

تقاطعهای همسطح شهری

توصیه‌ها و معیارهای فنی

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

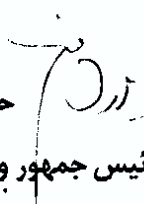
جمهوری اسلامی ایران
سازمان برنامه و بودجه

تقاطعهای همسطح شهری توصیه‌ها و معیارهای فنی

نشریه شماره ۲-۱۴۵

معاونت امور فنی
دفتر امور فنی و تدوین معیارها

بسمه تعالی

به :	دستور العمل شماره : ۵۴-۸۹۵/۱۴۱۰-۱۰۲
تمامی دستگاههای اجرایی ومهندسان مشاور	مورخ : ۷۶/۳/۱۹
موضوع : تقاطعهای همسطح شهری ،توصیه هاومعیارهای فنی	
تذکر:	
به استناد ماده ۲۳ قانون برنامه وبودجه کشور وآئین نامه استانداردهای اجرائی طرحهای عمرانی (مصوبه ۱۳۵۲/۴/۳۰ هیات وزیران)به پیوست نشریه شماره ۲-۱۴۵ دفترامورفنی وتدوین معیارهای این سازمان با عنوان "تقاطعهای همسطح شهری ،توصیه هاومعیارهای فنی "ازگروه دوم ابلاغ می گردد. تاریخ اجرای این دستورالعمل ۱۳۷۶/۶/۱ می باشد. دستگاههای اجرایی ومهندسان مشاور موظفند ازتاریخ ۱۳۷۶/۶/۱ مفاد نشریه یادشده رادرطرحهای عمرانی رعایت نمایند.  حمید میرزاده معاون رئیس جمهور ورئیس سازمان برنامه وبودجه	

مقدمه

در راستای اهداف و سیاست های برنامه دوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران که به امر بهبود خدمات و تسهیلات حمل و نقل و ترافیک شهری و افزایش ایمنی شهروندان تأکید ورزیده است و همچنین در اجرای اصول نظام فنی و اجرایی طرح های عمرانی کشور، دفتر امور فنی و تدوین معیارها براساس شرح وظائف خود انجام مطالعات و تحقیقات در زمینه حمل و نقل و ترافیک و ارائه دانش فنی و معیارهای مربوطه را در برنامه مطالعات خود قرار داد و در اولویت اول مطالعه چهار پروژه "عابر پیاده"، "دوچرخه"، "حمل و نقل عمومی" و "تنظیم تقاطع های همسطح شهری" مورد توجه قرار گرفت و در مرحله نخست مطالعات دو پروژه "عابر پیاده" و "تنظیم تقاطع های همسطح شهری" در اسفندماه ۱۳۷۲ به مهندسین مشاور گذرراه ارجاع گردید.

نتایج مطالعات پروژه عابر پیاده در سه مجلد با عنوان مبانی فنی، توصیه ها و معیارهای فنی و سوابق مطالعات "تسهیلات پیاده روی" در سال ۱۳۷۵ منتشر گردید.

این نشریه یکی از سه نشریه ای است که در ارتباط با پروژه تقاطع های همسطح شهری با عنوان های زیر تهیه شده است :

- ۱- مبانی فنی برنامه ریزی، طراحی و مدیریت تقاطع های همسطح شهری
- ۲- توصیه ها و معیارهای فنی برنامه ریزی، طراحی و مدیریت تقاطع های همسطح شهری
- ۳- سوابق مطالعات پروژه "تقاطع های همسطح شهری"

امید است انجام این مطالعات و ارائه دانش و معیارهای فنی مربوط به تقاطع های همسطح شهری موجب ارتقاء کیفیت مطالعات و طراحی تقاطع ها و افزایش ایمنی و ظرفیت شبکه ارتباطی شهرهای کشور گردد و مبنایی برای هماهنگی بیشتر همه دست اندرکاران حرفه مهندسی ترافیک باشد.

از مدیر عامل مهندسين مشاور گذرراه آقاي مهندس محمد توسلي و ساير همكاران پروژه، به ويژه آقاي دكتور بهنام اميني سرپرست بخش حمل و نقل ترافيك و آقاي مهندس بهزاد بيهقي مدير پروژه و خانم مهندس پورسيد كارشناس دفتر امور فني و تدوين معيارها كه مسئوليت هماهنگي پروژه را به عهده داشته اند و همچنين از اظهارنظرهاي كارشناسي دستگاههاي اجرائي ذيربط و كارشناسان اين حرفه به ويژه آقاي دكتور علي اصغر اردكانيان ، آقاي دكترمهدى رياضى كرمانى دبير جامعه مهندسين حمل و نقل ايران ، آقاي دكتور جليل شاهي، آقاي دكتور هاشم مهرآدين و آقاي دكتور منوچهر وزيرى تشكر و قدردانى مى نمايد.

معاونت / امور فني

خرداد ۱۳۷۶

شرح	صفحه
پیشگفتار.....	۱۱
تعاریف.....	۱۳
فهرست نمادها.....	۱۹
فصل ۱ - مقدمه.....	۲۱
۱-۱- کلیات.....	۲۱
۲-۱- اهداف طراحی تقاطع.....	۲۲
۳-۱- عوامل مؤثر در طرح تقاطع.....	۲۲
۱-۳-۱- عوامل ترافیکی.....	۲۳
۲-۳-۱- عوامل محیطی.....	۲۳
۳-۳-۱- عوامل انسانی.....	۲۳
۴-۳-۱- ملاحظات اقتصادی.....	۲۳
۴-۱- مراحل طراحی تقاطع.....	۲۴
فصل ۲- مبانی طراحی تقاطع.....	۲۹
۱-۲- کلیات.....	۲۹
۲-۲- انواع حرکت های برخوردی.....	۲۹
۳-۲- سطح برخورد.....	۳۱
۴-۲- مسیربندی.....	۳۱
۵-۲- انواع تقاطع های همسطح.....	۳۲
۱-۵-۲- تقاطع سه راهی.....	۳۲
۲-۵-۲- تقاطع چهارراهی.....	۳۳
۳-۵-۲- تقاطع چندراهی.....	۳۴
۴-۵-۲- تقاطع میدانی.....	۳۴
۶-۲- مسیر اصلی در تقاطع.....	۳۵
۷-۲- سرعت طرح تقاطع.....	۳۵

فهرست مطالب

صفحه

شرح

۳۶	۸-۲- دینامیک و هندسه حرکت
۳۷	۹-۲- فاصله تقاطع ها
۳۷	۱۰-۲- ایمنی در تقاطع
۳۹	فصل ۳ - تحلیل عملکرد تقاطع
۳۹	۱-۳- کلیات
۴۱	۲-۳- ظرفیت تقاطع چراغدار
۴۲	۳-۳- ظرفیت تقاطع بدون چراغ
۴۳	۴-۳- ظرفیت میدان
۴۵	فصل ۴ - طراحی هندسی تقاطع
۴۵	۱-۴- کلیات
۴۵	۱-۱-۴- هدف طراحی هندسی
۴۵	۲-۱-۴- وسیله نقلیه طرح
۵۱	۲-۴- تنظیم موقعیت و شیب تقاطع
۵۱	۱-۲-۴- پلان
۵۱	۲-۲-۴- نیمرخ
۵۲	۳-۲-۴- تنظیم شیب
۵۵	۳-۴- میدان دید در تقاطع
۵۵	۱-۳-۴- مقدمه
۵۵	۲-۳-۴- مسافت دید توقف
۵۷	۳-۳-۴- میدان دید ورود
۵۸	۴-۳-۴- میدان دید عابرپاده و دوچرخه سوار
۵۹	۴-۴- خطوط عبور در تقاطع
۵۹	۱-۴-۴- مقدمه
۵۹	۲-۴-۴- خطوط عبور مستقیم

