

أسباب عدم استعمال الرصيف من طرف المشاة

بوظيفة حمو، الأحسن حمزة، مخبر الوقاية والأرغنوميا، جامعة الجزائر2.

الملخص

يعتبر الرصيف جزءاً مهماً من مكونات الطريق داخل المدن، حيث يهدف إلى فصل حركة المشاة عن حركة المركبات بالإضافة إلى استخدامات أخرى. غير أن الملاحظ هو عدم استعمال الرصيف من طرف الراجلين، لذا يطرح التساؤل حول أسباب عزوف هؤلاء المشاة عن استخدام الرصيف والمشي في الطريق ومزاومة المركبات بالإضافة إلى الخطورة التي يشكلها هذا السلوك المتهور على سلامتهم بصفة خاصة وسلامة باقي مستخدمي الطريق بصفة عامة، ناهيك عما قد يشكله هذا السلوك من تعطيل لحركة المرور والدخول في صراعات مع سائقي المركبات، لذا تهدف الدراسة الحالية إلى محاولة التعرف عن أهم الأسباب التي تقف وراء هذه الظاهرة ومحاولة إيجاد تفسيرات لها في ضوء المتطلبات والمعايير العلمية لتصميم الرصيف. فقد بينت نتائج الدراسة الحالية بأن عدم استعمال المشاة للرصيف يرجع إلى ثلاث عوامل: عوامل اجتماعية وثقافية، عوامل أمنية وعوامل تصميمية، وكذلك محاولة وضع جملة من الحلول والاقتراحات التي قد تساهم في المستقبل في الحد من انتشار هذه التصرفات غير الاجتماعية وجعل الوقاية خير من العلاج.

الكلمات المفتاحية: الرصيف، الراجلين، السلوك، الطريق،

1-المقدمة

يعتبر الرصيف جزءاً هاماً مكماً للطرق والشوارع داخل المدن والقرى، حيث وجد لتنظيم حركة المشاة وتوفير الحماية الضرورية لهم من أخطار المركبات باعتبارهم من أضعف مستخدمي الطريق، الأمر الذي يتطلب كذلك ضرورة الاهتمام بسلامة المشاة على الطريق وتطوير المرافق الخاصة بهم من أرصفة وممرات بمختلف أشكالها حتى تخضع لمعايير التصميم وتتماشى مع ما توصلت إليه مختلف الدراسات العلمية ومستويات التصميم لدى الدول المتقدمة في هذا المجال، فعلى سبيل المثال يجب وضع ممر المشاة قبل موقف الحافلات حتى يمر هؤلاء وراء الحافلة عوض المرور أمامها، بالإضافة إلى تعزيز وتوجيه حركة المشاة في الأماكن الخطرة بمواجه نحو ممرات المشاة، زيادة على ذلك فإنه يجب أخذ عادات وتقاليد فئة المشاة والظروف الأمنية والاجتماعية لاختيار نوع ممر المشاة المناسب.

لقد أصبح تصميم الرصيف وما يوفره من تسهيلات وممرات آمنة للمشاة بمثابة مشروع سياحي لتعزيز الاقتصاد المحلي وتشجيع الزوار بصفة خاصة والمشاة بصفة عامة على المشي على الرصيف بالشوارع الكبرى. الأمر الذي يسمح بزيادة عدد المشاة وبالتالي عدد الزبائن بالنسبة لمختلف المحلات التجارية، كما يخفف من الحاجة إلى مواقف السيارات ويسهل وصول المشاة

نتيجة نقص الازدحام، بالإضافة إلى أن كل ذلك يشجع الأفراد على عملية المشي وما قد ينجر عنها من فوائد مثلما هو الحال بالنسبة لتخفيض تلوث الجو والاكتظاظ المروري وكذا منح فرص للناس للتفاعل مع بعضهم البعض، ناهيك عن رفع مستوى الإحساس بالأمن بتواجد أناس كثيرين بالمنطقة، زيادة على تحسين الصحة واللياقة لأفراد المجتمع. وعلى العموم، يجب على مصمم الطريق أخذ الاحتياطات اللازمة سواء لإعطاء المشاة حقهم في الطريق أو وضع إجراءات تصميمية من شأنها توجيه سلوكياتهم لاستعمال الممرات الخاصة بهم طالما أنهم يعتمدون على سلوك المخاطرة لقطع الطريق مبررين ذلك بأسباب غير موضوعية.

وبالفعل فقد أشارت بعض الدراسات إلى أن المشاة أكثر عرضة لخطر الإصابة بحوادث المرور، حيث توصل أوديرو (1997)، إلى أن 41% إلى 75%، من وفيات مستعملي الطريق هم من المشاة في المناطق الحضرية، إذ يميل معظم الراجلين وراكبي الدراجات إلى اختيار أقصر الطرق وأيسرها حتى ولو كانت أقل أمنا، كما تبين من الدراسات التي أجريت في البرازيل والمكسيك وأوغندا أن المشاة يفضلون اجتياز الطرق الخطرة بدلا من تغيير خط سيرهم والصعود على الجسور المخصصة لهم، ولذلك ينبغي أن يضمن نظام المرور بأن تكون أقصر الطرق هي أيضا أكثرها أمنا بالنسبة لمستعملي الطريق الضعفاء.

كما أشار جهان محمد إبراهيم وآخرون (2011)، بأن إصابات حوادث المرور بمصر تمثل 45% من الإصابات المميتة، 75% منها ذات علاقة بإصابات المشاة، كما قام نفس الباحثين بمسح حول إدراك خطر الطريق وإصابات المشاة من بين طلبة جامعة عين شمس بمصر، حيث شملت الدراسة 1324 طالبا، فوجد بأن 21.9% منهم قد عانوا من إصابة كمشاة خلال الستة أشهر الماضية، 28.9% من هؤلاء كانوا قد أدخلوا إلى المستشفى أو عيادة طبية نتيجة الإصابة، 39.3% منهم كانوا غير قادرين على الذهاب للجامعة أو مغادرة المنزل بسبب الإصابة لفترات تتراوح من يوم إلى أسبوع، كما وجد بأن المشاة كانوا عرضة للمعاناة من إصابة إذا لم ينظروا دائما للاتجاهين قبل اجتياز الطريق، بينما كان انتظار الضوء الأخضر دائما وقائيا. وخلصت الدراسة إلى أن السلوكيات غير اللائقة للشباب على الطريق لها علاقة بإصابة المشاة. لقد وجد بأنه يمكن التنبؤ بديناميكية حركة الراجلين رغم اختلاف أهدافهم ومقاصدهم، وأنه بإمكانهم المشي بحرية فقط عندما تكون الكثافة منخفضة، وما عدا ذلك فإن حركتهم تتأثر في إطار تفاعلها مع تدفق حركة باقي المشاة مانحة بذلك الفرصة لظهور ما يعرف بظاهرة التنظيم الذاتي (هالبنغ وآخرون، 2001).

