



## چکیده

این مقاله در مورد رویکرد کیفی در مطالعه سفر درون شهری بحث می‌کند و بیانقد جغرافیای حمل و نقل کمی سنتی همراه با شناسایی نیاز به روش‌ها و نگرش‌های جایگزین، درک جدیدی از تجارب سفرهای روزانه شهری به دست می‌دهد. مقاله همچنین رویکردی را شرح می‌دهد که دارای این هدف است که با استفاده از یک روش شناسایی دیالکتیکی عملی - نظری محدود و پنهان زمانی - فضایی که در سفر شهری روزانه به طور ذهنی تجربه شده اندراکتف و بازگوئی کند تا این تجارب را بیان کرده و چگونگی ایجاد و اجرای عادت سفر مردم در محیطهای ساختاری مختلف بیشتر و بهتر درک شود. **واژه‌های کلیدی:** حمل و نقل شهری، مطالعات سفر، جغرافیای حمل و نقل، روش‌شناسی، روش‌های کیفی

## ۱ - مقدمه

پس از کاهش برتری پوزیتیویستی، جغرافیای فرهنگی و اجتماعی به گروهی از زیربخش‌ها تقسیم شد. اغلب این زیربخش‌های جغرافیایی، رویکردهای کیفی را ایجاد کردند که تا حدودی بر مبنای روش‌های پدیدشناسی و قوم‌نگاری، که ریشه در جامعه‌شناسی و انسان‌شناسی دارند، قرار داشتند و اخیراً از روش‌های ادبیات و زبان‌شناسی استفاده می‌کنند. مطمئناً تا اندازه‌ای یک جریان کیفی در مطالعات شهری وجود داشته است لیکن همانگونه که پاکوبز<sup>(۱)</sup> (۱۹۹۳) اشاره می‌کند مطالعات هدایت شده توسط قوم‌نگاران به واسطه پیوندهای نامشخص با نظریه‌های عظیم‌تر شهرگرایی و شهرنشینی آشفته شده‌اند.

این مسئله بایستی زمینه را برای بررسی‌های کیفی بر مبنای نظریه‌های جغرافیایی در مورد فرایندهای شهری نظیر مطالعات سفر درون شهری آماده کند. لیکن به چند دلیل به نظر نمی‌رسد این چرخه به همان وسعتی که برای دیگر شاخه‌های جغرافیا صدق می‌کند در مورد جغرافیای حمل و نقل نیز صادق باشد. زیرا این شاخه از علم جغرافیا تا حد زیادی با تحلیل‌های علمی و متنی سروکار دارد. به نظر می‌رسد جغرافیای حمل و نقل آخرین پناهگاه نگرش‌های پوزیتیویستی و روش‌های کمی باشد و قلمرویی است که میراث تحلیل شبکه و مدل‌های انبوه هنوز در آن زنده و پویا می‌باشد. علاوه بر این به علت مقاومت جغرافیای حمل و نقل در مقابل جذب نگرش‌های جدیدی، بین این شاخه از جغرافیا و شالوده اصلی جغرافیای فرهنگی و اجتماعی تمایز ایجاد گردیده است. اصل این بحث بر مبنای انتقاد از تحلیل حمل و نقل سنتی و تصدیق نیاز به رویکردها و مدل‌های جدید جایگزین به منظور درک جدیدی از تجارب سفرهای شهری روزانه قرار دارد. این بحث به نظریه‌ها و پژوهش در مورد حرکات فضایی محدود خواهد شد. مطالعه سیاست و نهادهای حمل و نقل که به نوبه خود مطالب مهمی هستند خارج از هدف این مقاله قرار دارند و به طور مختصری به آنها توجه خواهد شد.

## ۲ - تسلط کمی در جغرافیای حمل و نقل

جغرافیای حمل و نقل تقریباً از آغاز قرن جدید، به عنوان یک مطالعه کارکردگرایانه از طرف جغرافیدانان آلمانی نظیر وبر (مثلث مکانی) و کریستالر (مدل مکان مرکزی) شروع شد. تمرکز این بررسی‌های اولیه بر حرکات سریع افراد و کالاها و چگونگی ارتباط آنها با مکان صنعتی و سکونتگاه انسانی بود. در اینجا شالوده ایدئولوژیکی که ذهن جغرافیدانان حمل و نقل را به خود مشغول کرده بود نظریه‌ای است در مورد اینکه چگونه می‌توان کارایی شبکه‌های حمل و نقل را افزایش، و هزینه‌های آن را کاهش داد. مدل کریستالر در مورد سازمان فضایی شهری که در جستجوی کاهش هزینه‌های دسترسی افراد به کالاها و خدمات بود یک مثال در این مورد می‌باشد. مرحله مهم بعدی، انقلاب مشهور به کمی در اوایل دهه ۱۹۶۰ بود. در اینجا جغرافیای حمل و نقل شهری به ویژه در بین جغرافیدانان آمریکای شمالی زمینه را برای استفاده از تکنیک‌های ریاضی و آماری در توصیف و مدل‌سازی مهیا نمود. معرفی روش‌های جدید و تقاضا برای این نوع از آگاهی در برنامه ریزی که توسط افزایش سریع در تحرک شخصی و تغییرات بعدی در کاربری اراضی و زیرساختهای شهری ایجاد شده بود به گسترش موضوع جغرافیای حمل و نقل و افزایش شمار مطالعات منجر گردید. این رویکرد بدون هیچ چالشی تا اواسط دهه ۱۹۷۰ باقی ماند که در این زمان سؤال از مطالعات کمی که در مباحث مربوط به سرمایه‌گذاری‌های جاده‌های شهری به کار رفته بود و پیامدهای وخیمی برای اجتماعات محلی شهری داشت، باعث شد که توجه‌ها به پیوندهای متقابل بین حمل و نقل و زمینه‌های جامعه‌ای آن به عنوان پایه‌ای برای جغرافیای حمل و نقل جدید متمرکز شود (ریمر<sup>(۲)</sup>، ۱۹۸۵: ۲۷۱). بخشی از این انتقاد به مطالعات مارکسیستی

## پژوهش کیفی

## در حمل و نقل

## درون شهری:

## نگرشی دیگر

## "پرگونار رو"

محمد میره

دانشجوی دکتری جغرافیا و

برنامه ریزی شهری دانشگاه تهران

دکتر احمد پور احمد

دانشیار دانشکده جغرافیا

دانشگاه تهران

پیرامون زمینه اجتماعی تصمیم‌گیریهای حمل و نقل مربوط بود (هاروی<sup>(۳)</sup>، ۱۹۸۲، اسکات<sup>(۴)</sup> و روبریز<sup>(۵)</sup>، ۱۹۷۷).

علیرغم ظهور چشم‌اندازهای جدید، غلبه رویکردهای کمی در جغرافیای حمل و نقل تلاوم یافت. در همان زمان، طی دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰، روند کلی جغرافیای فرهنگی و اجتماعی موج جدیدی از نگرش‌های نظری و روش شناختی را تجربه کرد که ملهم از دیگر شاخه‌های اجتماعی بودند. همانگونه که ریمر (۱۹۸۵: ۲۷۲) اشاره می‌کند پیشرفتهای فلسفه و نظریه اجتماعی برای اینکه در جغرافیای حمل و نقل ظاهر شود کند بوده است و اغلب جغرافیادانان حمل و نقل به رویکرد نظری کمی رضایت داده‌اند و به خاطر اجتناب از آزمایش با نگرش‌های متفاوت خوشحال می‌باشند. اگرچه به نظر نمی‌رسد همه جغرافیادانان دارای چنین نگرشی باشند. تالی<sup>(۶)</sup> و ترتن<sup>(۷)</sup> در کتاب خود در مورد جغرافیای حمل و نقل کاربردی تأکید می‌کنند که پیشرفت جغرافیای حمل و نقل مسیری را ادامه داده است که توسط جغرافیا به طور کلی برحسب مضامینش، روش‌هایش و پیشرفتی که حاصل شده برای اینکه پژوهش‌کنونی را درون نگرش‌های جامعه‌ای بسیار وسیع‌تری قرار دهد ایجاد شده است (۱۹۹۵: ۳). مطمئناً پژوهشگرانی وجود دارند که این کار را انجام می‌دهند لیکن به عقیده من، این نمی‌تواند روند کلی جغرافیای حمل و نقل را مشخص کند.