۶۱	۳-۴-۴- هدایت گردش های ورودی و خروجی
۷۴	۴-۴-۴- خطوط واگرد
۷۶	۵-۴- جزایر
۷۶	۱-۵-۴- مقدمه
۷۷	۲-۵-۴- جزیره جداکننده میانی
۷۹	۳-۵-۴- جزیره مثلثی
۸۱	۴-۵-۴- بریدگی حفاظ میانی
۸۳	۶-۴- ایستگاه اتوبوس و سواری
۸۳	۱-۶-۴- ایستگاه اتوبوس
۸۶	۲-۶-۴- ایستگاه سواری
۸۷	۷-۴- تسهیلات پیاده روی و دوچرخه سواری
۸۷	۱-۷-۴- مقدمه
۸۷	۲-۷-۴- تسهیلات پیاده روی
۸۹	۳-۷-۴- تسهیلات دوچرخه سواری
۹۲	۸-۴- طراحی هندسی میدان
۹۲	۱-۸-۴- مقدمه
۹۲	۲-۸-۴- مسافت دید میدان
۹۵	۳-۸-۴- تنظیم شیب میدان
۹۷	۴-۸-۴- طراحی میدان تداخلی
۱۰۰	۵-۸-۴- طراحی میدان تقدیمی
۱۰۳	فصل ۵ - کنترل تقاطع
۱۰۳	۱-۵- کلیات
۱۰۳	۲-۵- انواع روش های کنترل
۱۰۳	۱-۲-۵- کنترل با چراغ راهنمایی
۱۰۸	۲-۲-۵- کنترل بدون چراغ راهنمایی

فهرست مطالب

صفحه

شرح

۱۰۹	۳-۵- ضوابط انتخاب روش کنترل تقاطع
۱۰۹	۱-۳-۵- چراغ راهنمایی
۱۱۲	۲-۳-۵- تابلوی ایست
۱۱۲	۳-۳-۵- تابلوی رعایت حق تقدم
۱۱۳	۴-۳-۵- قانون حق تقدم
۱۱۴	۴-۵- طراحی چراغ راهنمایی
۱۱۴	۱-۴-۵- فازبندی چراغ
۱۱۸	۲-۴-۵- زمان بندی چراغ
۱۲۳	۳-۴-۵- اجزاء چراغ
۱۲۴	۴-۴-۵- عوامل نگهدارنده چراغ
۱۲۶	۵-۴-۵- جزئیات نصب چراغ
۱۲۷	۶-۴-۵- علائم چراغ
۱۳۱	۷-۴-۵- چراغ راهنمایی پیاده
۱۳۳	۵-۵- تابلوهای راهنمایی
۱۳۳	۱-۵-۵- مقدمه
۱۳۴	۲-۵-۵- انواع تابلو
۱۳۷	۶-۵- نشانه های راهنمایی
۱۳۷	۱-۶-۵- نشانه های هادی
۱۳۷	۲-۶-۵- خط کشی
۱۴۷	فصل ۶ - سایر ملاحظات
۱۴۷	۱-۶- حریم تقاطع
۱۴۹	۲-۶- روشنایی تقاطع
۱۵۱	۳-۶- روسازی و زهکشی تقاطع
۱۵۳	پیوست - فهرست موارد ارزیابی طرح تقاطع

پیشگفتار

حمل و نقل و ترافیک یکی از زیرساخت های اساسی اقتصاد کشور است. اجرای برنامه های توسعه در بخش های اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی، بدون تأمین نیازهای این بخش امکان پذیر نیست. امروزه مسائل و مشکلات حمل و نقل و ترافیک شهرهای بزرگ کشور ابعاد گسترده ای پیدا کرده است و در صورت ادامه روند کنونی، شهرهای متوسط و کوچک نیز در آینده با چنین معضلاتی روبرو خواهند شد.

پاسخگویی به مسائل حمل و نقل و ترافیک شهرها، از یک سو نیاز به برنامه ریزی و اتخاذ روش های واقع بینانه دارد و از سوی دیگر اجرای طرح های مورد نظر مستلزم صرف اعتبارات بسیار سنگین است. بنابراین انجام مطالعات و تحقیقات زیربنایی برای دستیابی به سیاست ها و راهبردهای واقع بینانه و عملی در این راستا اجتناب ناپذیر است.

ریشه مسائل و مشکلات ترافیک شهرهای کشور به گذشته آنها برمی گردد که در هنگام مطالعات طرح های جامع و تهیه طرح های تفصیلی و اجرایی شهرها به نیازهای حمل و نقل و ترافیک روزافزون آنها توجه کافی مبذول نشده است و حال آنکه در کشورهای پیشرفته پس از دوران توسعه شهرنشینی و افزایش مالکیت وسایل نقلیه موتوری و بروز پیچیدگی ترافیک شهری از چند دهه گذشته (۱۹۴۰) سرمایه گذاری عظیمی به مطالعه و تحقیق و ارائه راه حل های واقع بینانه اختصاص یافته و مهندسین ترافیک و شهرساز در کنار هم به چاره جویی مشکلات شهری پرداخته و دستاوردهای قابل ملاحظه ای برای سامان بخشی به شهرها ارائه داده اند و به این ترتیب برنامه ریزی شهری و برنامه ریزی حمل و نقل و ترافیک بصورت دانش جدید شکل گرفته است.

در چارچوب دیدگاهی که در پیشگفتار کتاب " مبانی فنی " برنامه ریزی، طراحی و مدیریت تقاطع های همسطح شهری به آن اشاره شده است، پروژه تنظیم تقاطع های همسطح شهری مورد توجه قرار گرفت و مطالعه آن توسط دفتر تحقیقات و معیارهای فنی سازمان برنامه و بودجه به این مهندسین مشاور محول گردید.

این مطالعات از فروردین ماه سال ۱۳۷۳ آغاز گردید و تا اسفند ماه ۱۳۷۵ ادامه یافت و هدف از آن ارائه مبانی، اصول و ضوابط کلی، طراحی و مدیریت تقاطع های همسطح شهری بوده است.

جلد اول گزارش مطالعات این پروژه تحت عنوان " مبانی فنی تقاطع های همسطح شهری " تنظیم و " سوابق مطالعات پروژه " نیز به صورت یک جلد ضمیمه بطور جداگانه ارائه شده است. کتاب " توصیه ها و معیارهای فنی " که جلد دوم این مجموعه می باشد حاوی چکیده نتایج نهایی پروژه تحقیقاتی تنظیم تقاطع های همسطح شهری است که براساس کتاب مبانی فنی تقاطع های همسطح شهری تهیه شده است. این کتاب به نحوی تدوین شده که اطلاعات و معیارهای فنی لازم برای طراحی و مدیریت تقاطع های همسطح شهری بطور فشرده و ساده در اختیار استفاده کنندگان قرار گیرد و در موارد لازم برای توضیحات بیشتر می توان به کتاب " مبانی فنی " مراجعه نمود. در تدوین این توصیه ها و معیارها از نقطه نظرهای اصلاحی و تکمیلی بسیاری از صاحب نظران و مؤسسات و نهادهای ذیربط بهره گرفته شده است تا مجموعه ای هرچه کاملتر و کاربردی تر بدست آید.

در اینجا لازم می داند از کلیه همکاران پروژه بویژه آقایان دکتر بهنام امینی و مهندس بهزاد بیهقی و از معاضدت مسئولان دستگاههای اجرایی ذیربط و کارشناسان این حرفه و اظهار نظرهای اصلاحی و تکمیلی که داشته اند و خواهند داشت تشکر نماید. با این امید که این مجموعه بتواند راهنمای مفیدی برای همه دست اندرکاران در امر برنامه ریزی، طراحی و مدیریت تقاطع های همسطح شهرهای کشور باشد و براساس اظهار نظرهای کارشناسی و تجربیات حاصل از سالهای آتی بتواند مجدداً تصحیح، تکمیل و بهنگام گردد.

تعاریف

* **افست (اختلاف دوره)** اختلاف زمان شروع فاز سبز دو چراغ راهنمایی پیش زمان بندی شده متوالی در یک سیستم هماهنگ است.