وفي نفس السياق قام بوظيفة وآخرون (2010)، بتصميم قائمة لتشخيص السلوكيات اللاواقعية لدى مستعملي الطريق بعد إجراء عدة مقابلات ودراسات استطلاعية، كما تم الاعتماد على مبدأ الشخص الثالث، حيث طرح السؤال التالي في بداية القائمة: إلى أي مدى تتكرر ملاحظتك للسلوكيات الموالية في الطريق؟ وما مدى خطورتها في نظرك؟ وذلك باستعمال سلم خماسي يتراوح

من أبدا إلى دائما بالنسبة للتكرار، وآخر بالنسبة لدرجة الخطورة يتراوح من غير خطيرة تماما إلى خطيرة جدا، وقد بينت النتائج بأن السلوكيات اللاوقائية لا تقتصر على السائق بل تشمل مختلف مستعملي الطريق. بما فيهم المشاة. حيث كشف تطبيق التحليل العملي على نتائج الدراسة بأن توزع هذه السلوكيات عبر تسعة عوامل من بينها عامل نقص الالتزام والمسؤولية لدى المشاة الذي ساهم في تفسير تباين آراء أفراد عينة الدراسة بنسبة (1,20%)، حيث تمثل ذلك في السلوكيات اللاوقائية التالية:

1. قطع الطريق من طرف المشاة في منتصف مفترق الطرق
2. قطع الطريق من طرف المشاة في اتجاه مائل
3. قطع الطريق من طرف المشاة في المنعرجات
4. قطع المشاة للطريق في مكان منعدم الإنارة
5. قطع الطريق بطريقة مفاجئة من طرف المشاة
6. قطع المشاة للطريق بالصعود فوق الحواجز الموجهة لحركة المرور
7. سير المشاة على الجسور وداخل الأنفاق الممنوعة
8. قطع المشاة للطرق السريعة
9. ضعف تقدير المشاة للوقت المناسب لقطع الطريق
10. عدم استعمال المشاة للأنفاق الخاصة بهم
11. لعب الأطفال في الطريق أو بالقرب منها
12. التباطؤ في قطع الطريق من طرف المشاة
13. عدم تحكم مربي المواشي في الحيوانات عند قطع الطريق

وقد تم الاعتماد على المتوسط الحسابي لترتيب السلوكيات اللاوقائية حسب درجة تكرارها كما يتضح ذلك من خلال الجدول 1، الذي يبين ترتيب السلوكيات اللاوقائية الخمسة والعشرين الأولى الأكثر تكرارا من ضمن 150 سلوكا لاوقائيا لدى مستعملي الطريق شملتهم الدراسة التي تم تطبيقها على عينة تتكون من 7058 سائق. كما تناولت الدراسة درجة خطورة هذه السلوكيات، حيث بينت النتائج كذلك بأن مختلف مستعملي الطريق يقومون كذلك بسلوكيات خطيرة كما يتضح من الجدول 2، الذي يبين ترتيب السلوكيات اللاوقائية الخمسة والعشرين الأولى الأكثر خطورة من ضمن 150 سلوكا لاوقائيا لدى مستعملي الطريق شملتهم نفس الدراسة.

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	السلوكيات
1,207	3,64	1. استخدام الأرصفة في أغراض تجارية أو شخصية
1,202	3,58	2. القيام بأشغال على الطريق دون ترميمها كما كانت من قبل
1,212	3,58	3. عدم قيام عمال الصيانة بتصليح الطريق
1,178	3,56	4. وجود مرضى عقلين ومتشردين تائهين بالشوارع والطرقات
1,237	3,51	5. عدم استعمال سائقي الدراجات والدراجات النارية أو مرافقيهم للحوذة
1,202	3,42	6. إجراء عمليات الصيانة أثناء أوقات الازدحام في حركة المرور
1,196	3,39	7. التوقف المفاجئ والمتكرر لسيارات الأجرة
1,204	3,34	8. عدم احترام راكبي الدراجات والدراجات النارية لقواعد المرور
1,144	3,34	9. عدم استعمال المدرجات العلوية من طرف المشاة
1,312	3,33	10. تهور السائق في المواقب الرياضية والأعراس
1,155	3,33	11. قيام بعض المشاة بالنسول داخل حركة المرور
1,129	3,33	12. لعب الأطفال في الطريق أو بالقرب منها
1,266	3,32	13. توقف الحافلات في أي مكان لحمل الركاب
1,122	3,32	14. التباطؤ في قطع الطريق من طرف المشاة
1,206	3,31	15. التوقف للفرجة على حادث مرور
1,182	3,31	16. دخول أصحاب الدراجات والدراجات النارية فجأة أمام المركبات
1,191	3,30	17. عدم إزاحة مصالح الصيانة للحيوانات الميتة بسرعة
1,127	3,29	18. عدم تحكم مربي المواشي في الحيوانات عند قطع الطريق
1,114	3,29	19. قطع المشاة للطريق أمام الحافلة مباشرة بعد النزول منها
1,237	3,28	20. عدم احترام السرعة المسموح بها
1,156	3,28	21. مرور المشاة بدون احترام الإشارات الضوئية
1,143	3,28	22. عدم قيام مصالح الصيانة بنقص أغصان الأشجار المعرّقة لحركة المرور
1,207	3,27	23. عدم احترام أصحاب الدراجات والدراجات النارية أضواء المرور
1,186	3,27	24. حمل أشخاص في وضعيات غير آمنة على الدراجات والدراجات النارية
1,099	3,27	25. ضعف تقدير المشاة للوقت المناسب لقطع الطريق

جدول 1، ترتيب السلوكيات اللاوقائية لدى مستعملي الطريق حسب مستوى التكرار

لقد حاول بوظريفه وآخرون (2011)، دراسة عوامل ودوافع العديد من السلوكيات اللاوقائية لدى مستعملي الطريق التي تم التوصل إليها في دراسة سابقة (بوظريفه وآخرون، 2010)، حيث تم تطبيق الدراسة على عينة تتكون من 5586 سائق. وكان من ضمنها سلوكيات لاوقائية تخص المشاة، فعلى سبيل المثال وجد بأن قطع المشاة للطريق السريع كما يتضح من الجدول 3، يرجع إلى جملة من العوامل كعدم توفر الأمن ببعض الأنفاق وممرات الراجلين ونقص ممرات الراجلين وسوء تصميمها، وجملة أخرى من الدوافع كاختصار الطريق، ربح الوقت وعدم إدراك الخطر. أما مرور المشاة بدون احترام توجيهات رجل الأمن فيرجع كما يتضح من الجدول 4، إلى جملة من العوامل

مثل نقص الصرامة في تطبيق القانون على المشاة، صعوبة معاقتهم، نقص التحسيس والتربية المرورية، ازدحام حركة المرور، غياب الحواجز الموجهة للمشاة، سوء تنظيم حركة المرور، كثرة المشاة وسوء تصميم الطريق، وجملة أخرى من الدوافع كاللامبالاة، ربح الوقت، الثقة الزائدة في النفس، عدم الانتباه، قرار غير عقلاني، الأنانية، عادة، تأكيد الذات. ووجد كذلك بأن لعب الأطفال في الطريق أو بالقرب منه كما يضح من الجدول 5، تقف وراءه عدة عوامل كما هو الحال بالنسبة لغياب مساحات اللعب، غياب دور الأولياء، نقص التربية العامة، نقص التحسيس والتربية المرورية وتدني قيم التعاون والتضامن الاجتماعي، بالإضافة إلى عدة دوافع كعدم إدراك الخطر، اللامبالاة وتقليد الكبار.

الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	السلوكيات
,726	4,54	1. التجاوز عند المنعرجات
,759	4,49	2. قيادة السيارة بدون استعمال الأضواء ليلا
,758	4,49	3. قطع المشاة للطريق السريع
,753	4,44	4. توقف المركبة عند المنعرجات
,752	4,44	5. قطع الطريق من طرف المشاة في المنعرجات
,763	4,43	6. لعب الأطفال في الطريق أو بالقرب منها
,779	4,42	7. القيام بالتجاوز الخطير
,776	4,42	8. قطع الطريق من طرف أطفال صغار خارج ممر الراجلين بدون مرافق
,796	4,41	9. القيام بمناورات خطيرة أثناء السياقة
,752	4,41	10. عدم تكييف السرعة حسب زاوية المنعرج
,771	4,41	11. عدم السياقة بحذر قرب المدارس
,786	4,41	12. التوقف على اليسار في الطريق السريع
,773	4,39	13. تسابق بين مركبتين
,778	4,39	14. التجاوز في مفترق الطرق
,770	4,39	15. قطع الطريق بطريقة مفاجئة من طرف المشاة
,763	4,38	16. حمل أشخاص في وضعيات غير آمنة على الدراجات والدراجات النارية
,792	4,36	17. تغيير الاتجاه فجأة
,753	4,36	18. الخروج المفاجيء من شارع فرعي بدون اتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة
,809	4,36	19. الصعود أو النزول من المركبة أثناء سيرها
,789	4,36	20. سير الأطفال في الطريق بالمزاج ذات العجلات (patins à roulettes)
,811	4,35	21. عدم استعمال سائقي الدراجات والدراجات النارية أو مرافقيهم للخوذة
,784	4,35	22. سير الدراجات والدراجات النارية بدون إنارة
,800	4,35	23. سير المشاة على الجسور وداخل الأنفاق الممنوعة
,787	4,35	24. قطع المشاة للطريق في مكان منعدم الإنارة
,787	4,34	25. الإفراط في السرعة في مناطق العمران (<70 كلم/سا)

جدول 2، ترتيب السلوكيات اللاوقائية لدى مستعملي الطريق حسب درجة الخطورة

وقد خلصت الدراسة إلى ضرورة تحديد الإطار القانوني الذي يضبط حقوق وواجبات هذه الفئة من مستعملي الطريق بشكل لا يتصادم مع الفئات الأخرى كسائقي المركبات والدراجات إلى جانب التكثيف من الحملات التحسيسية لتعليم المشاة كيفية قطع الطريق من خلال استخدام وسائل الإعلام وتطوير المرافق الخاصة بهم. أما في مناطق العمران فيمكن التقليل من مخاطرة المشاة بتنظيم النقل الحضري وإعادة النظر في نشر مواقف الحافلات وسيارات الأجرة، هذا بالإضافة إلى ضرورة توعية المشاة بخطورة الطريق وتوضيح حقوقهم وواجباتهم في الطريق وضرورة احترام حقوق باقي مستعملي الطريق كسلوك حضاري تتطلبه حركة المرور الحديثة، وكذا القيام بحملات توعوية خاصة بالأطفال لتوجيههم وإعطائهم إرشادات تربوية ووقائية حول الكيفية السليمة لقطع الطريق. ذلك أن تمرد المشاة لم يقتصر على اختراق قوانين وقواعد المرور ومخلف أدبيات الطريق، بل تعدى ذلك ليشمل عدم استعمال الرصيف ومزاحمة المركبات في الجزء المخصص لها من الطريق وما لذلك من انعكاسات سلبية خطيرة على مختلف مستعملي الطريق بصفة خاصة وعملية تنظيم حركة المرور بصفة عامة، لذا يطرح التساؤل عن ما هي الأسباب التي أدت إلى انتشار ظاهرة عدم استعمال المشاة للرصيف واضطرابهم أو تفضيلهم السير في الطريق؟ هل يرجع ذلك لعوامل اجتماعية وثقافية؟ أو إلى عوامل أمنية؟ أو لعوامل تصميمية؟ وعليه تهدف الدراسة الحالية إلى الكشف عن العوامل والأسباب التي تدفع المشاة (بما فيهم ذوي الاحتياجات الخاصة) لعدم استعمال الرصيف، وكذا الكشف عن المعايير التصميمية لإنجاز أرصفة المشاة بغية تحقيق الوقاية والسلامة عند استعمال المشاة للأرصعة، ومن ثم اقتراح حلول وقائية تساهم في الحد من ظاهرة المشي في الطريق والمحافظة على حياة المشاة وفي نفس الوقت تخفيض التصادم مع باقي مستعملي الطريق إلى جانب حماية الجانب الحضاري للمدينة.

متوسط الرتب	χ^2	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	البُنىود
11,31	**1756,010	1,105	3,75	1.اختصار الطريق
10,93	**1571,072	1,121	3,69	2.نقص الصرامة في تطبيق القانون على المشاة
10,47	**1027,061	1,256	3,58	3.ربح الوقت
10,37	**1439,996	1,111	3,58	4.غياب ثقافة استخدام ممات الراجلين
10,14	**1473,026	1,098	3,50	5.نقص التحسيس والتربية المرورية
10,11	**1175,447	1,154	3,47	6.عدم ادراك الخط
9,83	**1451,708	1,102	3,46	7.غياب الحواجز الموجهة للراجلين
9,77	**1654,960	1,092	3,43	8.الثقة الزائدة في النفس
9,66	**1489,859	1,085	3,43	9.عدم توفر الأمر ببعض أنفاق وممات الراجلين
9,56	**1498,320	1,093	3,40	10.الاندفاع
9,42	**858,800	1,188	3,35	11.قرار غير عقلاني
9,38	**1602,459	1,072	3,35	12.نقص ممات الراجلين
9,32	**1316,027	1,121	3,33	13.سوء تصميم ممات الراجلين
8,83	**1216,449	1,137	3,21	14.التمرد
8,39	**758,870	1,202	3,10	15.الاعتقاد في الحظ
8,11	**448,663	1,254	3,05	16.تأكيد الذات
7,98	**938,982	1,167	3,03	17.التفائل غير الواقعي
7,40	**412,847	1,312	2,79	18.التقليل من خطر الوقوع في الحادث

