

مزایا و نتایج بکارگیری طرح دوچرخه همگانی در شهرداری منطقه 8 تهران و ضرورت گسترش آن به کل شهر

رحیم سوزنی نماینده مدیریت در کیفیت و سرپرست گروه کنترل پروژه شرکت مشانیر ، فوق لیسانس مدیریت صنایع دانشگاه سمنان -تهران - م ونک - خ خدماتی - شرکت مشانیر¹
محمد خردمند معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری منطقه 8 تهران، فوق لیسانس مهندسی عمران -
دانشگاه علم و صنعت ایران -تهران -م نبوت - شهرداری منطقه 8 تهران²

¹r.sozani@gmail.com, 88784463

²Mkh2004@gmail.com

چکیده

با توسعه و گسترش بیش از حد شهر تهران در 30 سال گذشته و افزوده شدن جمعیت آن از یک طرف و سرازیر نمودن انواع و اقسام خودروها به و خل شهر توسط شرکتهای خودرو سازی از طرف دیگر ، و عدم وجود طرح جامع و کلان مدیریت حمل و نقل و خدمات شهری و با توجه به عدم برنامه ریزی و مدیریت مناسب (بعمل مختلف) جهت ساماندهی مدیریت حمل و نقل شهری و عدم گسترش خطوط مترو و سایر وسایل نقلیه عمومی باعث گردیده تا شهروندان جهت تردد مجبور به استفاده از وسیله نقلیه شخصی گردند. این امر آثار و عواقب و هزینه های بسیار زیادی را به بار آورده است خسارتهای زیست محیطی ، آلودگی هوا و هزینه های ناشی از مصرف سوخت و سایر مواد اولیه و دهها مشکل و بیماریهای تنفسی و که همه از آلودگی محیط بدست می آید. همه موارد فوق الذکر باعث گردیده تا تهران در زمره یکی از پرتراffیکترین و آلوده ترین شهرهای دنیا قرار گیرد . وضع به گونه ای است که مدیران و مسئولان مدیریت شهری به فکر چاره و ارائه راه حل جهت حل مشکل ترافیک و آلودگی هوا افتاده اند. مسلماً در کوتاه مدت تنها برنامه ای که میتواند چاره ساز باشد استفاده از دوچرخه توسط شهروندان میباشد . البته با توجه به موقعیت جغرافیایی و سوق الجیشی شهر تهران و وجود مساحت بسیار زیاد شهر و همچنین اختلاف ارتفاع شمالیترین نقطه شهر تا جنوبیترین نقطه شهر که بیش از 600 متر میباشد و دوچرخه سواری در آن بسیار مشکل میباشد بهترین راه حل استفاده همزمان از دوچرخه و وسایل نقلیه عمومی و از جمله مترو و اتوبوس تندرو میباشد . طرح اجرای آزمایشی استفاده از دوچرخه در حمل و نقل شهری در سطح منطقه 8 تهران بعنوان منطقه پایلوت در سال 1387 برنامه ریزی و مورد مطالعه قرار گرفت و پس از انجام اقدامات لازم و تهیه بستر مورد نیاز در سال 1388 شروع گردید و با توجه به وجود طرح تفصیلی و شیب متعارف و ایستگاههای مترو و همچنین تردد 2 خط اتوبوس تندرو در سطح منطقه باعث گردید که یک طرح عملی و کاربردی به اجرا درآید . با همت و تلاش مدیران و مسئولان حمل و نقل منطقه و پشتیبانی مدیران و مسئولان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران طرح استفاده از دوچرخه در سطح منطقه روز به روز در حال گسترش میباشد و با اقبال قابل توجه شهروندان مواجه شده است به نحوی که در سطح منطقه وجود دوچرخه و استفاده از دوچرخه کاملاً نمایان و مشهود میباشد که این امر



مزایا و محاسن زیادی داشته و از جمله روانی حرکت در سطح معابر منطقه و کاهش ترافیک ، کاهش قابل توجه آلودگی هوا ، کاهش مصرف سوخت و سایر هزینه های دیگر و ... که گسترش آن به کل شهر میتواند بسیار مثبت و حیاتی باشد . البته طرح مذکور دارای مشکلات و محدودیتهایی میباشد که از جمله این محدودیتها میتوان به موارد زیر اشاره نمود : - عدم امکان دوچرخه توسط خانمها که بیش از 50 درصد جمعیت شهر را تشکیل میدهند . - عدم فرهنگ سازی و ارائه آموزش و آگاهی مناسب جهت استفاده از دوچرخه مثل اعلام در صدا و سیما ، استفاده از دوچرخه مناسبتر و متناسب با وضعیت خیابانهای شهر ، وجود موانع در مسیرهای دوچرخه عدم وجود قوانین و مقررات بازدارنده جهت سایر وسایل نقلیه به منظور عدم ورود به مسیر دوچرخه و

مسئله با برنامه ریزی مناسبتر و گسترش طرح استفاده از دوچرخه در سطح شهر تهران و آن هم به صورت تلفیقی یعنی اینکه با احداث ایستگاههای دوچرخه در مراکز تجاری ، اداری ، آموزشی ، ایستگاههای مترو ، ایستگاههای مهم اتوبوسهای تندرو و میادین شهر و حتی شهرکهای مسکونی و ارائه آموزشهای لازم باعث میگردد تا شهروندان جهت حمل و نقل در سطح شهر تهران در مسیرهای طولانی در بخشی از مسیر از مترو و اتوبوس تندرو استفاده نمایند و به محض خروج از مترو با دوچرخه به سمت مقصد ادامه حرکت دهند و بکارگیری این طرح میتواند در کاهش ترافیک ، کاهش آلودگی هوا ، سلامتی و تندرستی شهروندان و دهها مورد دیگر بسیار مثر تر باشد . در این پایان نامه اقدامات انجام شده در سطح شهرداری منطقه 8 تشریح گردیده و آمار و نتایج آن ارائه میگردد

کلمات کلیدی : مهندسی ترافیک ، دوچرخه ، طرح همگانی ، ترافیک ، بستر سازی ، فرهنگ