

مختصر ملخص

الفوضى والامتثال: التدخلات والتصورات الخاصة بوقوف السكوتر

نيكولاس كلاين (جامعة كورنيل، الولايات المتحدة الأمريكية)، آن براون (جامعة أوريغون، الولايات المتحدة الأمريكية)،
كاليفين تيغين (ليمي، الولايات المتحدة الأمريكية)

Clutter and Compliance: Scooter Parking Interventions and Perceptions

Nicholas Klein (Cornell University, USA), Anne Brown (University of Oregon, USA) and Calvin Thigpen (Lime, USA)

✉ كيرستي وايلد: n.klein@cornell.edu

DOI: <https://doi.org/10.16997/ats.1196>

الوصول إلى المقالة الكاملة من هنا

قدمت Steer

دعمها لنشر هذا الملخص العادي الذي يلقي نظرة عامة
على النتائج الرئيسية من مقال أكاديمي نُشر في مجلة

Active Travel Studies

المفتوحة والخاضعة لاستعراض النظراء. وتتوافر
الملخصات المختصرة باللغة الإنجليزية والفرنسية
والإسبانية والصينية والعربية.

steer

www.activetravelstudies.org



UNIVERSITY OF
WESTMINSTER
PRESS

عامة نظرة

- أعضاء الجمهور، والمتخصصون في مجال النقل في كل من أوكلاند (نيوزيلندا) وواشنطن العاصمة (الولايات المتحدة الأمريكية) المبالغة في تقدير كمية سوء ووقوف السكوتر (الوقوف الذي لا يتوافق مع اللوائح)
- يعتقد الأشخاص أن سوء ووقوف السكوتر أكثر من السيارات
- لا يفرق الأشخاص بين دراجات السكوتر التي يتم إيقافها بشكل غير مرتب وسوء الوقوف الفعلي للسكوتر
- قد يعكس تطبيق حظر السكوتر هذه التصورات المبالغ فيها بالنسبة لسوء ووقوف السكوتر

الملخص يعد وقوف السكوتر وركوب الرصيف والتخريب في العادة أكبر مصادر الصراع العام والنزاع لبرامج سكوتر الإلكترونية المشتركة. يعرض سوء وقوف السكوتر وركوب الرصيف المشاة للخطر بل ويشكلون مصدر إزعاج، خاصة بالنسبة للأشخاص الذين يعانون من إعاقات في الحركة. لا تتوافق نسبة ما بين 8% و33% من دراجات السكوتر التي تم إيقافها مع لوائح المدينة وفقا لبحث سابق. تعكس بعض الاختلافات عبر المدن متطلبات وقوف سكوتر المتنوعة - مثل إذا ما تمكن الشخص من إيقاف سكوتر في محطة الحافلات أو في "منطقة الأثاث". يتمثل مقياس وقوف سكوتر الذي يمكن مقارنته بسهولة عبر المدن فيما إذا كان سكوتر يعوق وصول المشاة عن طريق حظر الرصيف، ومنحدر الرصيف، والمشى، وما إلى ذلك، وجدت دراسة لخمسة مدن أمريكية، على سبيل المثال، أن 1.7% فقط من دراجات سكوتر المتوقفة أعاقت وصول المشاة، على قدم المساواة مع أو أقل قليلا مما كانت عليه في الدراسات السابقة.

تجارب المدن مع دراجات سكوتر المشتركة قصيرة، وتتطور عملية فهم مشاكل وقوفها ومن ثم حلولها. كشفت دراستنا عن ثلاثة نتائج رئيسية:

1. يبالغ الأشخاص باستمرار في تقدير سوء وقوف السكوتر.
2. يعتقد الأشخاص أن سوء وقوف دراجات سكوتر أكثر من السيارات.
3. لا يفرق الأشخاص بين دراجات السكوتر التي يتم إيقافها بشكل غير مرتب وسوء الوقوف الفعلي للسكوتر.