سستی اعلام شده در جغرافیای حمل و نقل شهری نه تنها به کمبود رویکردهای انتقادی بلکه همچنین به رویکردهای کیفی نیز منجر شده است. این برخلاف این حقیقت است که پیشرفتهای نظریه اجتماعی نشان داده‌اند پژوهش کمی ممکن است مسئله‌ساز باشد، زیرا تمایل دارد که بیشتر با محاسبه اثرات مرتبط باشد به جای اینکه در جستجوی درک موضوع‌های اجتماعی باشد و زیرا اغلب بر مبنای احتمال دقیقی در مورد عقلانیت و ارزشهای افراد قرار دارد. یک مثال در این مورد، تمایل برای تصور این است که چگونه مردم بر اساس آگاهی‌هایشان از دیگر شیوه‌های حمل و نقل و هزینه‌های زمانی و مالی آنها عمل می‌کنند. اگرچه شواهد حاکی از آن است که مردم کاملاً منطقی رفتار نمی‌کنند همانگونه که یک بشر اقتصادی و منطقی باید عمل کند. یک مثال دیگر، مطالعات تجربی در مورد سنت جغرافیای رفتاری است که به طور مستقیم بر الگوها و حوادث قابل مشاهده‌ای تمرکز می‌کند که داده‌هایشان از طریق طرح‌های نیمه تجربی و پیمایش‌های کمی جمع‌آوری شده است. محدود کردن دایره مطالعه به آنچه که قابل مشاهده است یا رفتارگرایی شناختی، عوامل روان‌شناسی فردی، بدون در نظر گرفتن زمینه اجتماعی رفتار فردی منجر به انتقادی به جا شده است.

بنوورلن<sup>(۸)</sup> یکی از این منتقدان است: "پدیده‌ای است که مفهوم نظری رفتار برای درک روابط اجتماعی ناکافی است و باید جایگزینی برای آن یافت" (۱۹۹۳: ۱۵).

چندین دلیل ممکن برای استیلائی کمی در جغرافیای حمل و نقل شهری وجود دارد. پیوند بین جغرافیای حمل و نقل و تصمیم‌گیری سیاسی یکی از آنهاست. "در عجله برای تولید ناگهانی یافته‌های مربوط به سیاست، ما در خطر... فراموشی این نکته هستیم که یک هدف مهم از بررسی باید ثبت برخی از مفاهیم زندگی در محیط‌های اجتماعی خاص باشد" (اسمیت<sup>(۹)</sup>، ۱۹۹۸: ۱۹). برنامه ریزی شهری یقیناً نوع پاسخهایی که رویکردهای کمی

می‌تواند ارائه کند را جستجو کرده است. انتشار این روش‌ها همچنین با جذب و استفاده از قابلیت‌های تکنیک‌های کمی که قادرند در شبیه‌سازی موقعیتهای آینده استفاده شوند ممکن شده است. همچنین برنامه ریزی شهری جغرافیادانان و مهندسی عمران را به هم نزدیک کرده است. مهندسی به طور سنتی بیش از دانشمندان علوم اجتماعی با آمار سروکار دارند. شمار زیادی از مطالعات انجام شده توسط مهندسان در مورد رفتار مسافرتی به معرفی مستمر روش‌های کمی منجر شده است و به طور غیرمستقیم پیشرفت در نظریه‌های اجتماعی را مسدود کرده است.

فقدان آموزش در علوم رفتاری و اجتماعی و تسلط پارادایم بشر اقتصادی در آنها باعث شده که مهندسی قادر نباشند که چیزها را با یک نگرش دیگر نگاه کنند. تمرکز بر حمل و نقل و توری انفرادی که منجر به برنامه‌های جاده‌سازی وسیعی در بسیاری از شهرهای غربی شد، همچنین در حوزه کوچکی از پژوهش حمل و نقل شهری شرکت جسته است.

استیلائی کمی همچنین می‌تواند از منظر فمینیستی نیز مشاهده شود. یک بررسی اجمالی احتمالاً تسلط مردانه در جغرافیای حمل و نقل را بازگو می‌کند. تسلطی که به نظر می‌رسد در این شاخه بسیار قوی‌تر از دیگر شاخه‌های جغرافیای فرهنگی و اجتماعی باشد. پژوهشگران زن در دیگر زیرشاخه‌ها نقش مهمی در به چالش کشیدن رویکردهای عقل‌گرایانه ابزاری و شیوه‌های ریاضی تبیین ایفا می‌کنند.

### ۳- رویکردی دیگر به روند کلی پژوهش درباره سفر شهری

مسائل مرتبط با پژوهش کمی به بهترین وجه می‌تواند از طریق مطالعات کیفی و تشریحی حل شود که تجارب روزانه را بازگو می‌کنند و در جستجوی تبیین‌هایی هستند که به نوبه خود با بررسی‌های کمی تکمیل می‌شوند. البته باید گفت در جغرافیای حمل و نقل تحلیل کمی نقش بزرگی در توصیف جزئیات‌های ترافیک و رفتار مسافرتی ایفا می‌کند و همبستگی‌های آماری به همراه تصاویر تجربی به ما ارائه می‌دهند که در تبیین‌های نظری به کار برده می‌شوند. لیکن همانگونه که سایر (۱۹۹۲: ۲۰۱) خاطر نشان کرده است "اگر مدل‌سازی با تحلیل کیفی همراه نشود، اشکال اجتماعی پیچیده لیکن قابل فهم ممکن است به حد مقوله‌های استدلالی یا اندیشه‌های انتزاعی بی‌شمار" تنزل یابند که به آسانی به کار برده می‌شوند ولی مشکل می‌توان تفسیر کرد."

بسیار مهمتر اینکه او اشاره می‌کند یافتن روش محاسبه چیزها همانند تبیین علی نمی‌باشد و مدل‌سازان ریاضیاتی تمایل ندارند به توضیح آنچه در مورد موضوعات اجتماعی است و تغییرات معینی را ایجاد می‌کند بسپردازند. بلکه بیشتر به ارائه و محاسبه اثرات فعالیت‌ها می‌پردازند (همان: ۱۸۰-۱۷۹). تحلیل کمی یک ابزار تحقیق ضروری و مفید است که در آن شکنی نیست لیکن تحقیق کمی نمی‌تواند به پرسشهایی که در مورد درک فرایندهای اجتماعی هستند و آنگونه که تبیین علی ارائه می‌کند پاسخ دهد. سوزان هاندی<sup>(۱۰)</sup> این موضوع را از طریق یک روش بسیار ساده در یک تحقیق درباره ارتباط بین شکل شهر و رفتار مسافرتی نشان می‌دهد. به عقیده وی دلیل این که هر دو سطح تحلیل مهم هستند این است که الگوهای عام مسافرتی حاصل جمع تصمیم‌های فردی مسافرتی هست.

دوره پانزدهم، شماره پنجاه و هفتم / ۵۳

قرار داشته است (باربر<sup>(۱۴)</sup>، ۱۹۹۵: ۹۸).

یک دلیل برای این پیوند، ارتباط نزدیک بین مدل‌های برنامه ریزی عقلانی که در برنامه ریزی حمل و نقل شهری حاکم بوده و روش‌های کمی جمع آوری داده‌ها می‌باشد. در نتیجه، این واقعیت که تحلیل‌های بر مبنای مدل بطور شدیدی با برنامه ریزی شهری به ویژه در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ مرتب بود، همانگونه که کلارک<sup>(۱۵)</sup> و ویلسون<sup>(۱۶)</sup> معتقدند، چندان شگفت آور نیست.

