ACTIVE TRAVEL STUDIES

مختصر ملخص

DOI: https://doi.org/10.16997/ats.1350
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

الدراجات! الكاميرا! الإجراء؟ استكشاف السلوكيات اليومية لركوب الدراجات الهوائية في المناطق الحضرية لإثراء الدروس المستفادة لمخططي البنية التحتية

ألكسندر نيرس وريتشارد دونينغ (الجغرافيا والتخطيط، جامعة ليفربول، المملكة المتحدة، المملكة المتحدة)

Bikes! Camera! Action? Exploring the everyday behaviours of urban cycling to inform lessons for infrastructure planners

Alexander Nurse and **Richard Dunning** (Geography and Planning, University of Liverpool, United Kingdom)

ألكسندر نيرس: anurse@liverpool.ac.uk

عامة نظرة

- تعد تكنولوجيا الكاميرات أداة قيّمة لفهم كيفية استخدام راكبي الدراجات للطرق والبنية التحتية المخصصة لركوب الدراجات.
- وتكشف دراستنا أن راكبي الدراجات الهوائية لا يلجؤون إلى البنية التحتية المخصّصة للدراجات إلا إذا كانت مفيدة لهم. سيتجنبون ذلك حيث لا يكون مفيداً.
- يُفسّر راكبو الدراجات ذوو القدرات المختلفة السلوكيات بطرق متباينة، وبالتالي يتصرفون بطرق مختلفة. ولذلك، يجب على مخططي النقل الذين يهدفون إلى تصميم بنية تحتية مفيدة أن يحاولوا فهم تلك المعاني والسلوكيات وتوفيرها.

في ورقتنا البحثية أردنا أن نفهم كيف يتنقل راكبو الدراجات "اليوميين" في المدينة لفهم كيف ينبغي علينا توفير بنية تحتية أفضل لراكبي الدراجات هؤلاء.

قمنا بتحديث طريقة استُخدمت لأول مرة في لندن والتي استخدمت تقنية قائمة على الفيديو لاستكشاف كيفية تعامل راكبي الدراجات مع البنية التحتية كما يجدونها. وإدراكاً منا أن الكثير من أبحاث ركوب الدراجات الهوائية تميل إلى التركيز على الأماكن البارزة، أردنا استكشاف كيفية عمل هذه الأفكار في ما أطلقنا عليه اسم المدينة "غير النموذجية". وقد وصفنا ذلك بأنه المكان الذي تقوم فيه السلطات بمحاولات لتحسين توفير خدمات ركوب الدراجات، ولكن لا يُعترف بها على أنها في طليعة الجهات التي تقدم خدمات ركوب الدراجات. لقد اخترنا ليفربول لتكون محور دراستنا - وهو مكان تتشابه فيه نسبة راكبي الدراجات الهوائية مع متوسط المملكة المتحدة، ويفتقر إلى بنية تحتية كبيرة لركوب الدراجات مقارنة بالمدن الكبرى الأخرى.

نهجنا

لالتقاط نشاط التنقل اليومي، استخدمنا نهجًا جديدًا حيث تم تجهيز دراجات المشاركين بكاميرات وميكروفونات أمامية وخلفية مثبتة في الأمام والخلف. كما قمنا بتوفير أجهزة كمبيوتر تعتمد على نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) لركوب الدراجات لتسجيل اختياراتهم لمسارات التنقل. بالإضافة إلى التعليمات حول كيفية استخدام التكنولوجيا، قدمنا للمشاركين توجيهًا بسيطًا تمثّل في ركوب دراجاتهم في مسار تنقلاتهم المعتادة، ومن الأفضل أن يكون ذلك في الوقت الذي اعتادوا فيه الذهاب إلى العمل والعودة منه، مع تسجيل الرحلتين.

والأهم من ذلك، لم نعط أي تعليمات حول كيفية التصرف. وهكذا، كنا نأمل أن يمارس راكبو الدراجات سلوكهم الاعتيادي في القيادة، كما يفعلون عادةً. وبالتالي، كان الهدف من ذلك هو توثيق التجربة "اليومية" لراكبي الدراجات الهوائية هؤلاء. وشمل ذلك:

- ما هي الطرق التي سلكوها، ولماذا؟
- ما إذا كانوا قد استخدموا أو لم يستخدموا أي بنية تحتية معينة خاصة بالدراجات، ولماذا؟
- ما هي الحوادث التي اعتقدوا أنها مهمة، ولماذا؟

ثم أتبعنا التسجيلات بمقابلة مع كل راكب دراجة. وانصبّ التركيز على الأمور التي اعتبرها المشاركون ذات أهمية بالنسبة لهم، ولخياراتهم المتعلقة باختيار مسار التنقّل.

