حین دوچرخه‌سواری منجر می‌شود. فراتر از مسیرهای دوچرخه، جنبه‌های حسی محیط شهری، از جمله صداها، بوها و محرک‌های بصری بر تجربه زیسته دوچرخه‌سواری تأثیرگذارند. برای مثال، وجود فضاهای سبز، مناظر دلپذیر و نبود آلودگی صوتی می‌تواند لذت دوچرخه‌سواری را برای افراد افزایش دهد (Jungnickel & Aldred, 2014; Lee, 2014) درحالی‌که قرار گرفتن در معرض آلودگی صوتی و آلودگی هوا می‌تواند

6. Urry  
7. Disputes for space  
8. Disorganized occupation  
9. Transgressive practices

1. Mobile sense of place  
2. Gamble et al.  
3. Lee  
4. Jungnickel & Aldred  
5. Larsen

به‌طور مستقیم بر تصمیم‌گیری‌ها، انتخاب‌ها و عمل دوچرخه‌سواری تأثیر می‌گذارد و برای درک عمیق‌تر این سازوکارها در تجربه‌های زیسته، مطالعات تطبیقی مفید است.

## ۲. بدن زیسته

در فلسفه پدیدارشناسی، هرکدام از ما انسان‌ها بدنی هستیم که جهان را دریافت می‌کند و به آن شکل می‌دهد. به این معنا که تجربه ما به‌واسطه بدن ما شکل می‌گیرد و بدن‌مندی ماست که «بودن در جهان»<sup>۱</sup> (Merleau-Ponty, 1962) را ممکن می‌کند. درواقع، این سوژه بدن‌مند است که معنادهی و شکل‌دهی به تجربیات را انجام می‌دهد. موقعیت سوژه بدن‌مند، زمینه شکل‌گیری تمام تجربه‌های او از جهان است و چشم‌انداز فعلی سوژه به جهان، با موقعیت کنونی بدن او معین می‌شود. بدن زیسته به این بنیان فکری در پدیدارشناسی برمی‌گردد که ما همیشه به شکل بدن‌مند در جهان هستیم (Van Manen, 1997: 103).

شیوه‌های مختلف جابه‌جایی موقعیت و نسبت متفاوتی بین بدن ما و پیرامون را می‌سازد. در دوچرخه‌سواری، بدن نقش فعالی دارد؛ زیرا دوچرخه‌سوار علاوه بر مهارت‌های ذهنی راندن، بر منابع جسمانی خود وابسته است و بدن دوچرخه‌سوار به شکل بی‌واسطه‌ای در ارتباط محیط قرار می‌گیرد. یک دوچرخه‌سوار به‌واسطه تعامل بدن‌مند است که ارتباط خود را با دوچرخه، زیرساخت، مناظر و سایر کاربران فضا می‌سازد (Freudendal-Pedersen & Kesselring, 2017) و به‌عنوان یک «پدیدار چند حسی»<sup>۲</sup> (Themen & Popan, 2021; Jungnickel & Aldred, 2014; Van Duppen & Spierings, 2013) عمل می‌کند. این درگیری چندحسی بدن دوچرخه‌سوار به آن اجازه می‌دهد تا معانی عمیقی از جزئیات و پیچیدگی‌های مکان به دست بیاورد. دوچرخه که در ابتدا به‌عنوان

ابزاری برای جابه‌جایی از مبدأ به مقصد است، به‌واسطه رکاب‌زنی مستمر به بسط حسی بدن دوچرخه‌سوار تبدیل می‌شود و بدن و ابزار کلیت یکپارچه‌ای پیدا می‌کنند. همان‌طور که مرلوپونتی (۱۹۶۲) بیان می‌کند با استفاده ماهرانه از یک ابزار، آن ابزار دیگر یک شیء مستقیم برای تجربه سوژه نیست و به کانالی تبدیل می‌شود که از طریق آن جهان را تجربه می‌کنیم. توجه به تعاملات بدن‌مند دوچرخه‌سواران در شهر می‌تواند لایه‌های جدیدی از چگونگی تجربه آن‌ها و مناسبات فضا و جامعه را آشکار کند.

از میان پژوهش‌های منتخب، مطالعه اسنایزک و همکاران<sup>۳</sup> (۲۰۱۳) تجربیات بدن‌مند دوچرخه‌سواری را بررسی می‌کند و بر اهمیت بدن در درک پویایی شهر برای دوچرخه‌سوار تأکید می‌کند. احساسات فیزیکی مانند احساس وزش باد بر پوست صورت، احساس سرعت و تلاش در پدال زدن، جزئی جدایی‌ناپذیر از این تجربه هستند. از طرفی احساس امنیت و ایمنی در حین دوچرخه‌سواری نیز جزء جدایی‌ناپذیر تجربه بدن‌مند است. ترس از حوادث، تصادفات ترافیکی و سایر خطرات به‌طور قابل‌توجهی بر احساسات بدنی و تجربه کلی یک دوچرخه‌سوار تأثیر می‌گذارد (Cook & Edensor, 2014). برای مثال، فشار جسمی و ذهنی ناشی از دوچرخه‌سواری در ترافیک بر تجربه بدنی دوچرخه‌سواری تأثیر می‌گذارد و سبب تغییر رفتار و موقعیت بدن دوچرخه‌سوار نسبت به فضا می‌شود (Lee, 2016).

تجربه بدن‌مند دوچرخه‌سواری همچنین تحت تأثیر توانایی‌ها و محدودیت‌های فیزیکی دوچرخه‌سوار هم قرار دارد. برای مثال، مطالعه ون گائونبرگ و همکاران<sup>۴</sup> (۲۰۱۸) درباره تجربه‌های دوچرخه‌سواری افراد مسن، اهمیت زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری ایمن و مجزا را برای بهبود تجربه دوچرخه‌سواری این افراد

3. Snizek et al.

4. Van Gauwenberg et al.

1. Being-in-the-world

2. A multisensory phenomenon

مطرح می‌کند و نشان می‌دهد که چطور ناتوانی‌های عملکردی و حسی مرتبط با بدن افراد مسن موجب افزایش حساسیت این گروه نسبت به موانع محیطی شود. ابعاد عاطفی و احساسی دوچرخه‌سواری نیز جزئی جدایی‌ناپذیر از تجربه بدن‌مند دوچرخه‌سوار هستند. پژوهش دانلاپ و همکاران (۲۰۲۰) درباره جغرافیای عاطفی دوچرخه‌سواری شهری نشان می‌دهد که چگونه دوچرخه‌سواران از طریق تجربه‌های بدن‌مند خود ارتباط عمیق‌تری با محیط خود برقرار می‌کنند. این مطالعه مثالی از این است که چگونه افراد در ابتدا با اهداف مختلف به دوچرخه‌سواری روی می‌آورند و در طی درگیری بدن‌مند با دوچرخه و دوچرخه‌سواری در طی زمان، پیوندی عاطفی و احساسی با دوچرخه و محیط می‌سازند. کار جونز (۲۰۰۵) نشان می‌دهد که چگونه سیاست‌های حمل‌ونقلی اغلب واقعیت‌های بدن‌مند دوچرخه‌سواری را نادیده می‌گیرند و فهمی از تجربه زیسته واقعی دوچرخه‌سواران در خصوص محیط و زیرساخت‌ها ندارند.