به هر حال، این رویکردهای به هم پیوسته نمی‌تواند به مادر پاسخ دادن به پرسشهایی که نه در مورد نواحی بلکه مربوط به مردم هستند کمک کند (هانسون<sup>(۱۷)</sup> و شواب<sup>(۱۸)</sup>، ۱۹۹۵: ۱۶۶). برای مثال پرسشهای مهمی در مورد محدودیت‌های مسافرتی وجود دارد که فعالیتهای روزانه گروه‌های خاصی از مردم را محدود می‌کند که از طریق مطالعات به هم پیوسته قابل پاسخگویی نیستند. چاره رویکرد به هم پیوسته، استفاده از اشخاص یا خانواده‌ها به جای نواحی به عنوان واحد می‌باشد. یک رویکرد ناپیوسته نظیر این به ما اجازه می‌دهد که حرکات فضایی اشخاص را مطالعه کنیم و در نتیجه بیش از ششدهی در مورد زندگی روزانه آنها کسب کنیم. عقیده داشتن به اینکه چنین بیشینی از طریق مطالعات به هم پیوسته به دست می‌آید محکوم به سفسطه اکولوژیکی می‌باشد. چندین مطالعه ناپیوسته بر مبنای پیمایش‌های جامع انجام شده است. توجه اصلی این بررسیها بر تعیین کردن اهمیت نسبی عوامل اجتماعی - اقتصادی (درآمد، تحرک، جنس، سن و...) و مکانی (فاصله بین مکانهای فعالیتی مختلف نظیر خانه، محل کار، فعالیتهای اوقات فراغت و...) می‌باشد.

هانسون و شواب (۱۹۹۵) تعدادی از چنین مطالعاتی را مرور کرده‌اند و دریافتند علیرغم این واقعیت که این مطالعات داده‌هایی را مورد استفاده قرار داده‌اند که در زمانها و مکانهای متفاوتی جمع آوری شده‌اند یافته‌ها به طور جالب توجهی منسجم هستند. برای مثال ویژگیهای فردی مسافرتی که کشف شده بودند بسیار مهمتر از صفات محیط فضایی هستند (همان: ۱۸۶). اگرچه چنین مطالعاتی، اطلاعات مهمی در مورد همبستگی‌های آماری بین داده‌های مربوط به افراد و وقایع اجتماعی ارائه می‌دهند لیکن ماهیت ساختارها و سیستم‌های اجتماعی را تبیین نمی‌کنند و لزوماً فهم سازوکارهای علی را تقویت نمی‌کنند. برای انجام این تکنیک‌های کمی نیاز به ترکیب آنها با پژوهش کیفی می‌باشد. اخیراً با پیروی از شیوه مطالعات ناپیوسته، میشل فوکس<sup>(۱۹)</sup>، در مورد کاربرد بسیار متفاوت‌تر رویکردهای فعالیت انسانی و جغرافیای زمان-فضا بر مبنای اثر پیشگامانه تورستن هاگراستراند<sup>(۲۰)</sup> و بولنتورپ<sup>(۲۱)</sup> بحث کرده است.

در عقیده وی یکی از مهمترین مشارکتهای علوم اجتماعی در برنامه ریزی حمل و نقل این ایده بوده است که رفتار انسانی نمی‌تواند همیشه از طریق رفتار مشاهده شده یا منابع آماری جمع شده نظیر آمارهای سرشماری یا شاخصهای اقتصادی تبیین شود (همان: ۱۰۵). اما به نظر می‌رسد که توضیحات بعدی وی با بررسی کوتاهی از تکامل جغرافیای حمل و نقل که در بالا اشاره شد مغایرت داشته باشد و اظهار می‌کند جغرافی دانان یک نیروی پیش‌تاز در حرکت مداوم از حمل و نقل و رفتار انسانی که به عنوان "جعبه سیاه" در نظر گرفته می‌شود بوده‌اند جایی که رفتارهای گروهی و

علاوه بر این برای درک تفاوت‌های الگوهای کلی مسافرت، پژوهشگران نیازمند درک تفاوت‌های تصمیم‌های اتخاذ شده توسط افراد هستند. او در ادامه ادعا می‌کند پژوهشگرانی که با بازگویی شدت رابطه بین شکل شهر و مسافرت به جای ایجاد درکی از جزئیات و چگونگی‌های آن روابط پرداخته‌اند کار بهتری انجام داده‌اند (هاندی، ۱۹۹۶: ۱۵۲). سوزان هاندی چون جغرافی دان نیست از جغرافیای حمل و نقل انتقاد نمی‌کند بلکه بطور کلی از مطالعات حمل و نقل انتقاد می‌کند. به نظر می‌رسد تسلط رویکردهای کمی نه تنها در جغرافیای حمل و نقل بلکه همچنین بطور کلی در مطالعات رفتار مسافرتی مشهود است. بر مبنای آگاهی من، همچنین به نظر می‌رسد آن رویکردهای کیفی که در مطالعات حمل و نقل باید به کار روند به ندرت توسط جغرافیادانان معرفی شده‌اند و بیشتر بوسیله جامعه شناسانی که در مورد ابعاد فرهنگی، نهادی و هویتی حمل و نقل و حرکت بحث می‌کنند ارائه شده است. به هر حال، دلیل اصلی پیدایش رویکرد توصیفی و کیفی و مفهومی دیگر از فعالیت در جغرافیای حمل و نقل شهری، نیازمندی به مطالعات دقیق فعالیت اجتماعی به منظور ایجاد درک از رفتار حمل و نقل فردی به عنوان فعالیت اجتماعی و توانایی شرح معنی متن می‌باشد. جغرافیادانانمارکی کرستن سیمونسن<sup>(۲۲)</sup> یک انتقاد از تحقیقات نظری شهری به طور کلی ارائه می‌دهد انتقادی که ممکن است به جغرافیادانان حمل و نقل شهری بیشتر ضربه بزند. از نظر او عناصر اصلی تحقیقات نظری اجتماعی نمی‌تواند علت، پیش‌گویی، تعمیم و تعادل باشد بلکه باید بیشتر هستی‌شناسی اجتماعی، کشف روابط اجتماعی و ایجاد مفاهیمی برای درک فعالیت اجتماعی و نهادهای اجتماعی باشد" (سیمونسن، ۱۹۹۳: ۲۹۴). وی با الهام از آنتونی گیدنز<sup>(۲۳)</sup>، یک تحلیل اجتماعی را تجویز می‌کند که پیوند بین مفهوم و مسئله واسطه ساختار و فعالیت را برقراری کند. در مورد جغرافیای حمل و نقل شهری شخص باید سعی کند که تصویر روشنی از وابستگی بین ساختار و شخص که از طریق فعالیت مسافرتی روزانه شکل گرفته، ارائه دهد. به هر حال مطالعه مادیت تمرین روزمره و ارتباط این ساختمان درونی معنی نمی‌تواند بدون روش‌های کیفی و قوم‌نگارانه انجام شود. این عمل نیازمند ساختار شکنی مدل‌های رایج رفتار حمل و نقل و جستجوی ساختاری از یک مدل جایگزین بر مبنای هستی‌شناسی اجتماعی می‌باشد که تفسیری از روابط منطقی بین ساختار و رفتار را تجویز می‌کند.