نحن نعالج هذه القضايا من خلال بيانات استطلاع اعتراض من أوكلاند، نيوزيلندا، وواشنطن العاصمة، الولايات المتحدة الأمريكية. قمنا بتجميع 125 عملية مسح كامل من المشاة في أوكلاند و58 في واشنطن العاصمة. طلبنا من المستجيبين تقدير حصة السكوتر والدراجات والسيارات التي يتم إيقافها بشكل غير صحيح في مدينة الدراسة وتصوراتهم لوقوفالسكوتر من خلال إظهار مجموعة عشوائية من سيناريوهات وقوف السكوتر. كما طرحنا أسئلة مماثلة لمهنيي النقل الذين ينظمون ويديرون برامج السكوتر المشتركة. استطلعنا المشاركين في أربعة مؤتمرات أو اجتماعات مهنية للنقل.

1 يبالغ الأشخاص باستمرار في تقدير سوء وقوف السكوتر.

بالغ المستجيبين في انتشار وقوف السكوتر بالشكل غير اللائق. في أوكلاند، قدر الناس أن 20-30% من دراجات السكوتر المتوقفة بشكل غير صحيح؛ في الواقع، أظهرت البيانات الميدانية التي جمعناها أن 15% لم تمثل لوائح المحلية، و5% فقط أعاقت الوصول. في واشنطن العاصمة، قدر الناس أن أكثر من 30% من دراجات السكوتر المتوقفة بشكل غير صحيح، مقارنة بـ 19% غير متوافقة مع لوائح وقوف السيارات المحلية، و6% تعوق الوصول.

لاحظ المتخصصون في مجال النقل معدلات مماثلة لحالات وقوف السكوتر غير المناسبة مقارنة بالجمهور. أفاد المجيب المتخصص في النقل المتوسط أن 20-30% من دراجات سكوتر قد تم إيقافها بشكل غير صحيح.

2 يعتقد الأشخاص أن سوء وقوف دراجات سكوتر أكثر من السيارات.

يدرك المستجيبون أن الأشخاص يسيئون إيقاف دراجات سكوتر بشكل متكرر أكثر من الدراجات أو السيارات، عندما يكون العكس صحيحًا.

بالغ المستجيبون في تقدير معدلات وقوف الدراجات غير المتوافقة، لكنهم قالوا أنهم يعتقدون أن ذلك يحدث بشكل أقل تكرارًا من وقوف دراجات سكوتر غير المتوافقة. وتمثلت الاستجابة المتوسطة في أن 5% إلى 10% من الدراجات قد تم إيقافها بشكل غير صحيح؛ وأفاد 18% من المستجيبين أن أكثر من 30% من الدراجات قد تم إيقافها بشكل غير صحيح، وقدر 33% من المستجيبين أن أقل من 5% من الدراجات قد تم إيقافها بشكل غير صحيح. وعلى النقيض من ذلك، تشير الدراسات السابقة إلى أن أقل من 1% من الدراجات تتسبب في إعاقه وصول المشاة.

في حين أن المستجيبين يبالغون في تقدير سوء وقوف سكوتر والدراجات مقارنة بالملاحظات الميدانية، إلا أنهم يقللون من مخالفات وقوف السيارات. في دراسة سابقة، وجدنا أن ربع جميع السيارات التي تم إيقافها قد منعت الوصول للمسافرين الآخرين في خمس مدن أمريكية، لكن نسبة صغيرة فقط من المشاركين (13%) قدروا أن 20-30% من السيارات قد تم إيقافها بشكل غير صحيح. ويقدر متوسط المستجيبين أن 10-20% من السيارات قد تم إيقافها بشكل غير صحيح.

كما قلل المتخصصون في مجال النقل من سوء إيقاف السيارات وبالغوا في تقدير سوء وقوف الدراجات.

3 لا يفرق الأشخاص بين دراجات السكوتر التي يتم إيقافها بشكل غير مرتب وسوء الوقوف الفعلي للسكوتر.