### ۳. روابط انسانی زیسته

این بعد به معنای رابطه زیسته‌ای است که ما با دیگران در فضای بین فردی مشترکمان، حفظ می‌کنیم (Van Manen, 1997: 105). تحت‌تأثیر چرخش جابه‌جایی، توجه به ابعاد اجتماعی شیوه‌های مختلف جابه‌جایی مورد توجه مطالعات متأخر در حوزه‌های مختلف تحقیقاتی بوده است. بررسی این موضوع که شیوه‌های مختلف حرکت در شهر چه تأثیری بر مناسبات اجتماعی و فرهنگی می‌گذارند و چگونه از این مناسبات متأثر می‌شوند. همین‌طور این موضوع که چگونه بخشی از فرآیند ساخت هویت فردی و جمعی ما نیز وابسته به نحوه حرکت ما در شهر است، با این دیدگاه که شیوه‌های متفاوت جابه‌جایی در شهر بر سازنده هویت‌های متنوع در میان گروه‌های مختلف است (Cresswell, 2006; Cox, 2024). زمینه اجتماعی و فرهنگی دوچرخه‌سواری شهری

و فرآیند هویت‌سازی فردی و جمعی دوچرخه‌سوار بودن و شیوه‌های مختلف بازنمایی آن‌ها نیز به‌طور قابل‌توجهی بر تجربه زیسته دوچرخه‌سواری تأثیرگذار است. این بخش از تجربه زیسته مبتنی بر عواملی چون سن، جنسیت، نوع دوچرخه، قواعد فضایی، الگوهای فرهنگی و هنجارهای اجتماعی حاکم بر بسترهای شهری و... می‌تواند بسیار متنوع و موضوع طیف وسیعی از مطالعات در این حوزه باشد. برای برخی از پژوهشگران این حوزه، کنش دوچرخه‌سواری در فضاهای شهری اساساً یک فرآیند اجتماعی است که مناسبات و روابط اجتماعی را در ارتباط با جنبه‌های مختلف محیطی بسط می‌دهد و این چیزی است که به‌ندرت از دریچه جابه‌جایی فهم و درک شده است (Freudendal-Pedersen, 2015; McIlvenny, 2014).

مرور پژوهش‌های منتخب از این زاویه، دوچرخه‌سواری را یک بستر تعاملی قوی معرفی کرده‌اند که امکان ایجاد یک رابطه انسانی نزدیک در فضای شهری را تقویت می‌کند (Gamble et al., 2017) و به شکل‌گیری پیوندهای عمیق درون‌گروهی (McIlvenny, 2014)، افزایش مشارکت‌های اجتماعی (Van Cauwenberg et al., 2017) و ارتقای حس اجتماع محلی (Nello-Deakin & Nikolaeva, 2020) منجر می‌شود. تحقیقات مایرز و گلاور<sup>۱</sup> (۲۰۱۹) سه موضوع اصلی مرتبط با هویت دوچرخه‌سواران را شناسایی می‌کند: هویت به‌عنوان دوچرخه‌سوار، دوچرخه‌سواری در یک شهر متمرکز بر خودرو و تجربه زیسته با زیرساخت‌های دوستدار دوچرخه. مطالعه بانдал و نونان (۲۰۲۲) احساس خودکفایی و وابستگی به هویت دوچرخه‌سواری را بررسی و کنش دوچرخه‌سواری را به‌عنوان منبعی از بازنمایی قدرت و تحقق خویش‌شن معرفی می‌کند. هویت فرد به‌عنوان یک «دوچرخه‌سوار» (Dunlap et al., 2020) در طی زمان

1. Mayers & D. Glover

شکل می‌گیرد و هویت‌های اجتماعی و گروهی نیز در ارتباط با سایر دوچرخه‌سواران و همین‌طور سایر کاربران فضا شکل می‌گیرد. پژوهش لی (۲۰۱۶) نشان می‌دهد که چگونه وجود روابط انسانی و پویایی‌های اجتماعی در رویدادهای مشارکتی مانند «دوچرخه‌سواری تا محل کار» می‌توانند ادراک افراد از دوچرخه‌سواری را تغییر دهد. این موضوع اهمیت روابط اجتماعی را در پرورش حس جامعه و هویت مشترک در میان دوچرخه‌سواران بررسی می‌کند. اینکه چگونه مشارکت در گروه‌های دوچرخه‌سواری، باشگاه‌ها یا رویدادها می‌تواند حس تعلق و هویت مشترک ایجاد کند.

مطالعه نلو-دیکن و نیکولوا<sup>۱</sup> (۲۰۲۰) نیز روی این موضوع متمرکز است که بافت شهری چون آمستردام به‌عنوان یک شهر دوچرخه‌دوست به همان میزان که بافتی کالبدی و مادی است، بافتی اجتماعی و فرهنگی نیز محسوب می‌شود. پژوهش آن‌ها نشان می‌دهد که در آمستردام دوچرخه‌سواری به‌عنوان بخش جدایی‌ناپذیری از سبک زندگی مردم برساننده هویت ویژه آن‌ها بوده است، به‌طوری‌که سیطره چترگونه این هویت فردی و اجتماعی بر افراد غریبه و مشخصاً مهاجران خارجی در این شهر کاملاً ملموس است. از طرفی، هرچه مردم بیشتری رکاب می‌زنند و بافت اجتماعی مستحکم‌تری خلق می‌کنند، شهر چه از نظر فیزیکی و چه از نظر فرهنگی و اجتماعی دوچرخه‌دوست‌تر می‌شود. این تداوم رکاب‌زنی جمعی در بلندمدت به خلق گروه‌های اجتماعی پایدار و افزایش مشارکت و بهبود محیط‌های اجتماعی منجر می‌شود (Van Cauwenberg et al., 2017).

تجربه زیسته دوچرخه‌سواری همچنین تحت تأثیر تعاملات بین دوچرخه‌سواران و سایر کاربران خیابان قرار دارد. تعاملات مثبت مانند حرکات مؤدبانه و فضای مشترک جاده، می‌توانند تجربه دوچرخه‌سواری را بهبود بخشند، درحالی‌که تعاملات منفی، مانند

رانندگی تهاجمی و بی‌احترامی، احساسات اضطراب و ناامیدی ایجاد می‌کنند. مطالعه مک‌کارتی<sup>۲</sup> (۲۰۱۰) در مورد دوچرخه‌سواران در چارلستون نشان می‌دهد که دوچرخه‌سواران چگونه فرهنگ غالب ضد دوچرخه را در خلال روابط انسانی خود تجربه می‌کنند و این چگونه به احساس خطر و طردشدگی آن‌ها در فضاهای شهری منجر می‌شود. این فرهنگ ضد دوچرخه در رفتارهای پرخطر رانندگان، آزار کلامی و عدم درک در مورد استفاده مشترک از فضا تجلی می‌یابد. این تعاملات با عواملی مختلف دیگری چون جنسیت نیز تلاقی دارند. تحقیقات هایم لافرانوی<sup>۳</sup> (۲۰۱۹) روی دوچرخه‌سواران زن در شیکاگو به‌دنبال پاسخ به این پرسش است که چگونه نقش‌های جنسیتی و انتظارات اجتماعی بر تجربه‌های زنان از دوچرخه‌سواری در فضاهای عمومی تأثیر می‌گذارد. دوچرخه‌سواران زن اغلب با موانع اضافی مانند نگرانی‌های مربوط به ایمنی، آزار جنسی و فشارهای اجتماعی مواجه هستند که انتخاب‌های حرکتی آن‌ها و تعاملاتشان با محیط شهری را شکل می‌دهد. زمانی که به دوچرخه‌سواری توأمان به‌عنوان یک کنش مادی و یک فعالیت اجتماعی (Popan, 2019; Haustein, et al., 2019) و در چهارچوب «زیرساخت انسانی» (Lugo, 2013; Nello-Deakin & Nikolaeva, 2020) نگاه کنیم، پرسش‌ها و موضوعات بررسی‌نشده بسیاری طرح می‌شود که باید مورد توجه پژوهش‌های آینده قرار گیرد.