* **بربنندی** شیب عرضی در امتداد شعاع قوس افقی خیابان است.

* **بزرگراه** معبری است دوطرفه و دارای حفاظ میانی با تقاطع های غیرهمسطح و همسطح و کنترل دسترسی که عملکرد اصلی آن برقراری ارتباط سریع بین مناطق و نواحی عمده شهری است.

* **تأخیر** زمانی است که در تقاطع اضافه بر زمان سفر جریان آزاد صرف می شود.

* **تقاطع** محدوده ای است که در آن دو یا چند مسیر بصورت همسطح با یکدیگر تلاقی می کنند.

* **جریان آزاد** جریانی است که در آن وسایل نقلیه بتوانند بدون توقف حرکت پیوسته داشته باشند.

* **جریان منقطع** جریانی است که در آن وسایل نقلیه بنابه دلایلی غیراز حضور سایر وسایل نقلیه، ملزم به توقف یا کاهش سرعت باشند.

* **چرخه** عبارت است از یک دور کامل از حالت های چراغ راهنمایی.

* **حرکت بحرانی** درهر فاز عبارت است از حرکتی که دارای بزرگترین نسبت حجم موجود به جریان اشباع باشد.

* **حریم تقاطع** محدوده ای است که به منظور احداث تقاطع و اجزای آن اختصاص یافته است.

* **حفاظ میانی (میانه)** بخشی از یک مسیر مجزا است که خطوط ترافیکی مختلف الجهت را از یکدیگر جدا می کند.

- * خط افزایش سرعت نوعی خط تغییر سرعت است که وسایل نقلیه ورودی به مسیر می توانند درطول آن سرعت خود را برای همگرایی با جریان ترافیک مستقیم افزایش دهند.
- * خط دوچرخه عبارت است از مسیر ویژه دوچرخه در داخل سطح سواره رو.
- * خط عبور بخشی از سواره رو است که به عبور یک وسیله نقلیه اختصاص یافته است.
- * خط کمکی بخشی از سواره رو است که به منظور تغییر سرعت و انجام حرکات گردش یا سایر مقاصد، درکنار خطوط عبور مستقیم ایجاد می شود.
- * خیابان جمع و پخش کننده معبری است جهت ارتباط بین معابر محلی و شریانی ها که تأمین دسترسی به کاربری ها از طریق آن امکان پذیر است.
- * خیابان دسترسی معبری است برای تأمین دسترسی مستقیم به کاربری های مسکونی و خدمات وابسته و ارتباط بین واحدهای همجوار.
- * خیابان شریانی معبری است عموماً دوطرفه، بصورت جداشده یا نشده با تقاطع های همسطح که عملکرد اصلی آن ارتباط بین محورهای بزرگراهی و خیابان های جمع و پخش کننده و همچنین مراکز اصلی شهر است. تأمین دسترسی کاربری های عمده ازطریق شریانی ها امکان پذیر است.
- * خیابان محلی معبری است برای ارتباط مسیرهای دسترسی به جمع و پخش کننده ها و خیابانهای شریانی، با اولویت دسترسی کاربری های اطراف آن.
- * دوچرخه رو عبارت است از مسیر ویژه دوچرخه در خارج از سطح سواره رو.
- * رابط پیاده رو عنصری است که برای تأمین پیوستگی سطح پیاده رو و سواره رو مورد استفاده قرار می گیرد و ممکن است بصورت شیبراه، پل و یا جدول شیبدار اجرا گردد.
- * زمان تخلیه مدت زمانی است که به منظور تخلیه ناحیه تحت کنترل چراغ راهنمایی در پایان زمان سبز یک حرکت ترافیکی تا شروع زمان سبز حرکت بعدی درنظر گرفته می شود و برابر است با فرجه زرد بعلاوه فرجه تمام قرمز.

- * **زمان سبز** مدت زمانی است که در یک چراغ راهنمایی، رنگ سبز به نشانه اجازه عبور یک حرکت یا دسته ای از حرکت ها ظاهر می شود.
- * **زمان سبز مؤثر** بخشی از یک فاز است که بطور مؤثر توسط حرکت مربوطه مورد استفاده قرار می گیرد و برابر است با زمان سبز بعلاوه زمان تخلیه، منهای زمان هدررفته.
- * **زمان قرمز** مدت زمانی است که در یک چراغ راهنمایی رنگ قرمز به نشانه منع عبور یک حرکت یا دسته ای از حرکت ها ظاهر می شود.
- * **زمان هدر رفته** مدت زمانی از هر چرخه چراغ راهنمایی است که تقاطع عملاً به علت تأخیر حرکت در آغاز زمان سبز یا افت جریان در زمان تخلیه بطور مؤثر مورد استفاده واقع نمی شود.
- * **ساعت اوج** ساعتی است که در آن حجم ورودی کل تقاطع حداکثر می باشد.
- * **سبز تأخیری** نوعی فازبندی چراغ راهنمایی است که در آن زمان سبز حرکت گردشی تا مدتی بعداز اتمام زمان سبز حرکت مستقیم مقابل ادامه می یابد.
- * **سبز تقدیمی** نوعی فازبندی چراغ راهنمایی است که در آن زمان سبز حرکت گردشی زودتر از حرکت مستقیم مقابل شروع می شود ولی هر دو در یک زمان خاتمه می یابند.
- * **سرعت طرح** سرعتی است که به منظور طراحی عناصر هندسی وابسته به عملکرد وسیله نقلیه انتخاب می شود.
- * **سرعت عملکردی ۸۵ درصدی** عبارت است از سرعتی که ۸۵ درصد وسایل نقلیه با آن سرعت یا کمتر حرکت می کنند.
- * **سرفاصله زمانی** عبارت است از فاصله زمانی میان عبور سپر جلوی دو وسیله نقلیه متوالی از یک نقطه معین از مسیر.
- * **سطح خدمت** شاخص کیفیت عملکردی تسهیلات، تحت شرایط ترافیکی و محیطی حاکم است.

- * **سواره رو** بخشی از مقطع عرضی خیابان است که برای استفاده وسایل نقلیه اختصاص یافته و شامل خطوط عبوری، خطوط کمکی و پارکینگ است.
- * **طول چرخه** زمان لازم برای طی یک چرخه کامل از حالت های چراغ راهنمایی است.
- * **ظرفیت** بیشترین تعداد وسایل نقلیه ای است که عبور آنها از یک ورودی تقاطع در طی مدت یک ساعت، تحت شرایط معین هندسی، ترافیک و زمان بندی چراغ امکان پذیر است.
- * **فاز (دوره)** بخشی از یک چرخه چراغ راهنمایی است که به عبور یک یا چند حرکت ترافیکی همزمان درطول یک یا چند فرجه اختصاص دارد.
- * **فرجه** مدت زمانی است که در طول آن وضعیت کلیه چراغ های تقاطع ثابت است.
- * **فرجه تمام قرمز** مدت زمانی است که در طی آن، به منظور ایمنی و تسهیل تخلیه تقاطع، در همه جهت ها چراغ قرمز ظاهر می شود.
- * **فرجه زرد** مدت زمانی است که در میان علائم سبز و قرمز چراغ راهنمایی درنظر گرفته می شود تا وسایل نقلیه ای که به علت سرعت زیاد قادر به توقف نیستند بتوانند با ایمنی از تقاطع عبور نمایند.
- * **گردش حمایت شده** حرکت گردشی است که دریک فاز جداگانه، بدون برخورد با جریان های ترافیکی مزاحم مانند ترافیک روبرو یا عابرین پیاده انجام می شود.
- * **گردش حمایت نشده**، حرکت گردشی است که بطورهمزمان با جریان های ترافیکی مخالف و از بین آنها صورت می گیرد.
- * **گردش خروجی** عبارت است از گردش به راست یا چپ وسایل نقلیه از مسیراصلی به مسیرفرعی تقاطع.
- * **گردش نما** عبارت است از نمودار سطح اشغال شده توسط وسیله نقلیه طرح به هنگام گردش، که جهت طراحی اجزاء هندسی تقاطع بکار می رود.
- * **گردش ورودی** عبارت است از گردش به راست یا چپ وسایل نقلیه از مسیرفرعی به مسیراصلی تقاطع.