يبدو أن المستجيبين في الاستطلاع يستخدمون اعتبارين في تحديد ما إذا كان سكوتر مشترك قد تم إيقافه بشكل صحيح: إمكانية الوصول للمشاة وفوضى بصرية.

إمكانية الوصول للمشاة هي شرط أساسي يستخدمه الجمهور لتقييم وقوف دراجات سكوتر بشكل مناسب. شاهدت الغالبية العظمى (85-90%) من الأشخاص دراجات سكوتر متوقفة في مسارات الدراجات أو في حارات وقوف السيارات أو مرتبة بدقة في منطقة الأثاث ومتوقفة بشكل صحيح. كانت هناك مساحة كبيرة من الرصيف للوصول للمشاة في هذه الحالات الثلاث. على العكس من ذلك، حدد الجمهور بشكل حاسم السيناريوهات التي قد تشكل مخاطر إمكانية الوصول (مثل دراجات سكوتر أو الدراجات البخارية التي حجبت حافة الرصيف) على أنها غير متوافقة مع قواعد الوقوف المحلية.

بالإضافة إلى الوصول، بدأ أن الجمهور يرى "التناسق كمكافئ للوقوف المتوافق لدراجات سكوتر. قدمنا للمستجيبين سيناريوهين متشابهين حيث كانت دراجات سكوتر متوقفة في منطقة الأثاث في رصيف عريض، مع سيناريو واحد يظهر وقوف دراجات سكوتر "مرتبة" وآخر "فوضوي". في السيناريو المرتب، يتم محاذاة ثلاث دراجات سكوتر متوقفة بدقة وأناقفة متوازية مع بعضها البعض على رصيف واسع. يظهر السيناريو الفوضوي نفس دراجات السكوتر الثلاث متوقفة في زوايا مختلفة عن بعضها البعض ولكن لا تعيق الرصيف. على الرغم من المواقع المماثلة على الرصيف، قال ثلاثة أرباع الأشخاص أن دراجات سكوتر الأنيقة قد امتثلت للوائح السكوتر المحلية، مقارنة بالربع فقط من دراجات سكوتر الفوضوية.

نصائح

تؤثر تصورات جمهور العامة على السرد حول برامج سكوتر والسياسات التي تحكم وقوفه. ومع ذلك، يجب أن تبدأ المناقشات حول وقوف

درجات سكوتر من نقطة الفهم المشترك - بمعنى، ما يعتبر وقوف غير مناسب وكذلك عدد مرات حدوثه. نجد أن الجمهور والمتخصصين في مجال النقل يبالغون في تقدير انتشار سوء وقوف دراجات سكوتر. كما نجد أن المخاوف بشأن إمكانية وصول المشاة والحس الجمالي بالنظام والترتيب تدفع إلى حد كبير التصورات العامة لحالات الوقوف غير المناسبة. قد تؤدي تصورات "الفوضى" إلى حالات وقوف غير متوافقة أكثر مما يحدث عند الحكم عليها بواسطة اللوائح المحلية أو من جهة المعاونة.

يوصل مسؤولو المدينة تقييم مستقبل برامجهم المشتركة الخاصة بتنقل المركبات الصغيرة خفيفة الوزن. ولكن، كما يظهر بحثنا، إذا طبق صانعو القرار نفس المنطق وراء حظر السكوتر على الوسائل الأخرى، فسوف يكون لدينا قريباً حظر على معظم وسائل السفر. نحن نشجع صناع القرار على اتخاذ نهج عملي لوقوف السكوتر من خلال التنظيم المدروس والبنية التحتية، بدلاً من الطرق القاسية الصارمة مثل الحظر.

وقد دعمت Steer، وهي شركة استشارية عالمية متخصصة في الخدمات الحيوية والبنية التحتية التي تجعل عالمنا يعمل، إنشاء هذا الملخص. يتمثل هدفنا في تمكين ممارسي السفر النشطين من خلال تسهيل الوصول إلى البحث الأكاديمي. وللحصول على مزيد من المعلومات، يُرجى زيارة الموقع www.steergroup.com.