



## چکیده

**عنوان:** امکان سنجی احداث مسیرهای ویژه موتورسیکلت در معابر شهری تهران

شناسنامه مطالعه / پژوهش:

تاریخ شروع: ۹۹/۰۳/۱۰

تاریخ پایان: ۹۹/۰۹/۱۰

کارفرما: مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران

بهره‌بردار: سازمان حمل و نقل و ترافیک / وزارت کشور

مدیریت: مدیریت مطالعات و برنامه‌ریزی امور حمل‌ونقل و ترافیک

مجری: سید سعید سادات موسوی

ناظر: شهاب‌الدین کرمانشاهی

**حوزه‌های مأموریتی مرتبط (کمیته پژوهشی): حمل و نقل و ترافیک**

**الف) مقدمه و بیان مسئله:**

گسترش روزافزون استفاده از موتورسیکلت به عنوان شیوه شخصی در حمل و نقل شهری در تهران موجب پدید آمدن مشکلاتی از جمله آلودگی هوا، آلودگی محیطی و ناهنجاری‌های ترافیکی و رفتاری در سطح معابر شهری شده است. از سویی ذات نا ایمن موتورسیکلت باعث آسیب پذیری بیشتر راکبان این وسیله نقلیه در تصادفات شهری می‌شود. به طوریکه هم اکنون نیمی از تلفات ناشی از تصادفات رانندگی در شهر تهران مربوط به موتورسیکلت بوده که عمدتاً در بزرگراه‌های شهری تهران به وقوع پیوسته است. ضرورت چاره‌اندیشی برای افزایش ایمنی و انضباط ترافیکی تردد موتورسواران موجب شده تا مدیریت شهری تهران، بررسی تجارب سایر کشورها در خصوص ساماندهی این شیوه حمل و نقل را در دستور کار خود قرار دهد. این پژوهش نیز با هدف بررسی تجارب کشورهای خارجی در رابطه با موتورسیکلت و با تاکید بر سیاست ایجاد «مسیر ویژه موتورسیکلت» در معابر شهر و امکان پذیری و شرایط اجرایی و آثار مترتب آن بر شهر تهران انجام شده است.

**ب) روش‌شناسی:**

با توجه به آنکه تمرکز پژوهش بر شناخت ویژگی‌های سیاست ایجاد مسیر یا خط موتورسیکلت در کشورهای آسیای شرقی می‌باشد. ابتدا ادبیات منتشر شده در این حوزه و سپس مسائل و مشکلات ناشی از گسترش استفاده از موتورسیکلت در شهر تهران با نظرخواهی (مصاحبه نیمه ساختاریافته) از کارشناسان خبره حوزه شهری و حمل و نقل، احصا و با روش تحلیل محتوای کیفی بررسی شده است. در پایان، پیشنهادها و راهکارهایی برای چگونگی اجرا یا عدم اجرای این سیاست ارائه می‌شود.

**ج) یافته‌های پژوهشی:**

تجارب خارجی، نشان دهنده کارآمدی مسیر و خط به عنوان یکی از سیاست‌های ایمنی در کاهش حوادث ترافیکی موتورسواران است، بیشتر این مسیرها نیز در معابر بزرگراهی بین مراکز شهری در مناطق کلان شهری ایجاد شده‌اند و در دو دسته کلی قابل طبقه‌بندی هستند.

**الف- مسیر ویژه:** ایجاد یک یا دوخط عبوری جدا از سایر خطوط معبر با فاصله یا جداکردن بخشی از عرض معبر با جداکننده فیزیکی و اختصاص آن به موتورسیکلت می‌باشد. خودروها و وسایل نقلیه سنگین مجاز به تردد از این مسیر نخواهند بود. عرض این مسیر بین ۲٫۵ تا ۳٫۵ متر است و عمدتاً در بزرگراه‌ها و تندرگاه‌های شهری ایجاد شده و فقط عبور موتورسیکلت‌های با حجم کمتر از ۲۵۰ سی‌سی و دوچرخه در آنها مجاز است. اکثر



## چکیده

تقاطع‌ها این مسیر با سایر معابر به صورت غیرهمسطح و زیرگذر ایجاد شده تا میزان تداخل ترافیکی به کمترین مقدار برسد.

**ب- خط ویژه:** اختصاص بخشی از مقطع عرضی معابر به موتورسیکلت، بدون جداکننده فیزیکی و صرفاً با علائم و رنگ آمیزی از سایر خطوط جدا می‌شود. کاربرد خط ویژه، تاثیرگذاری بر نحوه رانندگی وسایل نقلیه در یک معبر با توجه بیشتر به موتورسواران است. حداقل عرض این خط ۱٫۵ متر خواهد بود.

**(د) نتیجه‌گیری:**

نتایج بررسی‌های این پژوهش نشان می‌دهد که ایجاد مسیر ویژه موتورسیکلت در معابر بزرگراهی شهرهای کشورهای جنوب شرق آسیا به عنوان یک تجربه در «کاهش تداخل و بی‌انضباطی حرکتی و افزایش ایمنی تردد با موتورسیکلت» قابل تامل و موفقیت آمیز بوده است، اما اجرای این سیاست در شهر تهران بدون در نظر گرفتن سه شرط ذیل نمی‌تواند نتایج مشابهی را به دنبال داشته باشد.

**الف-** با توجه به شرایط فرهنگی و اجتماعی کشورهای جنوب شرق آسیا قانون‌پذیری در این کشورها در سطح بالایی قرار دارد. بنابراین ضروری است پیش از عملیاتی نمودن این سیاست در شهر تهران، ویژگی‌های رفتاری و فرهنگی موتورسواران در شهر تهران و نقش آن در قانون‌مداری و هم‌چنین تاثیرات سیاست‌های مهندسی ترافیک بر این ویژگی‌ها مشخص شود.

**ب-** با توجه به آمار بالای تصادفات رانندگی در بزرگراه‌های شهری تهران، قبل از اجرای مسیر ویژه به عنوان سیاست افزایش ایمنی، نسبت به احصا و شناسایی سهم هر یک از عوامل انسانی، محیطی، ویژگی‌های هندسی معابر و مشخصاً نقش موتورسیکلت در تصادفات اقدام شود. از سویی، برآوردهای اولیه نشان می‌دهد که تصادفات عمدتاً در تقاطع بزرگراه‌ها رخ می‌دهد با توجه به این مورد، راهکار ایجاد مسیر ویژه تنها در زمانی می‌تواند به حل مساله کمک نماید که تقاطع غیر هم سطح برای مسیر ویژه موتورسیکلت نیز احداث شود که چنین چیزی در اکثر بزرگراه‌های تهران مقدور نیست.

**ج-** یکی از ویژگی‌ها مسیر ایمن، تردد موتورسیکلت‌ها با سرعت محدود و کنترل شده در آنها می‌باشد، راهکار این پژوهش توسعه و ترویج وسایل نقلیه دوچرخه‌مطلوب شامل دوچرخه برقی، موتورسیکلت برقی و موتورسیکلت‌های بنزینی با حجم محدود یا به اصطلاح شهری در این مسیرها است. با توجه به همفکری انجام شده با کارشناسان پلیس راهور ناجا، تحقق این شرط در شرایط و زمان فعلی به دلیل عدم شناسایی هویت و پلاک موتورسیکلت‌ها و هم‌چنین محدودیت توسعه موتورسیکلت‌های برقی در کشور امکان‌پذیر نمی‌باشد.

**واژه‌های کلیدی:** ۴ تا ۸ کلمه

موتورسیکلت	مسیر ویژه	خط ویژه	تصادفات
ایمنی	حمل و نقل		