- * **مثلث دید** سطحی است محصور میان دو محور متقاطع که در آن وسایل نقلیه نسبت به یکدیگر دید متقابل دارند.
- * **مسافت دید توقف** حداقل فاصله لازم میان وسیله نقلیه و یک شی، در لحظه ای است که راننده شی، را مشاهده می کند و تصمیم به توقف می گیرد.
- * **مسیر گردش** عبارت است از بخشی از یک خط گردش به راست ورودی با جریان آزاد که در داخل قوس و در مجاورت جزیره مثلثی قرار دارد.
- * **مسیر مجزا** مسیری است که در آن خطوط ترافیکی مختلف الیهت توسط جدول، نرده یا حفاظ میانی از یکدیگر جدا شده اند.
- * **مسیربندی** عبارت است از جداسازی جریان ترافیک به مسیرهای مشخص، با استفاده از خط کشی، علامت گذاری و یا جزایر.
- * **منطقه ساخته شده یا پرتراکم شهری** عبارت است از مناطقی از شهر که دارای بافت متراکم بوده و به علت وجود بناهای مسکونی، تجاری و تاریخی، ایجاد تغییر در فضای شهری آنها به راحتی امکان پذیر نیست.
- * **منطقه ساخته نشده یا کم تراکم شهری** عبارت است از مناطقی از شهر که دارای بافت پراکنده بوده و به این علت ایجاد تغییر در فضای شهری آنها به راحتی امکان پذیر است.
- * **میانگین سالانه حجم ترافیک روزانه** عبارت است از حجم کل ترافیک سالانه تقسیم بر تعداد روزهای سال.
- * **نرخ جریان اشباع** عبارت است از حداکثر تعداد وسایل نقلیه گذرنده از خط ایست یک ورودی تقاطع در طول یک ساعت، با این فرض که چراغ سبز دائمی برای این مسیر موجود باشد.
- * **واگرد** عبارت است از نوعی حرکت گردشی که وسیله نقلیه به میزان ۱۸۰ درجه گردش نموده و در جهت مخالف حرکت اولیه قرار می گیرد.
- * **ورودی (رویگرد)** به هر یک از مسیرهای منتهی به تقاطع اطلاق می شود.

فهرست نمادها

نماد	شرح
α	زاویه تقاطع (درجه)
ρ	طول پخی گوشه تقاطع (متر)
A	عرض خروجی (متر)
ΔADT	میانگین سالانه ترافیک روزانه (وسیله نقلیه در روز)
C_m	حداقل زمان چرخه (ثانیه)
C_o	زمان چرخه بهینه نظری (ثانیه)
C_p	زمان چرخه بهینه عملی (ثانیه)
D	طول میدان دید اصلی (متر)
D_b	طول میدان دید دوچرخه (متر)
DIV	حجم ساعت طرح (وسیله نقلیه در ساعت)
d	طول خط کشی هدایتی (متر)
E	عرض ورودی (متر)
f	ضریب اصطکاک
G	شیب
G_i	زمان سبز واقعی فاز i ام (ثانیه)
G_p	حداقل زمان سبز لازم برای عبور عابرین پیاده از عرض تقاطع (ثانیه)
g	گراد
g_i	زمان سبز مؤثر در فاز i ام (ثانیه)
I_i	زمان تخلیه تقاطع در فاز i ام (ثانیه)
i	مقدار تعریض (متر)
k	مقدار ثابت وابسته به معیار عملکرد تقاطع
L	زمان هدر رفته در هر چرخه (ثانیه)

نماد	شرح
l_i	زمان هدر رفته در فاز i ام (ثانیه)
m	متر
P	طول قطعه کاهش سرعت (متر)
PHF	ضریب ساعت اوج
PHV	حجم ساعت اوج (وسیله نقلیه در ساعت)
$pcphg$	وسیله نقلیه سواری در ساعت سبز موثر
R	شعاع قوس (متر)
S	طول انباره (متر)
S_{λ}	طول خط عبور مستقیم اضافی بعد از تقاطع (متر)
s	نرخ جریان اشباع (وسیله نقلیه در ساعت سبز موثر)
T	طول لچکی تعریض (متر)
T_{λ}	طول لچکی کاهش عرض (متر)
t_1	طول لچکی ورودی ایستگاه اتوبوس (متر)
t_2	طول لچکی خروجی ایستگاه اتوبوس (متر)
V	سرعت (کیلومتر در ساعت)
V_{85}	سرعت عملکردی ۸۵ درصدی (کیلومتر در ساعت)
v	حجم ترافیک
v_{15}	حداکثر حجم ترافیک پانزده دقیقه ای در ساعت اوج (وسیله نقلیه)
W	عرض مسیر (متر)
W_p	طول گذرگاه عرضی عابریاده (متر)
Y	مجموع نسبت های جریان بحرانی به جریان اشباع
y_i	نسبت حجم جریان بحرانی به جریان اشباع آن در فاز i ام

فصل ۱ - مقدمه

۱-۱ - کلیات

تقاطع های همسطح بعنوان محل تلاقی دویا چند محور، بخش مهمی از شبکه معابر شهری را تشکیل می دهند. معمولاً ظرفیت تقاطع های اصلی، کنترل کننده حجم عبور وسایل نقلیه در کل شبکه است و ظرفیت تقاطع نیز تابعی از مشخصات هندسی، ترافیکی و کنترلی حاکم بر آن است. باتوجه به گستردگی عوامل مؤثر در طراحی و مدیریت تقاطع ها، نمی توان هیچگونه دستورالعمل یا ضوابط قطعی و لازم الاجرا برای آن ارائه نمود. با این وجود ضروری است به منظور ایجاد یکنواختی، یکسری روش ها و ضوابط طراحی و مدیریت تدوین شده و به عنوان راهنما همراه با قضاوت کارشناسی مورد استفاده قرار گیرد.

هدف از این کتاب، ارائه توصیه ها و معیارهای فنی لازم برای طراحی و کنترل تقاطع های همسطح شهری است. در این کتاب ضوابط طراحی هندسی، تحلیل عملکرد و ظرفیت تقاطع، نحوه انتخاب و طراحی سیستم کنترل آن و همچنین طراحی تسهیلات جانبی مورد نیاز از قبیل روسازی، زهکشی و روشنایی ارائه می شود. ضوابط ارائه شده دراین رابطه قطعی و انعطاف ناپذیر نبوده، بلکه به طراح کمک می کنند که تعادل مطلوبی بین کلیه نیازهای استفاده کنندگان از تقاطع بوجود آورد. بنابراین قواعد این دستورالعمل، انجام بررسی های موردی در رابطه با تأمین نیازهای ایمنی، ظرفیت، تطابق محیطی و اقتصاد را غیرضروری نمی سازند.

درمناطق کم تراکم شهری، درطراحی تقاطع باید علاوه بر تأمین نیازهای ترافیکی به مسائلی نظیر حفظ محیط زیست، زیبایی منظر، حفظ آثار تاریخی (شامل آثار طبیعی و بناهای یادبود) و غیره نیز توجه شود.

درمناطق ساخته شده و پرتراکم شهری نیز باید مسائلی نظیر حفظ فضاهای سبز، آلودگی (مخصوصاً حفاظت در برابر آلودگی صوتی و هوا)، تأسیسات و بناهای شهری و آثار تاریخی و

مذهبی علاوه بر نیازهای ترافیکی در نظر گرفته شوند. رعایت این موضوع ممکن است در بعضی موارد منجر به عدول از تأمین کامل ضوابط و استانداردهای این دستورالعمل گردد.