#### ۴. زمان زیسته

زمان زیسته در مقابل زمان ساعت قراردادی یا زمان ابژکتیو قرار دارد و به زمان سوژکتیو و ادراکات ما از تجربه زمان و همچنین ابعاد زمانی گذشته، حال و آینده اشاره می‌کند (Van Manen, 1997: 104). اینکه چگونه زمان در تجربه زیسته ما معنادار می‌شود و با احساسات و عواطف ما پیوند می‌خورد. دوچرخه‌سواری در

2. McCarthy  
3. LaFrombois

1. Nello-Deakin & Nikolaeva

ساعت‌های مختلف شبانه‌روز و در فصل‌های متفاوت تجربه‌های متفاوتی برای دوچرخه‌سواران می‌سازد که سبب می‌شود استراتژی متفاوتی در قبال فضا، خود و دیگران اخذ کنند. از آنجاکه دوچرخه‌سواری کنشی کاملاً بدن‌مند است، تغییرات محیطی در زمان‌های مختلف به شکل مستقیمی بر چگونگی تجربه آن تأثیر می‌گذارند. این تأثیرات مقطعی زمان بر تجربه دوچرخه‌سواری سبب شکل‌گیری اتمسفر اقلیمی متغیری برای دوچرخه‌سواری می‌شود که به بروز رفتارهای متفاوت در برابر این تغییرات منجر می‌شود. برای مثال، دوچرخه‌سواری در شب باعث اخذ استراتژی‌های متنوعی در پوشش دوچرخه‌سوار، میزان سرعت، انتخاب مسیرهایی که در شب ایمن‌تر هستند و همین‌طور استفاده از علائم مختلف در ارتباط با سایر کاربران خیابان و... می‌شود که نشان می‌دهد بعد زمان چگونه شیوه تجربه دوچرخه‌سواری و انتخاب‌های رفتاری را تغییر می‌دهد.

مطالعه اسنایزک و همکاران (۲۰۱۳) نشان داده است که مدت‌زمان یک سفر دوچرخه‌سواری تأثیر زیادی بر تجربه کلی دارد. یک سفر کوتاه ممکن است دلپذیر و راحت درک شود، درحالی‌که یک سفر طولانی و دشوار خسته‌کننده است. از طرفی سرعت آرام امکان مشاهده و تعامل بیشتر با محیط شهری را فراهم می‌کند، درحالی‌که یک سفر با سرعت بالا ممکن است لذت کمتری را به همراه داشته باشد. دوچرخه‌سواری در ساعات اوج می‌تواند استرس‌زا و زمان‌بر باشد، درحالی‌که دوچرخه‌سواری در ساعات غیر اوج آرامش‌بخش و لذت‌بخش‌تر است (McIlvenny, 2014; Gamble, 2017).

علاوه بر این، بعد زمان برای دوچرخه‌سواری در بلندمدت از این جنبه اهمیت دارد که در طی زمان تجربه‌های جدیدی شکل می‌گیرد که دوچرخه‌سواری را به‌عنوان یک کنش زمانمند تعریف می‌کند. مطالعه لی (۲۰۱۶) نشان می‌دهد که مهارت‌های بدنی و ذهنی

دوچرخه‌سواری متأثر از تجربه‌های زیسته روزمره ذیل یک فرآیند پویا و زمانمند توسعه می‌یابد. دوچرخه‌سواری شدن فرآیندی زمانمند، فرهنگی و بدن‌مند است که در طول زمان و از خلال عمل روزمره و مبتنی بر یادگیری‌های بدنی و محیطی شکل می‌گیرد (Nello-Deakin & Nikolaeva, 2020; Larsen, 2014; Spinney, 2006) و به بازسازی ظرفیت‌های عاطفی دوچرخه‌سوار نسبت به محیط اطراف (Larsen, 2014; Jones, 2005) و شکل‌گیری یک دانش پراگماتیسمی نسبت به محیط اطراف (Lee, 2016) منجر می‌شود. این امر را می‌توان در قرابت با مفهوم «دانش تجسم‌یافته»<sup>۱</sup> (Lugo, 2013) دانست. برای مثال، دانلاپ و همکاران (۲۰۲۰) سه نوع از مزایای تجربی برای دوچرخه‌سوار که در طی تداوم رکاب‌زنی برای وی محقق می‌شوند را لذت فیزیکی و ذهنی، ارتباط غنی و قوی با مکان و حس کنترل قوی در ارتباط با جابه‌جایی مطرح کرده‌اند. این به معنای توسعه چندوجهی و دگردیسی سبک زندگی افراد (Nello-Deakin & Nikolaeva, 2020; Fallon Mayers & D. Glover, 2019) در طی زمان و در انطباق با فرصت‌هایی است که دوچرخه‌سواری به‌مرور برایشان فراهم می‌کند.

با توجه به چهارچوب مفهومی پیشنهادی و با توجه به تحلیل مطالعات انجام‌شده روی تجربه زیسته دوچرخه‌سواری، فهرستی از پرسش‌های بنیادین برای مطالعات آینده در جدول شماره (۴) معرفی شده‌اند. با اینکه مطالعات پیشین به‌طور پراکنده بعضی از وجوه مختلف در تجربه زیسته را مورد پرسش قرار داده‌اند، اما به دلیل نبود چهارچوب مفهومی جامع بسیاری از وجوه دیگر که در جدول شماره (۴) ارائه شده‌اند، هنوز مورد پرسش پژوهش قرار نگرفته‌اند. پرسش‌هایی که در کنار جعبه‌ابزار روش‌شناسی بحث‌شده در بخش پایانی می‌توانند به‌عنوان یک دستور کار پژوهشی برای مطالعات آینده در نظر گرفته شوند. از طرفی دیگر،

1. Embodied knowledge

جدول شماره (۴): پرسش‌های بنیادین برای مطالعات آینده بر اساس چهارچوب مفهومی پیشنهادی