#### ۴ - مطالعات بهم پیوسته و ناپیوسته<sup>(۲۴)</sup>

دوگانگی مهم دیگر در جغرافیای حمل و نقل علاوه بر روش‌های کمی و کیفی، شیوه‌های بهم پیوسته و ناپیوسته جمع آوری و تحلیل داده‌ها می‌باشد. رویکرد مسلط، شیوه‌های بهم پیوسته بوده است که با تکنیک‌های کمی و مدل‌های شبیه سازی مرتبط بوده است. علت وجودی رویکرد بهم پیوسته، توصیف و مدل‌سازی جریانهای مسافرتی بین نواحی در سطح منطقه یا مادر شهر و در نتیجه تهیه ورودی (داده) برای برنامه ریزی حمل و نقل شهری می‌باشد. در حقیقت فرآیند سنتی برنامه ریزی حمل و نقل شهری به مجموعه‌ای از وظایف متوالی تقسیم شده که هر کدام بر مبنای یک مدل که از قانونمندی‌های تجربی در جریانهای مسافرتی الهام گرفته‌اند،



بنابراین همچنین رویکردهای کیفی و تفسیری ممکن است بیش جدیدی در مورد اینکه چگونه مردم حرکات غیر موتوری خود را در موقعیت‌های شهری مختلف تجربه می‌کنند ایجاد کنند.

## ۶ - توصیف یک رویکرد کیفی و تشریحی برای مطالعه سفر درون شهری

با دانستن مباحث ارائه شده برای انتخاب نگرشی دیگر به شالوده اصلی جغرافیای حمل و نقل به منظور درک رفتار مسافرتی به عنوان یک موضوع اجتماعی درون زمینه ساختاری - شهری، جوهره چنین رویکردی باید پی‌ریزی شود. اولاً اگر بر مفهوم ذهنی یا تجربه شخصی در مطالعه مسافرت درون شهری زمینه‌های مسکونی شهری مختلف تأکید شده است مطالعه باید یک چشم انداز زندگی روزانه داشته باشد. علاوه بر این همانگونه که سوزان جی اسمیت اشاره می‌کند ما در مورد اینکه چگونه مردم کارهای روزانه را انجام می‌دهند و زندگی می‌کنند آگاهی نسبتاً کمی داریم، بدون در نظر گرفتن اینکه چگونه مردم از آنها استفاده می‌کنند. برای چالش، نگهداری یا تعدیل ساختارهای جامعه که در آن ساختارها شکل گرفته‌اند... درک ذهنی با دسته بندی قبلی مطابقت نخواهد کرد و به سختی در داخل بسته‌های کدگذاری شده پرسشنامه‌ها جای می‌گیرد (۱۹۹۸: ۲۰).

فقدان آگاهی حتی برای پژوهش در سفر درون شهری نیز بیشتر صدق می‌کند و هنگامی که رویکردهای کمی بر مبنای پارادایم بشر اقتصادی قرار داشته است این فقدان چشمگیر تر بوده است.

یک رویکرد تشریحی در مورد سفر درون شهری فراتر از توصیف محض عوامل اجتماعی - اقتصادی و جریان عادی سفر روزانه مردم می‌باشد... هدف این رویکرد از بررسی، درک این است که چگونه این جریانهای روزانه از طریق فرایندهای اجتماعی - فرهنگی و درک محدودیت‌های ساختاری ایجاد می‌شوند. ثانیاً پرسش در مورد این است که چگونه می‌توان در مورد تجارب و انتخابهای مسافرتی روزانه مردم بیشتر دانست. حرفهای جانستون (۱۹۸۶: ۸۱) ممکن است که به عنوان نقطه آغاز ارائه شود: 'ایجاد درک از دنیای تجارب - آنچه که ما در آنجا می‌بینیم و آنچه دیگران می‌بینند - از طریق دنیای حوادث - آنچه که مردم انجام می‌دانند و می‌دهند و دلایل آنها برای انجام آن کار - به دنیای سازوکارها - ساختارهایی که هم فعالیت را باعث می‌شوند و هم مانع می‌شوند.'

به نظر می‌رسد این چشم انداز مستلزم پژوهش تجربی برپایه قوم نگاری سنتی و روش‌های مربوط باشد که در مطالعات کیفی اولیه در جغرافیا مسلط بوده اما شالوده اصلی جغرافیای کمی از آن دور شده است.

جین ام پاکویز (۱۹۹۳: ۸۴۰) اشاره کرده است که تسلط کنونی تحلیل متون ممکن است باعث شود تجارب، حرکات و مبادلات روزانه از ادراکات ما از شهر پنهان بماند. روشن است که بررسی جوهره فعالیت‌های روزانه و ارتباط آنها با تجارب زندگی و ایجاد معنی نمی‌تواند بدون روش‌های قوم نگاری انجام شود. بنابراین محقق باید به یک طریقی از افکار شهروندان آگاهی پیدا کند. این مطمئناً چیزی جدای از جستجوی آگاهی عمومی است لیکن در همان حال اختیارگرایی نیست.

این رویکرد باید به روابط منطقی بین ساختارها و کنش اجتماعی توجه

دوره پانزدهم، شماره پنجاه و هفتم / ۵۵

فردی هرگز نمی‌تواند از داده‌های به هم پیوسته که در روش‌های برنامه ریزی حمل و نقل سنتی قرار دارند جدا گردد (همان: ۱۰۵). این ممکن است در مورد برخی از پژوهشگران صدق کند لیکن یقیناً شالوده اصلی جغرافیای حمل و نقل نیست. مطالعات کمی وجود دارند که سعی می‌کنند به این جعبه سیاه وارد شوند. به منظور درک اینکه مردم چگونه در مورد محدودیتها و گزینه‌های مسافرتی فکر می‌کنند، بایستی معانی مفاهیم شهری معین در نظر اشخاص معین درک شود. موارد استثناء، مطالعات الگوهای فعالیتی دهه ۱۹۷۰ (برنامه ریزی شهری چاپین<sup>(۲۲)</sup> و دیگران) بالاخص بررسیهای کوچک مقیاس کیفی و همچنین کمی در مورد رفتار انسانی در زمینه‌های فضایی خاص هستند (هاتسن ۱۹۹۳: ۲۵۲).

مطالعات ناپیوسته کمی سعی دارند بازگو کنند که چگونه مردم تصمیم به مسافرت می‌گیرند و تصمیم‌های آنها تا چه اندازه با یکدیگر سازگار هستند. اما آگاهی ما از روابط آماری بین عواملی نظیر مالکیت ماشین و استفاده از شیوه‌های حمل و نقل باعث برانگیختن پرسشهای جدیدی می‌شوند. نظیر چه فرایندهایی هستند که موجب می‌شوند یک شخص از ماشین استفاده کند حتی هنگامی که آشکار است این عمل نامساعدتر از استفاده از حمل و نقل عمومی است، دلیلی که ممکن است فرهنگی یا احتمالاً بسیار پیچیده‌تر از آن باشد که در تحقیق کمی قابل پاسخگویی باشد.

## ۵ - حمل و نقل موتوری و غیر موتوری

در بیان ویژگی‌های مطالعات حمل و نقل نباید تمرکز شدید بر حرکات موتوری را نادیده گرفت. شناخت اندکی در مورد ماهیت سفرهای پیاده در شهرهای کوچک یا نواحی حومه‌ای شهرهای بزرگتر وجود دارد (باربر<sup>(۲۳)</sup> ۱۹۹۵: ۹۲).