ضوابط این کتاب راهنما براساس ویژگی های موجود تقاطع ها و برای سرعت های کمتر از ۸۰ کیلومتر در ساعت تدوین شده است. کاربرد این راهنما در هرگونه شرایط خاص و یا سرعت های بالاتر، باید براساس قضاوت کارشناسی صورت گیرد.

۱-۲- اهداف طراحی تقاطع ها

هدف اصلی از طراحی تقاطع، افزایش ظرفیت و قابلیت گزردهی آن، کاهش احتمال برخورد میان وسایل نقلیه موتوری، غیرموتوری و پیاده ها و تأمین راحتی و آرامش برای استفاده کنندگان باتوجه به ملاحظات ایمنی، اقتصادی و زیست محیطی است.

طرح تقاطع شامل عناوینی از قبیل طراحی هندسی پلان و نیمرخ، شیب بندی، خطوط کمکی و گردشی، جزیره ها، بریدگی حفاظ میانی، تسهیلات پیاده روی و همچنین طراحی وسایل کنترل ترافیک، روشنایی، روسازی و زهکشی، ایمن سازی، زیبا سازی و غیره است.

طراحی تقاطع ممکن است بصورت جامع و شامل کلیه موارد فوق بوده و یا در قالب اقدامات اصلاحی و مدیریتی فقط شامل بخشی از این موارد باشد. در این کتاب راهنما، فرآیندهای طراحی هندسی و تحلیل عملکرد تقاطع به تفکیک مورد بررسی قرار می گیرند، ولی در عمل باید هر دو فرآیند بصورت یکپارچه انجام شوند.

۱-۳- عوامل مؤثر در طرح تقاطع

مهمترین عوامل مؤثر در طرح تقاطع ها عبارتند از :

- عوامل ترافیکی
- عوامل محیطی
- عوامل انسانی
- ملاحظات اقتصادی

۱-۳-۱- عوامل ترافیکی

هر تقاطع باید به گونه ای طراحی شود که بتواند ترافیک ساعت طرح را با راحتی و ایمنی از خود عبور دهد و عناصر هندسی و کنترلی آن نیازهای کلیه استفاده کنندگان را برآورده سازند. در این رابطه، ملاحظات مربوط به سرعت های عملکردی، مسیرهای گردشی، وسایل کنترل ترافیک، عابرین پیاده، دوچرخه سواران و وسایل حمل و نقل عمومی باید مدنظر قرارگیرد.

۱-۳-۲- عوامل محیطی

مکانیابی و طراحی هر تقاطع بستگی به برخی عوامل محیطی دارد که به عنوان شرایط حاکم در نظر گرفته می شوند. مهمترین این عوامل عبارتند از، امتداد و شیب خیابان های متقاطع، حریم موجود، توسعه منطقه ای، ملاحظات زهکشی، مسائل زیست محیطی و میزان تداخل با تأسیسات شهری و سایر عوامل طبیعی و مصنوعی موجود در محدوده تقاطع، معمولاً برآورده ساختن نیازهای کلیه این عوامل در طرح تقاطع بندرت امکان پذیر می گردد و باید به نحوی میان آنها سازش بوجود آید.

۱-۳-۳- عوامل انسانی

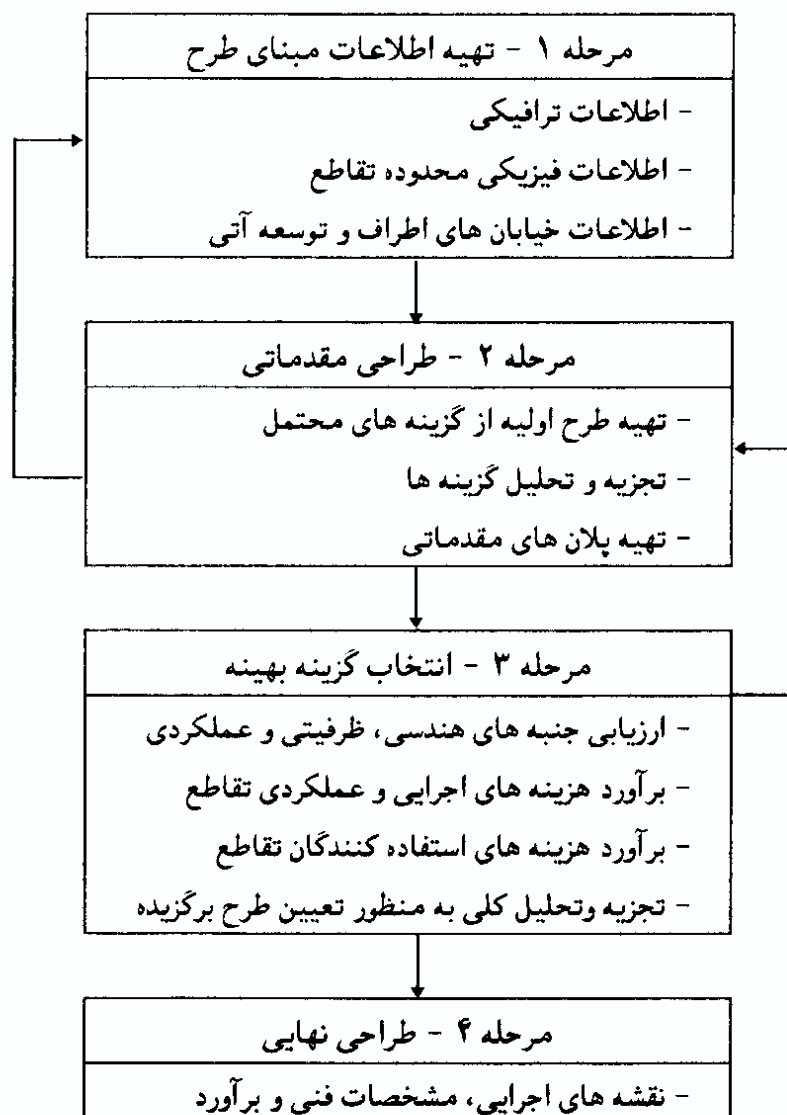
عوامل انسانی تأثیر تعیین کننده ای در طراحی و عملکرد تقاطع ها دارند و عادات و رفتارهای استفاده کنندگان تقاطع، چه در قالب رانندگان وسایل نقلیه و چه عابرین پیاده و دوچرخه سواران باید مورد توجه قرارگیرد.

۱-۳-۴- ملاحظات اقتصادی

هزینه های طراحی، اجرا و بهره برداری تسهیلات تقاطع باید برآورد شود و براساس مقایسه این هزینه ها با منافع حاصله، توجیه اقتصادی بعمل آید. منافع ناشی از اجرای طرح های جدید و یا بهسازی تسهیلات موجود، براساس صرفه جویی در هزینه های تأخیر، ایمنی و عملکرد تقاطع برآورد می شود.

۱-۴- مراحل طراحی تقاطع

بطور کلی مراحل طراحی تقاطع شامل تهیه اطلاعات مبنای طرح، طراحی مقدماتی، تعیین گزینه بهینه و طراحی نهایی است. هریک از این مراحل نیز خود شامل چندین فعالیت است. در شکل ۱-۱ نمودار فرآیند طراحی تقاطع ارائه شده است. درمورد تقاطع های ساده می توان برخی از این مراحل یا فعالیت ها را ساده و یا حذف نمود.



شکل ۱-۱- فرآیند طراحی تقاطع

مرحله ۱- تهیه اطلاعات مبنای طرح

۱- اطلاعات ترافیکی

اطلاعات ترافیکی زیر باید جمع آوری گردد :

- حجم تردد وسایل نقلیه موتوری

مهمترین معیار حجمی در طراحی هندسی تقاطع های همسطح، حجم ترافیک ساعتی طرح (DHV) است. معمولاً این حجم حدود ۸ تا ۱۲ درصد میانگین سالانه ترافیک روزانه (AADT) است. احجام ترافیک باید به تفکیک حرکت های مختلف برآورد شوند. برای بدست آوردن حجم ترافیکی سال طرح باید میزان رشد ترافیک مشخص شود. همچنین ترافیک جذب شده بوسیله ایجاد مسیرها و یا دسترسی های جدید باید پیش بینی و ارزیابی گردد. از اطلاعات مربوط به نتایج تخصیص ترافیک در پیش بینی های برنامه ریزی حمل و نقل شهری نیز می توان حجم ترافیک جهت های مختلف را برای سال طرح برآورد نمود.