| پرسش‌ها                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| فضا و ویژگی‌های فضایی مختلف در تجربه زیسته دوچرخه‌سوار چگونه درک و احساس می‌شود و به تجربه درمی‌آید؟<br>دوچرخه‌سواران چگونه در فضاهای مشترک با سایر کاربران، مانند عابران پیاده یا رانندگان خودرو، حرکت و تعامل می‌کنند؟<br>چگونه یک حس مکان متحرک به واسطه حرکت در فضاهای شهری برای دوچرخه‌سوار شکل می‌گیرد؟<br>تصاویر ذهنی برای دوچرخه‌سوار از فضاهای شهر چگونه ساخته می‌شود و چه تفاوتی با تصاویر ذهنی سایر افراد با شیوه‌های متفاوت جابه‌جایی دارد؟<br>های کالبدی بر اتمسفرهای عاطفی درک شده دوچرخه‌سوار در فضاهای متفاوت چیست؟ های فضایی و زیرساخت تأثیر ویژگی تغییرات فضایی و زیرساخت‌های کالبدی بر تغییر ادراک و رفتار دوچرخه‌سواران در یک زمینه خاص چه تأثیری دارد؟ | فضای زیسته  |
| چگونه مهارت‌های بدنی در یک دوچرخه‌سوار توسعه پیدا می‌کند؟<br>موقعیت بدن دوچرخه‌سوار در ارتباط با سایر بدن‌های متحرک در فضا چگونه فهم و درک می‌شود؟<br>تجربیات حسی (مانند بینایی، شنوایی، بویایی و...) بر تجربیات بدنی دوچرخه‌سواران چه تأثیری دارند و این تجربیات در زمینه‌های مختلف چه تفاوت‌هایی دارند؟<br>دوچرخه‌سواران چگونه مخاطرات و صدمات فیزیکی را در حین دوچرخه‌سواری درک و مدیریت می‌کنند؟<br>مقولاتی چون جنسیت و هویت چگونه به واسطه بدن دوچرخه‌سوار فهم و بازنمایی می‌شود؟                                                                                                                                                                                      | بدن زیسته   |
| چه هنجارها و انتظارات اجتماعی تعاملات دوچرخه‌سواران را با دیگران در فضاهای مشترک شکل می‌دهند؟<br>عوامل فرهنگی و زمینه‌ای چه نقشی در شکل‌گیری تعاملات اجتماعی دوچرخه‌سواران دارند؟<br>دوچرخه‌سواران چگونه تجارب و مدیریت تعاملات اجتماعی را، هم مثبت (مانند رفاقت بین دوچرخه‌سواران) و هم منفی (مانند درگیری با رانندگان خودرو) برقرار می‌کنند؟<br>در یک زمینه مشخص، دوچرخه‌سواران چه شیوه‌ها و فرآیندهای هویت‌سازی را دنبال می‌کنند و از چه شیوه‌هایی برای بازنمایی هویتی فردی و جمعی استفاده می‌کنند؟<br>چه نوع ارتباط کلامی/غیرکلامی، مستقیم/غیرمستقیم و... بین دوچرخه‌سوار با سایر کاربران فضا برقرار می‌شود؟                                                            | روابط زیسته |
| دوچرخه‌سواران چگونه گذر زمان را در حین دوچرخه‌سواری تجربه می‌کنند و چه تفاوتی بین این تجربه با سایر روش‌های حمل و نقل یا فعالیت‌های روزمره وجود دارد؟<br>چگونه دوچرخه‌سوار ریتم و ضرباهنگ حرکت خود را در نسبت با ضرباهنگ‌های فضا تجربه می‌کند؟<br>زمان چگونه با احساسات و عواطف دوچرخه‌سواران پیوند می‌خورد؟<br>دوچرخه‌سوار شدن به عنوان فرآیند توسعه فردی چگونه در بستر زمان معنا پیدا می‌کند؟<br>تجربه دوچرخه‌سواری در زمان‌های مختلف (روز و شب، فصل‌های مختلف و...) چه مضامین متفاوتی می‌سازد؟<br>تجربه‌های گذشته دوچرخه‌سواری، خاطرات یا انتظارات آینده چگونه بر تجربه‌های یک دوچرخه‌سوار تأثیر می‌گذارد؟                                                               | زمان زیسته  |

می‌دهند فراتر از داده‌های قابل اندازه‌گیری حرکت کنند و به بافت غنی تجربه‌های زیسته، معانی و تفسیرهای مربوط به کنش‌های انسانی بپردازند. طیف متنوعی از این دسته از روش‌ها در پژوهش‌های منتخب استفاده شده‌اند:

#### ۱. مصاحبه برای به چنگ آوردن روایت‌ها و چشم‌اندازهای دست‌اول حول موضوعات مشخص

مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته به عنوان ابزاری اساسی در جمع‌آوری داده‌های کیفی حول موضوعات مشخص در بعضی از مطالعات این حوزه به کار رفته‌اند. مایرز و گلاور (۲۰۱۹) از این نوع مصاحبه‌ها برای بررسی

ارتباط بین ابعاد مختلف هم مورد پرسش مستقیم تحقیقات پیشین قرار نگرفته‌اند. بنابراین، این فهرست از پرسش‌ها می‌توانند به واسطه طرح پرسش‌های جدید دیگر در هر بعد تجربه زیسته و در ارتباط با نحوه درهم‌تنیدگی ابعاد با یکدیگر و با توجه به ویژگی‌های مختلف بسترهای شهری متفاوت به توسعه و غنای مطالعاتی این حوزه تحقیقاتی بیفزاید.

- روش‌های پژوهش و الزامات جعبه‌ابزار روش‌شناسی پژوهش‌های آتی  
پژوهش‌های این حوزه با توجه به ماهیت فلسفه پشتیبان (پدیدارشناسی تجربه زیسته) از روش‌های تحقیق کیفی استفاده کرده‌اند. روش‌هایی که به پژوهشگران اجازه

تجربه‌های دوچرخه‌سواران در محیطی خودرومحور و دانلاپ و همکاران (۲۰۲۰) برای واکاوی مضامین نهفته در جغرافیای عاطفی دوچرخه‌سواران استفاده کرده‌اند. نلودیکین و نیکولاوا (۲۰۲۰) نیز از این نوع مصاحبه‌ها برای بررسی میزان استفاده از دوچرخه در بین مهاجران در آمستردام استفاده کردند. در چارلستون، کارولینای جنوبی، از مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته برای تحلیل ادراک دوچرخه‌سواران از خطرات در حین رکاب‌زنی استفاده شده است (McCarthy, 2010). نقطه قوت این رویکرد انعطاف‌پذیری آن است که به پژوهشگران این امکان را می‌دهد تا در حین حفظ یک چهارچوب ساختارمند به جست‌وجوی مضامین نهفته در تجربه زیسته بپردازند. این روش، امکان شکل‌گیری روایت‌ها درباره دوچرخه‌سواری حول یک موضوع مشخص را فراهم می‌کند، درحالی‌که با توجه به ساختارمندی، محدودیت زمانی مصاحبه‌ها و عمق کمتر نسبت به گفت‌وگوهای باز، توانایی به چنگ آوردن مضامین متنوع و پیچیده ذهنی را ندارند. از طرفی به دلیل درهم تنیدگی ابعاد محیطی در تجربه دوچرخه‌سواری تکیه صرف بر مصاحبه‌ها به‌عنوان داده‌های کلامی نمی‌تواند بسیاری از جنبه‌های بصری و تجربه‌های در حال حرکت و نحوه اتصال آن‌ها به مکان‌ها را به‌خوبی نشان دهند.

