

Abridged Paper

Original Research Paper

Towards Critical Mobilinguistics: Conceptual Metaphors and Discursive Mechanisms Shaping Urban Cycling Futures in Tehran

Mohammad Nazarpour 

PhD in Urban Planning, Faculty of Art, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.
PhD Fellow at Urban Cycling Institute, University of Amsterdam, The Netherlands.

Highlights

- Proposes Critical Mobilinguistics as an emerging research field in urban mobility studies.
- Examines how vernacular statements about cycling in Tehran shape mobility imaginaries.
- Identifies discursive strategies that delegitimize cycling and reinforce automobility regimes in Tehran.
- Highlights the role of language in constraining urban cycling futures in Tehran.
- Emphasizes the need for linguistic interventions in sustainable mobility transitions.

Abstract

Movement in the city is not merely a functional activity aimed at traveling from point A to point B, as conceived within transportation engineering. Rather, it is a fluid, multidimensional, and entangled practice that acquires meaning through its embeddedness in environmental, cultural, social, economic, and political contexts within the fabric of everyday life and through individuals' lived mobile experiences.

In urban studies and urban design, research exploring individuals' lived experiences of mobility in the city is an emerging field situated at the intersection of urbanism, anthropology, phenomenology, and mobility studies. From this perspective, inquiries into the lived experience of urban cycling address a fundamental question: how do individuals experience cycling in different urban contexts and spaces?

Within this framework, the present study seeks to understand and describe the role of the body in the lived experience of urban cycling in a specific urban context, continuing a line of inquiry in the phenomenology of movement and the phenomenology of the body. Using mobile autoethnography, the study examines the first author's embodied experience of cycling in Amsterdam, a bicycle-friendly city, across different temporal and spatial conditions.

The findings reveal seven interrelated themes that, through autoethnographic description and analysis, illuminate the entanglement of the body, the bicycle, and the urban environment in lived experience. These themes demonstrate that the body, as the medium of experience, plays an active and constitutive role in shaping one's interaction with space, self, and others. Such relations are mediated by environmental and climatic characteristics, mobility systems and planning policies, cultural dimensions, and both formal and informal norms, producing diverse lived experiences of urban cycling across different urban contexts. In the final section, this research provides recommendations for future Iranian urban design studies.

Article Info

Received	14/03/2026
Revised	26/04/2026
Accepted	10/05/2026
Available Online	21/06/2026

Keywords

Critical Mobilinguistics
Urban cycling futures
Discourse analysis
Metaphor
Mobility narratives



© [2026] by the author(s).

Citation of the article

Nazarpour, M. (2026). Towards Critical Mobilinguistics: Conceptual Metaphors and Discursive Mechanisms Shaping Urban Cycling Futures in Tehran. *Iranian Urban Design Studies*, 3(1), 219–246.

* Author Corresponding:

Email: mohammad@urbancyclinginstitute.org

Introduction: How we move in cities is closely tied to the language we use to describe mobility. Terms such as “transport,” “travel,” and “road” do not merely describe movement; they frame it in particular ways, often emphasizing efficiency, destination, and the transfer from one point to another. From this perspective, mobility is implicitly constructed as a journey aimed at reaching a predefined endpoint, reinforcing a specific understanding of urban movement.

This raises a fundamental question: what if language is not simply a neutral reflection of reality, but a constitutive force that shapes how mobility systems are perceived and organized? Research in critical discourse analysis and metaphor studies has shown that language actively structures reality through linguistic patterns and conceptual metaphors, highlighting certain aspects while obscuring others. In the context of urban transport, increasingly standardized and technical forms of language have contributed to legitimizing particular problem definitions and solution pathways.

Urban transport planning, as a consolidated field of knowledge, has developed its own linguistic conventions over the past century. These conventions are embedded in tools, models, and evaluation frameworks that shape how mobility challenges are defined and addressed. As a result, mobility systems can be understood not only as technical or social arrangements but also as discursive regimes that are stabilized and reproduced through language, metaphors, and everyday narratives. Recent developments in urban and mobilities research have begun to explore these linguistic dimensions, yet the field remains fragmented. Building on this emerging body of work, this study introduces the concept of Critical Mobilinguistics, an interdisciplinary perspective that examines how mobility systems are constructed through discourse.

Focusing on vernacular discourse around urban cycling in Tehran, the study investigates widely everyday vernacular statements—such as “cycling development in Tehran is a failed project,” “Tehran’s slope is unsuitable for cycling,” “we are not Amsterdam,” and “cycling in polluted air is harmful”. It asks how such statements, through discursive strategies and conceptual metaphors, contribute to reinforcing an automobility regime while constraining alternative mobility futures. By analyzing these statements as discursive formations rather than isolated opinions, the study aims to uncover the underlying mechanisms through which language shapes mobility imaginaries and limits the scope of possible transitions. In doing so, it highlights the importance of engaging critically with language as a key dimension of sustainable urban mobility transformation.

Materials and Methods: This study adopts an interpretive qualitative approach grounded in analytic autoethnography, in which the researcher’s lived experience is treated as a situated source of knowledge production (Ellis et al., 2011; Anderson, 2006). The author’s position as both a researcher and an active practitioner in the field of urban cycling development in Tehran—through more than a decade of continuous engagement with civil society organizations, policy processes, and interactions with planners, policymakers, and other stakeholders—provides access to layers of language that circulate and are reproduced within everyday discourse on cycling.

The empirical material consists of widely circulating vernacular statements about urban cycling in Tehran. These statements were selected based on their recurrence across different contexts, their presence in multiple discursive arenas—including media, policy discussions, and everyday conversations—and their role in structuring common arguments about the feasibility or infeasibility of cycling development. Four statements were chosen as analytical entry points, not as representative of the entire discourse, but as sites that allow for in-depth examination of underlying discursive and metaphorical mechanisms.

The analysis is conducted within an interpretive framework at the intersection of critical discourse analysis, critical metaphor studies, and the literature on mobility narratives. Each statement is examined as a form of structural metaphor, in order to explore how particular aspects of urban cycling are foregrounded while others are backgrounded or excluded from debate. At the same time, dominant conceptual metaphors and their underlying cognitive logics are analyzed to reveal how mobility issues are framed and how these framings shape the boundaries of policy thinking and action.

Given that metaphorical framings can structure policy evaluation frameworks in enduring ways (Brugman



et al., 2019), the analysis focuses primarily on the conceptual level of metaphor. The statements are further examined in terms of their implicit value judgments, normative orientations, and power effects—specifically how certain preferences are legitimized, how particular actions are framed as rational or irrational, and how these discursive constructions contribute to the formation of “regimes of truth” (Foucault, 1977) in urban mobility governance.

Finally, the analysis is oriented not only toward deconstructing dominant discourses but also toward identifying the potential for articulating alternative narratives that could expand the horizon of urban cycling futures.

Findings: The research findings consist of seven main themes that illustrate various dimensions of the body's role in the first author's lived experience in relation to environmental, cultural, and social characteristics. Each theme analyzes aspects of the intertwinement of the body, bicycle, and urban environment through ethnographic descriptions. The body, as an intermediary enabling experience, plays an active role in the lived experience of urban cycling and shapes the way of encountering space, self, and society; an encounter influenced by environmental and climatic features, transportation planning and urban design systems, cultural dimensions, written and unwritten norms, leading to diverse lived experiences of this practice in different urban contexts.

Discussion and Conclusion: The findings emphasize that urban cycling is an embodied, relational, and culturally situated practice, not a purely technical mode of transport. The cyclist's lived body functions as both the medium and the measure of spatial experience. Through habitual repetition, the body develops sensory and affective attunement to the city's textures, rhythms, and affordances, shaping how one perceives and engages with the urban environment. The phenomenology of movement provides a framework to reinterpret cycling as a mode of being-in-the-city—a corporeal dialogue between self, environment, and society. Amsterdam's cycling culture exemplifies how infrastructure, social norms, and embodied learning collectively produce a sense of safety, belonging, and freedom in motion. By contrast, in car-dominated contexts such as Tehran, the cyclist's body often encounters exclusion and vulnerability, revealing how spatial design and mobility systems can encode and reproduce power relations. Understanding these bodily negotiations offers valuable insights for human-centered and context-sensitive urban design, encouraging planners to account not only for infrastructure but also for the lived corporeal realities of everyday mobility.

Methodologically, this study highlights the potential of mobile autoethnography as an innovative approach for urban design and mobility research. Experiencing and documenting movement from within enables the researcher to access tacit, sensory, and affective dimensions of mobility that remain invisible to conventional analytical or observational methods. Such embodied accounts enrich interdisciplinary understanding by bridging phenomenology, anthropology, and urban design.

More broadly, examining individuals' lived experiences of urban mobility—whether cycling, walking, or other modes—can advance interdisciplinary urban studies in exploring the complex relationship between society and space from multiple perspectives. This approach also establishes a foundation for rethinking policy-making and design interventions based on users' lived experiences, moving beyond technocratic and infrastructure-focused models of urban design. This research gap is particularly significant in Iran. The dominance of functionalist and traffic-engineering discourses in transportation studies has limited the development of phenomenological, anthropological, and sociological approaches to mobility. Likewise, Iranian urban design research has paid insufficient attention to how urban spaces are perceived and experienced through movement. In the context of cycling, studies have largely focused on the physical feasibility of bike infrastructure, with minimal consideration of how cyclists actually feel, perceive, and negotiate space through their bodies.

Future research in Iranian cities could build upon this phenomenological perspective to investigate how

local climatic, cultural, and infrastructural conditions shape the lived body in motion. Such inquiry would contribute to developing inclusive, human-centered, and cycling-friendly urban environments, fostering a more embodied understanding of mobility within Iranian urban design and planning practices.

Declarations

Conflict of Interest

The authors declare no conflicts of interest related to this research.

Funding

This research did not receive any financial support from governmental or private organizations.

Informed Consent

All participants in this study have given their informed consent.

Authors' Contributions

Study Conceptualization and Design; Data Collection and Management; Data Analysis and Interpretation; Visualization; Drafting the Initial Manuscript; Reviewing and Revising the Article; Research Project Management; Validation and Final Approval: All the aforementioned tasks were carried out by Mohammad Nazarpour.

Acknowledgments

No acknowledgments have been reported by the authors.

References

- Adams, J. (1999). The social implications of hypermobility. *OECD Proceedings: Social Sciences*. OECD.
- Agamben, G. 2014. "What Is a Destituent Power?" *Environment and Planning. D, Society & Space* 32 (1): 65–74. <https://doi.org/10.1068/d3201tra>.
- Aldred, R., Croft, J., & Goodman, A. (2019). Impacts of an active travel intervention with a cycling focus in outer London: A longitudinal study. *Journal of Transport & Health*, 12, 238–247. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.01.004>
- Anderson, L. (2006). Analytic autoethnography. *Journal of Contemporary Ethnography*, 35(4), 373–395. <https://doi.org/10.1177/0891241605280449>
- Beck, U. (1992). *Risk society: Towards a new modernity*. Sage.
- Böhm, S., Jones, C., Land, C., & Paterson, M. (2006). Against automobility. *The Sociological Review*, 54(s1), 3–16. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2006.00619.x>
- Bonham, J., & Cox, P. (2010). The disruptive traveller? A Foucauldian analysis of cycleways. *Road & Transport Research*, 19(2), 42–53.
- Braun, B., & Randell, S. (2022). Political economies of automobility. *Environment and Planning A*.
- Braun, R. 2019. "Autonomous Vehicles: From Science Fiction to Sustainable Future." In *Mobilities, Literature, Culture*, edited by M. Aguiar, C. Mathieson, and L. Pearce, 259–280, Cham, Switzerland: Palgrave Macmillan.
- Brugman, B. C., Burgers, C., & Vis, B. (2019). Metaphorical framing in political discourse through words vs. concepts: a meta-analysis. *Language and Cognition*, 11(1), 41–65. <https://doi.org/10.1017/langcog.2019.5>
- Buehler, R., & Dill, J. (2016). Bikeway networks: A review of effects on cycling. *Transport Reviews*, 36(1), 9–27. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1069908>
- Caimotto, M. C. (2020). *Discourses of cycling, road users and sustainable mobility: An ecolinguistic investigation*. Postdisciplinary Studies in Discourse, Palgrave Macmillan.
- Caimotto, M. C. (2023). "Cycling is good" but "cyclists are reckless." *Journal of Language and Discrimination*, 7(1), 52–74. <https://doi.org/10.1558/jld.24428>
- Cass, N., & K. Manderscheid. (2018). "The Automobility System: Mobility Justice and Freedom under Sustainability." In *Mobilities, Mobility Justice and Social Justice*, edited by N. Cook and D. Butz, 101–115. London, New York: Routledge.
- Copenhagenize Index. (2025). *The Copenhagenize index of bicycle-friendly cities*. Copenhagenize Design Company.
- Cox, P. (Ed.). (2015). *Cycling Cultures*. Chester: University of Chester Press.



- Cresswell, T. (2006). *On the move: Mobility in the modern Western world*. Routledge.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17–31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- De Hartog, J. J., Boogaard, H., Nijland, H., & Hoek, G. (2010). Do the health benefits of cycling outweigh the risks? *Environmental Health Perspectives*, 118(8), 1109–1116. <https://doi.org/10.1289/ehp.0901747>
- Doughty, K., & Murray, L. (2016). Discourses of mobility: Institutions, everyday lives and embodiment. *Mobilities*, 11(2), 303–321. <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.941257>
- Egan, R., & Caulfield, B. (2024). Driving as essential, cycling as conditional: how automobility is politically sustained in discourses of everyday mobility. *Mobilities*, 19(4), 789-805, <https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2325370>
- Ellis, C., Adams, T. E., & Bochner, A. (2011). *Autoethnography: An overview*. *Forum Qualitative Sozialforschung*, 12(1).
- Fairclough, N. (1995). Critical discourse analysis and the marketization of public discourse. *Discourse & Society*, 6(2), 133–168. <https://doi.org/10.1177/0957926595006002002>
- Fairclough, N. (2001). Critical discourse analysis as a method in social scientific research. In R. Wodak & M. Meyer (Eds.), *Methods of critical discourse analysis*. Sage.
- Fairclough, N. 2013. "Critical Discourse Analysis and Critical Policy Studies." *Critical Policy Studies* 7 (2): 177–197.
- Fischer, F. (1993). *Evaluating public policy: Toward a post-positivist approach*. Sage Publications.
- Fischer, F., & Forester, J. (1993). *The argumentative turn in policy analysis and planning*. Duke University Press.
- Flusberg, S. J., Matlock, T., & Thibodeau, P. H. (2018). War metaphors in public discourse. *Metaphor and Symbol*, 33(1), 1–18. <https://doi.org/10.1080/10926488.2018.1407992>
- Foucault, M. 1969. *The Archaeology of Knowledge*. London: Tavistock Publications.
- Foucault, M. 1977. *Discipline and Punish: The Birth of the Prison*. London: Allen Lane.
- Freudendal-Pedersen, M. (2009). *Mobility in daily life*. Ashgate.
- Freudendal-Pedersen, M. (2015). Mobility and sustainable transitions. *Journal of Transport Geography*, 46, 1–7. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.05.001>
- Gamson, W. A. (1989). News as framing. *American Behavioral Scientist*, 33(2), 157–161. <https://doi.org/10.1177/0002764289033002006>
- Geels, F. W. (2012). A socio-technical analysis of low-carbon transitions. *Research Policy*, 41(6), 991–1009. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2012.01.015>
- Giallourous, G., et al. (2020). The long-term impact of restricting cycling and walking during high air pollution days on all-cause mortality. *Environment International*, 140, 105679. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2020.105679>
- Gössling, S., & Cohen, S. (2014). Why sustainable transport policies fail. *Journal of Transport Geography*, 39, 197–206.
- Haas, Tobias. (2020). "Cracks in the Gearbox of Car Hegemony: Struggles over the German Verkehrswende between Stability and Change." *Mobilities* 15 (6): 810–827. <https://doi.org/10.1080/17450101.2020.1817686>
- Hajer, M. (1993). *Discourse Coalitions and the Institutionalization of Practice: The Case of Acid Rain in Great Britain*. In: Fischer, F. & Forester, J. (eds). *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*. Duke University Press, London.
- Hawkes, T. (2018). *Metaphor*. London & New York, Routledge.
- Heinen, E., van Wee, B., & Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: An overview. *Transport Reviews*, 30(1), 59–96. <https://doi.org/10.1080/01441640903187001>
- Hickman, R. 2025. *Discourses on Sustainable Urban Mobility*. London: UCL Press.
- Illich, I. (1974). *Energy and equity*. Harper & Row.
- IMNA. (2021, September). *Cycling in Tehran is a failed policy*. Retrieved from <https://www.imna.ir/x6t6J> [In Persian]
- ISNA. (November 2022). *Bicycle lanes in Tehran have become a persistent problem*. Retrieved from <https://www.isna.ir/xdMJSh> [In Persian].
- Kębłowski, W., & Bassens, D. (2018). "All transport problems are essentially mathematical": The uneven reso-

nance of academic transport and mobility knowledge in Brussels. *Urban Geography*, 39(3), 413–437. <https://doi.org/10.1080/02723638.2017.1336320>