وقد تناول تحليلنا هذه الاستجابات من منظور نظرية الممارسة التي تسمح لنا بالنظر في سلوك راكبي الدراجات من خلال ثلاثة أبعاد رئيسية: المواد (مثل الدراجات والبنية التحتية المادية)، والكفاءات (أي المهارات التي يمتلكها راكبو الدراجات أو يفتقرون إليها)، والمعاني (أي القيم التي يعطيها الأفراد لأشياء محددة). راجع الورقة البحثية الكاملة لمعرفة المزيد عن هذا الأمر.

قمنا بتوظيف ستة من راكبي الدراجات الهوائية في دراستنا وسجلنا 12 رحلة - وهو عدد مماثل لمثال لندن. وقد استقطب هذا الأمر راكبي الدراجات من مختلف القدرات - من راكبي الدراجات الذين يصفون أنفسهم بأنهم "مبتدئون" إلى أولئك الذين لديهم خبرة سنوات عديدة. ركب المشاركون لدينا مجموعة متنوعة من الدراجات القياسية بما في ذلك الدراجات الهوائية القابلة للطي ودراجات الرحلات والدراجات الجبلية ودراجات السباق. كان خمسة من المشاركين من الذكور، ومشاركة واحدة من الإناث.

النتائج

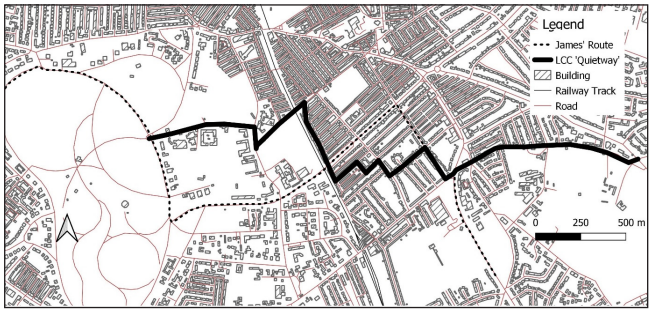
كشف تسجيل السلوكيات اليومية لراكبي الدراجات عن العديد من الرؤى اللافتة حول كيفية استخدام راكبي الدراجات للمساحات.

اختيار المسار

كانت إحدى النتائج الأساسية هي أن المشاركين اختاروا مسارات تنقّل يرونها الأنسب لهم. لقد استخدموا المسارات المعلن عنها/البنية التحتية المخصصة عندما كانت ملائمة لهم، وتجنبوها عندما لم تكن كذلك. سلك معظم المشاركين طريقاً مباشراً واستخدموا البنية التحتية المخصصة عندما كانت متداخلة مع هذه المسارات. وهنا، وجدنا أن تدخلات البنية التحتية الاستراتيجية في الأماكن التي تتلاقى فيها المسارات كانت مستخدمة بشكل كبير.

ومع ذلك، فقد وجدنا على نطاق واسع أن المسارات الأخرى المعلن عنها (مثل الشبكة الوطنية لركوب الدراجات) لم تُستخدم إلا عندما تقاطعت مع خطوط الرغبة الرئيسية. إذا كانت الطرق غير مباشرة أو غامضة أو متعرجة، فإن راكبي الدراجات يميلون إلى تجنبها (انظر الشكل 1، حيث يختار جيمس مساراً يتضمن عدداً أقل من المنعطفات مقارنة بمسار ال Quietway).