در مورد دو چرخه سواری نیز می‌توان این مورد را تأکید کرد. تبیین‌ها هم زمینه سیاسی و هم زمینه روش شناختی دارند. سیاسی بدین دلیل که شیوه‌های غیر موتوری حمل و نقل بیشتر در میان گروههای خاموش و فرومایه جامعه رایج است (نظیر بچه‌ها) در حالی که حمل و نقل موتوری شخصی هنوز تا دوره‌های اخیر نیز تحت سلطه مردان بوده است. جغرافیای فمینیستی بر روابط پدرسالاری که اینگونه از نابرابری‌ها را ایجاد کرده و بر موقعیت زنان و فرزندان در زندگی روزانه تأثیر می‌گذارد تأکید می‌کند. به این دلیل و به علت پیوندهای نزدیک رایج بین سیاستگذاری حمل و نقل سنتی و پژوهش حمل و نقل، اغلب سرمایه‌گذاران در حوزه حمل و نقل موتوری صورت می‌گیرد. یک دلیل دیگر برای توجه به حمل و نقل موتوری پیامدهای خطرناک آن هست: تصادف‌های وسایط نقلیه، آلودگی هوا، مصرف انرژی و هزینه‌های زیرساز. توجهات اخیر به مسائل محیطی که ناشی از استفاده اتومبیل است، به طور مشهودی باعث تحقیق بیشتر در این زمینه شده است. همچنین دلایل روش شناختی نیز برای توجه به حمل و نقل موتوری وجود دارد. استیالی آماری - ریاضیاتی در جغرافیای حمل و نقل و انفعال رویکردهای کیفی یکی از دلایل آن است. انجام پژوهش کمی در مورد حمل و نقل موتوری آسانتر است، اندازه‌گیری آنها راحت‌تر است و تکنیک‌های آماری امکان پذیرتر هستند. یک نمونه، مشکلاتی هستند که مردم در به خاطر داشتن سفرهای کوتاه که اغلب غیر موتوری است دارند.

کند. دبل (۲۴) (۱۹۹۴:۲۴۸) به منظور بررسی رفتار مشتریان در مورد رویکرد مشابهی بحث می‌کند، رویکردی در هستی‌شناسی ثنویت ساختارها که از یوردیو (۲۵) و گیدنز (۲۶) الهام گرفته است، که در این رویکرد، کنش و تصمیمات مشتریان و همچنین ساختارهایی که از این کنشها تأثیر می‌پذیرند و بر آنها تأثیر می‌گذارند موضوع بررسی هستند.

#### ۷ - ترکیب مصاحبه‌ها و خاطرات مسافرتی

مصاحبه‌ها و خاطرات باز گوکننده مسافرت‌های درون شهری می‌باشند که این سفرها به طور عمده‌ای سفرهای خانوادگی یا فردی (طولانی یا کوتاه) و به وسیله شیوه‌های متفاوت حمل و نقل (موتوری و غیرموتوری) انجام می‌شوند. اینها می‌توانند از طریق مصاحبه‌ها یا سفرنامه‌ها تشریح شوند لیکن بهترین جایگزین، ترکیب این رویکردها می‌باشد. یک بررسی تفصیلی از فعالیت طی یک دوره زمانی معین جوهره زمینه وسیعی را عرضه کرده است که به محقق برای فرموله کردن سؤال‌هایی که اطلاعات تفصیلی و خاصی را استخراج می‌کند کمک می‌نماید (روبین و روبین، ۱۹۹۵:۱۹۷). همچنین باید محققین را توانمند سازد که بر سؤالاتی که مرتبط با تجارب و مفاهیم است تمرکز کرده و به سؤالات چرایی به جای سؤالات چیستی تأکید کنند. خاطرات همچنین می‌تواند بخشی از بررسی نمونه بزرگی از افراد باشد که تأمین کننده بررسی کیفی با اطلاعات زمینه‌ای آماری باشد.

البته انتخاب و توجه به روش‌های کیفی و تشریحی نباید محقق را از جمع‌آوری داده‌های کمی مورد نیاز باز دارد. این مهم است که به خاطر داشت کمی کردن لزوماً بر یوزیتویسم دلالت نمی‌کند (جانستون (۲۷)، ۱۹۶۸:۹۵). چنین داده‌هایی ممکن است در کاهش زبانهای آشکار بررسیهای کیفی، مسئله اثر تباط یافته‌ها در یک زمینه مشخص به یک جمعیت بزرگتر، مفید باشد. علاوه بر این، مدل سازی ریاضی می‌تواند به خوبی یک نقش مهم در جغرافیای انسانی کاربردی بر مبنای مثالها و مطالعات موردی بازی کند، نقشی که بر اساس بنیانهای تئوریک محکمی قرار دارد (کلارک (۲۸) و ویلسون (۲۹)، ۱۹۸۹:۳۸).

یک ادبیات وسیع در مورد چگونگی طراحی خاطرات روزانه وجود دارد و اثر سوزان هانسون (هانسون و شواب (۳۰)، ۱۹۹۵، هانسون و شواب ۱۹۸۷، هانسون ۱۹۸۲، هانسون و هانسون (۱۹۸۱) به خوبی مثالها و بحثهای مشخصی از محدودیت را ارائه می‌کند.

ادبیات موضوع یک سری از سؤال‌های فنی را شکل می‌دهد که مهمترین آنها موردی است که تشریح می‌کند چگونه یک فرم خاطرات می‌تواند طراحی شود تا اطلاعات تفصیلی بدون اغراقی از توانایی و علاقه پاسخگو ارائه دهد. ترسیم شرایط مادی و ساختاری (تدارکات خدمات، زیرساخت، شکل ساختمان و غیره) در زمینه مسکونی شهری هر فرد یا خانوار ساختارهایی هست که هم باعث کنشی می‌شوند و هم آن را تحمیل می‌کنند همچنین یک وظیفه فنی است.

این مبنی بر این نیست که باید به روشنی پنداشته شود این ترسیم به خاطر تمرکز بر محدودیتهای ساختاری در این مطالعه بسیار مهم و حیاتی است. جان ایلز (۳۱) اشاره می‌کند که جغرافیای تشریحی در مجموع به درک و تحلیل مفاهیم در زمینه‌های خاص می‌پردازد (۲:۱۹۸۸) این بدین معنی

است که جغرافیا نیازمند انجام توصیف دقیقی از هر ناحیه مورد مطالعه می‌باشد. گذشته از این، مزیتهای در روش‌های بی سروصدا وجود دارد که مهمترین آنها عبارتند از: ثبت واقعی موقعیت به جای تکیه بر گزارشها، تکرارپذیری صفت غیرگسیخته و دسترسی آسان (کلیر (۳۲)، ۱۹۹۳:۵-۶). در مقایسه با فرآیند ترسیم شرایط مادی، این ابعاد مسائلی را هنگام جمع‌آوری داده‌ها از طریق خاطرات و مصاحبه‌ها مطرح می‌کنند.

به منظور کسب تجربیات، حرکات، مفاهیم و ادراکات کسانی که مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، رویکرد اصلی شامل گفتگو با افراد می‌باشد. این می‌تواند از طریق مشاهده مشارکتی یا مصاحبه انجام شود. در جایی که هدف بررسی پدیده‌ها در شرایط خاص خودشان و ایجاد تئوری‌هایی بر مبنای داده‌های جمع‌آوری شده می‌باشد (دانون (۳۳)، ۱۹۸۸:۱۸۶). در بررسی رفتار مسافرتی شهری ترکیب خاطرات سفر با مصاحبه‌ها به نظر می‌رسد گزینه بهتری از مشاهده مشارکتی باشد.

شمار مشکلات عملی مربوط به مشارکت در سفر افراد (نظیر نفاق و گسیختگی) زیاد هست و امکان تأثیرگذاری شرکت‌کننده‌ها در این مورد به نظر می‌رسد همانند هنگام مصاحبه مسئله‌زا باشد. بنابراین مشاهده مشارکتی در اینجا بیش از این مورد بحث و بررسی قرار نمی‌گیرد.

جستجوی مفاهیم وقت‌گیر است و به منظور آشکار کردن ادراکات ذهنی به جای عینی، باید بر گه‌ای از کنش یا گفتگو بین مصاحبه‌گر و مصاحبه‌شونده به جای عمل، درک ذهنی در جستجوی یافتن این است که معانی یک عمل برای انجام دهنده آن در مقابل معنی آن عمل برای یک مشاهده‌کننده بی طرف چیست (شازن (۳۴)، ۱۹۶۲:۵۷؛ نقل شده از ورنل، ۱۹۹۳:۸۱).