- Kong, H., Wu, J., & Li, P. (2024). Impacts of active mobility on individual health mediated by physical activities. *Social Science & Medicine* (1982. Print), 116834–116834. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2024.116834>
- Lakoff, G. (2010). Why It Matters How We Frame the Environment. *Environmental Communication*, 4(1), 70–81.
- Lakoff, G., & Johnson, M. (1980). Conceptual metaphor in everyday language. *The Journal of Philosophy*, 77(8), 453–486. <https://doi.org/10.2307/2025464>
- Lakoff, G., & Johnson, M. (1980). *Metaphors we live by*. University of Chicago Press.
- Lees, L. (2004). Urban geography: discourse analysis and urban research. *Progress in Human Geography*, 28(1), 101-107. <https://doi.org/10.1191/0309132504ph473pr> (Original work published 2004)
- Lupton, D. (2013). Risk and everyday life. *Health, Risk & Society*, 15(1), 1–10.
- Lyons, G., & Davidson, C. (2016). Guidance for transport planning. *Transport Policy*, 47, 1–8. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.01.002>
- MacArthur, J., Dill, J., & Person, M. (2018). E-bike adoption. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 63, 239–248. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.06.002>
- McCann, E., & Ward, K. (2011). *Mobile urbanism*. University of Minnesota Press.
- Miner, P., Smith, B. M., Jani, A., McNeill, G., & Gathorne-Hardy, A. (2024). Car harm: A global review of auto-mobility's harm to people and the environment. *Journal of Transport Geography*, 115(0966-6923). <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.103817>
- Mizdrak, A., Tatah, L., Mueller, N., Shaw, C., & Woodcock, J. (2023). Assessing the health impacts of changes in active transport: An updated systematic review. *Journal of Transport & Health*, 33, 101702. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101702>
- Mögele, B., & Rau, H. (2020). Framing sustainable mobility transitions. *Mobilities*, 15(3), 343–360. <https://doi.org/10.1080/17450101.2019.1698203>
- Moradi, H. (2023). *Analysis, evaluation, and assessment of the progress of the urban cycling development plan in Tehran metropolis* (Management report). Tehran Urban Planning and Research Center. [In Persian]
- Morgan, G. (2006). *Images of Organization* (Updated Edition of the International Bestseller). Sage, Thousand Oaks
- Mueller, N., Rojas-Rueda D., Cole-Hunter T., De Nazelle A., Dons E., Gerike R., Goetschi T., Panis L., Kahlmeier S., Nieuwenhuijsen, M. (2015). Health impact assessment of cycling. *Environment International*, 85, 17–30. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2015.08.007>
- Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T., Lee, J. Y., Nóvoa, A., & Temenos, C. (2019). Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 44 (2), 346–360 .
- Norton, P. D. (2011). *Fighting traffic: the dawn of the motor age in the American city*. MIT Press. Cambridge
- Packer, J. (2008). Automobility and the public sphere. *Communication and Critical/Cultural Studies*, 5(3), 213–231. <https://doi.org/10.1080/14791420802192423>
- Paterson, M. (2007). *Automobile politics*. Cambridge University Press.
- Pedersen, O. C. (2025). Placing futures in regimes of im/mobilities. *Mobilities*, 20(1), 18–33. <https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2394525>
- Popan, C. 2020. "Beyond Utilitarian Mobilities: Cycling Senses and the Subversion of the Car System." *Applied Mobilities* 1–17. <https://doi.org/10.1080/23800127.2020.1775942>
- Portugali, J., & Alfasi, N. (2008). An Approach to Planning Discourse Analysis. *Urban Studies*, 45(2), 251-272. <https://doi.org/10.1177/0042098007085962> (Original work published 2008)
- Pucher, J., & Buehler, R. (2012). *City cycling. Urban and industrial environments*. MIT Press.
- sCharteris-Black, J. (2004). *Corpus approaches to critical metaphor analysis*. Palgrave Macmillan.
- Sheller, M. (2004). Automotive emotions. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 221–242. <https://doi.org/10.1177/0263276404046068>.
- Sheller, M., & Urry, J. (2000). The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 737–757. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00276>
- Soza-Parra, J., & Cats, O. (2024). The role of personal motives in determining car ownership and use: a literature



- review. *Transport Reviews*, 44(3), 591–611. <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2278445>
- Stibbe, A. (2014). Ecolinguistics and the stories we live by. *Language Sciences*, 41, 117–129. <https://doi.org/10.1016/j.langsci.2013.08.002>
 - Tainio, M., de Nazelle, Audrey J, Götschi, T., Kahlmeier, S., Rojas-Rueda, David., Nieuwenhuijsen, M., Héricks de Sá, T., Kelly, P., Woodcock, J. (2016). Can air pollution negate the health benefits of cycling and walking? *Preventive Medicine*, 87, 233–236. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2016.02.002>
 - Te Brömmelstroet, M., 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>.
 - Tehran Air Quality Control Company. (2025). *Air quality and noise report of Tehran, year 2024*. Retrieved from <http://air.tehran.ir> [In Persian].
 - Toner, A., Lewis, J. S., & Stanhope, J. (2021). Prescribing active transport as a planetary health intervention. *Physical Therapy Reviews*, 26(1), 25–33. Taylor & Francis. <https://doi.org/10.1080/10833196.2021.1876598>
 - Transportation. (n.d.). In *Etymonline*. Retrieved February 27, 2026, from <https://www.etymonline.com/word/transportation>
 - Transportation. (n.d.-b). In *Etymonline*. Retrieved February 27, 2026, from <https://www.etymonline.com/word/transportation>
 - Urry, J. (2004). The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 25–39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>
 - Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity.
 - Van Dijk, T. (1997). Principles of critical discourse analysis. In M. Wetherell, S. Taylor, & S. Yates (Eds.), *Discourse theory and practice: A reader* (pp. 300–317). Thousand Oaks, CA: SAGE.
 - Van Dijk, T. A. (2016). Critical Discourse Studies: A Sociocognitive Approach. In R. Wodak & M. Meyer (Eds.), *Methods of Critical Discourse Studies* (3rd ed., pp. 62–85). London: Sage.
 - Willson, R. (2001). Assessing communicative rationality as a transportation planning paradigm. *Transportation*, 28(1), 1–31.
 - Wodak, R., & Meyer, M. (2009). Critical discourse analysis: History, agenda, theory and methodology. *Methods of Critical Discourse Analysis*.
 - Zittoun, T., et al. (2020). Imagination in transitions. *Culture & Psychology*, 26(2), 1–15. <https://doi.org/10.1177/1354067X19888169>

Note for Readers:

This paper contains an identical English abstract in two sections:

Abridged Paper: To provide an overview for international readers.

Persian Section: To meet the standardized structure of Persian academic publications.

This repetition is intentional to ensure alignment with academic standards and facilitate readability for both audiences. Readers are encouraged to review the full paper for comprehensive details.

یادداشت برای خوانندگان:

این مقاله شامل یک چکیده انگلیسی در دو بخش است:

بخش Abridged Paper: برای ارائه یک دید کلی به خوانندگان بین‌المللی.

بخش فارسی: به منظور رعایت استانداردهای ساختار مقالات علمی فارسی.

تکرار این چکیده، با هدف انطباق با استانداردهای علمی و تسهیل مطالعه برای هر دو گروه از مخاطبان طراحی شده است. خوانندگان می‌توانند برای دریافت جزئیات کامل، به متن اصلی مقاله مراجعه کنند.

COPYRIGHTS

© [2026] by the author(s). This article is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0

International (CC BY 4.0). The authors retain copyright, and this work may be shared and redistributed with proper attribution.

License link: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>





به سوی زبان شناسی انتقادی جابه جایی: استعاره های مفهومی و سازوکارهای گفتمانی در شکل دهی آینده دوچرخه سواری شهری در تهران

محمد نظریور

دکتری شهرسازی، گروه شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران
فلوشیپ دکتری، موسسه دوچرخه سواری شهری، دانشگاه آمستردام، هلند

نکات شاخص

- معرفی و نام گذاری «زبان شناسی انتقادی جابه جایی» به عنوان یک حوزه نوظهور در مطالعات جابه جایی شهری
- بررسی چگونگی شکل گیری تصورات جابه جایی توسط گزاره های محاوره ای درباره دوچرخه سواری در تهران
- شناسایی سازوکارهای گفتمانی منجر به تضعیف دوچرخه سواری و تقویت رژیم خودرومحور در تهران
- برجسته سازی نقش زبان در محدودسازی آینده های دوچرخه سواری شهری در تهران
- تأکید بر ضرورت مداخله در سطح زبان برای گذار به نظام های جابه جایی پایدار

مشخصات مقاله

چکیده

تاریخ ارسال
۱۴۰۴/۱۲/۲۳
تاریخ بازنگری
۱۴۰۵/۰۲/۰۶
تاریخ پذیرش
۱۴۰۵/۰۲/۲۰
تاریخ انتشار آنلاین
۱۴۰۵/۰۳/۳۱

واژگان کلیدی

زبان شناسی انتقادی جابه جایی
آینده دوچرخه سواری شهری
تحلیل گفتمان
استعاره
روایت های جابه جایی

این پژوهش به واکاوی استعاره های مفهومی و سازوکارهای گفتمانی مسلط پیرامون امکان های توسعه دوچرخه سواری شهری در تهران می پردازد. چهارچوب نظری تحقیق در تقاطع تحلیل گفتمان انتقادی، مطالعات انتقادی استعاره و ادبیات نوظهور روایت های جابه جایی قرار دارد. پرسش اصلی این است که چگونه گزاره های رایج در گفتمان محاوره ای، از جمله «دوچرخه سواری در تهران پروژه ای شکست خورده است»، «شیب تهران مناسب نیست»، «اینجا آمستردام نیست» و «دوچرخه سواری در آلودگی مضر است»، از طریق الگوهای زبانی و استعاره های مفهومی، به تثبیت گفتمان خودرومحور و محدودسازی افق های بدیل کمک می کنند. روش تحقیق مبتنی بر خودمردم نگاری و تحلیل تفسیری گزاره های پرتکرار در تجربه زیسته پژوهشگر، طی بیش از یک دهه فعالیت تحقیقاتی و کنشگری مستقیم در حوزه توسعه و ترویج دوچرخه سواری شهری در تهران است. نتایج این پژوهش نشان می دهد که گزاره های رایج در گفتمان محاوره ای پیرامون دوچرخه سواری شهری در تهران رانمی توان مجموعه ای از استدلال های علمی، ملاحظات فنی یا حتی نظرات شخصی دانست؛ بلکه این گزاره ها در قالب منطق های گفتمانی نسبتاً منسجم و از طریق راهبردهای چون طبیعی سازی، سیاست زدایی، فردی سازی، پروژه سازی و استثناسازی عمل می کنند. این راهبردها به طور هم زمان وضعیت موجود جابه جایی خودرومحور را واقع گرایانه و طبیعی جلوه می دهند و به تثبیت گفتمان مسلط کمک می کنند و از سوی دیگر، بدیل های غیرخودرومحور و مشخصاً دوچرخه سواری را تضعیف می کنند و به حاشیه می رانند. نوآوری این پژوهش در ترکیب این چهارچوب های تحلیلی در قالب حوزه ای تقاطعی و نام گذاری آن با عنوان «زبان شناسی انتقادی جابه جایی» و کاربری آن در زمینه ایران است. نتایج نشان می دهد گذار به نظام های جابه جایی انسان محور، مستلزم مداخله انتقادی در سطح زبان، واسازی استعاره های مسلط، از کار انداختن گفتمان مسلط خودرومحور و تقویت روایت های بدیل جابه جایی است؛ جایی که زبان، تصور جمعی و چهارچوب های سیاستی به طور هم زمان باز روایت می شوند.

© [2026] نویسنده (گان).

نحوه ارجاع دهی به این مقاله

نظریور، محمد. (۱۴۰۵). به سوی زبان شناسی انتقادی جابه جایی: استعاره های مفهومی و سازوکارهای گفتمانی در شکل دهی آینده دوچرخه سواری شهری در تهران. نشریه علمی مطالعات طراحی شهری ایران، ۳(۱)، ۲۴۶-۲۱۹.

* آدرس پستی نویسنده مسئول: mohammad@urbancyclinginstitute.org



Original Research Paper

Towards Critical Mobilinguistics: Conceptual Metaphors and Discursive Mechanisms Shaping Urban Cycling Futures in Tehran

Mohammad Nazarpoor 

PhD in Urban Planning, Faculty of Art, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.
PhD Fellow at Urban Cycling Institute, University of Amsterdam, The Netherlands.

Highlights

- Proposes Critical Mobilinguistics as an emerging research field in urban mobility studies.
- Examines how vernacular statements about cycling in Tehran shape mobility imaginaries.
- Identifies discursive strategies that delegitimize cycling and reinforce automobility regimes in Tehran.
- Highlights the role of language in constraining urban cycling futures in Tehran.
- Emphasizes the need for linguistic interventions in sustainable mobility transitions.

Abstract

Movement in the city is not merely a functional activity aimed at traveling from point A to point B, as conceived within transportation engineering. Rather, it is a fluid, multidimensional, and entangled practice that acquires meaning through its embeddedness in environmental, cultural, social, economic, and political contexts within the fabric of everyday life and through individuals' lived mobile experiences.

In urban studies and urban design, research exploring individuals' lived experiences of mobility in the city is an emerging field situated at the intersection of urbanism, anthropology, phenomenology, and mobility studies. From this perspective, inquiries into the lived experience of urban cycling address a fundamental question: how do individuals experience cycling in different urban contexts and spaces?

Within this framework, the present study seeks to understand and describe the role of the body in the lived experience of urban cycling in a specific urban context, continuing a line of inquiry in the phenomenology of movement and the phenomenology of the body. Using mobile autoethnography, the study examines the first author's embodied experience of cycling in Amsterdam, a bicycle-friendly city, across different temporal and spatial conditions.

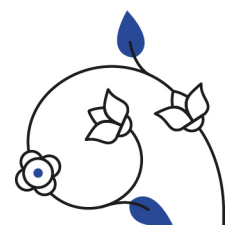
The findings reveal seven interrelated themes that, through autoethnographic description and analysis, illuminate the entanglement of the body, the bicycle, and the urban environment in lived experience. These themes demonstrate that the body, as the medium of experience, plays an active and constitutive role in shaping one's interaction with space, self, and others. Such relations are mediated by environmental and climatic characteristics, mobility systems and planning policies, cultural dimensions, and both formal and informal norms, producing diverse lived experiences of urban cycling across different urban contexts. In the final section, this research provides recommendations for future Iranian urban design studies.

Article Info

Received 14/03/2026
Revised 26/04/2026
Accepted 10/05/2026
Available Online 21/06/2026

Keywords

Critical Mobilinguistics
Urban cycling futures
Discourse analysis
Metaphor
Mobility narratives



© [2026] by the author(s).

Citation of the article

Nazarpour, M. (2026). Towards Critical Mobilinguistics: Conceptual Metaphors and Discursive Mechanisms Shaping Urban Cycling Futures in Tehran. *Iranian Urban Design Studies*, 3(1), 219–246.