## ۲. مردم‌نگاری و خودمردم‌نگاری برای فهم مضامین پیچیده در ارتباط با بستر شکل‌دهنده تجربه

روش‌های مردم‌نگاری به‌دلیل تنوع شیوه‌های جمع‌آوری داده و مشارکت فعالانه محقق و همین‌طور در نظر گرفتن بافتی که در تجربه‌ها در آن ممکن می‌شود، لنز قدرتمندی برای درک تجربه دوچرخه‌سواری با زمینه‌ای که این تجربه در آن شکل می‌گیرد، ارائه می‌دهند. غوطه‌وری محقق مردم‌نگار در میدان تحقیق، این امکان را می‌دهد که بینش‌های دست‌اولی از واقعیت‌های پیچیده کنش دوچرخه‌سواری در بافت تجربه به دست آورد. یونگنیکل و الدرد (۲۰۱۴) از داده‌های مردم‌نگارانه و مصاحبه از سه منطقه با

میزان دوچرخه‌سواری بالا در بریتانیا برای بررسی استراتژی‌های حسی دوچرخه‌سواران استفاده کرده‌اند. با توجه به ماهیت پویای دوچرخه‌سواری، ون دوپن و اسپیرینگز (۲۰۱۳) از روش‌های مردم‌نگاری در حال حرکت استفاده کردند که به طرح دیدگاه منحصربه‌فردی درباره تجربه بدنی دوچرخه‌سواران در اوترخت منجر شده است. گمبل و همکاران (۲۰۱۷) نیز مردم‌نگاری را با تحلیل داده‌های کمی ترکیب کرده و از رویکردی ترکیبی استفاده کرده است تا مضامین برگرفته از مردم‌نگاری را به شکل وسیعی با کیفیت‌های محیطی برداشت‌شده از نقشه‌های تخصصی مقایسه کند.

لارسن (۲۰۱۴) از خودمردم‌نگاری و تجربه‌های شخصی برای درک ظرفیت‌های عاطفی دوچرخه‌سواری در محیط‌های مختلف استفاده کرده است. روش خودمردم‌نگاری به تجربه‌های زیسته پژوهشگر در خصوص موضوع پژوهش می‌پردازد و به آن‌ها اجازه می‌دهد تا توصیفات ضخیم مردم‌نگارانه را از دریچه تجربه واقعی روایت کنند. در خودمردم‌نگاری پژوهشگر فردیت خود را به زمینه‌های فرهنگی پیوند می‌زند و از این طریق و با روایت تجربه‌های شخصی، زمینه تحلیل‌های غنی را فراهم می‌کند. کوک و اندرسون (۲۰۱۴) هم از مردم‌نگاری با تأکید بر نقش یادداشت‌های شخصی در تحلیل تجربه حرکتی استفاده کرده تا تجربه چندحسی دوچرخه‌سواری در شب را ثبت و بر ماهیت ذهنی و بدنی این عمل تأکید کنند. جونز (۲۰۰۵) هم از روایت شخصی و خودزندگی‌نامه برای تحلیل تجربه‌های دوچرخه‌سواری خود در بیرمنگام استفاده کرده است. زمانی که خود محقق یک تجربه دست‌اول از دوچرخه‌سواری به‌عنوان کنش مورد تحقیق دارد، می‌تواند به لایه‌های پیچیده تجربه زیسته دست پیدا کند و تجربه‌های شخصی را به شیوه معنادارتری به مضامین جمعی و فرهنگی پیوند دهد.

### ۳. عکس‌گفتار و ضبط ویدئویی برای ثبت و تحلیل

#### تجربه‌های حسی

عکس‌گفتار و ضبط ویدئویی روش‌های نوآورانه‌ای برای ثبت و تحلیل تجربه‌های حسی و فهم معانی بصری و نمادین کنش‌هایی چون دوچرخه‌سواری ارائه می‌دهند. این رویکرد چندوجهی امکان ثبت جزئیات و درک غنی‌تر و دقیق‌تری از تجربه‌های دوچرخه‌سواری را فراهم می‌کند. باندال و نونان (۲۰۲۲) از روش عکس‌گفتار استفاده کردند تا به افراد این امکان را بدهند تا تجربه‌های دوچرخه‌سواری خود را از طریق عکس‌ها و مصاحبه‌های بعدی مستند کنند. این روش به مشارکت‌کنندگان تحقیق این فرصت را می‌دهند تا دیدگاه‌های خود را به صورت بصری و روایی بیان کنند. چیزهایی که به واسطه رجوع دوباره به عکس‌ها می‌تواند برای افراد کشف شوند و سرنخ‌هایی برای تولید مضامین جدید باشند. بنابراین فیلم‌ها و عکس‌ها هم به عنوان داده‌های تحقیق و هم به عنوان ابزارهایی برای بیرون کشیدن داده‌هایی دیگر از طریق گفت‌وگوهای بعدی درباره آن‌ها بین محقق و مشارکت‌کنندگان تحقیق به کار گرفته می‌شوند. مک‌ایلونی (۲۰۱۵) از مردم‌نگاری ویدئویی سیار برای ثبت تجربه‌های عاطفی مشترک دوچرخه‌سواران استفاده و روی شیوه‌های تعامل آن‌ها در حین حرکت تمرکز کرده است. ون دوپن و اسپیرینگز (۲۰۱۳) مردم‌نگاری ویدئویی سیار را با ضبط صوتی سیار ترکیب کردند تا جزئیات بیشتری از تعاملات دوچرخه‌سواران با محیط‌های شهری خود را ثبت کنند. با نصب دوربین روی دوچرخه‌ها و ضبط صوتی و تصویری، پژوهشگران این حوزه می‌توانند از منظر اول‌شخص به تجربه دوچرخه‌سواری بنگرند و داده‌های کیفی غنی درباره تعاملات دوچرخه‌سواران با محیط شهری به دست آورند. این روش به‌ویژه برای درک ابعاد بدن زیسته دوچرخه‌سواری و ثبت تجربه‌های حسی مفید است؛ چون به پژوهشگران اجازه می‌دهد آنچه را که دوچرخه‌سوار در زمان واقعی تجربه می‌کند،

به‌طور مستقیم ببینند و احساس کنند.

### ۴. نقشه‌کردن و تحلیل‌های فضایی برای الصاق

#### تجربه‌های زیسته به مکان‌ها

از بین پژوهش‌های منتخب، برخی از تجزیه و تحلیل نقشه‌نگاری و تحلیل فضایی برای تحلیل رابطه بین تجربه‌های دوچرخه‌سواران و ویژگی‌ها و مختصات محیط استفاده کرده‌اند. گمبل و همکاران (۲۰۱۷) در پژوهش خود داده‌های جغرافیایی برگرفته از نقشه‌های تخصصی را با مشاهدات کیفی ترکیب کردند تا تأثیر طراحی شهری و کیفیت‌های محیطی را بر تجربه‌های دوچرخه‌سواران را تحلیل کند. نقشه‌کردن تجربه‌ها به واسطه ترسیم نقشه‌های ذهنی و یا استفاده از ابزارهای کامپیوتری و ثبت داده‌های حرکتی در نقشه‌های تخصصی به‌خصوص در مقیاس‌های بزرگ و با تعداد مشارکت‌کنندگان بالا، می‌تواند جنبه‌های متفاوتی از تجربه‌های ذهنی و رفتاری دوچرخه‌سواران در ارتباط با محیط‌های شهری را نشان دهند. مارکوات و همکاران (۲۰۲۰) هم نقشه‌نگاری دستی را در کنار مصاحبه‌ها استفاده کرده تا زمینه‌های فضایی و تجربه‌های مربوط به مسیرهای دوچرخه‌سواری را تحلیل کنند. اسنایزک و همکاران (۲۰۱۰) از یک پرسشنامه آنلاین مبتنی بر نقشه برای جمع‌آوری داده‌های فضایی درباره تجربه‌های دوچرخه‌سواران در کپنهاگ استفاده کرده‌اند که به افراد این امکان را می‌داد تا تجربه‌های مثبت و منفی خود را در طول مسیرهایشان شناسایی و ثبت کنند. لی (۲۰۱۶) هم از ترکیب مشاهدات ویدئویی با مصاحبه‌ها و نقشه‌برداری مسیر برای تحلیل تجربه‌های دوچرخه‌سواران در یک رویداد دوچرخه به محل کار استفاده کرده است. بنابراین گنجاندن تکنیک‌های نقشه‌برداری و تحلیل فضایی به محققان این امکان را می‌دهد که تجربه‌های زیسته را به محیط‌های شهری خاص متصل کنند. این رویکرد می‌تواند نشان دهد که چگونه زیرساخت، طراحی شهری و سایر عوامل

1. Marquart et al.

محیطی بر ادراکات و رفتارهای دوچرخه‌سواران تأثیر می‌گذارد.