این رویکرد می‌تواند بیش‌های جدیدی در روابط بین فعالیت‌های افراد آشکار کند. بنابراین ورنل در مورد چشم‌انداز وسیعی در جغرافیای اجتماعی بحث می‌کند: تا این لحظه قلمروهای سنتی پژوهش، بررسی الگوهای عینی نظم فضایی بوده است. به معنای دقیق کلمه، کاربرد و تولیدات فعالیت و روابط بین انسان و محیط (اجتماعی - فرهنگی) خودش... علاوه بر این قلمروهای پژوهش، بررسی اثرات الگوهای عینی نظم فضایی در فعالیت‌های انسانی، مفهوم اهمیت اجتماعی الگو در نظام فضایی مصنوعات مادی و موقعیتهای اندام عاملین (نماینندگان) باید در پژوهش جغرافیای اجتماعی ادغام شوند (۱۹۹۳:۲۰۱).

تمرکز بر مسافرت درون شهری بر جستجوی درک بهتری از مفهوم اجتماعی، در این مورد مفهوم ذهنی و تجارب سفر روزانه، ساختارها و الگوهای فضایی شهری دلالت می‌کند. به هر حال یک نفر باید از مفهوم "الگوهای عینی نظم فضایی" به گونه‌ای که توسط ورنل به کار گرفته شد انتقاد کند. جستجوی مفهوم ذهنی، تفسیر متفاوتی از فضا (بر اساس فاصله، زمان، هزینه سفر و...) باز گو خواهد کرد و بنابراین فضا باید به عوض یک الگوی عینی به عنوان یک چیز نسبی در نظر گرفته شود.

#### ۸ - ایجاد یک رویکرد منطقی نظری - عینی

رویکردی که من در مورد آن بحث می‌کنم یک اثر متقابل منطقی بین پژوهش نظری و عینی هست. ابتدا به من اجازه دهید در مورد این پرسش که چگونه این نوع پژوهش تجربی هدایت می‌شود به تفصیل شرح دهم.

دوم، یک رویکرد قیاسی نظری و کمی، بازگشت به جمع آوری داده‌ها پس از تحلیل اولیه از مجموعه داده‌ها را مشکل می‌سازد. این مسئله ممکن است داده‌های کمی را با متغیرهای غیرپیمایشی عرضه کند یا نمونه را افزایش دهد، لیکن اگر سوالات جدیدی برای پرسش وجود دارند و باید یک پیمایش دوباره طراحی شود بسیار پرهزینه است زیرا باید از امکان مقایسه چندجانبه - که مزیت عمده بررسی کمی گسترده است - چشم پوشی کرد. به هر حال، رویکرد تئوری زمینه‌ای در دو مورد می‌تواند مورد انتقاد قرار گیرد. نخست، دلیلی وجود ندارد که اعتقاد داشت محققین قادرند تحقیق را بدون هیچ فرض قبلی نظری هدایت کنند، روشی که این رویکرد فرض می‌کند. این اشتباه است که پنداشته شود پژوهش قبلی یا مطالعات نظری بر چگونگی مطالعات تجربی که انجام می‌شوند چه سؤالاتی پرسیده می‌شوند و چگونه مواد تجربی تشریح می‌شوند تأثیری ندارد. در عمل، پژوهشگران کیفی همچنین فرضیات را (کم و بیش به طور آشکارا) پیش از جمع آوری داده‌ها فرموله می‌کنند.

دوم، یک چارچوب نظری - یا اندیشه‌های انتزاعی که به فرمول بندی فرضیه‌ها منجر می‌شوند - به طور حتم زبان آور نیستند.

بررسی‌های تجربی بدون کار نظری قبلی بیشتر شبیه نتایج یافته‌هایی بدیهی، واضح و بی‌فایده هستند زیرا ممکن است ساختارهایی وجود داشته باشد که مستقیماً در حین انجام پژوهش واقعی مشاهده نمی‌شوند و تشخیص داده نمی‌شوند، ساختارهایی که ممکن است صرفاً از طریق پژوهش تئوری یا نظری پیشین آشکار شوند. این امر رویکردی را دنبال می‌کند که پژوهش نظری با پژوهش تجربی ترکیب کند که نه قیاسی و نه استقرایی باشد بلکه می‌تواند قیاسی - استقرایی نامیده شود. برجسته‌ترین سخنران در زمینه استفاده از اندیشه واقعی در مسائل جغرافیایی، آندره سایبر<sup>(۴۴)</sup> است.

در نظر وی یک دید کیفی باید روش‌های کمی را تکمیل کند. او اشاره می‌کند که روش‌های آماری نمی‌توانند علل را از شرایط یا پیوندهای رسمی انتفاقی تشخیص دهند: "اگر چنین روش‌هایی برای کسب هر چیز مادی هستند آنها باید توسط یک ارزیابی واقعی بر مبنای تحلیل ساختاری و کلی کیفی تکمیل شوند"<sup>(۴۵)</sup> (سایبر، ۱۹۹۲: ۱۹۳). او همچنین بر ضرورت نظریه در پژوهش تجربی با به کار بردن اصطلاح "پژوهش‌های واقعی بر مبنای نظری" تأکید می‌کند.

در همان حال این را به عنوان یک پیوند یک طرفه نگاه نمی‌کند که در آن تنها کار تجربی به نظریه نیاز دارد. بلکه معتقد است که این عمل متقابل است. او در ادامه می‌گوید اندیشه‌های انتزاع برای ارائه برخی از مفاهیم که در مطالعه واقعیت به کار می‌بریم مورد نیاز هستند لیکن در همان حال آنها ظهور خود را مدیون فرآیند انتزاع هستند که موضوعات واقعی را از نقطه شروع و مواد خام برداشت می‌کنند. و برخلاف رویکردهای آماری، این انتزاع انتظار تعمیم‌های موفق‌تری را در سطح واقعی ندارد. "لیکن در مفهوم گرفتن از احتمالاتی خاصی که موضوعات واقعی خاصی را با هم تعیین کنند، آنها احتمالاً برای تولید مفهومی هستند که بوسیله تعمیم مجسم شده است"<sup>(همان: ۲۳۸)</sup>.

اگر ادبیات موجود در زمینه تئوری زمینه‌ای می‌تواند ابزار مفیدی برای

دوره پانزدهم، شماره پنجاه و هفتم / ۵۷

ادبیات معروف به نظریه زمینه‌ای که کاملاً به چگونگی انجام پژوهش کیفی می‌پردازد، روش‌هایی را تعیین می‌کند که ممکن است به منظور مطالعه سفر درون شهری مفید باشد اگرچه این رویکرد در دیدگاه من در معرض انتقاد در زمینه‌های علمی - فلسفی باشد.

به خاطر اینکه این رویکرد درجایی دیگر به جای علوم اجتماعی بیشتر مورد استفاده است، جغرافیدانان انسانی کیفی نیز برخی از اصول مدیریت انعطاف‌پذیر تئوری زمینه‌ای را در کارهای خود به کار برده‌اند، اما به ندرت از طریقی که ماهیت خاصی از روش را روشن سازد همانگونه که پایلی<sup>(۳۵)</sup> و دیگران (۱۷۰: ۱۹۹۹) اشاره می‌کند. بر این اساس ضروری به نظر می‌رسد که برخی چیزها در مورد ماهیت این رویکرد گفته شود.

یک روش مهم در تئوری زمینه‌ای معروف به "مصاحبه عمقی" یا "مصاحبه طولی" است که تنها اندکی ساختار یافته است به گونه‌ای که برخلاف مصاحبه‌های متعارف رسمی است که در آنها اغلب سؤالات از پیش تعیین شده بودند (و معمولاً تابع تحلیل کیفی قابل هستند).