* Author Corresponding:

Email: mohammad@urbancyclinginstitute.org

مقدمه

وقتی به نحوه حرکتان در شهر و واژگانی که در زبان عامیانه یا تخصصی درباره آن‌ها به کار می‌بریم، فکر می‌کنیم چه چیزهایی در ذهنمان مرور می‌شود؟ آیا این واژگان صرفاً توصیف‌کننده نحوه حرکت ما در شهر هستند یا فهم ما از جابه‌جایی را به شیوه‌ای خاص صورت‌بندی می‌کنند؟ وقتی به عنوان «مسافر»^۱ در نظر گرفته می‌شویم، باید به این معنا باشد که «جابه‌جایی یک سفر است» و هدف ما از این سفر هم در وهله اول، «رسیدن به مقصد» است. حوزه تخصصی این سفر هم که با آن سروکار دارد، با نام «حمل‌ونقل»^۲ شناخته می‌شود و جالب است که وقتی به ریشه‌شناسی واژگانی آن هم نگاه می‌کنیم، از واژه لاتین Transportare می‌آید که ترکیب trans (آن سوی)، از یک طرف به طرف دیگر)، portare (حمل کردن، بردن) است که در قرون میانه برای انتقال اشیا و کالا استفاده می‌شده است: «عمل انتقال از یک مکان به مکان دیگر»^۳ (Etymonline, n.d.-b)؛ بنابراین این حوزه تخصصی هدفش انتقال مسافرها در سفری برنامه‌ریزی شده از نقطه «الف» (مبدأ سفر) به «ب» (مقصد سفر) براساس ارزش‌هایی چون کاهش «زمان سفر»^۴ است. می‌توانیم این واکاوی ریشه‌های واژگانی را ادامه بدهیم و مثلاً به سراغ «جاده»^۵ برویم که از واژه Rode می‌آید: «مسیر باز یا راهی برای سفر بین دو مکان»^۶ (Etymonline, n.d.-a) و به همین ترتیب واژگانی دیگر. اگر این صورت‌بندی‌های زبانی را کنار هم بگذاریم، چه روایتی از حرکت در شهر و بنیان‌های فکری حوزه حمل‌ونقل را بازنمایی می‌کنند؟

پرسش بنیادین این است: «اگر زبان نه آینه‌ای برای بازتاب جهان، بلکه پیش از هر چیز، شکل‌دهنده چشم‌انداز ما نسبت به جهان باشد، چه؟»^۷ (Fischer & Forester, 1993, p. 1). مطالعات زبان‌شناسی انتقادی به خوبی چنین پرسشی را واکاوی کرده‌اند و نشان داده‌اند که زبان، بازتابی خنثی از واقعیت نیست؛ بلکه از طریق الگوهای زبانی و استعاره‌های مفهومی، واقعیت را صورت‌بندی می‌کند و دامنه امکان‌های قابل‌تصور را محدود یا گسترش می‌دهد. در این چهارچوب، استعاره‌ها نقش محوری در فهم پدیده‌های پیچیده ایفا می‌کنند و می‌توانند با برجسته‌سازی برخی ابعاد و پنهان‌سازی سایر ابعاد، جهت‌گیری‌های خاصی را تثبیت کنند (Lakoff & Johnson, 1980; Gamson, 1989; Fischer & Forester, 1993; Fairclough, 1995; van Dijk, 1997). در این میان، هرچه زبان تخصصی یک حوزه پیچیده‌تر، صلب‌تر و متکی بر صورت‌بندی‌های کمی باشد، آن حوزه در ادراک عمومی معتبرتر و علمی‌تر تلقی می‌شود.

حوزه حمل‌ونقل شهری به عنوان دانشی منسجم، در طی یک قرن گذشته از شکل‌گیری خود، زبان و روایت‌هایش را در ارتباط با نحوه صورت‌بندی پدیده‌ها و مسائل و به تبع آن چگونگی تبیین راهبردها و راه‌حل‌ها شکل داده و در نهایت اقدامات مبتنی بر چنین فرایندی را پی گرفته است. زبانی که در روش‌ها و ابزارهای استانداردسازی نحوه تعریف مسائل و ارزیابی راه‌حل‌ها نهادینه شده است (Caimotto, 2020; Verkade & Brömmelstroet, 2024). در این چهارچوب، نظام‌های جابه‌جایی صرفاً به عنوان زیرساخت‌های فنی یا حتی اجتماعی در نظر گرفته نمی‌شوند؛ بلکه به مثابه رژیم‌های گفتمانی تحلیل می‌شوند که از طریق زبان، استعاره‌ها و روایت‌های روزمره تثبیت و بازتولید می‌شوند. در این میان، گفتمان‌های محاوره‌ای، به ویژه گزاره‌های کوتاه و بدیهی‌نما نقش مهمی در شکل‌دهی به ادراک عمومی از امکان یا عدم امکان شیوه‌های مختلف جابه‌جایی دارند.

توجه به این ساختارهای زبانی و سازوکارهای گفتمانی در حوزه مطالعات شهری در پژوهش‌های متأخر قابل‌پیگیری است (Fischer & Forester, 1993; Portugali & Alfasi, 2008; Lees, 2004). بیشترین نزدیکی پژوهش حاضر با حوزه متأخری با نام «زبان‌شناسی اکولوژیکی»^۸ (Stibbe, ۲۰۱۴) است که در آن زبان به عنوان بخشی از بستر بازتولید نظم‌های اجتماعی، زیست‌محیطی و قدرت‌مند تلقی می‌شود که اساساً واقعیت‌های اکولوژیکی را می‌سازد. با این حال در حوزه مطالعات جابه‌جایی شهری، جریان پژوهشی جدید و در عین حال پراکنده‌ای است که در حال تکوین و تقویت بدنه دانش خود است (Caimotto, 2020; Te Brömmelstroet et al., 2022; Doughty and Murray, 2016; Egan & Caulfield, 2024; Nikolaeva et al., 2019). پژوهش حاضر نام «زبان‌شناسی انتقادی جابه‌جایی»^۹ را برای این بدنه دانش در حال تکوین پیشنهاد می‌کند؛ حوزه‌ای میان‌رشته‌ای که نظام‌های جابه‌جایی را فراتر از آرایش‌های فنی اجتماعی، به عنوان رژیم‌هایی گفتمانی تحلیل می‌کند. در این چهارچوب، این نظام‌ها از طریق واژگان، استعاره‌ها، روایت‌های عامیانه و راهبردهای گفتمانی مختلف در نظریه و عمل پیرامون چگونگی حرکت در شهر تثبیت و بازتولید می‌شوند.

بنابراین، این پژوهش در این چهارچوب و با تمرکز بر گفتمان محاوره‌ای پیرامون دوچرخه‌سواری شهری در تهران، به دنبال پاسخ به این پرسش است که چه استعاره‌های مفهومی و سازوکارهای گفتمانی در این گزاره‌ها قابل‌شناسایی است و این سازوکارها چگونه به تثبیت نظام خودرومحو و محدودسازی افق‌های بدیل کمک می‌کنند. به طور مشخص، این مطالعه چهار گزاره پرتکرار را به عنوان نقاط ورود تحلیلی انتخاب کرده و تلاش می‌کند منطق‌های گفتمانی و استعاره‌های نهفته در آن‌ها را واکاوی کند؛ امری که می‌تواند هم‌زمان ظرفیت‌های روایی نهفته برای به چالش کشیدن گفتمان مسلط جابه‌جایی و طرح و تقویت صورت‌بندی بدیل‌ها را فراهم کند. روش پژوهش مبتنی بر خودمردم‌نگاری است؛ رویکردی که در آن تجربه زیستی پژوهشگر به عنوان منبعی موقعیت‌مند برای تولید دانش در نظر گرفته می‌شود. در این چهارچوب، تمرکز



بر تحلیل کیفی و عمیق سازوکارهای درونی گزاره‌ها و نحوه کارکرد آن‌ها در تثبیت گفتمان مسلط بوده است. نوآوری این پژوهش نیز در ترکیب سه چهارچوب تحلیلی در قالب یک رویکرد منسجم و نام‌گذاری حوزه‌ای میان‌رشته‌ای در این تقاطع، تمرکز بر گفتمان محاوره‌ای به عنوان سطحی کمتر مورد توجه در مطالعات جابه‌جایی شهری و کاربری این رویکرد در زمینه تحقیقاتی ایران است.

مبانی نظری

زبان آیینی‌ای خنثی از واقعیت برای توصیف پدیده‌ها نیست؛ بلکه سازوکاری بنیادین برای اندیشیدن، مسئله‌سازی، طراحی راه‌حل و جهت‌دهی کنش‌ها و مداخلات فردی و نهادی ماست (Lakoff & Johnson, 1980; Fairclough, 1995). از منظر تحلیل گفتمان انتقادی، زبان همواره با قدرت و سیاست درهم‌تنیده است و از طریق سازوکارهایی مانند پیش‌فرض‌سازی و طبیعی‌سازی، برخی انتخاب‌ها و ترجیحات سیاسی را در قالب اموری بدیهی یا فنی تثبیت می‌کند (Fairclough, 1995, 2001, 2013; van Dijk, 1998; Wodak & Meyer, 2009). حوزه سیاست‌گذاری، این فرایند اغلب ذیل غلبه «گفتمان‌های تکنوکراتیک»^۱ (Fischer, 1993; Adams, 1999) بروز می‌یابد که با فنی‌سازی مسائل، نقش ارزش‌ها و انتخاب‌های سیاسی را پنهان می‌کنند (Gamson, 1989; Fischer & Forester, 1993). چنین گفتمان‌هایی زمانی که در آیین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها و شاخص‌ها نهادینه می‌شوند، دیگر سیاسی دیده نمی‌شوند؛ بلکه به عنوان گزاره‌های علمی خدشه‌ناپذیر تلقی می‌شوند. در امتداد این رویکرد، زبان‌شناسی اکولوژیکی نیز زبان را بخشی از بستر بازتولید نظم‌های اجتماعی و زیست‌محیطی می‌داند و هدف خود را به پرسش کشیدن داستان‌هایی تعریف می‌کند که جهان‌بینی‌های خاصی را منتقل می‌کنند و بر سیاست‌ها و اقدامات حوزه محیط‌زیست تأثیرگذارند:

«به پرسش کشیدن داستان‌هایی که پایه‌های تمدن ناپایدار کنونی ما را تشکیل می‌دهند؛ کشف داستان‌هایی که به وضوح کارآمد نیستند و به تخریب محیطی و بی‌عدالتی اجتماعی منجر شده‌اند و یافتن داستان‌های بدیلی که در شرایط دنیایی که با آن روبه‌رو هستیم بهتر عمل می‌کنند. این‌ها داستان‌هایی به معنای سنتی روایت نیستند؛ بلکه گفتمان‌ها، چهارچوب‌ها، استعاره‌ها و به طور کلی خوشه‌هایی از ویژگی‌های زبانی هستند که با هم جمع می‌شوند تا جهان‌بینی‌های خاصی را منتقل کنند.» (Stibbe, 2014, P. 217).

در مطالعات جابه‌جایی شهری نیز، این منطق در زبان فنی و تخصصی حمل‌ونقل قابل مشاهده است. زبان جابه‌جایی مجموعه‌ای از قواعد معنایی و اصطلاحات تخصصی را فراهم می‌کند که امکان مواجهه با پدیده حرکت را می‌دهد؛ اما هم‌زمان دامنه تخیل و امکان را محدود می‌سازد (Te Brömmelstroet et al., 2022). آنچه به عنوان واقعیت‌های فنی یا محدودیت‌های اجتناب‌ناپذیر بازنمایی می‌شود، اغلب محصول تثبیت همین صورت‌بندی‌های زبانی است (Doughty and Murray, 2016). «چرخش جابه‌جایی»^۲ در سال‌های اخیر، با نقد «جهت‌گیری‌های ایستا»^۳ در نگاه به پدیده‌ها و کنش‌ها و فاصله گرفتن از تمرکز انحصاری نگاه مهندسی به حرکت، جابه‌جایی را به مثابه کنشی درهم‌تنیده با ابعاد اجتماعی، فرهنگی و سیاسی مورد بازنگری قرار داده است (Urry, 2008; Cresswell, 2006; Sheller, 2018). در این چهارچوب، مفهوم «روایت‌های جابه‌جایی»^۴ به عنوان داستان‌هایی ساده اما قدرتمند مطرح‌اند که مسائل حول نظام جابه‌جایی را به واسطه سازوکارهای روایی صورت‌بندی و مسیریابی برای کنش و سیاست‌گذاری در این حوزه ترسیم می‌کنند (Hermwille, 2016; Egan & Caulfield, 2024; Te Brömmelstroet et al., 2022). بنابراین، روایت‌ها چهارچوب‌هایی برای سازمان‌دهی مفاهیم و معانی هستند و نقش مهمی در تعیین آنچه ممکن و واقع‌گرایانه یا ناممکن و غیرواقع‌گرایانه تلقی می‌شود، ایفا می‌کنند. برای مثال، روایت‌های مسلط در حوزه جابه‌جایی شهری متأثر از گفتمان تکنوکراتیک خودرومحور، ارزش‌هایی مانند سرعت و کارایی را برجسته می‌کنند و مسائل چون عدالت فضایی، سلامت عمومی یا بازتوزیع فضای خیابان را به حاشیه می‌رانند و به پشتوانه مشروعیت بخشی زبانی و گفتمانی، مداخلات فضایی خاصی را تسهیل و پشتیبانی می‌کنند (Mögele & Rau, 2020; Hendawy et al., 2024; Hichkam et al., 2025). از این منظر، تحلیل زبان و واکاوی مفاهیم استعاره‌ای، روایت‌های مسلط و سازوکارهای گفتمان‌هایی حول جابه‌جایی شهری را می‌توان مداخله‌ای انتقادی و اکتشافی در لایه‌های عمیق نظام‌های جابه‌جایی دانست. لایه‌هایی که در صورت تثبیت شدن، می‌توانند به «انحصارهای رادیکال»^۵ (Illich, 1974) و امکان طرح و تحقق روایت‌های بدیل را محدود و منتفی کنند.

چهارچوب‌های تحلیلی پشتیبان

این پژوهش با تکیه بر تقاطع سه چهارچوب تحلیلی پشتیبان، به دنبال تحلیل گزاره‌های رایج در گفتمان محاوره‌ای^۶ (Doughty and Murray, 2016)، دوچرخه‌سواری شهری در تهران است. هدف، واکاوی نقشی است که این گزاره‌ها در شکل‌دهی به موانع گفتمانی در برابر





توسعه دوچرخه سواری شهری و تثبیت و تحکیم گفتمان خودرو محور ایفا می کنند. از این منظر، پژوهش حاضر را می توان نخستین تلاش منسجم برای به کارگیری این ترکیب تحلیلی در چهارچوب حوزه زبان شناسی انتقادی جابه جایی و به طور مشخص دوچرخه سواری شهری در ایران دانست؛ تلاشی که در سطح مطالعات جهانی نیز، به واسطه ترکیب سنت های تحلیلی و روش شناسی تحقیق، نوآورانه و متمایز است.

تحلیل گفتمان انتقادی

تحلیل گفتمان حوزه ای است که ریشه در تحلیل مناسبات حاکم بر قدرت ها و ایدئولوژی ها، جامعه شناسی علم و فلسفه زبان دارد (Van Hulst et al., 2025). این حوزه زبان را شکلی از کنش اجتماعی در هم تنیده با قدرت، ایدئولوژی و مناسبات سیاسی اجتماعی در نظر می گیرد. در این چهارچوب فکری، گزاره ها، استعاره ها و صورت بندی های زبانی نقشی فعال در مواجهه معرفت شناسانه با مسائل، نحوه صورت بندی آن ها، تعیین حدود نظریه و عمل و مشروعیت بخشی به مسیرهای خاص سیاسی ایفا می کنند (Fairclough, 1995, 2001; Fly-). کاربرد تحلیل گفتمان انتقادی در شهرسازی و سیاست گذاری شهری، به طرح «چرخش استدلالی»^۵ (Fischer & Forester, 1993) منجر شد که هدفش واکاوی و آشکارسازی سازوکارهای پشتیبان در استدلال های این حوزه است.