تشير تجارب المشاركين إلى أنهم لم يكونوا مستعدين للتنازل عن توفير الوقت ولو لبضع دقائق في سبيل استخدام شبكة يعترفون بأنها أكثر أماناً. بعبارة أخرى، يجب أن تذهب البنية التحتية إلى حيث يحتاجها راكبو الدراجات. هنا، تبرز نتيجتان رئيسيتان. أولاً، يمكن أن يؤدي الفشل في تسهيل ركوب الدراجات على طول خطوط الرغبة إلى نفور راكبي الدراجات



الشكل 1: المسار المباشر مقابل المسار "الهادئ" غير المباشر

المحتملين الذين يشيرون إلى نقص البنية التحتية كحاجز رئيسي. ثانياً، إذا تم وضع البنية التحتية بشكل غير لائق، وبالتالي عدم استخدامها، فقد يؤدي ذلك إلى تقويض ثقة الجمهور على نطاق أوسع.

مرافق نهاية الرحلة

من المشاكل الرئيسية الأخرى التي تم تحديدها من خلال النتائج التي توصلنا إليها هي الانتقال عند بداية ونهاية المسار، ولا سيّما في محيط كلٍّ من المنزل ومكان العمل.

على الرغم من أننا لم نرصد ركوب الدراجات على الأرصفة على طول الطرق الرئيسية، إلا أن بعض المشاركين استخدموا الرصيف (وإن كان لفترة وجيزة) بالقرب من منازلهم للوصول إلى أبواب منازلهم الأمامية. وفي بعض الحالات، لاحظنا أيضاً أن راكبي الدراجات الهوائية يسلكون الطريق الخاطئ في شوارع ذات اتجاه واحد للوصول إلى منازلهم. هنا، كان المشاركون يشيرون إلى المزايا المرتبطة بالسلامة الناتجة عن تجنّب التعامل مع نظام طرق مخصص للسيارات.

لاحظنا بشكل خاص معاناة راكبي الدراجات الهوائية في الانتقال بين الطريق ومكان عملهم. اختار بعض راكبي الدراجات ركوب الدراجات في مناطق المشاة. وتوقف آخرون على الطريق وترجلوا وساروا بدراجاتهم. وقد وجدنا أنه لم يكن هناك إجماع واضح حول كيفية التصرف في تلك الأماكن، الأمر الذي دفع راكبي الدراجات إلى إضفاء معانيهم و"قواعدهم" الخاصة حول كيفية مواصلة رحلتهم.

من لَدغته الأفعى خشي الحبل

أخيراً، لاحظنا كيف أنه على الرغم من مرور معظم الرحلات دون وقوع حوادث، إلا أن العديد من راكبي الدراجات حددوا "نقاطاً ساخنة" رئيسية.

وغالبًا ما كانت هذه الأماكن تتعلق بأماكن تخصهم، وعادةً ما تتعلق بمكان حدوث شيء ما في الماضي وليس في ذلك الوقت المحدد.

دروس لصانعي السياسات

في حين أن سياسة ركوب الدراجات الهوائية تركز بشكل واضح على المواد والكفاءات التي تُمكّن من ممارسة ركوب الدراجات، فإن جزءًا كبيرًا من نشاط ركوب الدراجات يتشكل بشكل كبير من خلال المعاني التي يضفيها راكبو الدراجات الأفراد.

لاحظنا كيف أن راكبي الدراجات، في غياب بنية تحتية مناسبة، يتنقلون في المسارات بناءً على كفاءاتهم وتفسيراتهم الخاصة. قد يبرر بعض راكبي الدراجات السلوكيات "غير الأخلاقية" (مثل ركوب الدراجة على الرصيف). وعلى العكس من ذلك، سيتوقف راكبو الدراجات الأقل ثقة إذا وجدوا صعوبة في استخدام البنية التحتية - مما قد يضعهم في مواقف أكثر خطورة (على سبيل المثال عن طريق الترجل على الطريق).

يمثل تحقيق التوازن بين تلبية احتياجات راكبي الدراجات الأكثر ثقة والأقل ثقة تحدياً لمخططي النقل. والنتيجة الأساسية التي توصلنا إليها هي أن البنية التحتية يجب أن تكون مفيدة وذات مغزى لراكبي الدراجات الهوائية لاستخدامها. ولا يمكن للمصمّمين تلبية نطاق واسع من الكفاءات، ومن ثم استيعاب أكبر تنوّع ممكن من راكبي الدراجات، إلا من خلال فهم المعاني التي يضفيها مختلف راكبي الدراجات على ممارستهم، والعمل على توفير ما يستجيب لها.

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.