به هر حال تمرکز بر رفتار مسافرتی و استفاده مستقیم از اطلاعات زمینه‌ای تهیه شده از خاطرات مسافرتی دلالت می‌کند بر اینکه مصاحبه‌ها نخواهند توانست به طور کامل ساختاری باشند. در بخش‌های ساختاریافته، مصاحبه‌گر باید سؤالات خاصی را برای دست یافتن به جزئیات، نمونه و محتوا (رابین<sup>(۳۶)</sup> و رابین، ۱۹۹۵: ۶) و استفاده فعالانه، در این مورد خاطرات سفر، را ارائه می‌کند. در بخش‌های کمتر ساختار یافته، مهم است که به مصاحبه شونده اجازه داده شود که اغلب صحبت را در محدوده پیشنهادی محقق انجام دهد. برای مثال چگونه مصاحبه شونده بر محدودیت‌های فضایی و زمانی در فعالیتهای مسافرتی غلبه می‌کند. مصاحبه غیرساختاری چالش‌هایی را ارائه می‌دهد که ادبیات بررسی و مصاحبه کیفی با آن مرتبط است (نگاه کنید به مایلز<sup>(۳۷)</sup> و هوبرمن<sup>(۳۸)</sup>، ۱۹۹۴، مینچیلی<sup>(۳۹)</sup> و دیگران، رابین و رابین ۱۹۹۵) و در این مورد نمی‌شود بیش از این در اینجا بحث کرد.

به هر حال، یک بعد مهم این اشاره ارزشمند به نقش تحلیل و اهمیت دستیابی به طبقه‌های تحلیلی می‌باشد. یک روش معمولی برای شروع این فرآیند از طریق رمزگذاری می‌باشد که شامل کشف و نامگذاری طبقات اولیه (کدگذاری باز)، تحلیل قوی پیرامون طبقات منفرد (کدگذاری محوری) و بالاخره فرآیند تشخیص یافته‌های اصلی (کدگذاری گزینشی) می‌باشد. فرآیند کدگذاری و یکپارچگی به طور کامل‌تری در ادبیات مربوط به تحلیل کیفی استقرایی و تئوری زمینه‌ای تشریح شده است (نظیر مک‌کراکن<sup>(۴۰)</sup> ۱۹۸۸، اشتراوس<sup>(۴۱)</sup> و کوربین<sup>(۴۲)</sup> ۱۹۹۰، اشتراوس ۱۹۸۷)، لیکن باید از یک نقطه شروع کرد. فرآیند تحلیلی تشریح شده نمی‌تواند به عنوان ترتیب ثابتی از اعمال در نظر گرفته شود به جای اینکه یک فرآیند انعطاف‌پذیر آزمون مجدد، تکرار و اصلاح در نظر گرفته شود. چنین فرآیند تحلیلی توضیح داده شده توسط اشتراوس (۱۹۸۷) که به قالب بندی و ایجاد نظریه منجر می‌شود یعنی یک رویکرد استقرایی، به طور واضحی از رویکرد قیاسی نظری پوپری<sup>(۴۳)</sup> متفاوت است.

نخست اینکه نظریه به عنوان یک ورودی فرموله کردن قضایایی که مورد بررسی قرار گرفته‌اند استفاده نشده است بلکه نظریه محصول فرآیند تحقیق است.

جمع آوری داده‌ها به پژوهشگر کیفی سفر درون شهری ارائه دهد، روش‌شناسی واقعی به پژوهش تجربی چارچوب و یک روش مرتبط با نظریه می‌دهد. ممکن است که ترکیب این رویکردها مشکل به نظر برسد، لیکن روش‌ها، ابزار و دستورالعمل‌های ارائه شده در رویکرد تئوری زمینه‌ای در نظر من ممکن است علیرغم آن در پژوهش کیفی از یک منظر منطقی و واقعی، مفید باشد. این موضوع واقعاً وابسته به آن است که این روش‌شناسی چگونه به کار برده شود.

باپلی و همکاران (۱۹۹۹: ۱۷۴) اظهار کردند که رویکرد تئوری زمینه‌ای حتی قادر است در دو سطح متضاد اجرا شود (واقعی و انتزاعی) زیرا خواستار بررسی انتقادی است. فعالیتهای پژوهشی باید چرخه‌ای باشند و باید شامل مطالعه اثر نظری پیشین باشد آنچه که این نویسندگان (همان: ۱۷۲) ادبیات فنی می‌خوانند (مقالات و کتابهای دانشگاهی).

در استدلال برای رویکردهای کیفی، اگرچه اصطلاحات بی‌صداتراز آنچه اشتراک، سایر و همچنین طرفداران یک رویکرد عمقی در یک نوع بسیار فعل و انفعالی‌تر و کمتر استاندارد و کمتر رسمی از مصاحبه است که پژوهشگر از پاسخ دهنده شناس بیشتری برای یادگرفتن آنچه شرایط متفاوت برای آنها معنی می‌دهد دارد. پس پاسخ دهندگان مجبور نیستند به یک روش جانبدارانه ساختگی ارتباط که در آن آنها صرفاً به شبکه‌های مفهومی که توسط پژوهشگر برای آنها تعیین شده، پاسخ دهند (همان: ۲۴۵).

این موضوع بر این دلالت نمی‌کند که بدون آمادگی نظری وارد میدان شد بلکه بیشتر یک رویکرد بی‌انتهای و انعطاف‌پذیر که باید همچنین علوم اجتماعی را به طور کلی توصیف کند: نظام‌های باز، در مقایسه با نظامهای تجربی بسته علوم تجربی. برای مطالعه روابط اجتماعی در چنین نظامهای بازی لازم است از مدل‌های نظری انتزاعی به بررسی‌های تجربی واقعی تغییر نگرش داد، لیکن در همان حال این بررسیهای کیفی <sup>۱۰</sup> به همان اندازه کمی باید بر مبنای انتزاعی‌هایی به منظور ایجاد نتایج جالب نظری باشند.

## ۹ - نتایج

کمیوند رویکردهای کیفی در جغرافیای حمل و نقل کاملاً مشهود است و به نظر می‌رسد چندین دلیل برای آن وجود دارد. این شاخه بین رشته‌ای تحت تسلط روش‌های کمی به عبارت دیگر تحلیل آماری داده‌های جمع آوری شده یا مساحی مواد و مدل‌سازی ریاضیاتی قرار دارد.

انتقاد از جریان اصلی جغرافیای حمل و نقل تا حدودی به خاطر پیوند نزدیک بین قلمروهای پژوهش و سیاستگذاری به علت نیاز به سهولت یافته‌های اجرایی، ممنوع شده است. در نتیجه این روند، تحقیق‌های سفر یا حمل و نقل بسیار کم بر تجارب و مفاهیم ذهنی کسانی که مسافرت می‌کنند تمرکز کرده‌اند. در نتیجه تعداد اندکی از بررسیهای حمل و نقل و مسافرت بر تجارب و مفاهیم ذهنی افرادی که مسافرت می‌کنند تأکید کرده‌اند. و به استثناء سنت الگوی فعالیتی که به اوایل دهه ۱۹۷۰ و استوارت چاپین برمی‌گردد، مطالعات اندکی یک نگرش روزانه نداشته‌اند.

این مقاله مباحثی را ارائه می‌دهد که برای رویکرد کیفی و تشریحی برای مطالعه سفر درون شهری در زمینه‌های شهری - ساختاری متفاوت، نه به زیان مطالعات کمی، بلکه به عنوان یک ضرورت تکمیلی ارائه می‌دهد

برای شناخت تجارب، انگیزه‌ها، مفاهیم و ادراکات آنها می‌تواند مورد مطالعه هستند، لازم است که با آنها ارتباط برقرار کرد.