مطالعات انتقادی استعاره

مفاهیم و قالب های استعاری، سازوکارهایی شناختی اند که تجربه پدیده های پیچیده را سازمان می دهند و نحوه فهم و ارزیابی کنش ها و سیاست ها را در سطح چهارچوب های مفهومی جهت دهی می کنند (Lakoff & Johnson, 1980; Charteris-Black, 2004; Brugman et al., 2018; Flusberg et al., 2019; al.). در مواجهه با بسیاری از مفاهیمی که برای ما انتزاعی اند یا در تجربه ما به روشنی تعریف نشده اند، نیاز داریم آن ها را با مفاهیمی درک کنیم که برایمان ملموس ترند (Lakoff & Johnson, 1980, p. 115) و این کاری است که استعاره ها انجام می دهند و به واسطه همین نیرو و وجه انتقالی است که استعاره ها می توانند با نوعی جایگزینی درونی، پدیده ای را به جای پدیده دیگری بنشانند (Hawkes, 2018, p. 1). از این طریق، امکان ها، محدودیت ها و شیوه های مواجهه با پدیده دوم را به پدیده اول منقل کنند؛ از طرفی. بنابراین زبان، فهم ما و نحوه تفکر ما در باب جهان را شکل می دهد و به تبع کنش های ما در ارتباط با آن راه دایت می کند (Lakoff & Johnson, 1980, p. 62). برای مثال، همان طور که نتایج این پژوهش نشان می دهد، صورت بندی توسعه دوچرخه سواری به عنوان یک «پروژه» نمونه ای از چنین منطق استعاری است که موفقیت و شکست را در چهارچوب دستاوردهای کوتاه مدت تعریف می کند. بنابراین استعاره ها نوعی از شیوه فهم و نحوه تفکر ما را هدایت می کنند تا روی یک جنبه تمرکز کنیم؛ اما به طور خودکار جنبه هایی را که با آن ناسازگارند، پنهان می کنند: «استفاده از استعاره به معنای شیوه ای از تفکر و دیدن است که درک ما از جهانمان را تحت تأثیر قرار داده و علم، زبان و نحوه تفکر ما را شکل می دهد» (Morgan, 2006, p. 4).

روایت های جابه جایی

روایت ها چهارچوب هایی برای سازمان دهی وضعیت موجود و جهت دهی به تصور جمعی نسبت به آینده های ممکن اند. مطالعات اخیر نشان داده اند که روایت های مسلط در حوزه جابه جایی شهری در حالی که در ظاهر به صورت بندی های فنی و تخصصی متکی اند؛ اما از طریق قدرت استعاری و الگوهای زبانی معمولاً برخی ابعاد یک پدیده یا موضوع مطرح در این حوزه را برجسته و برخی دیگر را پنهان می کنند (Hichkam et al., 2025; Kębłowski & Bassens, 2018; Nikolaeva et al., 2019; Te Brömmelstroet et al., 2022). تصور روزمره بدیهی شده از واقعیت خودرو محور منجر شده اند (Braun & Randell, 2022). مطالعات حوزه روایت های جابه جایی در کنار تلاش در جهت واکاوی ساختارهای روایی و افشای سازوکارهای زبانی پنهان حاکم بر روایت ها، بر اهمیت جست و جوی «روایت های بدیل»^۶ (Te Brömmelstroet et al., 2022) و «گفتمان های مقاومتی»^۷ (Doughty and Murray, 2016) تأکید دارد. روایت هایی که می توانند از طریق شناسایی بذرهای روایی بدیل، بازآرایی مسئله و تغییر گفتمان غالب، امکان های تازه ای برای گذار شهری از خودرو محور به انسان محور فراهم کنند.

روش شناسی

این پژوهش از روش تحقیق خودمردم نگاری استفاده می کند که در آن تجربه زیسته محقق به مثابه منبعی موقعیت مند برای تولید دانش فهم می شود و بنیان پژوهش را شکل می دهد (Ellis, Adams and Bochner, 2011; Anderson, 2006). جایگاه نویسنده به عنوان کنشگر و پژوهشگر حوزه توسعه دوچرخه سواری شهری در تهران، طی بیش از یک دهه فعالیت مستمر به عنوان نماینده گروه های مردم نهاد در توسعه



دوچرخه سواری شهری، مشارکت در برنامه ها و تعامل با پژوهشگران، سایر کنشگران، سیاست گذاران و مدیران شهری مسئول این حوزه، امکان دسترسی به لایه های زبانی ای را فراهم کرده است که در گفتمان محاوره ای پیرامون دوچرخه سواری شهری به طور مستمر در گردش و بازتولید بوده اند. انتخاب این گزاره ها براساس معیارهایی چون تکرار در موقعیت های مختلف، حضور در سطوح گفتمانی متفاوت (رسانه ای، مدیریتی و محاوره ای) و نقش آن ها در صورت بندی استدلال های رایج درباره امکان یا عدم امکان توسعه دوچرخه سواری انجام شده است. بر این اساس، چهار گزاره به عنوان نقاط ورود تحلیلی انتخاب شده اند؛ نه به عنوان نماینده کل گفتمان، بلکه به منظور امکان تحلیل عمیق سازوکارهای گفتمانی و استعاره نهفته در آن ها. تحلیل گزاره ها نیز در چهارچوب تفسیرگرایی و در تقاطع تحلیل گفتمان انتقادی، مطالعات انتقادی استعاره و ادبیات روایت های جابه جایی انجام شده است.

در این چهارچوب، هر گزاره به عنوان نوعی «استعاره ساختاری»^۸، بررسی می شود تا روشن شود چگونه از طریق راهبردهای مختلف، برخی جنبه ها را پیرامون امکان یا عدم امکان توسعه دوچرخه سواری برجسته و برخی دیگر را پنهان و از حوزه مناقشه خارج می کنند. هم زمان، استعاره های مفهومی مسلط و منطق شناختی نهفته در این گزاره ها تحلیل می شود تا مشخص شود مسئله جابه جایی در چه قاب های مفهومی صورت بندی شده و این قاب بندی ها چه مرزهایی برای اندیشیدن و کنش سیاستی ترسیم می کنند و آیا شواهد تجربی در مطالعات جهانی چنین گزاره هایی را پشتیبانی می کنند یا نه.

با توجه به اینکه «قاب بندی های استعاره ای»^۹ در سطح مفهوم می توانند چهارچوب های ارزیابی سیاست را به صورت پایدار شکل دهند (Brugman et al., 2019)، تمرکز تحلیل بر سطح مفهومی استعاره ها قرار دارد. همچنین، گزاره ها از منظر ارزش گذاری های ضمنی، جهت گیری های هنجاری و پیامدهای قدرت بررسی می شوند؛ اینکه چه ترجیح هایی مشروع جلوه داده می شود، چه کنش هایی معقول یا نامعقول بازنمایی می شود و این صورت بندی ها چگونه در شکل دهی به «رژیم های حقیقت» (Foucault, 1977) و تصمیم های نهادی حوزه جابه جایی شهری نقش ایفا می کنند. در نهایت، تحلیل به گونه ای پیش می رود که امکان صورت بندی روایت های بدیل در برابر این گزاره ها را نیز بررسی کند.

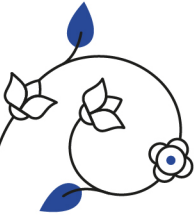
یافته ها و بحث

نتایج این پژوهش نشان می دهد که گزاره های رایج در گفتمان محاوره ای پیرامون دوچرخه سواری شهری در تهران را نمی توان مجموعه ای از استدلال های علمی، ملاحظات فنی یا حتی نظرات شخصی دانست. این گزاره ها در عمل در چند منطق گفتمانی مشخص جا می گیرند و به صورت نسبتاً منسجم و متکی بر راهبردهای ویژه ای، کارشان را در دو سطح انجام می دهند: از یک سو، وضعیت موجود جابه جایی خودرو محور را واقع گرایانه و طبیعی جلوه می دهند و به تثبیت گفتمان مسلط کمک می کنند؛ از سوی دیگر، بدیل های غیر خودرو محور و مشخصاً دوچرخه سواری را تضعیف می کنند و به حاشیه می رانند. تواتر بالای این گزاره ها در گفتار مدیران شهری، به خصوص در برخورد با کنشگران و مطالبه گران، برخی متخصصان حمل و نقل، رسانه ها و گفت وگوهای عامیانه در شبکه های مجازی، به شکل گیری نوعی گفتمان ضد توسعه دوچرخه کمک کرده است که ظاهراً منطقی، فنی و بی طرف است؛ اما در سطح زیرین بر استعاره های مفهومی، الگوهای ارزش گذاری و چهارچوب های معنایی و سازوکارهای گفتمانی خاصی تکیه دارد که تمرکز آن بر القای عدم امکان طرح دوچرخه سواری به عنوان بدیلی در برابر خودرو محوری است.

«دوچرخه سواری در تهران، پروژه شکست خورده است»

در گفتمان جهانی، دوچرخه سواری اغلب با ادبیات آینده پژوهی و حوزه های مرتب با گذار و تحول شهری پیوند می خورد و به عنوان یکی از مؤلفه های ضروری تحول وضعیت موجود و حرکت به سمت شهرهای انسان محور محسوب می شود. در مقابل، در گفتمان های خودرو محور و در زمینه هایی چون تهران، دوچرخه سواری عموماً در قالب امری حاشیه ای و در زبان مدیریت شهری در واژگانی چون «پروژه» صورت بندی می شود؛ پروژه ای که دائماً در معرض پرسش از امکان تطبیق با وضعیت موجود قرار دارد. گزاره «دوچرخه سواری در تهران، پروژه ای شکست خورده است»، عمدتاً در منازعات کلامی پیرامون امکان توسعه دوچرخه سواری شهری تهران و معمولاً در بستر رقابت های سیاسی میان دوره های مختلف مدیریت شهری به کار می رود؛ جایی که اقدامات دوره های مدیریتی قبلی در قالب «پروژه» هایی مقطعی و ناکام نقد می شوند؛ پروژه هایی که بنا بر این روایت، بدون دستاورد ملموس، هزینه هایی بر «مردم» تحمیل می کنند و از آنجا که «شکست خورده» هستند، «عقلانیت» حکم می کند که نباید تکرار شوند. برای نمونه، رئیس کمیته عمران شورای شهر ششم تهران، پس از روی کار آمدن دوره جدید مدیریت شهری، در ارجاع به توسعه مسیرهای دوچرخه در دوره قبلی تصریح می کند که «این شیوه حمل و نقل شکست خورده است» و بدون استناد به آمار دقیق، با اتکا به قدرت بازنمایی اعداد، سعی می کند اقدامات را بی فایده نشان دهد.





سال گذشته تذکری دربارهٔ ایجاد مسیر دوچرخه بیان کردم و با بیان دلایل مختلف عرض کردم که این شیوهٔ حمل‌ونقل شکست خورده است؛ چراکه در سال‌های گذشته مورد استقبال مردم قرار نگرفته، اظهار کرد: ۳۲۰ کیلومتر مسیر دوچرخه در تهران ایجاد شده است؛ اما ۳۲۰ نفر در این مسیر حرکت نکرده‌اند (ایسنا، آبان ۱۴۰۱).

عضو دیگری از شورای این دوره نیز هزینهٔ احداث چند مسیر دوچرخه در یکی از مناطق تهران را در قیاس با نیازهای مناطق محروم «بی‌ثمر» توصیف می‌کند و سیاست دوچرخه‌سواری را ناکام می‌داند:

من فکر می‌کنم بحث دوچرخه‌سواری در تهران سیاست شکست خورده‌ای بوده و به اهداف خوش نرسیده است... درحالی‌که ما برای یک میلیارد تومان در مناطق محروم و جنوبی تهران که می‌تواند در زندگی مردم اثر زیادی بگذارد، معطل هستیم، فقط در یک منطقه احداث ۵ مسیر دوچرخه را ۱۸ میلیارد تومان به مناقصه گذاشته است (ایمن، شهریور ۱۴۰۰).

در مواجههٔ نخست، این گزاره‌ها ارزیابی‌هایی تخصصی به نظر می‌رسند که با زبان فنی ارائه شده‌اند؛ اما در چهارچوب تحلیل گفتمان انتقادی، می‌توان آن‌ها را بخشی از منطق گفتمانی گسترده‌تری دانست که معیارهای خاصی از موفقیت، کارآمدی و اولویت را در چهارچوب الگوهای زبانی فنی تثبیت می‌کند و از این طریق نحوهٔ مشروعیت‌سازی یا مشروعیت‌زدایی مداخلات را تنظیم می‌کند. امری که در ادبیات تحلیل سیاست به آن «رژیم ارزیابی کوتاه‌مدت»^{۲۰} (Flyvbjerg, 1998) گفته می‌شود؛ رژیمی که موفقیت را در نسبت با خروجی‌های فوری و قابل‌نمایش تعریف می‌کند. پروژهٔ شکست خورده درون نوعی «اتلاف گفتمانی»^{۲۱} (Hajer, 1995) عمل می‌کند؛ مجموعه‌ای از صورت‌بندی‌ها که تصمیم‌ها را به سمت داوری‌های کوتاه‌مدت و پایان‌بخش می‌برد و امکان یادگیری و تداوم را کمرنگ می‌کند.

صورت‌بندی دوچرخه‌سواری در قالب «پروژه» بر استعارهٔ مفهومی مشخصی استوار است. پروژه در گفتمان مهندسی و اقتصادی به مجموعه اقداماتی اشاره دارد که آغاز، پایان، شاخص ارزیابی و امکان اعلام موفقیت یا شکست در بازه‌ای محدود را در خود تبیین می‌کند و با سود و زیان در ارتباط است. در چهارچوب سیاست پروژه است، موفقیت سود است و شکست به معنای اتلاف سرمایه و ضرر است. وقتی دوچرخه‌سواری در قالب پروژه‌های مهندسی و اجرایی صورت‌بندی می‌شود، منطقی عینی، فنی و علی‌فعال می‌شود که اگر مسیرهای موجود مورد استفاده قرار نگرفته‌اند، به این معناست که شکست خورده‌اند. ارزیابی دیگر به معنای سنجش فرایند و شرایط زمینه‌ای نیست؛ بلکه به صورت‌بندی زبانی برای پاک کردن اهداف و بستن امکان بازتعریف مسئله تبدیل می‌شود. گفتمانی که منطق آن بر مبانی ارزیابی اقدامات حول عقلانیت مرتبط با سرعت دستیابی به خروجی‌های قابل مشاهده سنجیده می‌گردد. بنابراین این گزاره سعی می‌کند فرایند و عوامل را پنهان کند و خود مسئله را به عنوان مسئله‌ای شکست خورده و بنابراین غیرعقلانی و اتلاف سرمایه تثبیت کند. در بسیاری از زمینه‌های خودرومحور، چنین الگوهای زبانی به حاشیه‌راندن دوچرخه در برابر رژیم مسلط جابه‌جایی کمک می‌کنند و مطالعات انتقادی این گفتمان‌ها را در قالب رژیم خودرومحوری صورت‌بندی و تحلیل کرده‌اند (Te Brömmelstroet et al., 2022; Egan & Caulfield, 2024; Bohm et al., 2006).

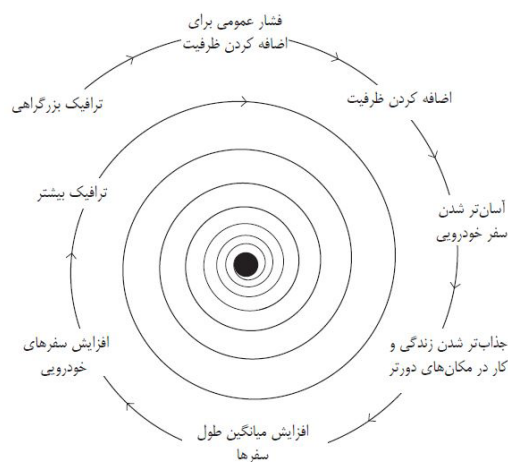
در نقل‌قولی که اشاره شد، استناد به «۳۲۰ کیلومتر - ۳۲۰ نفر»، زبان عدد نقش تعیین‌کننده‌ای در تثبیت روایت شکست دارد؛ امری که یکی از استراتژی‌های رایج در گفتمان‌سازی و مشروعیت‌سازی است (Van Dijk, 1997). انتخاب شاخص و نحوهٔ مقایسه، خود عمل چهارچوب‌بندی زبانی از طریق کمی‌سازی^{۲۲} است که ابعاد دیگر مسئله، کیفیت شبکه، پیوستگی مسیرها، ایمنی، روند رشد تدریجی، را از گفتمان رایج بیرون می‌برد. از این زبان و مفاهیم استعاره‌ای برای مشروعیت‌زایی و چه مشروعیت‌زدایی استفاده می‌کنند. در نقل‌قول آمده است که در زمان این مصاحبه، حدود ۱۰ درصد سفرهای روزانهٔ تهران با دوچرخه انجام می‌شده (حدود ۲۰۰ هزار سفر در روز)، نوعی زبان تحقیرآمیز با ساخت نسبت عددی بی‌معنا (۳۲۰ کیلومتر - ۳۲۰ نفر) برای تقویت ایدهٔ مفهومی شکست استفاده شده است. واژهٔ «شکست خورده» مرزی میان عقلانیت و بی‌عقلی ایجاد می‌کند و جایگاه‌ها را بازتعریف می‌کند. در این سازوکار کنشگران و مطالبه‌گران توسعهٔ دوچرخه‌سواری در موقعیت افرادی با مواضع غیرواقع‌بینانه قرار می‌گیرند که مواجههٔ احساسی با مسئله دارند و دیدگاه مقابل در جایگاه واجد عقلانیت بازنمایی می‌شود که مبتنی بر ارزیابی گذشته، با منطق و عقلانیتی که مبتنی بر منطق فنی دارند، کار شکست خورده را تکرار نمی‌کنند. سازوکاری که از زبان اعداد نیز برای تقویت سلطهٔ گفتمانی مبتنی بر عقلانیت فنی استفاده می‌کند.