با توجه به مرور روش‌های به‌کارگرفته‌شده در مطالعات پیشین، روش‌شناسی مردم‌نگاری را می‌توان به‌عنوان چتر روش‌شناسانه‌ای دانست که می‌تواند مجموعه‌ای از روش‌های همسورا با هم ترکیب کند و از طرفی ارتباط کنش دوچرخه‌سواری با مضامین بزرگ‌تر پیوند خورده با زمینه محیطی را بررسی کند. با این حال، موارد خاصی برای کاربرست مردم‌نگاری در فهم تجربه زیسته دوچرخه‌سواری باید مورد توجه قرار گیرد. اول اینکه، دوچرخه‌سواری به‌عنوان یک کنش متحرک نیازمند کاربرست روش‌هایی است که بتواند معانی زیسته نهفته در این «تجربه متحرک»<sup>۱</sup> (Meriman, 2014) را بررسی کند. روش‌هایی چون گفت‌وگو در حین رکاب‌زنی به محقق امکان مشارکت در تجربه را می‌دهد و از طرفی فرصت ثبت و تحلیل تجربه‌های در لحظه را فراهم می‌کند. همچنین روش‌هایی دیگری چون «فکر کردن با صدای بلند»<sup>۲</sup> نیز یکی دیگر از روش‌های اخلاقانه جمع‌آوری داده است که هنوز در مطالعات تجربه زیسته دوچرخه‌سواری استفاده نشده است. دوم، پژوهشگر مردم‌نگار در مطالعه این حوزه زمانی می‌تواند به‌خوبی به لایه‌های عمیق تجربه زیسته نفوذ کند که خود یکی از کنشگران تحقیق و یک دوچرخه‌سوار باشد تا بتواند تجربه مستقیم و دست‌اولی از تجربه داشته باشد. اسپینی (۲۰۰۶) در مطالعه تجربه زیسته دوچرخه‌سواران ضرورت فهم این تجربه را حضور خودش به‌عنوان یک دوچرخه‌سوار در جمع آن‌ها بیان می‌کند:

«می‌دانستم که اگر بخواهم بفهمم مسیر کوه و نتو چه معنایی برای دوچرخه‌سواران دارد و احساسات و تجربیات غیرانعکاسی و پیش‌نمایشی از آن را کشف کنم، باید به آنجا بروم، مشاهده کنم، صحبت کنم و در

نهایت خودم در بین آن‌ها در این رویداد شرکت کنم.» (Spinney, 2006: 711).

در این حالت پژوهشگر به‌عنوان یک مشارکت‌کننده فعال به شمار می‌رود که در بطن تجربه حضور دارد؛ امری که از آن به‌عنوان «بودن در آنجا»<sup>۳</sup> (Laurier, 2010; Spinney, 2011) هم نام برده شده و لازمه فهم عمیق پیچیدگی‌های چنین تجربه‌های متحرکی به شکل دست اول است. ظهور و گسترش روش‌هایی چون خودمردم‌نگاری که مبتنی بر فهم تجربه زیسته محقق است، می‌تواند بیش‌ازپیش در مطالعات فهم تجربه زیسته دوچرخه‌سواری استفاده شود. به‌واسطه خودمردم‌نگاری، پژوهشگر به‌عنوان عضوی فعال در متن تجربه زیسته می‌تواند در جریان‌ها و ریتم‌های تجربه حرکتی دوچرخه‌سواری غوطه‌ور شود و ابعاد مختلف بدن‌مند، فضا‌مند، رابطه‌مند و زمان‌مند آن را تجربه کند. در حالی که روش‌هایی چون گفت‌وگوهای عمیق می‌توانند تا حدی جهان زیسته دیگران را از طریق داده‌های دست‌دوم برای پژوهشگر نمایان کنند، اما در به‌چنگ آوردن مضامین عمیقی که به‌سادگی و آگاهانه به زبان نمی‌آیند و تنها قابل تجربه‌اند، ضعف دارند.

«مشاهده مشارکتی فعال»<sup>۴</sup> زمانی ممکن می‌شود که پژوهشگر به‌طور کامل در جهان زیسته تجربه درگیر شود و بخشی از جهانی محسوب شود که سعی دارد بفهمد. سوم، نقش روایت و داستان‌گویی در بیرون کشیدن مفاهیم و مضامین نهفته در تجربه‌های زیسته است که در مردم‌نگاری کلاسیک در قالب یادداشت‌های مردم‌نگار از میدان تحقیق انجام می‌شد، اما امروزه ضرورت توجه به آن برای کنشگران تحقیق در قالب ترکیب با تصاویر به‌عنوان «عکس جستار»<sup>۵</sup> یا «ویدئو جستار»<sup>۶</sup> در مطالعات کیفی مطرح شده و همچنین استفاده از پلتفرم‌های شبکه‌های مجازی به‌عنوان مردم‌نگاری

3. Being there  
4. Active participant observation  
5. Photo-essay  
6. Video-essay

1. Mobile experience  
2. Thinking aloud

مجازی برای جمع‌آوری داستان‌های مردم‌نگارانه مورد توجه قرار گرفته است. این نوع شیوه‌های نوآورانه نیز در ترکیب با روش‌های پیشین می‌توانند پیچیدگی‌های مختلف تجربه زیسته دوچرخه‌سواری افراد مختلف در زمینه‌های شهری متفاوت را فراهم و از طرفی «مردم‌نگاری چندمیدانی»<sup>۱</sup> از این تجربه‌ها را در بررسی تطبیقی طیف متنوعی از زمینه‌های شهری با ویژگی‌های مختلف تسهیل کنند.

### نتیجه‌گیری

ظهور چرخش‌های فکری، دیدگاه‌های میان‌رشته‌ای و به‌خصوص طرح پارادایم جدید جابه‌جایی و شکل‌گیری بدنه مطالعاتی متأثر از آن‌ها، سبب توجه‌های ویژه به معناهای نهفته در تجربه زیسته متحرک افراد در شهر شده است. پارادایم جدید جابه‌جایی به شیوه‌های متنوع جابه‌جایی در شهر به‌عنوان کنش‌های سازنده هویت‌های فردی و اجتماعی و سرشار از معانی پیچیده و درهم‌تنیده با مضامین محیطی، فرهنگی، اجتماعی و سیاسی و... می‌نگرد که تجربه زیسته افراد در مرکزیت توجه آن قرار دارد.