بنابراین مناسبترین روش به نظر می‌رسد برای بررسی پدیده‌ها برحسب خودشان و استفاده از روش‌های تئوری زمینه‌ای، هدایت تفصیلی و تاحدودی ساختار یافته مصاحبه‌ها باشد که عبارتست از مقایسه، کدگذاری، طبقه بندی و مفهوم سازی.

به هر حال رویکرد کاملاً قیاسی که در برخی از ادبیات مربوط به تئوری زمینه‌ای تشریح شده این نوع از مطالعه نه ممکن و نه پسندیده است. کدگذاری نباید صرفاً بر مبنای پژوهش تجربی واقعی بلکه همچنین بر مبنای پیشرفتهای پیشین مفاهیم نظری باشد. پژوهش تجربی که به هدف ایجاد نتایج سودمندی می‌باشد باید در چارچوب نظری انجام شود و باید بر مبنای آنچه سایر (۱۹۹۲) پژوهش انتزاعی می‌نامند قرار داشته باشد.

روش‌شناسی واقع‌گرای سایر یک پژوهش کیفی واقعی را تجویز می‌کند که حوادث و موضوعات مطالعه شده از طریق پژوهش نظری پیشین مورد آزمون قرار می‌گیرند به نظر می‌رسد با نوعی از پژوهش مطابق باشد که فاقد آن چیزی است که به شدت جای خالی آن در مطالعات جغرافیایی درباره مسافرت درون شهری احساس می‌شود. به طور خلاصه، هدف رویکردی که در اینجا توصیف شد اینست که به وسیله یک روش‌شناسی منطقی نظری - یعنی به طور ذهنی محدودیت‌های فضایی زمانی تجزیه شده در مسافرت شهری روزانه استخراج و بازگویی شود، برای به تصویر کشیدن آن تجارب و یادگرفتن بیشتر در مورد اینکه مردم چگونه امور عادی مسافرت در محیط‌های ساختاری متفاوت را ایجاد و زندگی می‌کنند.

## ۱۰ - منابع

- 1 - Bailey, C., White, C., Pain, R., 1999. Evaluating qualitative research : dealing with the tension between reliability and creativity. Area 31(2) 169- 183.
- 2 - Barber, G., 1995. Aggregate characteristics of urban travel. In: Hanson, S. (Eds), The Geography of Urban Transportation, second ed. Guilford, New York, pp. 81-99.
- 3 - Chapin, F.S., 1974. Human Activity Patterns in the City. Wiley, New York.
- 4 - Clarke, M., Wilson, A., 1989. Mathematical models in human geography : 20 years on. In: Peet, R., Thrift, N. (Eds) New Models in Geography. The Political Economy Perspective. Unwin Hyman, London, pp. 30-40.
- 5 - Dale, B., 1994. Service og samfunni endring-Utvik lingstrekk i tjenestesektoren belyst i et regionalt og forbrukerorientert perspektiv (Service and Society in Change. Development of the Service Sector in a Regional and Consumer oriented Perspective) Dr. Polit. thesis, Department of Geography, University of Trondheim.
- 6 - Donovan, J., 1988, When you're ill, you've gotta carry it., Health and Illness in the Lives of Black People., In: Eyles, J., Smith, D.M. (Eds),

25 - Schutz,A.,1962.Colleced Papers,vol.I.M.Natason,Martinius Nijhoff., Hague.

26 - Scott,A.J.,Roweis,S.T.,1977.Urban Planning in theory and practice :a reappraisal.Environment and planning A 9,1097-1119.

27 - Simonsen,K.,1993.Byteori og hverdagspraksis,Urban theory and everyday practice.Akademisk forlag,Denmark.

28 - Smith,S.J.,1988.Constructing Local Knowledge.The analysis of self in everyday life.In:Eyles,J.,Smith,D.M.(Eds.),Qualitative Methods in Human Geography.Polity Press,Cambridge,pp.17-38.

29 - Strauss,A.,Corbin,J.,1990.Basics of Qualitative Research Grounded Theory Procedures and Techniques.Sage,Newbury Park.

30 - Strauss,A.L.,1987.Qualitative Analysis for Social Scientists. Cambridge University Press,Cambridge.

31 - Tolley,R.S.,Turton,B.J.,1995.Transport Systems,Policy and Planning -A Geographical Approach.Longman Scientific & Technical ,Essex.

32 - Werlen,B.,1993.Society,Action and Space an Alternative Human Geography. Routledge,London.

Qualitative Methods in Human Geography .Polity Press, Cambridge, pp.180-196.

7 - Eyles,J.,1988.Interpreting the geographical world.Qualitative approaches in geographical research.In: Eyles,J., Smith,D.M. (Eds), Qualitative Methode in Human Geography. Polity Press, Cambridge, pp.1-16.

8 - Fox,M.,1995.Transport planning and the human activity approach. Journal of Transport Geography 3(2)105-116.

9 - Handy,s.,1996.Methodologies for exploring the link between urban form and travel behavior. Transport Research-D 1 (2),151-165.

10 -Hanson,S.,1982.The determinants of daily travel-activity patterns: relative location and sociodemographic factors.Urban Geography 3(3),179-202.

11 - Hanson,S.,Hanson,P.,1981.The travel - activity patterns of urban residents: dimensions and relationships to sociodemographic characteristics.Economic Geography 57,332-347.

12 - Hanson,S.,Hanson,P.,1993.The geography of everyday life.In: Garling , T., Golledge,R.G.(Eds.),Behavior and Environment : Psychological and Geographical Approaches.Elsevier Science, Amsterdam, pp.249-269.

13 - Hanson,S.,Schwab,M.,1987.Accessibility and intraurban travel. Environment and Planning A 19,735-748.

14 - Hanson,S.,Schwab,M.,1995.Describing disaggregate flows. individual and household activity patterns.In:Hanson,S.(Eds.),The Geography of Urban Transportation,second ed. Guilford ,New York, pp. 166-187.

15 - Harvey,D.,1982.The Limits to Capital.Basil Blackwell,Oxford.

16 - Jacobs,J.M.,1993.The city unbound:qualitative approaches to the city. Urban Studies 30(4/5),827-848.

17 - Johnston,R.J.,1986.on Human Geography.Basil Blackwell,Oxford.

18 - Kellehear,A.,1993.The Unobtrusive Researcher a Guide to Methods. Allen & Unwin,London.

19 - McCracken,G.D.,1988.The Long Interview.Sage,Newbury Park.

20 - Miles,M.B.,Huberman,A.M.,1994.Qualitative Data Analysis:An Expanded Sourcebook.Sage,Thousand Oaks.

21 - Minichielli,V.,Aroni,R.,Timewell,E.,Alexander,L.,1990.In-Depth Interviewing :Researching People.Longman Cheshire,Melbourne.

22 - Rimmer,P.J.,1985.Transport geography.Progress in Human Geography 9,271-277.

23 - Rubin,H.J.,Rubin,I.S.,1995.Qualitative Interviewing.The Art of Hearing Data.Sage,London.

24 - Sayer,A.,1992.Method in Social Science A Realist Approach. Routledge,London.

### پی نوشت

1)Jacobs	2)Rimmer
3)Harvey	4)Scott
5)Roweis	6)Tolley
7)Turton	8)Benno Werlen
9)Smith	10)Susan Handy
11)Kirsten Simonsen	12)Anthony Giddens
13)Aggregate and disaggregate studies	14)Barber
15)Clarke	16)Wilson
17)Hanson	18)Schwab
19)Michael Fox	20)Torsten Hagerstrand
21)Bo Lenntorp	22)Chapin
23)Barber	24)Dale
25)Bourdieu	26)Giddens
27)Johnston	28)Clarke
29)Wilson	30)John Eyles
31)Kellehear	32)Schwab
33)Donovan	34)Schutz
35)Bailey	36)Rubin
37)Miles	38)Huberman
39)Minichielli	40)McCracken
41)Strauss	42)Corbin
43)Popperian	44)Andrew Sayer