جدول 3، أسباب قطع المشاة للطريق السريع

متوسط الرتب	χ^2	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	البُنىود
10,30	1478,972	1,117	3,61	1.نقص الصرامة في تطبيق القانون على المشاة
9,88	1290,333	1,129	3,52	2.صعوبة معاقبتهم
9,63	1853,644	1,055	3,47	3.اللامبالاة
9,51	1705,637	1,058	3,45	4.نقص التحسيس والتربية المرورية
9,50	1357,364	1,122	3,43	5.ربح الوقت
9,48	1817,762	1,067	3,43	6.ازدحام حركة المرور
9,35	1989,097	1,033	3,42	7.الثقة الزائدة في النفس
9,32	2005,504	1,032	3,40	8.عدم الانتباه
9,07	906,302	1,180	3,35	9.قرار غير عقلاني
9,01	1851,446	1,054	3,34	10.غياب الحواجز الموجهة للمشاة
8,81	2055,369	1,026	3,29	11.سوء تنظيم حركة المرور
8,69	1507,454	1,095	3,27	12.الأناية
8,53	1141,840	1,162	3,25	13.عادة
8,37	1568,580	1,112	3,21	14.كثرة المشاة
8,13	866,496	1,205	3,13	15.تأكيد الذات
8,11	1482,658	1,096	3,14	16.سوء تصميم الطريق
7,33	403,013	1,302	2,86	17.التقليل من خطر الوقوع في الحادث

جدول 4، مرور المشاة بدون احترام توجيهات رجل الأمن:

البنود	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	χ^2	متوسط الرتب
2- عدم إدراك الخطر	3,83	1,075	**2063,752	4,90
3- غياب مساحات اللعب	3,79	1,062	**1991,742	4,82
4- غياب دور الأولياء	3,80	1,033	**2167,128	4,79
5- نقص التربية العامة	3,74	1,080	**1902,953	4,66
6- نقص التحسيس والتربية المرورية	3,68	1,045	**1935,967	4,52
7- اللامبالاة	3,64	1,050	**1948,772	4,48
8- تدني قيم التعاون والتضامن الاجتماعي	3,63	1,069	**1759,488	4,40
9- تقليد الكبار	3,15	1,159	**1409,603	3,43

جدول 5، لعب الأطفال في الطريق أو بالقرب منه

2-فرضيات الدراسة

- الفرضية الأولى: عدم استعمال المشاة للرصيف يرجع إلى عوامل اجتماعية.
- الفرضية الأولى: عدم استعمال المشاة للرصيف يرجع إلى عوامل أمنية.
- الفرضية الأولى: عدم استعمال المشاة للرصيف يرجع إلى عوامل تصميمية.

3- الطريقة

2-1 العينة

تتكون عينة الدراسة من 200 فرد وقد تم اختيارهم بطريقة عشوائية من مجتمع الدراسة، حيث كانوا متواجدين في أماكن مختلفة وفي الشوارع وقد تميزت هذه الأماكن في كونها نقاط التقاء وعبور للأفراد ومن بين هذه الأماكن: محطة نقل المسافرين، ويبين الجدول: (6)، بعض بيانات الخصائص الفردية لأفراد العينة، حيث يلاحظ تقارب نسبة الذكور مع نسبة الإناث إلى حد ما، غير أن أغلب أفراد العينة أقل من 30 سنة (79,5%)، كما أن أغلب أفراد العينة لهم مستوى جامعي (46% أو ثانوي (35%)، كما أن 75% منهم عزاب وهو ما يتماشى مع نسبة الشباب العالية جدا.

الخصائص	الجنس		السن					المستوى التعليمي				الحالة العائلية				
	♀	♂	>02	30-21	40-31	50-41	<51	أخرى	إبتدائي	متوسط	ثانوي	جامعي	أخرى	متزوج	مطلق	أرمل
التكرار	116	84	72	87	25	7	9	3	10	25	70	92	150	40	3	2
النسبة	58	42	36	43,5	12,5	3,5	4,5	1,5	5	12,5	35	46	75	20	6	4

جدول 6، توزيع الخصائص الفردية لأفراد عينة الدراسة.

2.2- أدوات جمع البيانات:

تم الاعتماد في الدراسة النهائية على أداة أساسية تتمثل في استبيان لمعرفة الأسباب والعوامل التي تدفع المشاة إلى عدم استعمال الرصيف، ولقد اشتمل الاستبيان المخصص للدراسة على جزء خاص بالبيانات الشخصية لأفراد العينة، أما الجزء الثاني فيبدأ بطرح التساؤل التالي: عدم استعمال الرصيف يرجع إلى: متبوعاً بـ: 83 عبارة مخصصة لمعرفة الأسباب والعوامل التي تدفع المشاة إلى عدم استعمال الرصيف وقد تم تصنيفها في ثلاث محاور رئيسية على النحو التالي:

- 1) المحور الأول: العوامل الاجتماعية والثقافية، ويشتمل على العبارات من 34 إلى 74.
- 2) المحور الثاني: العوامل الأمنية، ويشتمل على العبارات من 75 إلى 83.
- 3) المحور الثالث: العوامل التصميمية للرصيف، ويشتمل على العبارات من 1 إلى 33.

3.2- توزيع الاستبيان:

لقد تم توزيع 230 استبيان بطريقة عشوائية على المشاة، غير أنه تم استرجاع 219 استبيان فقط، ليتم الاستغناء عن 19 منها لعدم صلاحيتها لتصبح العينة النهائية تتكون من 200 فرد فقط.

4.2 - التقنيات الإحصائية:

تم في هذه الدراسة استخدام مبادئ الإحصاء الوصفي لإيجاد المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية والنسب المئوية والاختبارات الإحصائية الاستدلالية: اختبار (χ^2) وكذا اختبار متوسط الرتب لفريدمان للتحقق من مختلف فرضيات البحث.

3- عرض وتحليل النتائج

3-1 المحور الأول: العوامل الاجتماعية والثقافية

تبين النتائج المتعلقة بالعوامل الاجتماعية والثقافية التي تجعل المشاة لا يستعملون الرصيف بأن ذلك يرجع إلى جملة من العوامل حسب الجدول 7، وقد بين تطبيق اختبار فريدمان للرتب بأن كل من: ظاهرة احتلال المقاهي للرصيف، وجود تجمعات شبابية على الرصيف، استلقاء المتسولين على الرصيف، عرض سلع المحلات على الرصيف، وجود الأكشاك غير المرخصة لها (بيع السجائر)، عدم احترام الوقت المحدد لرمي القمامات، انتشار الباعة المتجولين على الرصيف، وضع القمامات على الرصيف، ركن السيارات على الرصيف، اختصار الطريق وريج الوقت... إلخ، قد احتلت المراتب الأولى. كل هذه الأمور تجعل المشاة يفضلون المشي والسير على الطريق بدلا من استعمالهم للرصيف الذي وضع كصمام أمان يحميهم ويقيهم من خطر الطريق التي لا ترحم. حيث يعاني المشاة كثيرا من الصعوبات والعراقيل أثناء تواجدهم في الأرصفة سواء أثناء توجههم للعمل أو عند اقتناء الحاجيات اليومية والضرورية أو حتى التتره، لكن الغريب في الأمر أن هذه العراقيل التي يتعرض لها المشاة هم أنفسهم أحيانا قد يساهمون فيها إلى جانب سائقي المركبات وأصحاب المحلات التجارية وغيرهم من مستعملي الطريق. كما أن تطبيق اختبار (χ^2) على نتائج مختلف بنود محور العوامل الاجتماعية

والثقافية بين بأن هناك فروقا ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0,01)، بين أفراد العينة في عدم استعمالهم للرصيف بسبب العوامل الاجتماعية والثقافية.

