



ارائه شبکه پیشنهادی دوچرخه سواری برای شهر شیراز بر اساس مدل های حمل و نقلی با استفاده از نرم افزار کلان نگر Emme2

حامد خسروی^۱، پیمان باباخانی^۲، علی مصلی نژاد^۳

۱- کارشناس ارشد راه و ترابری - سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری شیراز

۲- کارشناس ارشد برنامه ریزی حمل و نقل - سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری شیراز

۳- کارشناس ارشد معماری - سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری شیراز

h.khosravi@cv.iut.ac.ir

خلاصه

امروزه با افزایش اهمیت حمل و نقل سبز و مباحثی همچون توسعه پایدار، استفاده از دوچرخه به عنوان وسیله ای مناسب جهت جابه جایی ساکنان شهرها بیش از پیش اهمیت یافته و روز به روز بر آن تاکید بیشتری می گردد. از عوامل موثر در انتخاب دوچرخه به عنوان وسیله حمل و نقل می توان به شرایط سنی، شغل، مالکیت دوچرخه، زمان سفر و متوسط طول سفر اشاره نمود. در این مقاله سعی شده است تا نتایج مطالعات صورت گرفته در خصوص طراحی علمی و کاربردی یک شبکه دوچرخه سواری بر اساس عوامل موثر در انتخاب دوچرخه برای شهر شیراز ارائه گردد.

کلمات کلیدی: شبکه دوچرخه سواری، تقاضای سفر، تخصیص سفر، Emme2

۱. مقدمه

پایاده روی و دوچرخه سواری به عنوان گونه های مختلف حمل و نقل غیر موتوری، دارای مزایای متعدد اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی هستند و بر این اساس، توجه ویژه ای در سالیان اخیر به آنها شده است. راهبردی که با توجه به رشد شتابان شهرنشینی و مراحل گذار به توسعه یافتگی در ایران نیز در کاهش اثرات سوء ناشی از شهرنشینی و مدیریت عوارض ناشی از رشد ترافیک از اهمیت بسزایی برخوردار است.

در این خصوص لازم به یادآوری است که هرچند از دیرباز استفاده از دوچرخه به عنوان یک وسیله نقلیه جهت انجام سفرهای شهری در فرهنگ ترافیکی ایرانیان متداول بوده است اما با توجه به عدم تبلیغ مناسب، آلودگی زیست محیطی ناشی از رشد جمعیت و افزایش فاصله ها به علت گسترش بدون ضابطه شهرها، دسترسی ارزان قیمت به وسیله نقلیه شخصی و موتورسیکلت، ارائه یارانه های مطلوب به توسعه صنایع خودروسازی و انرژی، عدم سرمایه گذاری و دیده نشدن دوچرخه در توسعه زیرساخت های شهری و پروژه های عمرانی، تعداد سفرهای انجام شده با استفاده از دوچرخه را در شهرها و به طور خاص کلان شهرهای کشور به میزان قابل ملاحظه ای کاهش داده است [۱].

از اوایل دهه ۸۰ بحث استفاده از دوچرخه به عنوان یک وسیله نقلیه مناسب برای انجام سفرهای با طول کمتر از ۵ کیلومتر در حوزه شهری مطرح و نخستین مطالعات مرتبط با طراحی چنین مسیریابی در شهرهای مختلف پیشنهاد شد. موضوعی که سبب پایه ریزی این مطالعه شده است. در سال ۱۹۹۲ رپلگ در مقاله ای تحت عنوان دسترسی به دوچرخه در حمل و نقل عمومی، دوچرخه را در آمریکا به عنوان وسیله ای ایمن، پرسرعت و ارزان در سفرهای با فاصله کوتاه میدانند [۲]. لیتناک دوچرخه و مسیریابی آن را یکی از راه های کاهش تصادفات معرفی می کند [۳]. احمد خادم الحسینی و همکاران در سال ۱۳۸۹ به بررسی راهکار کاهش حجم ترافیک بوسیله ایجاد مسیریابی دوچرخه سواری در بافت تاریخی شهر شیراز پرداختند. آنها با استفاده از تحلیل شبکه ای و نقشه ای GIS راهکارهایی برای گسترش دوچرخه سواری در شهر شیراز ارائه کردند [۴]. کنف لاکور با استفاده از آمار و

^۱ کارشناس ارشد ترافیک سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری شیراز

^۲ کارشناس ارشد ترافیک سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری شیراز

^۳ مدیرعامل سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری شیراز