در این میان، دوچرخه‌سواری شهری به‌عنوان یک کنش چندبعدی، واجد معانی پیچیده‌ای است که بسته به ویژگی‌های متنوع فضا و جامعه در زمینه‌های مختلف، به شکل‌های متنوعی تجربه می‌شود. فهم تجربه زیسته دوچرخه‌سواری در مطالعات شهری، به توسعه درک ارتباطات پیچیده و درهم‌تنیده جامعه و فضا از زوایای مختلف کمک می‌کند و در حوزه مطالعات برنامه‌ریزی و طراحی شهری نیز که به سیاست‌گذاری و اقدامات مرتبط با فضا و جامعه می‌پردازد، به بازنگری در شیوه‌های سیاست‌گذاری و اقدام مبتنی بر تجربه کاربر کمک خواهد کرد. این پژوهش نشان داد که فهم تجربه زیسته دوچرخه‌سواری شهری نیازمند بهره‌گیری از یک چهارچوب مفهومی جامع برای تحلیل بررسی ابعاد مختلف و ترکیب روش‌شناسی مردم‌نگاری با سایر

1. Multi-sited ethnography

رویکردهای نوآورانه تحقیق است. چهارچوب مفهومی و پرسش‌های بنیادی پیشنهادی طرح‌شده می‌تواند به گسترش و قوام بدنه دانش این حوزه کمک کنند. علاوه بر این، مطالعات آینده باید به بررسی تجربه‌های دوچرخه‌سواران در بافت‌های شهری متفاوت بپردازند. مرور مطالعات موجود نشان داد که تحقیقات عمدتاً بر شهرهای شمال جهانی متمرکز بوده و شهرهای جنوب جهانی، به‌ویژه محیط‌های خودرومحور، کمتر مورد توجه قرار گرفته‌اند. پژوهش در این بسترها می‌تواند به تولید نظریه‌های زمینه‌ای و تقویت بدنه دانش مطالعات جابه‌جایی شهری در جنوب جهانی کمک کند. پژوهش‌های تطبیقی میان بسترهای مختلف با ویژگی‌های متفاوت هم می‌توانند مضامین دیگری از اشتراکات و تفاوت‌ها را در مناسبات جامعه و فضا از لنز جابه‌جایی شهری آشکار سازند. همچنین، مطالعات آینده می‌توانند نقش طراحی شهری و سیاست‌گذاری‌های حمل‌ونقل را در شکل‌دهی به تجربه دوچرخه‌سواری بررسی کنند. تغییرات فضایی، ایجاد زیرساخت‌های جدید، اصلاح مقررات و سیاست‌گذاری‌های جدید اجرای آزمایش‌های خیابانی و... همگی می‌توانند بر نحوه تعامل دوچرخه‌سواران با فضا و جامعه تأثیرگذار باشند و از طرفی تحلیل تجربه زیسته دوچرخه‌سواران می‌تواند شیوه مناسبی برای ارزیابی و اقدامات انجام‌شده باشد.

### فهرست منابع

1. Adey, P., Bissell, D., Hannam, K., Merriman, P., & Sheller, M. (Eds.). (2014). *The Routledge Handbook of Mobilities* (1st ed.). <https://doi.org/10.4324/9781315857572>
2. Augé, M. (1995). *Non-places: introduction to an anthropology of supermodernity*. London: Verso.
3. Bhandal, J., & Noonan, R. J. (2022). *Motivations, perceptions and experiences of*

California Press.

11. Dunlap, R, Rose, J, H. Standridge, S and L. Pruitt, C. (2020). Experiences of urban cycling: emotional geographies of people and place, *Leisure Studies*, 40(1), 82–95. <https://doi.org/10.1080/02614367.2020.1720787>

12. Fallon Mayers, R., and D. Glover, T. (2019). Whose Lane Is It Anyway? The Experience of Cycling in a Mid-Sized City, *Leisure Sciences*, 42(5–6), 515–532. <https://doi.org/10.1080/01490400.2018.1518174>

13. Fernandez, K. V. (2019). Critically Reviewing Literature: A Tutorial for New Researchers. *Australasian Marketing Journal*, 27(3), 187–196. <https://doi.org/10.1016/j.ausmj.2019.05.001>

14. Forsyth, A., and K. Krizek. 2011. “Urban Design: Is There a Distinctive View from the Bicycle?” *Journal of Urban Design*, 16 (4), 531–49. <https://doi.org/10.1080/13574809.2011.586239>

15. Freudendal-Pedersen, M. (2015). Cyclists as Part of the City’s Organism: Structural Stories on Cycling in Copenhagen. *City and Society*, (27), 30–50. <https://doi.org/10.1111/ciso.12051>

16. Gamble, J & Snizek, B & Nielsen, T. (2017). From people to cycling indicators: Documenting and understanding the urban context of cyclists’ experiences in Quito, Ecuador, *Journal of Transport Geography*, 60(C), 167–177. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.03.004>

17. Grant, M.J. & Booth, A. (2009). A typology of reviews: an analysis of 14

cycling for transport: A photovoice study. *Journal of Transport & Health*, 25, 101341. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2022.101341>

4. Brömmelstroet, M. T., Mladenović, M. N., Nikolaeva, A., Gaziulusoy, İ., Ferreira, A., Schmidt-Thomé, K., Ritvos, R., Sousa, S., & Bergsma, B. (2022). Identifying, nurturing and empowering alternative mobility narratives. *Journal of Urban Mobility*, 123, 55–64. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100031>

5. Brömmelstroet, M. T., Nikolaeva, A., Glaser, M., Nicolaisen, M. S., & Chan, C. (2017). Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity. *Applied Mobilities*, 2(1), 1–15. <https://doi.org/10.1080/23800127.2017.1283122>

6. Büscher, M., Sheller, M., & Tyfield, D. (2016). Mobility intersections: social research, social futures. *Mobilities*, 11(4), 485–497. <https://doi.org/10.1080/17450101.2016.1211818>

7. Cook, M., and Edensor, T. (2017). Cycling through Dark Space: Apprehending Landscape Otherwise. *Mobilities* 12 (1), 1–19. <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.956417>

8. Cox, P. (2023). Cycling Activism: Bike Politics and Social Movements (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003082248>

