شماره بیست‌وهفتم
مهر ۱۴۰۲
ماهنامه دیجیتال حمل‌ونقل پاک



سال‌هاست که اولویت‌بندی شیوه‌های جابه‌جایی (به ترتیب پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری، حمل‌ونقل عمومی و حمل‌ونقل شخصی) و همچنین حمل‌ونقل ترکیبی از منظر علمی و تجربی ثابت شده و در شهرهای دنیا در حال پیاده‌سازی می‌باشد. نتیجه مورد انتظار از این اولویت‌بندی، کاهش ترافیک و آلودگی هوای شهرهای مختلف دنیا است.
"مهدی حسن‌زاده، مدیرعامل مهندسین مشاور رهیافت"

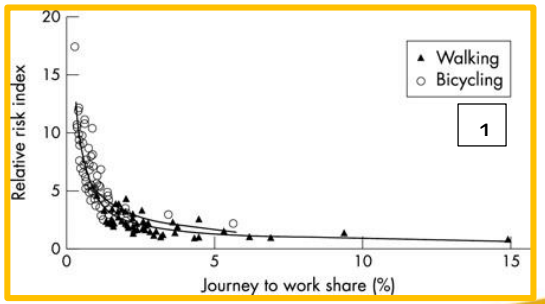


ایمنی عابرپیاده و دوچرخه‌سوار

- **عابران‌پیاده و دوچرخه‌سواران بیشتر، پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری ایمن‌تر**

برخورد وسایل‌نقلیه موتوری با عابران‌پیاده و دوچرخه‌سواران یکی از علل اصلی مرگ و میر و آسیب‌های جسمانی در جهان است. بررسی‌های انجام‌شده در رابطه با صدمات وارد شده به عابران‌پیاده و دوچرخه‌سواران نشان می‌دهد در موقعیت‌هایی که عابران‌پیاده و دوچرخه‌سواران بیشتری حضور دارند، امکان بروز تصادف افزایش می‌یابد. به دلیل غالب بودن استفاده از شیوه حمل و نقل غیرموتوری در برخی کشورها، شبکه معابر آن‌ها نیز بیشتر پذیرای کاربران غیرموتوری است. همچنین بیشترین مرگ و میر در شرایطی رخ می‌دهد که از وسایل‌نقلیه موتوری بیشتر استفاده می‌شود. میزان پیاده‌روی و استفاده از دوچرخه در بین کشورهای اروپایی و آمریکای شمالی بسیار متفاوت است و محدوده نسبتا وسیعی را شامل می‌شود، به طوری که ۶٪ از کل سفرها در ایالات متحده آمریکا با دوچرخه و بصورت پیاده انجام می‌شوند، در حالی که این سهم در کشور هلند ۴۶٪ است. نتایج مطالعات موردی بر کاهش چشمگیر برخورد بین راننده و عابران‌پیاده یا دوچرخه‌سواران، در معابر انسان‌محور دلالت دارد. در مطالب ذیل به بررسی اجمالی تصادفات بین رانندگان با دوچرخه‌سواران و عابران‌پیاده در چند نقطه از جهان پرداخته‌ایم:

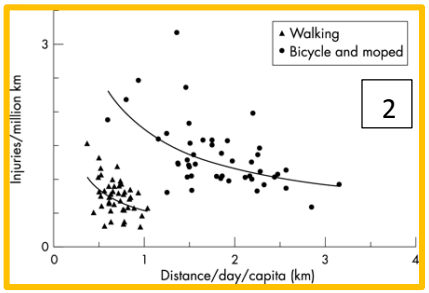
۱) پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری در ایالت کالیفرنیا: نرخ سرانه آسیب به عابران‌پیاده و دوچرخه‌سواران در بین ۶۸ شهر متفاوت است. سفرهای کاری از کل سفرهای انجام شده با پای پیاده و دوچرخه، به ترتیب ۷٪ و ۵٪ می‌باشد، لذا با افزایش میزان پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، تعداد صدمات به ازای سفرهای کاری که با پای پیاده یا دوچرخه انجام شده‌اند، به یک پنجم و یک هشتم میزان اولیه کاهش می‌یابند. با توجه به نتایج به دست آمده، با افزایش پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، صدمات ناشی از تصادفات کاهش می یابد.