وعليه تلعب العوامل الاجتماعية والثقافية دورا بارزا في انتشار ظاهرة المشي في الطريق، فالفرد بطبيعة الحال ابن بيئته، ولذا فإن سلوكياته سوف تكون بمثابة مرآة عاكسة لما هو سائد في مجتمعه، ففي بعض الأحياء والمناطق هناك أفراد تعودوا على المشي في الطريق بالرغم من توفر أرصفة ذات مواصفات مقبولة، بالإضافة إلى تلك الانتهاكات التي يقوم بها أصحاب المحلات كعرضهم للسلع على الأرصفة وعدم تنظيفها وانتشار الباعة المتجولين واحتلال المقاهي للرصيف والأكشاك غير المرخص بها وكذلك الانتهاكات التي يقوم بها سائقي السيارات كغسل سياراتهم أو ركنها على الرصيف، وكل هذه الأمور تحدث نظرا لانعدام الرقابة وعدم وجود قوانين صارمة تعاقب هؤلاء المخالفين. ولا يتم ذلك إلا من خلال مجموعة من القوانين تضبط تصرفات أصحاب المحلات وسائقي السيارات، أما من الناحية الثقافية فإن الثقافة المرورية وثقافة استعمال الرصيف محدودة جدا، فالمشاة بحاجة إلى المزيد من التدريب والتوعية حتى يتم إيصال رسالة تحسيسية يكون محتواها مفهوم الرصيف وإدراك خطر الطريق، كما أن ظاهرة المشي في الطريق تنقص من تنمية المجتمعات وهي لا محالة مظهر من مظاهر التخلف ونقص التحضر، وهكذا يبدو أن المشاة يستعملون الطريق بما فيها الرصيف تبعا للعرف أو التقاليد والعادات المنتشرة لدى أفراد المجتمع، بل وحتى بمنطقة معينة، لذا يبدو المشي في الطريق بالنسبة لهم كسلوك جد عادي ومتقبل اجتماعيا. وعليه يمكن تفسير سلوك المشي في الطريق في إطار نظرية السلوك المخطط لأجزن (1985). القائمة على أساس أن الفعل الإنساني مبني على ثلاثة أنواع من الاعتبارات (أجزن، 1985، Ajzen، جنسون وهول، 2005، Johnson & Hall، دابلسمكار وجانسون، 2007، De Pelsmacker & Janssens):

- المعتقدات حول المخرجات المحتملة للسلوك وتقييم هذه المخرجات (المعتقدات السلوكية).
- المعتقدات حول الآخرين والدافعية للاستجابة أو الامتثال لهذه التوقعات (المعتقدات المعيارية).
- المعتقدات حول وجود عوامل تسهل أو تعرقل أداء سلوك وإدراك قوة هذه العوامل (معتقدات المراقبة)

إلا أنه لا يمكن الاقتصار في تحميل المسؤولية حول سلوك عدم استعمال الرصيف للمشاة دون الإلمام بالعوامل المتبقية التي مهما كانت نسبة مساهمتها قد لا تقل هي الأخرى أهمية عن سلوك المشاة، ذلك أن قوتها قد تكمن في تفاعلها أو تقاطعها مع بعضها البعض، حيث تكاد تصب في مجملها في كون السلوكيات اللاوقائية لدى مستعمل الطريق هي قضية ثقافة وتربية مرورية، إذ يبدو أن الكل لا يحترم قانون المرور حتى وإن كان السائق هو الأقرب إلى قفص الاتهام باعتبار أن سلوكياته اللاوقائية قد تنتج عنها مباشرة حوادث مرور. حيث توصل بوظريفه وآخرون (2010)، بأن السلوكيات اللاوقائية لا تقتصر على السائق بل تشمل مختلف مستعملي الطريق بما فيهم المشاة.

وكان القضية تتعلق بأزمة أو غموض في مفهوم الطريق في حد ذاته ووظيفة عناصره واستعمالاتها كحق عام ومملك للجميع. حيث تجلى ذلك في استحواذ التجار أو السكان على الرصيف وحتى على جزء من الطريق في ظل تقاعس السلطة التي من المفروض أنها تقوم بحماية هذا الأخير أي الطريق، وعلى نفس المنوال يقوم أصحاب المركبات بالاستيلاء على الرصيف في كثير من الطرقات الأمر الذي يدفع بالمشاة إلى مزاحمة المركبات والسير على الجزء المخصص لها، الأكثر من كل هذا وذاك، هو أن الطريق أصبحت بمثابة ميدان للتمرد للتعبير عن مختلف أنواع التذمر وعدم الرضا والغضب ليتم قطعها في أي وقت وكان الديموقراطية ضاقت بها كل الأماكن الأخرى ولم تسعها إلا الطريق. وهو ما يعد بمثابة مساس بالأمن والنظام العمومي للطريق ومختلف أجزائه أو عناصره، وهنا يطرح التساؤل عن من يتحمل المسؤولية في هذا الشأن؟ وعليه فإن الأمر يتطلب تعبئة مختلف أطراف المجتمع المدني إلى جانب السلطات والهيئات الإدارية المسؤولة عن تنظيم الطريق والحفاظ على استعماله للأغراض التي وجد من أجلها.