باتوجه به اینکه درمناطق درون شهری حجم ترافیک اوج معمولاً در ساعات صبحگاهی و عصرگاهی اتفاق می افتد، درصورت عدم وجود آمارهای مستمر جهت تهیه AADT می توان از شمارش حجم ترافیک در ساعات شلوغ صبح و عصر چند روز هفته جهت استخراج DHV بهره گیری نمود. دراین حالت نیز باید با اعمال ضرایب رشد مقتضی، حجم ترافیک سال طرح را بدست آورد.

درصورتیکه درمناطق (مانند مراکز تفریحی، نمایشگاهی وغیره) حجم ترافیک دربرخی از ایام سال بطور غیرعادی زیاد باشد، باید تعیین حجم ساعتی طرح براساس مطالعات دقیق تری صورت گیرد.

- ترکیب ترافیک

ترکیب ترافیک به صورت درصد وسایل نقلیه سنگین و سبک در ترافیک ساعت طرح بیان می شود. معمولاً فرض می شود که ترکیب ترافیک فعلی قابل تعمیم به ترافیک سال طرح است.

- سرعت عملکردی ۸۵ درصدی وسایل نقلیه در محورهای تقاطع
- سرعت عملکردی به منظور بررسی و ارزیابی میدان دید مورد نیاز است و با اندازه گیری سرعت وسایل نقلیه در محل بدست می آید.
- وضعیت سیستم کنترل تقاطع
- نوع و موقعیت وسایل کنترل ترافیک موجود در تقاطع مورد نظر و در صورت نیاز تقاطع های مجاور، شامل تابلوها و چراغ های راهنمایی و نحوه تنظیم آنها باید مشخص گردد.
- حجم عبور و تسهیلات پیاده روی و دوچرخه سواری
- در صورتیکه حرکت عابرین پیاده و دوچرخه سواران در طرح تقاطع مؤثر باشد، آمار و اطلاعات مربوطه باید جمع آوری شود.
- اطلاعات وسایل حمل و نقل عمومی
- محل ایستگاهها، نوع حرکات و فراوانی عبور وسایل حمل و نقل عمومی باید مشخص گردد.
- آمار تصادفات
- معمولاً آمار تصادفات بصورت نمودارهایی ارائه می شود که نشان دهنده محل وقوع، تعداد و سایر مشخصات تصادفات هستند.
- پارکینگ حاشیه ای
- اطلاعات پارکینگ حاشیه ای باید از طریق مشاهدات میدانی بدست آید.

۲- اطلاعات فیزیکی محدوده تقاطع

- اطلاعات زیر باید در ارتباط با محدوده تقاطع جمع آوری و بصورت مقتضی ارائه شوند :
- طبقه بندی عملکردی خیابان های متقاطع
- توپوگرافی محدوده تقاطع

- تأسیسات و تجهیزات ترافیکی
- عناصر هندسی طرح تقاطع
- تأسیسات شهری هوایی و زیرزمینی
- موقعیت و شرایط سیستم های زهکشی موجود
- وضعیت کاربری ها و املاک اطراف و دسترسی آنها
- وضعیت روسازی موجود
- وضعیت محیط اطراف تقاطع

۳- اطلاعات خیابان های اطراف و توسعه آتی

اطلاعات مربوط به کلیه خیابان های موجود یا طراحی شده منطقه که به نحوی تحت تأثیر تقاطع یا مؤثر بر آن هستند باید جمع آوری گردد. توسعه آتی کاربری اراضی مجاور و سایر تغییرات باید ملحوظ گردد.

مرحله ۲- طراحی مقدماتی

در این مرحله، نخست گزینه های محتمل براساس جنبه های کلی تهیه می شوند. طرح اولیه تقاطع را می توان حتی با دست کشید. مقیاس مناسب برای این طرح ۱:۱۰۰۰ تا ۱:۲۰۰۰ است. پس از تهیه طرح های اولیه باید آنها را از دیدگاه های مختلف طراحی، عملکردی، هزینه های احتمالی، هماهنگی با منطقه و غیره با یکدیگر مقایسه و از میان آنها دو یا سه طرح مناسب را برای مطالعات بیشتر انتخاب نمود.

برای گزینه های انتخابی باید طرح های مقدماتی با جزئیات بیشتری تهیه شوند. در این مرحله فقط محاسبات مربوط به تعداد خطوط عبور و طول انباره مورد نیاز است. ترسیم لبه خطوط عبور، جزایر و دماغه ها و همچنین تهیه نیمرخ طولی خطوط عبور مستقیم نیز از جمله اقداماتی است که در این مرحله صورت می گیرد.

مرحله ۳ - انتخاب گزینه بهینه

پس از تهیه طرح های مقدماتی از گزینه های انتخابی، باید هریک از جنبه های هندسی،

عملکردی و اقتصادی مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرد. در این رابطه عناوین زیر باید بررسی شود :

- سازگاری با محیط و شرایط موجود در محدوده تقاطع
 - سهولت اجرای طرح تقاطع
 - معیارهای فنی طراحی هندسی
 - ظرفیت
 - ویژگی های عملکردی (تاخیر، ایمنی و غیره)
 - مدیریت و هدایت ترافیک در دوران اجرا
 - توسعه مرحله ای
 - عوامل اقتصادی شامل هزینه احداث و بهره برداری و هزینه استفاده کنندگان تقاطع
 - نحوه کنترل ترافیک
 - هماهنگی با سیستم حمل و نقل عمومی، پیاده روی و دوچرخه سواری
- هریک از گزینه های موجود دارای مزایا و معایبی است و از میان آنها باید گزینه بهینه انتخاب شود.

مرحله ۴ - طراحی نهایی

در این مرحله نقشه های اجرایی، مشخصات فنی و برآورد طرح برای گزینه بهینه تهیه می شود. پلان و نیمرخ طولی مسیرهای منتهی به تقاطع باید براساس اطلاعات دقیق نقشه برداری ترسیم گردد. شیب بندی و تهیه طرح زهکشی نیز در این مرحله انجام می شود.

فصل ۲- مبانی طراحی تقاطع

۲-۱- کلیات

گرچه در اکثر تقاطع های موجود می توان با اصلاح طرح هندسی و کنترلی تقاطع، وضعیت جریان ترافیک را بهبود بخشید، ولی گام اساسی و تعیین کننده باید در هنگام برنامه ریزی شبکه و تقاطع برداشته شود. در این راستا ملاحظات زیر باید مدنظر قرار گیرند:

- انتخاب نوع و محل مناسب برای تقاطع
- کاهش تعداد نقاط برخورد
- حداقل نمودن سطح برخورد
- جداسازی نقاط برخورد

۲-۲- انواع حرکت های برخوردی

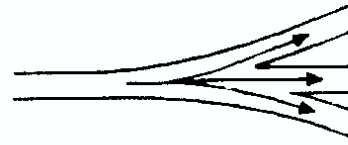
بطور کلی حرکت های برخوردی جریان ترافیک در محدوده تقاطع به چهار نوع واگرایی، همگرایی، تلاقی و تداخل تقسیم می شوند. حرکت های واگرایی و همگرایی ممکن است به صورت دوشاخه یا چندشاخه و حرکت تداخلی بصورت یک جانبه، دوجانبه و یا چندجانبه باشد. در شکل ۲-۱ انواع حرکت های برخوردی تقاطع نشان داده شده است.