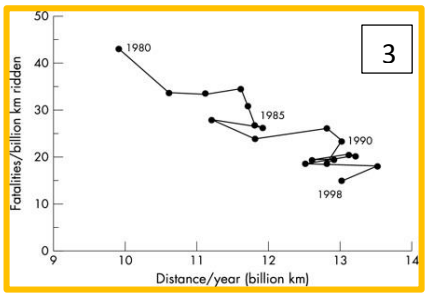


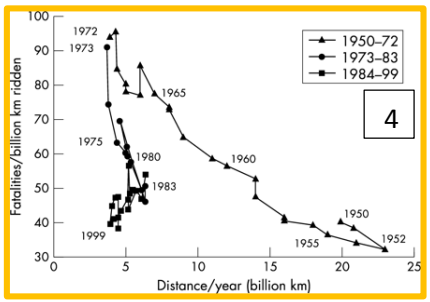
۲) پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری و دوچرخه سواری در ۴۷ شهر دانمارک: نرخ سرانه آسیب به عابران‌پیاده و دوچرخه‌سواران در شهرهای مختلف کشور دانمارک متفاوت است. سهم سفرهای کاری از کل سفرهای انجام شده با پای پیاده و دوچرخه، به ترتیب بیش از ۲۵٪ و ۳۳٪ می‌باشد. شکل ۲ نشان می‌دهد، شهرهایی که سفرها با پای پیاده و دو چرخه انجام می‌شوند، شهرهای ایمن‌تری هستند.

۳) دوچرخه سواری در هلند، ۱۹۸۰–۱۹۹۸: در هلند، مسیرهای دوچرخه‌سواری به طور کلی از سال ۱۹۸۰ تا ۱۹۹۸ افزایش یافته است. تلفات سالانه دوچرخه‌سواران در همان دوره زمانی از ۴۲۶ نفر به ۱۹۴ نفر کاهش یافت. شکل ۳ نشان می‌دهد که نرخ تعداد تلفات دوچرخه سواران بر مسافت طی‌شده با افزایش مسیرهای دوچرخه‌سواری کاهش یافته است.

۴) دوچرخه سواری در بریتانیا، ۱۹۵۰–۱۹۹۹: تا سال ۱۹۷۳، بریتانیا کشوری بود که استفاده از وسایل‌نقلیه موتوری در آن رایج‌تر بود، لذا با کم بودن مسیرهای دوچرخه‌سواری، تصادفات زیادی بین وسایل‌نقلیه موتوری و عابران‌پیاده و دوچرخه‌سواران رخ می‌داد. از سال ۱۹۷۳ تا ۱۹۸۳، افزایش اندک در مسیر دوچرخه‌سواری، باعث کاهش تصادفات شده بود.







افزایش مسیر پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، زندگی ایمن‌تر!

با توجه به مطالعات انجام شده در رابطه با واکنش رانندگان، روش‌هایی برای یادآوری حضور افرادی که در حال پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری هستند، به رانندگان باید وجود داشته باشد. آیا طراحی جاده‌ها کمک خواهد کرد؟ آیا مداخلات خاصی مانند خط‌کشی خطوط عابر پیاده، قرار دادن علائم بازی کودکان و تعیین خطوط دوچرخه‌سواری تأثیری در سطح جامعه دارد؟
منطقی به نظر می‌رسد که افزایش آگاهی رانندگان از پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، مزایایی فراتر از محلات را به همراه داشته باشد. چنین تکنیک‌های آگاهی باید برای مزایای سلامتی در سطح جامعه نیز مورد بررسی قرار گیرد.



https://injuryprevention.bmj.com/content/9/3/205#linked-articles