



امروزه ۵۰ تا ۸۰ درصد سهم جابجایی‌ها در شهرهای مختلف کشور با خودروی شخصی می‌باشد. با برنامه‌ریزی صحیح و پایدار می‌توان سهم خودروی شخصی را به ۲۵ درصد رسانده و سایر سهم جابجایی را به ترتیب حمل‌ونقل عمومی تا ۴۰ درصد، پیاده‌روی تا ۳۰ درصد و دوچرخه و اسکوتر و... تا ۵ درصد بر عهده بگیرند.



میکروموبیلیتی: حرکت شهرها به سوی آینده‌ای پایدار

• افزایش سهم استفاده از اسکوترهای برقی و اشتراکی

در سال ۲۰۱۹ و در کشور آمریکا، ۱۳۶ میلیون سفر بوسیله دوچرخه اشتراکی، دوچرخه برقی و اسکوتر انجام شده است که این میزان ۶۰ درصد بیش از میزان سفرها بوسیله این شیوه‌های حمل‌ونقلی در سال ۲۰۱۸ بوده است. در مجموع و از سال ۲۰۱۰ در کشور آمریکا، ۳۴۲ میلیون سفر بوسیله دوچرخه اشتراکی و اسکوتر انجام شده است. حدود ۲۰ تا ۲۲ درصد از فعالیت مربوط به اسکوترهای برقی اشتراکی در آمریکا، در کالیفرنیا و اطراف آن متمرکز شده است. دلیل آن نیز تراکم جمعیت، جمعیت با هوش بالا در زمینه تکنولوژی، کاهش مالکیت خودرو و سیاست‌های مربوط به آلاینده‌ها است.

در ۲ سال گذشته به واسطه پاندمی COVID-19، ۹۳ درصد از استفاده‌کنندگان جدید اسکوترهای برقی اشتراکی، تبدیل به استفاده‌کنندگان دائمی آن شده‌اند. کشورهایی نظیر آلمان نیز خطوط ویژه‌ای برای دوچرخه‌ها و اسکوترهای اشتراکی احداث نموده‌اند تا افزایش استفاده از آن‌ها را دربر داشته باشد. در مارس ۲۰۲۰، شهرهای مادرید، پاریس و برلین، ۳ شهر برتر اروپا در زمینه زیرساخت‌های اسکوترهای برقی اشتراکی و امکانات مربوط به آن‌ها بوده‌اند. پیش‌بینی می‌گردد تعداد استفاده‌کنندگان از اسکوترهای برقی اشتراکی تا سال ۲۰۲۶، به ۱۲۵،۴ میلیون نفر در جهان برسد^۲.

گامی به سمت شهری با آسمان آبی

شهرهایی که سرمایه‌گذاری‌های سنگینی در سیستم‌های حمل‌ونقل مبتنی بر خودرو انجام داده‌اند، هم اکنون کمترین سطح پایداری محیطی را تجربه می‌کنند. با اقداماتی که برنامه‌ریزان شهری در چند سال اخیر در ۳۱ کلانشهر جهان برای حمل‌ونقل پایدار در پیش گرفته‌اند، پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۲۰۳۰، سفر با خودروهای شخصی در این شهرها به طور میانگین تا ۱۰ درصد کاهش یابد و حمل‌ونقل عمومی، پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری جایگزین آن شود.

پیش از این، طراحی زیرساخت‌های شهر بر اساس تردد خودروها صورت می‌گرفت اما در چند سال اخیر، تمرکز بر مردم و نیازهای آنان در اولویت برنامه‌های مسئولان و طراحان شهری قرار گرفته است. زمانی می‌توانیم یک شهر را برای زندگی، مناسب، آباد و بسامان بدانیم که شهروندان آن را دوست بدارند؛ شهری که هدف مدیران شهری آن ایجاد محیطی امن، آرام و دور از استرس و هیاهو برای شهروندان است.



• میکروموبیلیتی، فراتر از تفریح و سرگرمی • ارتقاء ایمنی برای بخش میکروموبیلیتی

بر اساس گزارش فدراسیون بین‌المللی کارگران حمل‌ونقل (ITF)، در سال ۲۰۲۰ خطر اصلی برای اسکوترسواران و دوچرخه‌سواران (شامل ۸۰ درصد حوادث منجر به فوت) در مسیرهای مشترک با خودرو بوده و بر این مبنا به سیاست‌گذاران و مدیران شهری ایجاد مسیرهای پیوسته و جداسازی به صورت فیزیکی برای میکروموبیلیتی توصیه شده است. جدا کردن خودروها از سایر روش‌های حمل‌ونقل و آرام‌سازی ترافیک تأثیر چشم‌گیری بر روی ایمنی این شیوه از سفر دارد. همچنین شهرها باید از کسانی که برای افزایش آگاهی کاربران این وسایل نقلیه به منظور بهبود رفتار و پیشگیری از رفتارهای خطرناک سرمایه‌گذاری می‌کنند، حمایت نمایند.



امروزه و در شهرهایی در سراسر اروپا، آمریکا و آسیا، میلیون‌ها نفر سفرهای خود را بوسیله گزینه‌های متعددی از میکروموبیلیتی انجام می‌دهند. در حالی که دوچرخه و دوچرخه‌های برقی اشتراکی توانسته‌اند در طول ۵ سال گذشته بسیار مطرح و پرطرفدار شوند، کسی این تصور را نداشت که اسکوترهای برقی نیز بتوانند سهم بسیاری از سفرها را به خود اختصاص دهند.

هوریس دیدیو^۱، تحلیلگری که برای اولین بار واژه‌ی «میکروموبیلیتی» را برای وسایل نقلیه‌ی کمتر از ۵۰۰ کیلوگرم بیان کرد، پیش‌بینی می‌کند که تا ۱۰ سال آینده ۸۰ درصد شهرها در سراسر دنیا این مفهوم را می‌پذیرند.

در جهان



1-Horace Dediu

2-Statista