نکتهٔ دیگر این است که این گزاره‌ها معمولاً تنها نیستند و در یک خوشه واژگانی گردش می‌کنند (Lakoff & Johnson, 1980). «توسعهٔ دوچرخه تکرار اشتباهات و تجارب شکست خورده است»، «این پروژه جواب نمی‌دهد»، «تجربه نشان داده که چنین پروژه‌هایی موفق نیستند»، «ما نباید اشتباهات قبلی را تکرار کنیم»، «همین مسیرهای ساخته‌شده هم، مسیر موتورسوارها شده‌اند» که همراه با برچسب‌هایی چون «شکست خورده»، «بی‌فایده»، «غیرواقعی»، «غیرعقلانی»، «غیرقابل اجرا» و «اتلاف منابع» به شکل زنجیره‌وار به هم متصل می‌شوند. برای مثال دربارهٔ گزارهٔ آخر، اگر مسیرها ساخته شده است، اما کسی از آنان استفاده نمی‌کند یا به تصرف موتورسواران درآمده‌اند، پس این پروژه از پیش



بی‌ثمر بوده است. این همان چرخه‌ای است که ضعف شبکه را در پشت عدم پذیرش اجتماعی پنهان می‌کند و همان را دلیل توقف توسعه بیشتر معرفی می‌کند.

این در حالی است که هم‌زمان، سیاست‌های خودرومحور، از جمله توسعه بزرگراه‌ها و تقاطع‌های غیرهم‌سطح که طی دهه‌ها استمرار یافته‌اند و پیامدهایشان در تشدید «تقاضای القایی»^{۲۳} (افزایش ظرفیت بزرگراهی به‌طور ساختاری و تصاعدی تقاضای جدید ایجاد می‌کند و به بازتولید ازدحام و بحرانی شدن مسئله می‌انجامد) در ادبیات جهانی تبیین شده‌اند، همچنان با زبان موفقیت و پیشرفت بازنمایی می‌شوند. از آنجا که مهندسی ترافیک و حمل‌ونقل، ریشه در علم مهندسی و اقتصاد دارند و اعتبار خود را با زبانی به‌شدت کمی و علم‌مبنا به دست آورده‌اند (Kębłowski & Bassens, 2018; Doughty and Murray, 2016; Norton, 2011; Verkade & Brömmelstroet, 2024)، با تکیه بر همان سازوکار قدرت اعداد و در چهارچوب گفتمان تکنوکراتیک (Adams, 1999) و مبتنی بر مدل‌سازی ریاضی و پیش‌بینی تقاضاست، سعی می‌کنند این اقدامات را در قالب پروژه‌های موفق که می‌تواند «زمان سفر»، «ترافیک» و «مصرف سوخت» را کاهش دهند، بازتولید کنند. حال آنکه افزایش ظرفیت، به‌طور ساختاری تقاضای جدید ایجاد می‌کند (دی‌گرام ۱).



دی‌گرام شماره ۱. تقاضای القایی یا سیاهچاله سرمایه‌گذاری در بزرگراه

(منبع: Verkade & Brömmelstroet, 2024, p. 58)

تحلیل گفتمان انتقادی بر واکاوی همین سازوکار تأکید دارد. گزاره‌های پرتکرار، از طریق طبیعی‌سازی پیش‌فرض‌ها و تولید عقلانیت مسلط، مسیرهای سیاستی خاصی را تثبیت و امکان‌های دیگر را محدود می‌کنند. به این ترتیب، «پروژه شکست خورده» به قالبی شناختی بدل می‌شود که دوچرخه‌سواری را ناکارآمد، غیرمنطقی و فاقد اولویت جلوه می‌دهد و حذف آن را عقلانی‌تر از ارزیابی و پیشبرد فرایند توسعه آن معرفی می‌کند. در نتیجه، ادامه وضعیت موجود به عنوان تنها گزینه واقع‌گرایانه تثبیت، امکان بازاندیشی در سیاست‌های توسعه دوچرخه‌سواری و ارزیابی فرایندهای محدود و در عمل وابستگی به تداوم سیاست‌های خودرومحور تشدید می‌شود (Geels, 2012; Egan & Caulfield, 2024).

«شیب تهران مناسب دوچرخه‌سواری نیست»

مضمون اول که به آن پرداخته شد، عمدتاً در گفتمان سیاسی مدیریت شهری رواج داشت. گزاره «شیب تهران مناسب دوچرخه‌سواری نیست» یکی از گزاره‌های پرتکرار در زبان و گفتمان در سه ساحت عمومی، تخصصی و سیاسی است که توپوگرافی را مانع توسعه این شیوه معرفی می‌کند. این گزاره محدود به تهران هم نیست؛ در زمینه جهانی نیز یکی از پرتکرارترین گزاره‌های این حوزه در گفتمان عمومی شهرهای دارای توپوگرافی غیرمسطح و در زمینه‌های شهری خودرومحور به کار می‌رود. در این روایت، توپوگرافی به عنوان ویژگی طبیعی، ثابت و تعیین‌کننده بازنمایی می‌شود که ملاک قبول و رد و امکان یا عدم امکان توسعه دوچرخه‌سواری است. روایتی که در آن شهر در قالب یک کلیت توپوگرافی ناسازگار صورت‌بندی می‌شود و دوچرخه در برابر آن به مثابه عنصری تطبیق‌ناپذیر قرار می‌گیرد. به زبان استعاری، وضعیت طبیعی شهر مانع است و چون تغییرناپذیر است، سیاست‌ها باید صرفاً تطبیق‌پذیر باشند.

گزاره‌هایی نظیر «ما فرهنگ دوچرخه‌سواری نداریم» با ارجاع به مفهومی کلی، انتزاعی و مبهم از «فرهنگ»، علت عدم گسترش دوچرخه‌سواری را به سطحی پیشاسیاستی منتقل می‌کنند؛ سطحی که گویی خارج از حوزهٔ مداخلهٔ برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری شهری قرار



دارد. در این چهارچوب، فرهنگ به مثابه پیش شرطی ثابت فهم می شود که باید ابتدا «به وجود بیاید» تا امکان اقدام فراهم شود. حال آن که در گفتمان های بدیل، فرهنگ نه نقطه آغاز، بلکه محصول کنش های نهادی، تجربه های روزمره و مواجهه مداوم شهروندان با فضا و زیرساخت است. از این منظر، «فرهنگ دوچرخه سواری» نه پیش نیاز، بلکه برساخته ای اجتماعی است که در تعامل میان سیاست های شهری، طراحی خیابان ها، ایمنی، دسترسی و تکرار عمل شکل می گیرد. مطالعات نیز فرهنگ دوچرخه سواری قوی را ذیل فرهنگ جابه جایی شهری تبیین کرده اند که پیامد سطحی از اولویت دهی به شیوه های غیرموتوری، توسعه زیرساخت های ایمن و عادی شدن دوچرخه در فضای گفتمانی است، نه پیش شرط آن (Cox, 2015; Goel et al., 2022). از سوی دیگر، در مطالعات انتقادی نیز بر تأثیر گفتمان ها حاکم بر تولید و جهت دهی فرهنگ های جابه جایی تأکید کرده اند (Doughty and Murray, 2016). در گفتمان مسلط، گزاره «ما فرهنگ دوچرخه سواری نداریم» همچنان به عنوان ابزاری برای تعلیق اقدام به کار می رود و با طبیعی سازی انفعال سیاستی، تداوم وضع موجود را بازتولید می کند. در این معنا، ارجاع مداوم به فقدان فرهنگ یک راهبرد بلاغی است که به تعلیق سیاست و تثبیت وضع موجود مشروعیت می بخشد.

از طرف دیگر «آمستردام به خاطر جمعیت پایین دوچرخه سوار زیادی دارد»؛ یعنی شهرهای با جمعیت بالا الزاماً خودرومحورند یا در آمستردام به خاطر توپوگرافی مسطح دوچرخه سواری توسعه پیدا کرده است؛ یعنی شهرهای با ساختار متفاوت لزوماً خودرومحورند و بنابراین تفاوت های تغییرناپذیر به واقعیت های غیرقابل مذاکره و تغییر تبدیل می شوند و مسئولیت از نهاد برنامه ریز به شرایط موجودی چون جمعیت، فرهنگ یا ویژگی های محیطی وابسته می شود (Caimotto, 2020). نتیجه آن تقویت تصور عمومی است که تهران شهری خاص است و قواعد دیگر شهرها درباره آن صدق نمی کند. در چنین فضایی، مباحث مربوط به مطالعات تطبیقی، درس آموزی سیاستی و بازنگری در اولویت های فضایی و حمل و نقلی کنار گذاشته می شود و وضعیت موجود به صورت طبیعی و تغییرناپذیر صورت بندی می شود.

اما حتی شواهد تجربی این روایت ذات انگارانه را تأیید نمی کنند. تحلیل مقایسه ای وضعیت دوچرخه سواری در ۱۷ کشور و ۳۵ کلان شهر نشان می دهد که سطح دوچرخه سواری الزاماً تابع مقیاس یا ویژگی های جمعیتی نیست؛ بلکه با الگوهای سیاستی و زیرساختی هم بستگی دارد (Goel et al., 2022). برای مثال، در همین مطالعه، شهرهایی با جمعیت چند میلیونی مانند توکیو (۱۸.۷٪)، اوزاکا (۲۸.۴٪) و برلین (۱۴.۱٪) سهم قابل توجهی از دوچرخه سواری دارند، در حالی که شهرهایی با جمعیت و ساختار فضایی مشابه در آمریکا مانند لس آنجلس یا نیویورک در همان دوره سهمی حدود ۱ تا ۲ درصد ثبت کرده اند (Pucher & Buehler, 2012; Buehler & Dill, 2016). همچنین در سطح ملی، کشورهای با تراکم و جمعیت بالا مانند ژاپن (۱۱.۵٪ در مناطق شهری) عملکردی کاملاً متفاوت از کشورهای با ساختار اقتصادی مشابه، اما سیاست های خودرومحور دارند و تراکم جمعیت، در غیاب سیاست های حمایتی و شبکه های ایمن، الزاماً به افزایش دوچرخه سواری منجر نمی شود (Heinen et al., 2010). آنچه مطالعات و تجارب جهانی نشان داده اند، تأثیر عوامل سیاست گذاری و مداخلات نهادی در هدایت نظام شهری خودرومحور به سمت انسان محوری است؛ عواملی که می توانند سهم دوچرخه سواری و پیاده روی را در کلان شهرهای بزرگ افزایش دهند.

بررسی تجارب شهری در سال های اخیر نیز نشان می دهد که تحول شهری در حوزه جابه جایی بیش از آن که تابع مقیاس شهری باشد، وابسته به جهت گیری سیاستی و کیفیت زیرساخت است. برای نمونه، در پاریس که جمعیت محدوده شهری آن حدود ۲.۱ میلیون و جمعیت کلان شهری آن بیش از ۱۱ میلیون نفر است، سهم دوچرخه در سفرهای درون شهری در سال های اخیر با اجرای برنامه های گسترده بازتخصیص فضا، ایجاد شبکه های پیوسته و محدودسازی ترافیک خودرویی و سیاست هایی چون حذف بیش از شصت هزار فضای پارک حاشیه ای خودروها، سهم دوچرخه (از ۵ درصد در سال ۲۰۱۵ به ۱۱ درصد در سال ۲۰۲۴) به طور معناداری افزایش و سهم خودروی شخصی (از ۲۵ درصد در سال ۲۰۱۵ به ۴ درصد در سال ۲۰۲۴) کاهش یافته است و در آخرین شاخص جهانی در رتبه پنجم شهرهای دوستدار دوچرخه قرار گرفته است (Copenhagenize Index, 2025).

در لندن با جمعیتی نزدیک به ۹ میلیون نفر در محدوده شهری، سهم دوچرخه از ۲ درصد در اوایل قرن حاضر به حدود ۵ درصد در سطح شهر و بیش از ۱۵ درصد در برخی نواحی مرکزی رسیده است. و توانسته با سیاست ها و مداخلات محله محور و کاهش سلطه خودرو می تواند در مدت کوتاه تغییرات رفتاری قابل توجهی ایجاد کند (Aldred, Croft & Goodman, 2019). در بوگوتا با جمعیتی بیش از ۷ میلیون نفر، شبکه بیش از ۵۰۰ کیلومتر مسیر دوچرخه ایجاد شده و در کنار حمایت های سیاسی مستمر، سهم دوچرخه در برخی برآوردها به حدود ۷ تا ۱۳ درصد رسیده است. این تغییر در شهری با تراکم و مقیاس زیاد و با چالش های اقتصادی مشابه بسیاری از کلان شهرهای جنوب جهانی رخ داده است (Rosas-Satizábal & Rodriguez-Valencia, 2019). در توکیو با جمعیتی بیش از ۱۳ میلیون نفر در محدوده شهری، سهم دوچرخه در سفرهای روزانه حدود ۱۴ درصد گزارش شده است؛ رقمی که نشان می دهد حتی در یکی از بزرگترین و پرجمعیت ترین کلان شهرهای جهان نیز دوچرخه سهم قابل توجهی از جابه جایی را به خود اختصاص داده است.



بنابراین، این فرض که گستردگی یا تراکم جمعیتی ذاتاً مانع افزایش سهم دوچرخه است، با داده‌های تجربی کلان‌شهرهای جهان تطبیق ندارد. این نوع تلقی شهرها به عنوان موارد خاص^{۲۵} مانع درس‌آموزی سیاستی و مطالعات تحلیلی و تطبیقی می‌شود (Robinson, 2016). بخش زیادی از سیاست‌های شهری در عمل از طریق انتقال، ترجمه و بومی‌سازی زمینه‌مند می‌شوند (McCann & Ward, 2011)، گفتمان مبتنی بر گزاره‌هایی چون «اینجا آمستردام نیست» به تقویت نظام شهری خودرومحور خدمت می‌کند؛ درحالی‌که از چگونگی انتقال سیاست‌های خودرومحور پرسش نمی‌شود (Urry, 2004; Sheller, 2018).

«دوچرخه‌سواری در آلودگی تهران مضراست»

«دوچرخه‌سواری در هوای آلوده تهران مضراست» گزاره‌ای است که نسبت به سایر موارد بحث‌شده تواتر کمتری دارد، اما به عنوان یکی از گزاره‌های نیازمند توجه (به‌ویژه در نیمه دوم سال) بیشتر مطرح می‌شود. جالب است که این گزاره نیز در سایر زمینه‌هایی که با آلودگی ناشی از خودرومحوری مواجه هستند، نمونه‌های مشابهی دارد. در یکی از گزارش‌های رسانه‌ای آمده است:

در ادبیات مطالعات ریسک این موضوع تحلیل شده است که نحوهٔ صورت‌بندی خطر، بیش از خود سطح خطر، رفتار عمومی و تصمیم‌گیری را شکل می‌دهد. وقتی پدیده‌ای در قالب تهدید فوری سلامتی قرار می‌گیرد، ارزیابی عقلانی نسبت هزینه و فایده جای خود را به واکنش احتیاطی می‌دهد (Beck, 1992; Lupton, 2013). اما از نظر گفتمانی، یکی از پیامدهای مهم این گزاره سیاست‌زدایی و تقلیل مسئله به انتخاب‌های فردی مردم^{۲۶} در نحوه جابه‌جایی‌شان است (Nikolaeva et al., 2019). آلودگی هوا که مسئله‌ای ساختاری است، در سطح مسئولیت فردی صورت‌بندی می‌شود و خطر تنفس ذرات معلق به صورت مطلق و بدون نسبت دادن آن به مدت‌زمان فعالیت بدنی یا توزیع واقعی کیفیت هوا در طول سال مطرح می‌شود. در این چهارچوب، مسئله آلودگی از یک بحران ساختاری نظام جابه‌جایی خودرومحور جدا می‌شود و وضعیت بحرانی موجود به عنوان پیش فرض پذیرفته‌شده، به ابزاری زبانی برای طرد بیشتر شیوه‌های انسان‌محور تبدیل می‌شود. وضعیتی که خارج از کنترل فرد است و بنا بر پذیرش این واقعیت، توصیهٔ ضمنی این است که فرد می‌تواند در سطح شخصی از مخاطرات جسمی بیشتر جلوگیری کند. به این ترتیب، دوچرخه‌سواری در تقابل با سلامت فردی قرار می‌گیرد و منافع بلندمدت دوچرخه‌سواری، مانند کاهش بیماری‌های قلبی و عروقی، دیابت، افسردگی و چاقی و... به حاشیه می‌رود (Kong et al., 2024; Mizdrak et al., 2023; Toner et al., 2021).