متوسط الرتب	χ^2	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	عدم استعمال الرصيف يرجع إلى:
55,18	143,745	1,21	4,0	1. احتلال المقاهي للرصيف
54,72	119,600	1,12	4,0	2. وجود تجمعات شبابية على الرصيف
54,13	101,000	1,10	3,9	3. استلقاء المتسولين على الرصيف
52,40	105,300	1,17	3,9	4. عرض سلع المحلات على الرصيف
52,36	87,101	1,18	3,8	5. وجود الأكشاك غير المرخصة لها (بيع السحائر)
50,80	98,150	1,21	3,9	6. عدم احترام الوقت المحدد لرمي القمامات
50,13	64,492	1,23	3,7	7. انتشار الباعة المتجولين على الرصيف
49,72	84,800	1,04	3,8	8. وضع القمامات على الرصيف
49,58	74,450	1,26	3,8	9. ركن السيارات على الرصيف
48,07	59,350	1,37	3,6	10. اختصار الطريق وريح الوقت
47,75	70,020	1,37	3,7	11. عدم إدراك خطر المشي على الطريق
47,54	131,350	0,93	3,7	12. عدم تنظيف أصحاب المحلات للرصيف
46,94	57,673	1,29	3,7	13. نقص التربية والثقافة المرورية
46,72	119,150	1,06	3,7	14. اللامبالاة
46,50	103,650	1,10	3,6	15. نقص التحضر
46,32	72,250	1,47	3,6	16. نوع من المخاطرة
45,93	45,850	1,38	3,6	17. غياب ثقافة استعمال الرصيف
45,66	42,200	1,19	3,6	18. وجود روائح كريهة (البول، الغائط، حثث حيوانات)
44,49	46,400	1,19	3,5	19. تنافس المياه المتساقطة من نشر الغسيل أو التنظيف
44,90	43,150	1,46	3,5	20. ظاهرة من مظاهر التخلف
43,43	16,731	1,44	3,3	21. نقص التمدن
43,43	29,650	1,26	3,5	22. نقص المسؤولية الاجتماعية
42,94	34,900	1,28	3,4	23. تنافس المرور أمام الحانات وتجنيبا لمرتاديها
41,34	17,800	1,45	3,2	24. تغلب الطابع الريفي على سلوك أفراد المجتمع
41,28	29,216	1,21	3,4	25. رمي القمامات من النوافذ والشرفات
40,22	19,668	1,36	3,3	26. العود على المشي وسط الطريق
40,30	10,900	1,39	3,3	27. عدم فهم معنى الطريق
40,30	18,550	1,27	3,3	28. لعب الأطفال على الرصيف
39,78	72,750	1,24	3,2	29. محاولة إثبات الذات
38,69	31,848	1,21	3,3	30. غسل السيارات على الرصيف
38,62	210,250	0,83	3,3	31. وجود أسواق شعبية بالرصيف
37,86	36,450	1,19	3,2	32. تحويل الرصيف إلى ورشات مكشوفة لتصليح السيارات
37,52	9,450	1,31	3,1	33. المشي وسط الطريق للتعبير عن نوع من التمرد
37,47	43,550	1,17	3,2	34. التمرد على أصحاب المركبات
37,41	12,200	1,31	3,2	35. تنافس الماء الناتج عن المكيفات
35,85	8,950	1,43	3,0	36. سير السيارات على الرصيف
35,82	49,050	1,22	3,1	37. عدم ملائمة الرصيف لأحذية الكعب العالي
35,82	6,101	1,50	2,9	38. حب الظهور
35,39	8,919	1,33	3,0	39. محاولة إثبات حقه في الطريق
34,64	62,400	1,15	3,0	40. لعب الورق والدومينو على الرصيف
33,71	13,850	1,27	3,0	41. محاولة إثارة النزفة لدى أصحاب المركبات

جدول 7 نتائج بنود العوامل الاجتماعية والثقافية

3-3 المحور الثاني: العوامل الأمنية

تظهر النتائج المتعلقة بالعوامل الأمنية التي تجعل المشاة لا يستعملون الرصيف بأن ذلك يرجع إلى جملة من العوامل حسب الجدول 8، وقد بين تطبيق اختبار فريدمان للرتب بأن كل من: التحرش بالفتيات، غياب الإنارة في بعض الأحياء خاصة في الليل، وجود منحرفين ومتعاطي المخدرات، وجود مجانين ومتسولين، غياب أعوان الأمن في بعض الأحياء، وجود لصوص ووجود الرصيف بالقرب من المنحدرات.. الخ، قد احتلت المراتب الأولى، كل هذه الأمور تجعل المشاة يعزفون عن استعمال الرصيف نظرا لكثرة الأخطار التي يواجهونها سواء جسديا أو معنويا. كما أن تطبيق اختبار (χ^2) على نتائج مختلف بنود محور العوامل الأمنية بين بأن هناك فروقا ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0,01)، بين أفراد العينة في عدم استعمالهم للرصيف بسبب العوامل الأمنية.

ومن خلال نتائج هذه الدراسة أيضا والتي أثبتت وجود عوامل أمنية تساهم في عزوف المشاة عن استعمال الرصيف خاصة التحرش بالفتيات وانتشار رفاق السوء في الشوارع وهم بذلك يشكلون تهديدا مباشرا للمارة خاصة الجنس اللطيف، بالإضافة إلى نقص الأمن في بعض الأحياء الأمر الذي يفتح المجال للتعرض لبعض الاعتداءات الجسدية لذا عادة ما يلجأ الأفراد إلى السير في وسط الطريق لحماية أنفسهم من الخطر.

متوسط الرتب	χ^2	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	عدم استعمال الرصيف يرجع إلى:
52,95	108,350	1,33	3,8	1- التحرش بالفتيات
51,42	74,700	1,09	3,8	2- غياب الإنارة في بعض الأحياء خاصة في الليل
48,52	49,900	1,22	3,6	3- وجود منحرفين ومتعاطي المخدرات
46,53	29,102	1,29	3,5	4- وجود مجانين ومتسولين
44,81	28,150	1,24	3,4	5- غياب أعوان الأمن في بعض الأحياء
40,28	31,600	1,27	3,2	6- وجود لصوص
36,48	46,850	1,12	3,2	7- وجود الرصيف بالقرب من المنحدرات
34,15	27,746	1,26	2,9	8- وجود حيوانات متشردة وشرسة
28,30	45,600	1,20	2,6	9- خطر وقوع المزهريات من النوافذ

جدول 8 نتائج بنود العوامل الأمنية

3-2 المحور الثالث: العوامل التصميمية للرصيف

تظهر النتائج المتعلقة بالعوامل التصميمية التي تجعل المشاة لا يستعملون الرصيف بأن ذلك يرجع إلى جملة من العوامل حسب الجدول 9، وقد بين تطبيق اختبار فريدمان للرتب بأن كل من: وجود شقوق بالرصيف وغياب الممرات الخاصة بذوي الاحتياجات الخاصة ورداءة المواد المستعملة بالإضافة إلى غياب صيانة الرصيف وغياب الإشارات والمقابل انتشار حفر به وتراكم الأوحال مع إجراء أشغال عمومية به، إلى جانب وجود النفايات الصلبة بعد ترميم قنوات المياه والصرف الصحي.. إلخ، قد احتلت المراتب الأولى، كل هذه الأمور تجعل المشاة يفضلون المشي على الطريق بدلا من استعمال الرصيف الذي وضع أصلا من أجلهم، كما أن تطبيق اختبار (χ^2) على نتائج مختلف بنود محور العوامل التصميمية للرصيف بين بأن هناك فروقا ذات دلالة إحصائية عند مستوى (0,01)، بين أفراد العينة في عدم استعمالهم للرصيف بسبب العوامل التصميمية.