حتی الامکان در تقاطع ها باید از حرکت های برخوردی چندگانه اجتناب شود، زیرا رانندگان را دچار سردرگمی کرده و از ایمنی و ظرفیت تقاطع می کاهد. برخورد چندگانه را می توان با چندبرخورد ساده جایگزین نمود.

نقاط احتمالی برخورد در تقاطع ها بستگی به عوامل متعددی از قبیل تعداد ورودی ها و خطوط عبور آنها، تعداد و نوع حرکت های مجاز، نوع روش کنترل و نحوه مسیریابی تقاطع دارد.

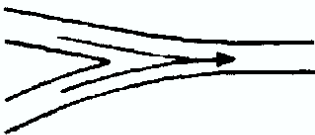


دو شاخه



چند شاخه

واگرایی

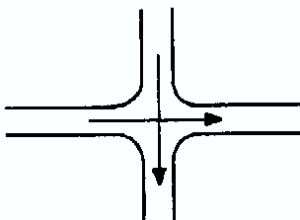


دو شاخه

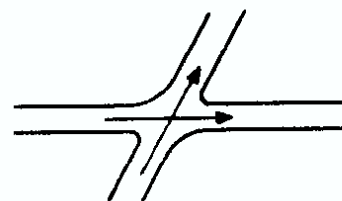


چند شاخه

همگرایی

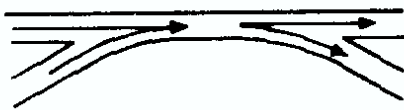


قائم

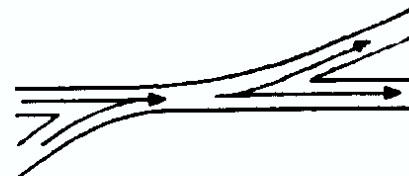


مایل

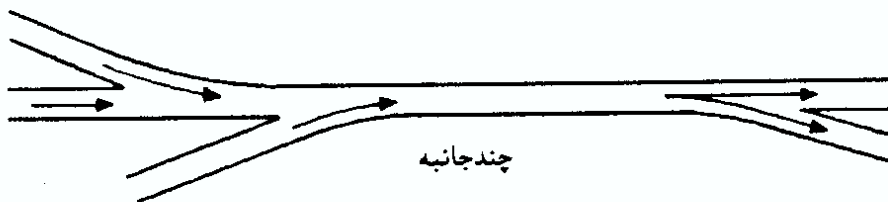
تلاقی



یک جانبه



دو جانبه



چند جانبه

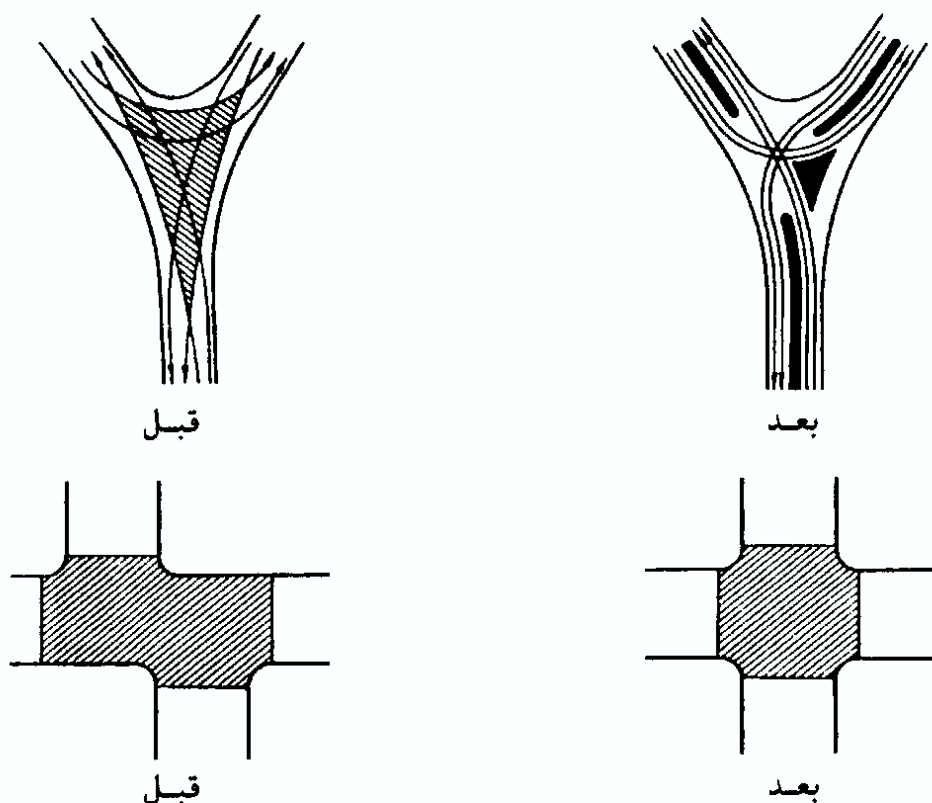
تداخل

شکل ۱-۲- انواع حرکت های برخوردی تقاطع

۲-۳- سطح برخورد

بطور کلی وجود سطوح بزرگ و بدون استفاده در تقاطع، باعث سردرگمی رانندگان شده و خطرساز است. این مسئله بیشتر در تقاطع های مایل و تقاطع هایی که مسیرهای متقابل در آنها هم محور نیستند پیش می آید.

مطابق شکل ۲-۲ می توان سطح برخورد را توسط مسیریابی و اصلاح مسیرهای منتهی به تقاطع کاهش داد.



شکل ۲-۲- کاهش سطح برخورد توسط مسیریابی یا تغییر مسیر

۲-۴- مسیریابی

نحوه مسیریابی در هر تقاطع بستگی به الگوی جریان ترافیک، حجم ترافیک، فضای موجود برای گسترش تقاطع، توپوگرافی، حجم عبور پیاده، نحوه پارکینگ و غیره دارد.

موارد کاربرد مسیربندی به شرح زیر است :

- کاهش سطح تداخل با اصلاح زاویه تقاطع و تبدیل آن به زاویه قائمه یا نزدیک به آن.
 - همگرا ساختن جریان وسایل نقلیه تحت زاویه کوچک و کاهش سرعت نسبی آنها.
 - کنترل سرعت وسایل نقلیه هنگام عبور یا ورود به تقاطع با طراحی مناسب محور مسیرهای منتهی به تقاطع.
 - کنترل سرعت از طریق کاهش عرض.
 - ایجاد انباره برای وسایل نقلیه ای که قصد عبورمستقیم یا گردش در تقاطع را دارند.
 - جلوگیری از حرکت های گردش.
 - افزایش کارایی تقاطع های چراغدار.
 - ایجاد محل ایمن برای عابرین پیاده.
 - ایجاد محل مناسبی برای نصب چراغ و تابلو راهنمایی و رانندگی.
- ازسوی دیگر به دلایل زیر باید تعداد جزیره های تقاطع به حداقل ممکن تقلیل یابد :
- ایجاد مانع در سطح روسازی تقاطع
 - جلوگیری غیرضروری از دسترسی به پارکینگ ها و منازل محدوده تقاطع
 - بروز مشکلات مربوط به تخلیه آبهای سطحی و نگهداری تقاطع
 - ایجاد سردرگمی

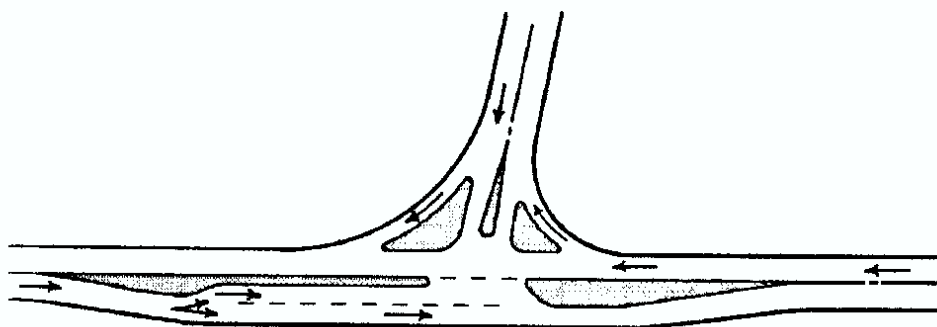
۲-۵- انواع تقاطع های همسطح

تقاطع همسطح از برخورد دو یا چند خیابان در تراز یکسان ایجاد می شود. تقاطع های همسطح از نظر شکل به چهار نوع اصلی سه راهی، چهار راهی، چند راهی و میدان تقسیم می شوند. هریک از تقاطع های فوق می توانند به صورت مسیربندی شده یا ساده باشند.