9. Cresswell, T. (2006). On the move. UK: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203446713>

10. De Certeau, M. (1984). The Practices of Everyday Life. Berkeley, CA: University of

- research methodology, 17(1), 59-71. <https://doi.org/10.1080/13645579.2014.854015>
25. Latham, A., and Wood, P. R. (2015). Inhabiting infrastructure: exploring the interactional spaces of urban cycling. *Environment and Planning A*, 47(2), 300–319. <https://doi.org/10.1068/a140049p>
26. Laurier, E. (2010). Being There/Seeing There: Recording and Analysing Life in the Car. In: Fincham, B., McGuinness, M., Murray, L. (eds) *Mobile Methodologies*. Palgrave Macmillan, London. [https://doi.org/10.1057/9780230281172\\_8](https://doi.org/10.1057/9780230281172_8)
27. Lee, D. J. (2016). Embodied bicycle commuters in a car world. *Social & Cultural Geography*, 17(3), 401–422. <https://doi.org/10.1080/14649365.2015.1077265>
28. Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. Cambridge, MA: Blackwell.
29. Lugo, A. (2013). CicLAvia and human infrastructure in Los Angeles: Ethnographic experiments in equitable bike planning. *Journal of Transport Geography*, 30, 202–207. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.04.010>
30. Marquart, H., Schlink, U., Ueberham, M. (2020). The planned and the perceived city: A comparison of cyclists' and decisionmakers' views on cycling quality. *Journal of Transport Geography*, 82. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102602>
31. McCarthy, D. (2011). "‘I’m a Normal Person’: An Examination of How Utilitarian Cyclists in Charleston South Carolina Use an Insider/Outsider Framework to Make Sense of Risks." *Urban Studies* 48 (7), 1439–1455.
- review types and associated methodologies. *Health Information & Libraries Journal*, (26), 91-108. <https://doi.org/10.1111/j.1471-1842.2009.00848.x>
18. Hannam, K., Sheller, M., and Urry, J. (2006). Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities* 1(1), 1–22. <https://doi.org/10.1080/17450100500489189>
19. Haustein, S., Koglin, Tl., Nielsen, T., Sick, A., and Svensson, Å. (2019). A comparison of cycling cultures in Stockholm and Copenhagen. *International Journal of Sustainable Transportation*, 14(4), 280–293. <https://doi.org/10.1080/15568318.2018.1547463>
20. Heim LaFrombois, M. (2019). (Re) Producing and challenging gender in and through urban space: women bicyclists' experiences in Chicago, *Gender, Place & Culture*, 26(5), 659–679. <https://doi.org/10.1080/0966369X.2018.1555142>
21. Jones, P. (2005). Performing the city: A body and a bicycle take on Birmingham, UK. *Social & Cultural Geography*, 6, 813–830. <https://doi.org/10.1080/14649360500353046>
22. Jones, P. (2012). Sensory indiscipline and affect: A study of commuter cycling. *Social & Cultural Geography*, 13, 645–658. <https://doi.org/10.1080/14649365.2012.713505>
23. Jungnickel, K., & Aldred, R. (2014). Cycling's sensory strategies: How cyclists mediate their exposure to the urban environment. *Mobilities*, 9, 238–255. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.796772>
24. Larsen, J. (2014). (Auto) Ethnography and cycling. *International journal of social*

[org/10.4135/9781071909898](https://doi.org/10.4135/9781071909898)

40. Rodaway, P. (1994). *Sensuous Geographies: Body, sense and place* (London: Routledge).

<https://doi.org/10.4324/9780203082546>

41. Sennett, R. (1994). *Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization*. London: Faber & Faber.

42. Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>

43. Simpson, P (2018). Elemental mobilities: atmospheres, matter and cycling amid the weather-world, *Social & Cultural Geography*, 20(8), 1050–1069. <https://doi.org/10.1080/14649365.2018.1428821>

44. Snizek, B., T.A.S. Nielsen, and H. Skov-Petersen. (2013). Mapping Bicyclists' Experiences in Copenhagen. *Journal of Transport Geography* 30: 227–33. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.02.001>

45. Spinney, J. (2006). A Place of Sense: A Kinaesthetic Ethnography of Cyclists on Mont Ventoux. *Environment and Planning D: Society and Space*, 24, 709 – 732.

46. Spinney, J. (2008). Cycling between the Traffic: Mobility, Identity and Space. *Urban Design Journal* 108:28–30. <https://doi.org/10.1068/d61j>

47. Spinney, J. (2009) Cycling the city: movement, meaning and method, *Geography Compass*, 3, 817–835. <https://doi.org/10.1111/j.1749-8198.2008.00211.x>

48. Spinney, J. (2011). A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research. *Mobilities* 6 (2): 161–182.

<https://doi.org/10.1177/0042098010375322>

32. McIlvenny, P. (2015). The Joy of Biking Together: Sharing Everyday Experiences of Vélomobility, *Mobilities*, 10(1), 55–82. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.844950>

33. Merleau-Ponty, M. (1962). *Phenomenology of perception*. New York: Routledge & Kegan Paul.

34. Merriman P (2014) Rethinking mobile methods. *Mobilities* 9, 167–187. <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.784540>

35. Moles, K., (2019). Mobile Methods, In P. Atkinson, S. Delamont, A. Cernat, J.W. Sakshaug, & R.A. Williams (Eds.), *SAGE Research Methods Foundations*.

36. Nello-Deakin, S & Nikolaeva, A. (2020). The human infrastructure of a cycling city: Amsterdam through the eyes of international newcomers, *Urban Geography*, 42(3), 289–311. <https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1709757>

37. Popan, C., (2019). *Bicycle Utopias: Imagining Fast and Slow Cycling Futures*, Abingdon: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429424113>

38. Quintão, R. T., Lisboa, S. M., De Freitas, G. M., & De Oliveira, L. G. F. (2019). Limits on the use of public space and Consumer tactics: A study on Urban cycling. *Latin American Business Review*, 20(3), 211–225. <https://doi.org/10.1080/10978526.2019.1639579>

39. Richards, L., & Morse, J. (2013). *Readme first for a user's guide to qualitative methods*. SAGE Publications, Inc. <https://doi.org/10.1177/0042098010375322>

- Retracing trajectories: the embodied experience of cycling, urban sensescapes and the commute between 'neighbourhood' and 'city' in Utrecht, NL, *Journal of Transport Geography*, 30(C), 234-243. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.02.006>
54. Van Manen M. (1997). Researching lived experience. Human science for an action sensitive pedagogy. Albany: State University of New York Press; 1990. <https://doi.org/10.4324/9781315421056>
55. Verstappen, S. (2023). Worlding cycling: an anthropological agenda for urban cycling research. *Urban Planning and Transport Research*, 11(1). <https://doi.org/10.1080/21650020.2023.2264360>
56. Virilio, P. (1994). The vision machine. Bloomington, IN: Indiana University Press.
57. Vivanco, L. A. (2013). Reconsidering the bicycle: An anthropological perspective on a new (old) thing. New York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203584538>
58. Waitt, G., & Buchanan, I. (2022). Velomobilities: Cycling geographies and well-being. *Geography Compass*, 17(1). <https://doi.org/10.1111/gec3.12672>
- <https://doi.org/10.1080/17450101.2011.552771>
49. Stefansdottir, H. (2014). Atheoretical Perspective on how bicycle commuters might experience aesthetic features of urban space. *Journal of urban design*, 19(4), 496-510. <https://doi.org/10.1080/13574809.2014.923746>
50. Themen, K., & Popan, C. (2021). Auditory and visual sensory modalities in the velodrome and the practice of becoming a track cyclist. *International Review for the Sociology of Sport*, 57(4), 618-633. <https://doi.org/10.1177/10126902211021359>
51. Urry, J. (2012). Mobilities: New Perspectives on Transport and Society (M. Grieco, Ed.) (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315595733>
52. Van Cauwenberg, J., Clarys, P., De Bourdeaudhuij, I., Ghekiere, A., de Geus, B., Owen, N., & Deforche, B. (2018). Environmental influences on older adults' transportation cycling experiences: A study using bike-along interviews. *Landscape and Urban Planning*, 169, 37-46. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2017.08.003>
53. Van Duijpen, J & Spierings, B. (2013).

نحوه ارجاع به این مقاله:

نظرپور، محمد، رنجبر، احسان و برومستروت، مارکو ته. (۱۴۰۴). فهم تجربه زیسته دوچرخه‌سواری شهری: مروری انتقادی با هدف ارائه یک دستور کار پژوهشی. پژوهشهای فضا و مکان در شهر، ۹(۳۶)، ۳۳-۵۵. <https://doi.org/10.22034/jspr.2025.2067653.1149>

DOI: <https://doi.org/10.22034/jspr.2025.2067653.1149>

URL: [https://jspr.jdisf.ac.ir/article\\_730830.html](https://jspr.jdisf.ac.ir/article_730830.html)

#### Copyrights:

©2023 by the authors. Published by Journal of Urban Studies on Space and Place. This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)).