اما آیا مطالعات علمی و تجربی هم این غلبهٔ ضرر بر منفعت سلامتی دوچرخه‌سواری را در بازه‌های کوتاه سفرهای روزانه تأیید می‌کنند؟ جالب است که مطالعات تجربی رابطهٔ میان آلودگی و فعالیت بدنی دوچرخه‌سواری را پیچیده‌تر از فهم تقلیل‌یافتهٔ افزایش ضربان قلب و ورود حجم بیشتر هوا به شش‌ها در حین رکاب‌زنی نشان داده‌اند.^{۲۷} پژوهش‌های مدل‌سازی حاکی از آن است که نقطه‌ای وجود دارد که پس از آن، مواجههٔ طولانی‌مدت با $PM_{2.5}$ می‌تواند منافع فیزیولوژیک فعالیت بدنی را خنثی کند. و در بسیاری از سناریوها، منافع فعالیت بدنی منظم از مواجهه با آلودگی بیشتر است. حتی کنارگذاشتن تحرک بدنی به دلیل آلودگی می‌تواند ریسک کلی مرگ‌ومیر را در بلندمدت افزایش دهد (Tainio, 2016; Giallourous et al., 2020 de Hartog et al., 2010; Rojas-Rueda et al., 2011). بنابراین پرسش دقیق‌تر این است که در چه سطحی از آلودگی و پس از چه مدت دوچرخه‌سواری، نقطهٔ غلبهٔ ضرر بر منفعت رخ می‌دهد؟ بدون این چهارچوب، گزاره‌های هشداردهنده به راحتی به صورت‌بندی‌های کلی و بازدارنده تبدیل می‌شوند.

برای پرهیز از این ساده‌سازی، جدول ۱ سطوح مختلف $PM_{2.5}$ که مهمترین منبع آلودگی است، در نسبت با شاخص AQI، نقطهٔ غلبهٔ ضرر بر منفعت براساس مدل‌های سلامت مطرح‌شده در ادبیات متأخر این حوزه (Tainio, 2016) و همچنین الگوی معمول دوچرخه‌سواری شهری (۳۰ تا ۶۰ دقیقه در روز) نشان می‌دهد. توزیع سطوح مختلف مواجهه با ذرات معلق $PM_{2.5}$ در نسبت با شاخص کیفیت هوا (AQI)، زمان تقریبی غلبهٔ ضرر بر منفعت فعالیت بدنی دوچرخه‌سواری براساس مدل‌های سلامت عمومی و ارزیابی منافع یا ریسک دوچرخه‌سواری در الگوی معمول سفرهای شهری (۳۰ تا ۶۰ دقیقه در روز) را نشان می‌دهد. مقایسهٔ سطوح مختلف آلودگی و توزیع واقعی روزهای سال نشان می‌دهد که در بخش عمده‌ای از شرایط معمول، منافع سلامتی دوچرخه‌سواری شهری بر مخاطرات کوتاه‌مدت مواجهه با $PM_{2.5}$ غلبه دارد. میانگین غلظت $PM_{2.5}$ در سال ۱۴۰۳ در تهران، بنا بر گزارش سالانه (سازمان کنترل کیفیت هوای شهر تهران، ۱۴۰۴)، حدود ۳۵ (میانگین حدودی فصلی: بهار ۲۱، تابستان ۳۳، پاییز ۳۹، زمستان ۴۱) بوده است که در این بازه منفعت سلامتی برای دوچرخه‌سواری روزانه کاملاً غالب است. البته لازم به ذکر است که این مدل‌سازی بر مبنای مواجهه با $PM_{2.5}$ انجام شده است؛ آلوده‌ای که در ادبیات سلامت عمومی به عنوان مهم‌ترین شاخص خطر مرگ‌ومیر و بیماری‌های قلبی و تنفسی شناخته می‌شود و مبنای اصلی بسیاری از ارزیابی‌های بار بیماری جهانی است. سایر آلوده‌ها مانند NO_2 ، O_3 یا CO در این محاسبه به صورت مستقل مدل نشده‌اند.



جدول شماره ۱. نقطه غلبه ضرر بر منفعت دوچرخه سواری در تهران

وضعیت AQI تهران در روزهای سال ۱۴۰۳ (درصد)	ارزیابی بر اساس الگوی معمول (۳۰-۶۰ دقیقه دوچرخه سواری)	نقطه غلبه ضرر بر منفعت	شاخص کیفی شده	AQI متناظر	سطح PM _{۲.۵} (μg/m ³)
۱/۹	منفعت کاملاً غالب	-	پاک	۰-۵۰	۰-۱۲
۵۸/۵	منفعت کاملاً غالب	بیش از ۱۰ ساعت	قابل قبول	۵۱-۱۰۰	۱۲/۱-۳۵/۴
۳۴/۷	منفعت کاملاً غالب	۴-۱۰ ساعت	ناسالم برای گروه حساس	۱۰۱-۱۵۰	۳۵/۵-۵۵/۴
۵/۲	منفعت غالب	۴۰ دقیقه تا ۴ ساعت	ناسالم	۱۵۱-۲۰۰	۵۵/۵-۱۵۰/۴
-	ریسک قابل توجه	۴۰-۱۲ دقیقه	بسیار ناسالم	۲۰۱-۳۰۰	۱۵۰/۵-۲۵۰/۴
-	ضرر کاملاً غالب	-	خطرناک	۳۰۱-۴۰۰	۲۵۰/۵-۳۵۰/۴
-	-	-	-	۴۰۱-۵۰۰	۳۵۰/۵-۵۰۰/۴

(منبع: نویسنده براساس ترکیب مدل های مطالعات جهانی و آمارهای منتشرشده در گزارش سالانه سازمان کنترل کیفیت شهر تهران)

بنابراین، در فقدان مطالعات جدی داخلی در این حوزه و کم توجهی به دستاوردهای پژوهش های بین المللی، این پیچیدگی های علمی کمتر به گفتمان عمومی و حتی تخصصی راه می یابد. در مقابل، گزاره هشداردهنده «دوچرخه سواری در آلودگی تهران مضر است» از طریق تکرار و بازتولید مستمر، به یکی از فهم های مسلط در جامعه تبدیل می شود و به مثابه ابزاری گفتمانی برای به حاشیه راندن دوچرخه سواری یا توجیه کم کاری های مدیریتی و سیاسی به کار گرفته می شود. در این صورت بندی، آلودگی هوا به عنوان تهدیدی فوری و حاضر بازنمایی می شود و دوچرخه سواری در مجاورت آن به کنشی پرریسک بدل می گردد؛ درحالی که کمتر به این واقعیت اشاره می شود که کاهش وابستگی به خودرو یکی از مسیرهای اصلی کاهش آلودگی شهری است. بدین ترتیب، ابزاری که می تواند بخشی از پاسخ به بحران باشد، در روایت مسلط به قربانی همان بحران تبدیل می شود. با دوگانه سازی «ضروری در مقابل مشروط» (Egan & Caulfield, 2024) ^{۲۸} دوچرخه سواری به مثابه کنشی وابسته به فراهم بودن شرایط مطلوب تعریف می شود؛ حال آنکه استفاده از خودرو به عنوان شیوه ای غیرمشروط و ضروری تثبیت می گردد. نتیجه چنین صورت بندی ای، بازتولید و طبیعی سازی نظم خودرومحور به عنوان گزینه ای واقع گرایانه و اجتناب ناپذیر در افق سیاست گذاری و کنش روزمره است.

برای جمع بندی یافته های این بخش، جدول ۲ چهار گزاره بررسی شده، استعاره های مفهومی مسلط، راهبردهای گفتمانی و برون داد آن ها را به صورت فشرده نشان می دهد. همان طور که این جدول نشان می دهد گزاره های بررسی شده، علی رغم تفاوت ظاهری، در سطحی عمیق تر در خدمت منطق گفتمانی مشترکی قرار می گیرند که به تثبیت نظم خودرومحور و محدودسازی افق های بدیل کمک می کند.

جدول شماره ۲. جمع بندی یافته های پژوهش

گزاره رایج	آنچه برجسته می کند	آنچه پنهان می کند	برون داد گفتمانی
«دوچرخه سواری در تهران پروژه ای شکست خورده است»	ارزش گذاری خروجی کوتاه مدت، شاخص های کمی، منطق پیروزی یا شکست، استدلال هزینه-فایده	گذار بلندمدت، موانع زمینه ای، ارزیابی مستمر، یادگیری سیاستی	مشروعیت زدایی از توسعه دوچرخه سواری و بازنمایی آن به عنوان اقدامی غیرعقلانی و بی ثمر
«شعب تهران مناسب دوچرخه سواری نیست»	ضعف توپوگرافی به عنوان مانع طبیعی، اجتناب ناپذیری از محدودیت های ذاتی	تنوع توپوگرافی، طراحی زیرساخت حساس به زمینه، مداخلات سیاستی یکپارچه، مسیرهای فناوریانه	تثبیت ناتوانی ساختاری و همیشگی شهر برای پذیرش دوچرخه سواری و محدودسازی مداخلات فضایی و فناوریانه
«اینجا آمستردام نیست»	تفاوت های مکانی، ذات گرایی فرهنگی، جبرگرایی جغرافیایی	انتقال سیاست، امکان یادگیری تطبیقی، تغییرات بلندمدت، گذار ساختاری	طرد بدیل های قابل تصور و تقویت این ادعا که تغییر در تهران غیرواقع بینانه و این شهر ذاتا خودرومحور است.



گزاره رایج	آنچه برجسته می کند	آنچه پنهان می کند	برون داد گفتمانی
«دوچرخه سواری در آلودگی تهران مضر است»	ریسک شخصی، مسئولیت فردی، خطر فوری برای سلامت	غلبه منفعت بر ضرر در بسیاری از شرایط، عوامل ساختاری آلودگی، مزایای بلندمدت سلامت در دوچرخه سواری	بازنمایی دوچرخه سواری به عنوان انتخابی نامعقول و مخاطره انگیز و تثبیت خودرو به عنوان گزینه نجات بخش در شرایط محیطی تهران
برون داد مشترک گزاره ها	واقع گرایی صوری، عقلانیت فنی، ضرورت تداوم وضع موجود	امکان های بدیل، بازتخصیص فضا، تغییر نهادی، تحول تدریجی	تثبیت گفتمان مسلط خودرومحوری و انسداد روایت های بدیل

استعاره های مفهومی و سازوکارهای گفتمانی پیرامون دوچرخه سواری شهری در تهران

در بخش پایانی این مقاله، نحوه کارکرد این راهبردها در ارتباط با گزاره های تحلیل شده و جنبه هایی که به واسطه استعاره ها برجسته یا پنهان می سازند، تشریح می شود و در ارتباط یافته ها با بدنه دانش تحلیل گفتمان انتقادی، مطالعات انتقادی استعاره و ادبیات روایت های جابه جایی بحث می شوند. همچنین در دیاگرام ۲، این راهبردها و برون داد گفتمانی آن ها به عنوان یافته ها و نتایج تحقیق به صورت شماتیک نشان داده شده اند.

استعاره های مفهومی و سازوکارهای گفتمانی پیرامون دوچرخه سواری شهری در تهران

دوچرخه سواری پروژه شکست خورده	شهر به عنوان مانع طبیعی	دوچرخه سواری خطری برای سلامتی	اینجا آستردهام نیست
برجسته سازی: خروجی کوتاه مدت شاخص های کمی منطق پیروزی-شکست استدلال هزینه-فایده	برجسته سازی: ضعف توپوگرافی مقیاس جمعیتی اجتناب پذیری	برجسته سازی: ریسک شخصی مسئولیت فردی غیر عقلانی سازی	برجسته سازی: ذات گرایی فرهنگی تفاوت های مکانی جبرگرایی جغرافیایی
پنهان سازی: گذار بلندمدت فقدان شایستگی ساختاری تغییرات فرهنگی-اجتماعی یادگیری سیاستی	پنهان سازی: طراحی زیرساخت مداخلات سیاستی مسیرهای فناوریانه بازتوزیع فضایی	پنهان سازی: غلبه منفعت بر ضرر عوامل ساختاری آلودگی مزایای بلندمدت سلامتی عدالت محیطی	پنهان سازی: انتقال سیاست تغییرات بلندمدت گذار ساختاری

سازوکارهای گفتمانی

پروژه سازی | فردی سازی | فنی سازی | طبیعی سازی | سیاست زدایی | استثناسازی

تثبیت گفتمان مسلط خودرومحوری و انسداد روایت های بدیل

دیاگرام شماره ۲. استعاره های مفهومی و سازوکارهای گفتمانی پیرامون دوچرخه سواری شهری در تهران

پروژه سازی، فنی سازی و عقلانیت کوتاه مدت

گفتمان جابه جایی شهری را که باید آن را مشخصاً درون مرزهای دیسیپلین «حمل و نقل» و «مهندسی ترافیک» در نظر بگیریم، به شدت درهم تنیده با زبان کمی و منطق مهندسی بوده اند؛ رشته های علمی و عقلانی که به زبان ریاضی کدگذاری شده اند (Kębłowski & Bassens, 2018). در چنین زمینه ای به نظر می رسد اعداد و جزئیات فنی به عنوان ابزاری کارآمد و بدون چالش عمل می کنند و این ایده را تقویت می کند که موضوع چگونگی حرکت در شهر وظیفه تخصصی است که در آن مهندسان به واسطه دانش فنی آن را در قالب های پیچیده تبیین و پیش بینی می کنند. «نزد مهندسان حمل و نقل و ترافیک، زبان توصیف کننده شرایط عینی محسوب می شود و اعداد فرم های دقیقی از چنین زبانی هستند که واقعیت ابژکتیو را بازنمایی می کنند» (Willson, 2001, p. 1). گزاره «دوچرخه سواری پروژه ای شکست خورده است»، درون این منطق گفتمانی فنی و تکنوکراتیک عمل می کند که نظام جابه جایی شهری و مسائل مربوط به آن را مسئله ای فنی و قابل اندازه گیری می فهمد



و راه‌حل‌های فنی در چهارچوب مدل‌سازی، پیش‌بینی و شاخص‌های کمی معیار اصلی ارزیابی‌اند (Adams, 1999; van Dijk, 1997) و تغییرات ساختاری را به ارزیابی‌های کوتاه‌مدت تقلیل می‌دهد (Lyons & Davidson, 2016).

در چنین زمینه‌ای، توسعه دوچرخه‌سواری شهری در قالب پروژه‌ای با نقطه آغاز و پایان مشخص و با خروجی‌های قابل‌نمایش تعریف می‌شود. اگر این خروجی‌ها در بازه‌ای محدود بدون هیچ منطق دیگری، محقق نشوند، با برچسب استعاره‌ی شکست تبیین می‌شود و تکرار شکست به واسطه قدرت استعاره‌ی، عملی ناعقلانی صورت بندی می‌شود. به این ترتیب، به جای تلاش برای ارزیابی و توسعه مستمر، کشف و تبیین عوامل و موانع زمینه‌ای در توسعه و تمرکز بر فرایند، مسئله در قالب اقدام ممکن و اقدام ناممکن مبتنی بر تصویرسازی عقلانی قاب بندی می‌شود. بنابراین قدرت الگوهای زبانی تعیین می‌کنند چه چیزی عقلانی است و چه چیزی ممکن تلقی شود. وضعیتی که در آن ارزش‌های تکنوکراتیک و مسلط، یادگیری سیاستی و پرسش از گفتمان غالب را دشوار می‌سازند و می‌توانند نوعی «قفل‌شدگی اجتماعی»^{۲۹} (Gössling & Cohen, 2014) نسبت به آن‌ها ایجاد کند.