وهكذا يبدو أن المدينة تعاني الكثير والكثير من جراء عدم احترام المعايير المنصوص عليها، الأمر الذي قد يخلق أوضاعا مستقبلية غير مرغوب فيها، كما أنها قد تكلف الكثير جراء عمليات التصليح والصيانة. ولعل من بين العيوب التي يجدها الزائر على مستوى العديد من الشوارع شقوق قد تعيق تحركاته، بالإضافة إلى الحفر وتراكم الأوحال ووجود برك ماء، ضيق الرصيف، بلاط مغشوش، أعمدة كهربائية وأشجار تعيق تحركاته، كلها وغيرها قد تدفع به وسط زحمة السيارات معرضا نفسه للخطر، ناهيك عما يكون عليه الحال بالنسبة للشخص المعاق والطاعن في السن الذي يبذل جهدا كبيرا من أجل الحفاظ على توازن جسمه أو المرأة التي تدفع عربة طفلها. لذا فإن الأمور مرشحة لزيادة التوتر والتمرد لدى هؤلاء المتضررين الذين قد لا يجدون بديلا عن السير في الطريق ومزاحمة المركبات إذا لم يتم في مرحلة متقدمة أخذ في الحسبان كل المعايير الهندسية في تصميم الأرصفة.

متوسط الرتب	χ^2	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	عدم استعمال الرصيف يرجع إلى:
54,55	120,250	1,01	4,0	1. وجود شقوق به
51,20	104,492	1,43	3,7	2. ليس به ممرات لذوي الاحتياجات الخاصة
51,16	95,500	1,28	3,8	3. البلاط المستعمل سيء الجودة
51,15	112,700	0,91	3,9	4. غياب صيانة الرصيف بعد القيام بالأشغال العمومية
50,97	89,250	1,32	3,8	5. غياب الإشارات التوجيهية لذوي الاحتياجات الخاصة
50,77	78,450	1,04	3,8	6. وجود حفرة به
50,77	100,550	1,06	3,8	7. تراكم الأوحال بالرصيف
49,25	103,150	0,93	3,7	8. انتشار الأشغال العمومية
49,14	53,350	1,26	3,7	9. وجود مواقف للسيارات في أماكن غير مناسبة
48,72	94,950	0,99	3,8	10. وجود النفايات الصلبة بعد ترميم قنوات المياه والصرف الصحي
44,84	52,250	1,16	3,5	11. وجود برك ماء به
44,78	108,650	1,05	3,6	12. وجود مواقف للحافلات في أماكن غير مناسبة
42,97	62,784	1,11	3,5	13. ضيق الرصيف
40,41	13,381	1,47	3,3	14. وجود جسور المشاة تحتل جل الرصيف
39,78	19,020	1,29	3,3	15. عدم وجود حواجز توجيهية للمشاة
39,69	71,604	1,08	3,3	16. إشارات التوجيه غير مصممة جيدا
38,00	82,633	1,05	3,3	17. وجود أعمدة كهربائية تحتل جل الرصيف
37,94	57,150	1,08	3,2	18. وجود حاويات بلاستيكية للنفايات تعيق حركة المشاة
37,34	17,200	1,26	3,3	19. وجود تقطعات به
37,19	18,643	1,27	3,1	20. تفلطح الرصيف
36,94	22,382	1,21	3,1	21. وجود مجاري بدون غطاء
35,88	10,523	1,30	3,1	22. وجود كراسي عمومية تعيق حركة المشاة على الرصيف
34,17	19,869	1,23	3,0	23. وجود لوحات إعلانية عشوائية
33,21	10,750	1,30	2,9	24. ميل الرصيف غير الملائم
32,47	7,150	1,36	2,8	25. عدم وجود الرصيف أصلا
32,19	29,450	1,19	2,9	26. وجود هواتف عمومية به معرقة
32,10	24,051	1,21	2,9	27. انحدار الرصيف
31,50	46,704	1,11	2,9	28. غير منبسط
29,73	34,543	1,16	2,91	29. وجود لوحات وإشارات المرور به
28,00	40,400	1,21	2,7	30. وجود أشجار كثيفة تعيق الحركة
26,00	30,774	1,29	2,5	31. كون الرصيف زلج
25,64	30,636	1,21	2,5	32. انخفاض الرصيف
23,25	48,714	1,16	2,3	33. علو الرصيف

جدول 9، نتائج بنود محور العوامل التصميمية للرصيف

5- مناقشة النتائج:

على الرغم من أنه يمكن اعتبار الدراسة الحالية بمثابة دراسة استكشافية أكثر منها نهائية، فإنه يظهر من خلال المحاور أو العوامل الثلاثة التي شملتها الدراسة أن كل واحد منها له تأثير على المشاة، من حيث مساهمته في انتشار ظاهرة المشي في الطريق لدى المشاة، إلا أن التدقيق في المتوسطات الحسابية الخاصة بكل عامل تبين أن هناك تفاوتاً ملحوظاً في مدى تأثيرها على المشاة. حيث يظهر بشكل واضح من خلال النتائج المبينة في الجداول السابقة أن هناك جملة من الأسباب قد احتلت المراتب الأولى، غير أنه لا يمكن غض النظر على أنه حتى في الأماكن التي يتوفر بها الأمن، فإن المشاة قد لا يستعملون الرصيف، وعلى الرغم من أنه يمكن لهؤلاء تبرير عدم استعمالهم للرصيف بسبب عدم وجوده أصلاً أو الاستيلاء عليه من طرف المركبات أو التجار، وعلى الرغم من أن هذه الفئة الأخيرة قد تبرر تواجد مركباتها على الرصيف كنتيجة لنقص مواقف السيارات أو ضرورة التوقف لاقتناء مستلزماتهم من المحلات التجارية التي يزداد عددها يوماً بعد يوم، دون الاعتماد على خطة عمرانية محكمة أو مراعاة مدى تأثيرها على حركة المرور. وبغض النظر عن كل هذه التداخلات أو المبررات، وما يمكن أن يقدمه الأطفال وأوليائهم عن أسباب اللعب في الطريق أو عدم استعمال المشاة للممرات الخاصة بهم، وبغض النظر عن وجود نقائص كثيرة على مستوى تصميم الطريق وإدارة تنظيم حركة المرور، فإن تهرب كل الأطراف من تحمل مسؤولياتها في المحافظة على الطريق تبدو جد واضحة. وقد يرجع الأمر أساساً إلى المعتقدات الخاطئة والاتجاهات السلبية والترعات الفردية والأناية التي تكونت لدى مستعملي الطريق في ظل توقعات نقص الصرامة في تطبيق القانون وضعف احتمال التعرض لمخالفة، وهو ما يتفق مع ما توصلت إليه بعض الدراسات السابقة (بوظريفه وآخرون، 2010، 2011).