طبیعی‌سازی، سیاست‌زدایی و استثناسازی

تحلیل گزاره‌هایی مانند «شیب تهران مناسب دوچرخه‌سواری نیست» یا «اینجا آمستردام نیست» با ادبیات تحلیل گفتمان انتقادی و مشابهات زبانی با مطالعات تجربی که پیش‌ازین تشریح شدند، نشان می‌دهند این گزاره‌ها هم درحالی‌که سازوکاری متفاوتی دارند و راهبردهای دیگری را در استعاره‌سازی خود به کار می‌برند؛ اما هم‌راستا با هدف تثبیت گفتمان مسلط فنی خودرومحور عمل می‌کنند. در این موارد، ویژگی‌های کالبدی یا جمعیتی شهر به عنوان داده‌هایی ثابت و تعیین‌کننده بازنمایی می‌شوند. شیب، جمعیت یا مسئله فرهنگ به متغیرهایی تبدیل می‌شوند که پیشاپیش درباره امکان یا عدم امکان یک سیاست مشروعیت ایجاد می‌کنند. چنین صورت‌بندی‌هایی را باید به صورت مشابه بخشی از دفاع از نظم تثبیت‌شده موجود دانست و هر بدیلی که مستلزم بازتوزیع فضا یا محدودسازی خودرو باشد که همان‌طور که مطالعات انتقادی جابه‌جایی نشان داده‌اند، به عنوان نماد آزادی فردی ضرورت زندگی مدرن (Paterson, 2007; Cresswell, 2010; Freudendal-Pedersen, 2009) صورت‌بندی شده، ناگزیر باید با ارجاع به تفاوت‌های جغرافیایی یا استثناسازی کنار گذاشته شوند.

گفتمانی که منطقی بر پایه تقلیل استعاره‌ی حرکت به سفر است که طبق آن انسان‌ها مسافرانی هستند که باید در دوره مدرن قادر باشند انتخاب‌هایی عملی، مبتنی بر سودمندی، عقلانی و آزاد انجام دهند تا سودمندی خود را هنگام انتخاب الگوهای سفر خاص به حداکثر برسانند (Verkade & Brömmelstroet, 2024). نتیجه چنین سازوکاری از طبیعی‌سازی و عقلانی‌سازی برای هنجارسازی و استثناسازی برای رد بدیل‌های قابل‌قیاس، سیاست‌زدایی از نظام جابه‌جایی خودرومحور و پنهان کردن بحران‌های مختلف آن به عنوان اموری اجتناب‌ناپذیر، به مشروعیت‌زایی مستمری منجر می‌شود که هم بحران‌ها را اجتناب‌پذیر جلوه می‌دهد و هم تکرار سیاست‌ها و اقداماتی چون تخصیص فضای بیشتر به خودرو و ساخت بزرگراه‌های بیشتر را با وجود مشخص بودن نتایج آن پشتیبانی می‌کند. به موازات، به جای بازنگری در نظام فکری و عملی موجود، پذیرش اجتماعی وضعیت موجود تقویت می‌شود.

فردی‌سازی و انتقال مسئولیت

گزاره‌هایی چون «دوچرخه‌سواری در هوای آلوده تهران مضر است»، گفتمان غالب دوچرخه‌سواری را در قالب اقدامی نامعقول و خطرناک صورت‌بندی می‌کند (Bonham et al., 2020) و هم‌زمان خودرو را به طور ضمنی به مثابه گزینه عقلانی‌تر و ایمن تثبیت می‌کند؛ منطقی در چهارچوب فردی‌سازی مخاطرات (Beck, 1992) و منطبق با اقتصاد اخلاقی سیاست‌های حمل‌ونقل خودرویی که در آن مسئولیت مهار پیامدهای جابه‌جایی ناپایدار خودرومحور، به جای نهادها، به کنش‌های فردی واگذار می‌شود (Paterson, 2007; Urry 2007). به این ترتیب، نه فقط توسعه ندادن دوچرخه‌سواری را عقلانی جلوه می‌دهد؛ بلکه حضور دوچرخه‌سواران در چنین وضعیتی را هم به عنوان عوامل مزاحم جریان ترافیکی بازسازی می‌کنند (Bonham & Cox, 2010; Caimotto, 2023). بحران به عنوان پیش‌فرضی تثبیت‌شده پذیرفته می‌شود و سپس صورت‌بندی همان وضعیت بحرانی برای محدودسازی یکی از مسیرهای بالقوه کاهش آن به کار می‌رود. چنین وارونگی‌ای، به جای مسئله‌مند کردن خودرومحوری، آن را تثبیت می‌کند و دوچرخه‌سواری را مشروط به شرایط مطلوب و در عمل ناممکن بازنمایی می‌کند.

برون‌داد: تثبیت گفتمان مسلط خودرومحوری و انسداد روایت‌های بدیل

مجموعه گزاره‌های بررسی‌شده در این پژوهش در جهت همگرا عمل می‌کنند و آن تثبیت نظم جابه‌جایی خودرومحور به عنوان تنها گزینه عقلانی و واقع‌گرایانه است. این فرایند تثبیت از طریق گزاره‌های زبانی و فرایندهای استعاره‌ی و با تکیه بر راهبردهای طبیعی‌سازی،



سیاست‌زدایی، فردی‌سازی، پروژه‌سازی و استثناسازی، به تقویت گفتمان‌هایی محاوره کمک می‌کنند که به واسطه تکرار زبانی به عنوان باور عامه بدیهی و تثبیت می‌شوند. هم‌نشینی گزاره‌های بررسی‌شده نشان می‌دهد که گفتمان‌های تکنوکراتیک که تمرکز آن‌ها بر فنی‌سازی و سیاست‌زدایی است و گفتمان محاوره‌ای که تمرکز آن‌ها بر استثناسازی، طبیعی‌سازی و فردی‌سازی در تعامل با یکدیگر به شکل‌گیری ائتلاف‌های گفتمانی‌ای (Hajer, 1995) منجر می‌شود که در تواتر و تکرار زمانی و زبانی فرهنگ جابه‌جایی را تولید و بازتولید می‌کند (Doughty & Murray, 2016) و امکان به چالش کشیدن وضعیت موجود و تصور بدیل‌های دیگر را محدود می‌سازند. از طرفی آنچه آینده جابه‌جایی شهری را شکل می‌دهد، همین تخیل و تصورات جمعی (de Saint-Laurent et al., 2018) از روایت‌های بدیل جابه‌جایی (te Te Te Brömmelstroet et al., 2022) است که درون نظامی از افق‌های تصویری^{۳۰} قرار می‌گیرند (Pedersen, 2025). نوعی درهم‌تنیدگی تخیل، روایت و قدرت استعاره که موجب خلق معانی جدید و طرح مناسبات نو می‌شود (Ricoeur, 1978, p. 148). مطالعات مرتبط با حوزه جابه‌جایی هم نشان می‌دهند که تخیل اجتماعی، فرایندهای سیاست‌گذاری و سازوکارهای نهادی تصمیم‌گیری اغلب به گونه‌ای جهت‌گیری شده‌اند که به سود خودرومحوری و به زیان شیوه‌های بدیل جابه‌جایی عمل می‌کنند (Berger et al., 2014; Cass & Manderscheid, 2018). این چیزی است که در سال‌های اخیر مورد توجه حوزه جدیدی از مطالعات میان‌رشته‌ای در تقاطع مطالعات جابه‌جایی، «مطالعات آینده‌ها»^{۳۱} و مطالعات روان‌شناسی اجتماعی فرهنگی قرار گرفته است.

بنابراین روایت‌ها و گزاره‌های زبانی حامل مجموعه‌ای از جهان‌بینی‌ها، فرضیات و هژمونی‌های گفتمانی هستند. گفتمان‌هایی که به واسطه فراگیری و سخت و صلب شدن در مقابل یا در فقدان روایت‌های بدیل، نظریه و عمل در حوزه خاص خود را قاب‌بندی می‌کنند (Schmidt, 2008; Brugman et al., 2019). زمانی که یک گفتمان بتواند خود را در فرایند «نهادینه‌سازی»^{۳۲} تثبیت کند، این توانایی را پیدا می‌کند که در قالب نهادهای پر قدرت بازتولید شود (Van Hulst et al., 2025). نهادهایی که به سادگی به پرسش کشیده نمی‌شوند و تسهیل‌کننده بازتولید گفتمان هستند. این نهادها و افرادی که در آنجا کار می‌کنند، از موقعیت خود برای قانع کردن یا مجبور کردن دیگران به تفسیر واقعیت استفاده می‌کنند (Foucault, 1969; Hajer, 1993). این همان فرایندی است که در نظام گفتمانی مدیران و مسئولان شهری قابل‌شناسایی است و روابط ائتلافی این گفتمان‌هاست که پارادایم حاکم بر یک نظام جابه‌جایی را صلب و قدرتمند می‌سازد. با این وضعیت، گذار از پارادایم خودرومحوری که برای دهه‌ها نظام جابه‌جایی و مناسبات جامعه و فضا را ذیل چهارچوب پارادایمی خود و با تولید و بازتولید ارزش‌های خاصی چون آزادی، سرعت، کارآمدی و... به واسطه زبان، روایت و گفتمان در نظریه و عمل تثبیت و پشتیبانی می‌کند، بدون واسازی و از کار انداختن^{۳۳} (Agamben, 2014) آن به مثابه یک آپاراتوس اجتماعی- فنی مسلط (Braun, 2019, p. 275) و تلاش در جهت ارزش‌زدایی یا بازپس‌گیری و بازتعریف همان ارزش‌ها که به شکل‌گیری تصورات هژمونیک حول خودرو منجر شده‌اند و در ادامه تعریف ارزش‌های جدید برای ساخت مفاهیم استعاره‌ای و تولید ضد روایت‌ها و جست‌وجوی روایت‌های بدیل و در نهایت تقویت گفتمان رقیب ممکن نخواهد شد (Braun & Randell 2023; Te Brömmelstroet et al., 2022; Popan, 2020; Pedersen, 2025). بنابراین باید خود زبان جابه‌جایی به چالش کشیده شود؛ در غیر این صورت، خطر آن وجود دارد که همان نظم پیشین با ظاهری تازه بازتولید شود. دوبرخه‌سواری شهری از همین زاویه، به عنوان شیوه‌ای از «جابه‌جایی مستقلانه»^{۳۴} (Cass & Manderscheid, 2018) (خود این اصطلاح یک بازسازی خلاقانه انتقادی زبانی است)، پتانسیل به چالش کشیدن و واسازی رژیم خودرومحور را به واسطه بازپس‌گیری و بازتعریف ارزش‌های پیشین بر پایه دیدگاه‌های انسان‌محور و جامعه‌مبنی را دارد. حوزه‌ای نیازمند تحقیق که می‌تواند مسیرهای پیش رو مطالعات جابه‌جایی شهری در ایران در چهارچوب زبان‌شناسی انتقادی جابه‌جایی، ضمن کاربست دیدگاه‌های میان‌رشته‌ای باشد.

نتیجه‌گیری

گفتمان پیرامون دوبرخه‌سواری شهری در تهران صرفاً مجموعه‌ای از استدلال‌های پراکنده درباره شیب، جمعیت، آلودگی یا ناکارآمدی اجرایی نیست. آنچه در سطح گزاره‌های کوتاه و بدیهی ظاهر می‌شود، در سطح عمیق‌تر به تولید و بازتولید گفتمان منسجمی بازمی‌گردد که کارکرد مشترک آن‌ها تثبیت نظم جابه‌جایی خودرومحور و در عین حال مسدودسازی امکان به چالش کشیدن وضعیت موجود و محدودسازی افق‌های بدیل است. سازوکارهایی که از طریق راهبردهای مختلف در چهارچوب الگوهای زبانی و مفاهیم استعاره‌ای عمل می‌کنند و برون‌داد گفتمانی مشخصی را تولید و بازتولید می‌کنند.

امروزه بحران‌های گسترده و چندوجهی ناشی از خودرو و خودرومحوری در ابعاد مختلف زندگی شهری، بیش از پیش عیان شده (Miner et al., 2024) و انتقادهای بسیاری بر این پارادایم مسلط در نظام جابه‌جایی شهری مطرح شده است (Urry, 2004; Soza-parra & Cats, 2024). با این حال، خودروی شخصی همچنان به عنوان ایدئال اجتماعی برای جابه‌جایی فردی در سطح بین‌المللی پابرجا و قدرتمند



باقی مانده است (Braun & Randell, 2022) و سایر بدیل‌های جابه‌جایی، همچون دوچرخه‌سواری به واسطه هژمونی پیچیده و چندوجهی (Haas, 2020) این رژیم مسلط (Bohm et al., 2006) طرد می‌شوند. نظام فکری خودرومحوری نیز به صورت نظم بدیهی حرکت در زندگی روزمره شهری، همچنان به واسطه نیروهای مختلف تثبیت می‌شود (Sheller & Urry, 2000; Paterson, 2007). همان‌طور که گزاره‌های مورد بررسی این پژوهش نشان دادند، این رژیم مسلط، گفتمان تکنوکراتیک مشخصی را نیز پشتیبانی می‌کند که در سطح نهادی، از طریق پیوند با سنت‌های مهندسی و اقتصاد حمل‌ونقل، رژیم‌های حقیقت خاصی را به واسطه زبان، دانش و قدرت تثبیت می‌کند و از خلال این فرایندها تعیین می‌کند چه چیزی به عنوان مسئله، چه چیزی به عنوان راه‌حل و چه چیزی به عنوان کنش عقلانی در ارتباط با شیوه‌ها و نظام جابه‌جایی شناخته شود. این فرایند از طریق راهبردهایی چون طبیعی‌سازی، سیاست‌زدایی و فنی‌سازی، خودرو و خودروسواری را در هنجارها، باورها و کنش‌های فردی و اجتماعی تثبیت و بدیهی می‌سازد و گفتمان محاوره‌ای و برداشت عمومی را حول آن شکل و جهت می‌دهد؛ به طوری که گزینه‌های رقیب از میدان خارج شوند.

بیانیه‌ها

تعارض منافع: نویسندگان اعلام می‌کنند که هیچ تضاد منافی مرتبط با این پژوهش وجود ندارد.

مشارکت مالی: این پژوهش از هیچ منبع مالی اعطایی سازمان‌های دولتی یا خصوصی برای پیشبرد تحقیق استفاده نکرده است.

رضایت آگاهانه: تمام شرکت‌کنندگان در این پژوهش رضایت آگاهانه خود را اعلام نموده‌اند.

مشارکت نویسندگان: مفهوم‌سازی و طراحی مطالعه؛ جمع‌آوری و مدیریت داده‌ها؛ تحلیل و تفسیر داده‌ها؛ مصورسازی؛ تهیه بیش‌نویس اولیه مقاله؛ بررسی و اصلاح مقاله؛ مدیریت پروژه تحقیقاتی؛ اعتبارسنجی و تأیید نهایی؛ تمام کارهای ذکر شده توسط محمد نظریور انجام شده است.

تشکر و قدردانی: موردی توسط نویسندگان گزارش نشده است.

پی‌نوشت

- 1- Traveler
- 2- Transportation
- 3- Act of conveying from one place to another
- 4- Travel time
- 5- Road
- 6- An open passage or way for traveling between two places
- 7- Ecolinguistics

8- Mobilinguistics: این ترکیب مفهومی به صورت آگاهانه و با التفات به مبانی معرفت‌شناختی این پژوهش و بدنه مطالعات در حال گسترش آن در جهان پیشنهاد شده است و این ظرفیت را دارد که مورد استقبال سایر پژوهشگران این حوزه در جهان هم قرار بگیرد. همان‌گونه که مفاهیمی چون Ecolinguistics یا Autonomobility که در بخش پایانی این پژوهش معرفی شده را پژوهشگران این حوزه صورت‌بندی و معرفی کرده‌اند، این ترکیب نیز در امتداد همان سنت مفهومی پیشنهاد می‌شود. مقصود از این ترکیب زبانی و نام‌گذاری برجسته‌سازی این پیش‌فرض است که رژیم‌های جابه‌جایی پیش از آن که صرفاً در زیرساخت تثبیت شوند، در سطح زبان، استعاره و روایت‌های روزمره مشروعیت می‌یابند. از این منظر، مواجهه انتقادی نیز از سطح واژگان، قاب‌بندی‌ها و صورت‌بندی‌های زبانی آغاز می‌شود.

- 9- Technoceratic discourse
- 10- Mobility turn
- 11- Sedentarist orientations
- 12- Mobility narratives
- 13- Radical monopoly
- 14- Vernacular discourse
- 15- Argumentative Turn
- 16- Alternative narratives
- 17- Resistant discourses
- 18- Structural metaphor
- 19- Metaphorical framing
- 20- Short-term evaluation regime



- 21- Discourse coalition
- 22- Framing through quantification
- 23- Induced demand
- 24- *We are not Amsterdam!*
- 25- Special case
- 26- Individualisation of responsibility

-27

در فقدان مطالعات تجربی داخلی، در مصاحبه با دو پزشک متخصص ریه، صرفاً به پاسخ‌های این‌چنینی اکتفا شده است: «هنگامی که فعالیت بدنی می‌کنید، تعداد تنفس‌ها بیشتر می‌شود و هوای بیشتری وارد ریه خواهد شد» (مرادی، ۱۴۰۲: ۳۸).

- 28- Essential vs conditional
- 29- Social lock-in
- 30- Imaginative horizons
- 31- Futures Studeis
- 32- Discourse institutionalization
- 33- Deactivate

34- Autonomobility: اصطلاحی نوآورانه و انتقادی که در مقابل Automobility (خودرومحوری) با هدف بازشناسی و بازتعریف ارزش‌های درون‌گفتمان جابه‌جایی ساخته شده است. این مفهوم با بازی زبانی میان Auto (خودرو) و Autonomy (استقلال)، می‌کوشد معنای آزادی و خودمختاری در جابه‌جایی را از مالکیت و استفاده از خودروی شخصی جدا کرده و آن را در چهارچوبی اجتماعی و انسان‌محورانه بازآرایی کند. شیوه‌هایی مانند پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، در این معنا شیوه‌های رهایی از وابستگی رژیم خودرومحور و تحقق آزادی و استقلال حرکتی در معنای انسانی و اجتماعی آن به‌شمار می‌روند.

منابع

- ایسنا (آبان ۱۴۰۱). مسیر دوچرخه در تهران به استخوان لای زخم تبدیل شده، www.isna.ir/xdMJSh.
- ایمننا (شهریور ۱۴۰۰). دوچرخه‌سواری در تهران سیاست شکست خورده است، www.imna.ir/x6t6J.
- سازمان کنترل کیفیت هوای شهر تهران (۱۴۰۴). گزارش کیفیت هوا و صدای شهر تهران در سال ۱۴۰۳، www.air.tehran.ir.
- مرادی، حمید. (۱۴۰۲). تحلیل، ارزیابی و آسیب‌شناسی پیشرفت سند توسعه دوچرخه‌سواری در کلان‌شهر تهران، گزارش مدیریتی: مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران.
- Adams, J. (1999). The social implications of hypermobility. *OECD Proceedings: Social Sciences*. OECD.
- Agamben, G. 2014. "What Is a Destituent Power?" *Environment and Planning. D, Society & Space* 32 (1): 65–74. <https://doi.org/10.1068/d3201tra>.
- Aldred, R., Croft, J., & Goodman, A. (2019). Impacts of an active travel intervention with a cycling focus in outer London: A longitudinal study. *Journal of Transport & Health*, 12, 238–247. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.01.004>
- Anderson, L. (2006). Analytic autoethnography. *Journal of Contemporary Ethnography*, 35(4), 373–395. <https://doi.org/10.1177/0891241605280449>
- Beck, U. (1992). *Risk society: Towards a new modernity*. Sage.
- Böhm, S., Jones, C., Land, C., & Paterson, M. (2006). Against automobility. *The Sociological Review*, 54(s1), 3–16. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2006.00619.x>
- Bonham, J., & Cox, P. (2010). The disruptive traveller? A Foucauldian analysis of cycleways. *Road & Transport Research*, 19(2), 42–53.
- Braun, B., & Randell, S. (2022). Political economies of automobility. *Environment and Planning A*.
- Braun, R. 2019. "Autonomous Vehicles: From Science Fiction to Sustainable Future." In *Mobilities, Literature, Culture*, edited by M. Aguiar, C. Mathieson, and L. Pearce, 259–280, Cham, Switzerland: Palgrave Macmillan.
- Brugman, B. C., Burgers, C., & Vis, B. (2019). Metaphorical framing in political discourse through words vs. concepts: a meta-analysis. *Language and Cognition*, 11(1), 41–65. <https://doi.org/10.1017/langcog.2019.5>
- Buehler, R., & Dill, J. (2016). Bikeway networks: A review of effects on cycling. *Transport Reviews*, 36(1), 9–27. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1069908>
- Caimotto, M. C. (2020). *Discourses of cycling, road users and sustainable mobility: An ecolinguistic investigation*. Postdisciplinary Studies in Discourse, Palgrave Macmillan.



- Caimotto, M. C. (2023). "Cycling is good" but "cyclists are reckless." *Journal of Language and Discrimination*, 7(1), 52–74. <https://doi.org/10.1558/jld.24428>
- Cass, N., & K. Manderscheid. (2018). "The Autonomobility System: Mobility Justice and Freedom under Sustainability." In *Mobilities, Mobility Justice and Social Justice*, edited by N. Cook and D. Butz, 101–115. London, New York: Routledge.
- Copenhagenize Index. (2025). *The Copenhagenize index of bicycle-friendly cities*. Copenhagenize Design Company.
- Cox, P. (Ed.). (2015). *Cycling Cultures*. Chester: University of Chester Press.
- Cresswell, T. (2006). *On the move: Mobility in the modern Western world*. Routledge.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17–31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- De Hartog, J. J., Boogaard, H., Nijland, H., & Hoek, G. (2010). Do the health benefits of cycling outweigh the risks? *Environmental Health Perspectives*, 118(8), 1109–1116. <https://doi.org/10.1289/ehp.0901747>
- Doughty, K., & Murray, L. (2016). Discourses of mobility: Institutions, everyday lives and embodiment. *Mobilities*, 11(2), 303–321. <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.941257>
- Egan, R., & Caulfield, B. (2024). Driving as essential, cycling as conditional: how automobility is politically sustained in discourses of everyday mobility. *Mobilities*, 19(4), 789–805. <https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2325370>
- Ellis, C., Adams, T. E., & Bochner, A. (2011). *Autoethnography: An overview*. *Forum Qualitative Sozialforschung*, 12(1).
- Fairclough, N. (1995). Critical discourse analysis and the marketization of public discourse. *Discourse & Society*, 6(2), 133–168. <https://doi.org/10.1177/0957926595006002002>
- Fairclough, N. (2001). Critical discourse analysis as a method in social scientific research. In R. Wodak & M. Meyer (Eds.), *Methods of critical discourse analysis*. Sage.
- Fairclough, N. 2013. "Critical Discourse Analysis and Critical Policy Studies." *Critical Policy Studies* 7 (2): 177–197.
- Fischer, F. (1993). *Evaluating public policy: Toward a post-positivist approach*. Sage Publications.
- Fischer, F., & Forester, J. (1993). *The argumentative turn in policy analysis and planning*. Duke University Press.
- Flusberg, S. J., Matlock, T., & Thibodeau, P. H. (2018). War metaphors in public discourse. *Metaphor and Symbol*, 33(1), 1–18. <https://doi.org/10.1080/10926488.2018.1407992>
- Foucault, M. 1969. *The Archaeology of Knowledge*. London: Tavistock Publications.
- Foucault, M. 1977. *Discipline and Punish: The Birth of the Prison*. London: Allen Lane.
- Freudendal-Pedersen, M. (2009). *Mobility in daily life*. Ashgate.
- Freudendal-Pedersen, M. (2015). Mobility and sustainable transitions. *Journal of Transport Geography*, 46, 1–7. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.05.001>
- Gamson, W. A. (1989). News as framing. *American Behavioral Scientist*, 33(2), 157–161. <https://doi.org/10.1177/0002764289033002006>
- Geels, F. W. (2012). A socio-technical analysis of low-carbon transitions. *Research Policy*, 41(6), 991–1009. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2012.01.015>
- Giallourous, G., et al. (2020). The long-term impact of restricting cycling and walking during high air pollution days on all-cause mortality. *Environment International*, 140, 105679. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2020.105679>
- Gössling, S., & Cohen, S. (2014). Why sustainable transport policies fail. *Journal of Transport Geography*, 39, 197–206.
- Haas, Tobias. (2020). "Cracks in the Gearbox of Car Hegemony: Struggles over the German Verkehrswende between Stability and Change." *Mobilities* 15 (6): 810–827. <https://doi.org/10.1080/17450101.2020.1817686>
- Hajer, M. (1993). *Discourse Coalitions and the Institutionalization of Practice: The Case of Acid Rain in Great Britain*. In: Fischer, F. & Forester, J. (eds). *The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning*. Duke University Press, London.
- Hawkes, T. (2018). *Metaphor*. London & New York, Routledge.
- Heinen, E., van Wee, B., & Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: An overview. *Transport Reviews*, 30(1), 59–96. <https://doi.org/10.1080/01441640903187001>
- Hickman, R. 2025. *Discourses on Sustainable Urban Mobility*. London: UCL Press.

- Illich, I. (1974). *Energy and equity*. Harper & Row.
- IMNA. (2021, September). *Cycling in Tehran is a failed policy*. Retrieved from <https://www.imna.ir/x6t6J> [In Persian]
- ISNA. (November 2022). *Bicycle lanes in Tehran have become a persistent problem*. Retrieved from <https://www.isna.ir/xdMJSh> [In Persian].
- Kębłowski, W., & Bassens, D. (2018). "All transport problems are essentially mathematical": The uneven resonance of academic transport and mobility knowledge in Brussels. *Urban Geography*, 39(3), 413–437. <https://doi.org/10.1080/02723638.2017.1336320>
- Kong, H., Wu, J., & Li, P. (2024). Impacts of active mobility on individual health mediated by physical activities. *Social Science & Medicine* (1982. Print), 116834–116834. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2024.116834>
- Lakoff, G. (2010). Why It Matters How We Frame the Environment. *Environmental Communication*, 4(1), 70–81.
- Lakoff, G., & Johnson, M. (1980). Conceptual metaphor in everyday language. *The Journal of Philosophy*, 77(8), 453–486. <https://doi.org/10.2307/2025464>
- Lakoff, G., & Johnson, M. (1980). *Metaphors we live by*. University of Chicago Press.
- Lees, L. (2004). Urban geography: discourse analysis and urban research. *Progress in Human Geography*, 28(1), 101–107. <https://doi.org/10.1191/0309132504ph473pr> (Original work published 2004)
- Lupton, D. (2013). Risk and everyday life. *Health, Risk & Society*, 15(1), 1–10.
- Lyons, G., & Davidson, C. (2016). Guidance for transport planning. *Transport Policy*, 47, 1–8. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.01.002>
- MacArthur, J., Dill, J., & Person, M. (2018). E-bike adoption. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 63, 239–248. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.06.002>
- McCann, E., & Ward, K. (2011). *Mobile urbanism*. University of Minnesota Press.
- Miner, P., Smith, B. M., Jani, A., McNeill, G., & Gathorne-Hardy, A. (2024). Car harm: A global review of automobility's harm to people and the environment. *Journal of Transport Geography*, 115(0966-6923). <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2024.103817>
- Mizdrak, A., Tatah, L., Mueller, N., Shaw, C., & Woodcock, J. (2023). Assessing the health impacts of changes in active transport: An updated systematic review. *Journal of Transport & Health*, 33, 101702. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101702>
- Mögele, B., & Rau, H. (2020). Framing sustainable mobility transitions. *Mobilities*, 15(3), 343–360. <https://doi.org/10.1080/17450101.2019.1698203>
- Moradi, H. (2023). *Analysis, evaluation, and assessment of the progress of the urban cycling development plan in Tehran metropolis* (Management report). Tehran Urban Planning and Research Center. [In Persian]
- Morgan, G. (2006). *Images of Organization* (Updated Edition of the International Bestseller). Sage, Thousand Oaks
- Mueller, N., Rojas-Rueda D., Cole-Hunter T., De Nazelle A., Dons E., Gerike R., Goetschi T., Panis LI., Kahlmeier S., Nieuwenhuijsen, M. (2015). Health impact assessment of cycling. *Environment International*, 85, 17–30. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2015.08.007>
- Nikolaeva, A., Adey, P., Cresswell, T., Lee, J. Y., Nóvoa, A., & Temenos, C. (2019). Commoning mobility: Towards a new politics of mobility transitions. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 44 (2), 346–360 .
- Norton, P. D. (2011). *Fighting traffic: the dawn of the motor age in the American city*. MIT Press. Cambridge
- Packer, J. (2008). Automobility and the public sphere. *Communication and Critical/Cultural Studies*, 5(3), 213–231. <https://doi.org/10.1080/14791420802192423>
- Paterson, M. (2007). *Automobile politics*. Cambridge University Press.
- Pedersen, O. C. (2025). Placing futures in regimes of im/mobilities. *Mobilities*, 20(1), 18–33. <https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2394525>
- Popan, C. 2020. "Beyond Utilitarian Mobilities: Cycling Senses and the Subversion of the Car System." *Applied Mobilities* 1–17. <https://doi.org/10.1080/23800127.2020.1775942>
- Portugali, J., & Alfasi, N. (2008). An Approach to Planning Discourse Analysis. *Urban Studies*, 45(2), 251–272. <https://doi.org/10.1177/0042098007085962> (Original work published 2008)
- Pucher, J., & Buehler, R. (2012). *City cycling. Urban and industrial environments*. MIT Press.



- sCharteris-Black, J. (2004). *Corpus approaches to critical metaphor analysis*. Palgrave Macmillan.
- Sheller, M. (2004). Automotive emotions. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 221-242. <https://doi.org/10.1177/0263276404046068>.
- Sheller, M., & Urry, J. (2000). The city and the car. *International Journal of Urban and Regional Research*, 24(4), 737-757. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00276>
- Soza-Parra, J., & Cats, O. (2024). The role of personal motives in determining car ownership and use: a literature review. *Transport Reviews*, 44(3), 591-611. <https://doi.org/10.1080/01441647.2023.2278445>
- Stibbe, A. (2014). Ecolinguistics and the stories we live by. *Language Sciences*, 41, 117-129. <https://doi.org/10.1016/j.langsci.2013.08.002>
- Tainio, M., de Nazelle, Audrey J, Götschi, T., Kahlmeier, S., Rojas-Rueda, David., Nieuwenhuijsen, M., Héricks de Sá, T., Kelly, P., Woodcock, J. (2016). Can air pollution negate the health benefits of cycling and walking? *Preventive Medicine*, 87, 233-236. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2016.02.002>
- Te Brömmelstroet, M., 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>.
- Tehran Air Quality Control Company. (2025). *Air quality and noise report of Tehran*, year 2024. Retrieved from <http://air.tehran.ir> [In Persian].
- Toner, A., Lewis, J. S., & Stanhope, J. (2021). Prescribing active transport as a planetary health intervention. *Physical Therapy Reviews*, 26(1), 25-33. Taylor & Francis. <https://doi.org/10.1080/10833196.2021.1876598>
- Transportation. (n.d.). In *Etymonline*. Retrieved February 27, 2026, from <https://www.etymonline.com/word/transportation>
- Transportation. (n.d.-b). In *Etymonline*. Retrieved February 27, 2026, from <https://www.etymonline.com/word/transportation>
- Urry, J. (2004). The 'system' of automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4-5), 25-39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>
- Urry, J. (2007). *Mobilities. Polity*.
- Van Dijk, T. (1997). Principles of critical discourse analysis. In M. Wetherell, S. Taylor, & S. Yates (Eds.), *Discourse theory and practice: A reader* (pp. 300-317). Thousand Oaks, CA: SAGE.
- Van Dijk, T. A. (2016). Critical Discourse Studies: A Sociocognitive Approach. In R. Wodak & M. Meyer (Eds.), *Methods of Critical Discourse Studies* (3rd ed., pp. 62-85). London: Sage.
- Willson, R. (2001). Assessing communicative rationality as a transportation planning paradigm. *Transportation*, 28(1), 1-31.
- Wodak, R., & Meyer, M. (2009). Critical discourse analysis: History, agenda, theory and methodology. *Methods of Critical Discourse Analysis*.
- Zittoun, T., et al. (2020). Imagination in transitions. *Culture & Psychology*, 26(2), 1-15. <https://doi.org/10.1177/1354067X19888169>