وما يمكن استنتاجه من خلال نتائج الدراسة الحالية هو أن هناك تشعب كبير في الأسباب التي تقف وراء سلوك عدم استعمال الرصيف، تغذية أساساً جملة من العوامل تعكس بصفة عامة الفراغ القانوني وسوء التنظيم لحركة المرور إلى جانب عدم أخذ هذه الفئة بعين الاعتبار عند تصميم الطريق، وهو ما سمح بظهور دوافع مختلفة تعزز هذا السلوك مثل اللامبالاة، التي تعبر عن أحسن تعبير عن أخطر مظهر من مظاهر نقص تحمل المسؤولية الاجتماعية بالنسبة لهذه الفئة، خاصة في غياب الحواجز الموجهة لهم وهو ما يعزز ثقتهم بأنفسهم وتحقيق بعض أغراضهم الشخصية ولاسيما المادية منها كما هو الحال بالنسبة لربح الوقت. الأمر الذي يبرر ضرورة التدخل على العديد من المستويات سواء تعلق ذلك بحملات التوعية والتحسيس لتغيير الاتجاهات والمعتقدات الخاطئة المكتسبة لدى المشاة، أو تدخل المشرع لسن قوانين رادعة مدعمة من شأها تشديد العقوبات القانونية التي تماشى مع درجة خطورة سلوك هذه الفئة من مستعملي الطريق، بالإضافة إلى دور مصمم الطريق في أخذ الاحتياطات اللازمة سواء لإعطاء المشاة حقهم في الطريق أو وضع إجراءات تصميمية من شأنها توجيه سلوكياتهم لاستعمال الممرات الخاصة بهم. وعليه يجب الاهتمام بمعالجة مختلف هذه الأسباب

بالتوازي لأن أي تقصير في إحداها قد يبطل باقي الجهود التي تبذل على المستويات الأخرى.

الأمر الذي يتطلب إعداد استراتيجيات وطنية كاملة، تسمح بإشراك مختلف القطاعات والهيئات الرسمية وغير الرسمية للمساهمة في عملية التوعية والتوعية الشاملة لأفراد المجتمع حول مفهوم الطريق ودرجة خطورتها، بغية تنمية الحس المدني حول الثقافة والتربية المرورية وتبسيطها على أرض الواقع، كما هو الحال لإدخال التربية المرورية بالمؤسسات التعليمية، وكذا إبراز دور الدين في عملية التربية المرورية، وإصلاح وتحسين وضعية الطرقات، زيادة على وضع حواجز وممرات توجيهية للراجلين والعناية بمختلف الفئات التي عادة ما يكثر تواجدها بالطريق والتي تشكل خطرا على نفسها وعلى باقي مستخدمي الطريق، ناهيك عن الحاجة إلى وضع برامج تدريبية خاصة، سواء لعمال صيانة الطريق أو رجل المرور.

وعلى العموم فإنه عادة ما تنطلق الوقاية من مبدأ تدعيم قدرة الفرد على الوعي بالأخطار المهددة لحياته بما فيها إقناعه بضرورة تحمل الصعوبات التي يقتضيها السلوك الوقائي ودفعه لبذل المزيد من الجهد المطلوب لتغيير العادات غير السليمة والصبر وحمل النفس لكبح اندفاعها أو أطماعها في الاتجاهات الخاطئة وغيرها من مقتضيات السلوك الوقائي، ولعل الخطوة الأولى في هذا الاتجاه تكمن في العمل على توعية الفرد لإمكانية تعرضه للخطر حتى يمكنه تبني السلوك الوقائي السليم. حيث أثبتت الدراسات بأن إدراك الفرد لاحتمال إصابته بخطر ما يؤجل إصابته انطلاقا من رؤيته الشخصية للتهديد الذي يمثله الخطر وتقديره للثمن والفائدة المرجوة من الوقاية. ذلك أنه تبين بأن الناس قد لا يتبعون سلوكا وقائيا سليما إلا بعد أن يدركوا جدية الخطر الذي يهددهم، إلى جانب ثقتهم بفعالية سبل وطرق الوقاية المقترحة أو المتوفرة مقابل ما يقدمه السلوك اللاواقائي من بدائل قد تكون جذابة ومغرية كربح الوقت واختصار الجهد وغيرها، بل ويجب العمل بالتوازي على مختلف الجهات الخاصة بتنظيم حركة المرور وإصلاح تصميم الطريق. ولعل للمختص في الأرغونوميا دورا مهما في تكييف تصميم الرصيف وفقا للمعايير العلمية واحتياجات المستخدمين له لتسهيل مهمة مستعمليه.

6- المراجع

1. Ajzen, I. (1985) From intentions to actions: a theory of planned behaviour, in: Kuhl, J., Beckmann, (Eds), Action-Control: from Cognition to Behavior. Springer, Heidelberg, 1985.
2. H. Boudrifa, A. Bouhafs, M. Touil1 & F. Tabtroukia, (2010) Measurement of Unsafe Behaviour of Road Users, 15th International Conference on Road Safety on Four Continents, Abu Dhabi, United Arab Emirates, 28-30 March 2010.
3. H. Boudrifa, A. Bouhafs, M. Touil1 & F. Tabtroukia, (2011) Factors and Motives of Unsafe Behaviour of Road Users, Unpublished research report, Laboratory of Prevention and Ergonomics, University of Algiers2, Algiers, Algeria. (Part of it has been accepted to the 2012 IEA Congress in Recife, Brazil).
4. Dirk Helbing, Peter Molnar, Ilse J Farkas & Kai Bolay (2005) Self-organizing pedestrian movement, Environment and Planning B: Planning and Design 2001,

- volume 28, pages 361 – 383.
5. Jehan M. Ibrahima, , Hannah Day b, Jon Mark Hirshonb,c, Maged El-Setouhy a, (2011) Road risk-perception and pedestrian injuries among students at Ain Shams University, Journal of Injury & Violence Research, Vol. 2, N° 4. In Press. Cairo, Egypt.
 6. .Johnson S. E., Hall A, (2005) The prediction of safe lifting behavior. Journal of Safety Research, 36: 63-73.
 7. Otero, W., Garner, P., Zwi, A., (1997) Road traffic injuries in developing countries: acomprehensive review of epidemiological studies. Tropical Medicine and International Health2, 445-460
 8. Patrick De Pelsmacker&WimJanssensA, (2007) Model for Fair Trade Buying Behaviour: The Role of Perceived Quantity and Quality of Information and of Product-Specific Attitudes. Journal of Business Ethics 75 (4).

Abstract: Causes of not using the pavement by pedestrians

Boudrifa Hamou, Elahcene Hamza,

Laboratory of Prevention and Ergonomics, the University of Algiers2.

The pavement is considered as an important part of road structures inside the towns, where it aims to separate the movement of pedestrians and vehicles, in addition to other uses. However, noticeable is the lack of use of pavement by pedestrians, so it raises the question about the reasons for the reluctance of those pedestrians using the sidewalk and walk in the road and compete with vehicles, in addition to the risk posed by the reckless behavior of their safety in particular and the safety of other road users in general. let alone what might be posed by this behavior of the disruption to traffic and the engagement in conflicts with motorists, so the current study aimed to try to identify the most important reasons behind this phenomenon and try to find explanations in the light of the scientific requirements and standards for the design of the pavement. The results of the current study show that the lack of use of pavement by pedestrians is due to three factors: Social and cultural factors. Security factors & Design factors.

As well as try to put a number of solutions and suggestions that may help in the future to reduce the spread of these non-social behaviors and make prevention better than cure.