۲-۵-۱- تقاطع سه راهی

تقاطع سه راهی دارای سه شاخه ارتباطی است و باتوجه به نحوه طراحی آن ممکن است به شکل های "T" یا "Y" باشد. با استفاده از خطوط عبورکمی و همچنین مسیربندی جریان

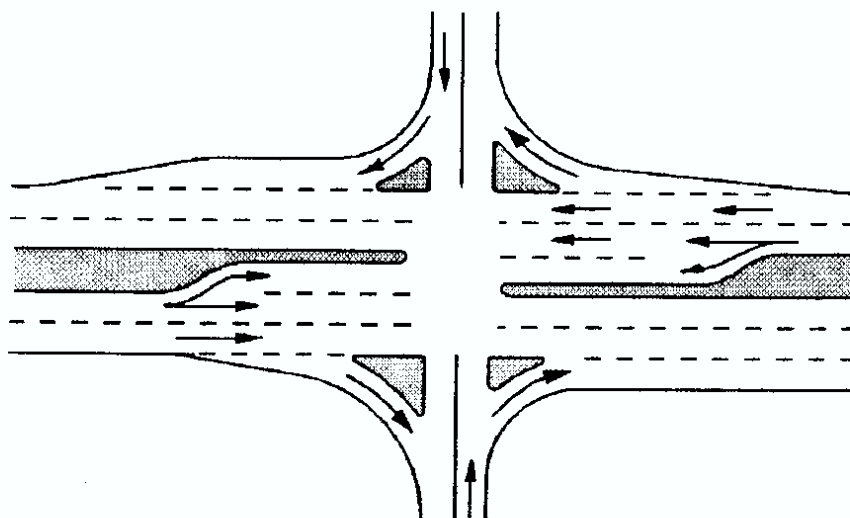
می توان سرعت و ظرفیت عبور در این نوع تقاطع را افزایش داد. در شکل ۲-۳ نمونه ای از مسیربندی و تعریض تقاطع سه راهی نشان داده شده است.



شکل ۲-۳- تقاطع سه راهی مسیربندی شده با جزایر جداکننده در محل تقاطع

۲-۵-۲- تقاطع چهارراهی

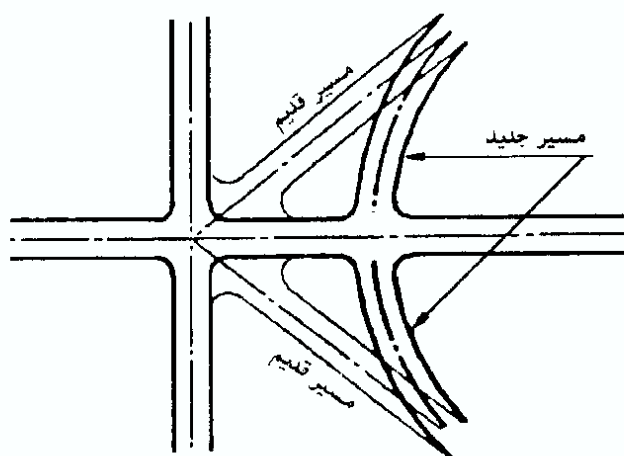
تقاطع چهارراهی دارای چهارشاخه ارتباطی است و برحسب نحوه طراحی آن ممکن است به شکل قائم، مایل و یا غیرهم محور باشد. بمنظور افزایش ظرفیت و تسهیل حرکت ها می توان تقاطع را تعریض و مسیربندی نمود. در شکل ۲-۴ نمونه ای از تعریض و مسیربندی تقاطع چهار راهی ارائه شده است.



شکل ۲-۴- نمونه ای از طراحی تقاطع های چهارراهی مسیربندی شده

۲-۵-۳- تقاطع چندراهی

تقاطع چندراهی تقاطعی است که بیش از چهار مسیر به آن منتهی می شود. اینگونه تقاطع ها در حجم های کم از کارایی بیشتری برخوردار هستند. در حجم های زیاد باید با ایجاد تغییراتی در طرح تقاطع، برخی از حرکت های متداخل را به محل دیگری انتقال داد. در شکل ۲-۵ نمونه ای از اصلاح این تقاطع ها نشان داده شده است.



شکل ۲-۵- نمونه اصلاح تقاطع های چندراهی

۲-۵-۴- تقاطع میدانی

میدان تقاطعی است که مسیرهای منتهی به آن یکدیگر را قطع نمی کنند، بلکه توسط یک مسیر یک طرفه حول یک جزیره مرکزی به یکدیگر متصل می شوند.

میدان ها به دو نوع تداخلی و تقدمی تقسیم می شوند. در میدان های تداخلی وسایل نقلیه درطول معینی با یکدیگر تداخل کرده و تغییر مسیر می دهند. در میدان های تقدمی وسایل نقلیه ورودی میدان ملزم به رعایت حق تقدم وسایل نقلیه گردشی هستند. این میدان ها علیرغم اشغال سطح کمتر، ظرفیت بیشتری نسبت به میدان های تداخلی دارند. ولی در کشور ما باتوجه به عدم رعایت حق تقدم، استفاده از میدان های تقدمی ظرفیت کمتری بدست می دهد.

به علت عملکرد ضعیف میدان‌ها در حجم‌های زیاد، باید حتی الامکان از کاربرد آنها در معابر شریانی با تردد زیاد خودداری شود. بطور کلی موارد عمده کاربرد میدان‌ها بشرح زیر است :

- در تقاطع‌های خیابان‌های جمع و پخش‌کننده و محلی که حجم ترافیک کم است.
- تأکید بر انتقال از یک محیط برون شهری به محیط درون شهری.
- ایجاد تغییر اساسی در استاندارد معابر، مثلاً از دوطرفه به یک طرفه، یا از شریانی به محلی.
- ایجاد تغییر جهت قابل ملاحظه در مسیر یک خیابان.

۲-۶- مسیر اصلی در تقاطع

در طرح تقاطع‌ها باید برای جریان‌های اصلی ترافیک امکان حرکت پیوسته و یکنواخت فراهم شود. هرچه طول یک مسیر و سرعت حرکت و حجم ترافیک آن بیشتر باشد به همان نسبت امکان انتخاب آن بعنوان مسیر اصلی بیشتر می‌شود. مسیر اصلی طبق مقرارت راهنمایی و رانندگی دارای حق تقدم است. جریان‌های فرعی باید بوسیله طراحی هندسی و کنترلی مقتضی نسبت به اولویت وسایل نقلیه مسیر اصلی آگاهی یابند. عوامل عمده تعیین‌کننده اصلی یا فرعی بودن یک خیابان در تقاطع بشرح زیر هستند :

- درجه بندی خیابان و کنترل دسترسی‌ها
- سرعت طرح
- بار ترافیک
- ملاحظات وسایل نقلیه عمومی

۲-۷- سرعت طرح تقاطع

به منظور تأمین یکنواختی در طرح تقاطع‌های واقع در امتداد یک خیابان باید اجزاء طرح بازوهای اصلی تقاطع‌ها حتی المقدور براساس یک سرعت طرح مشخص مطابق جدول ۱-۲ طراحی شوند.

جدول ۱-۲- سرعت طرح مطلوب در بازوهای اصلی تقاطع (کیلومتر بر ساعت)

درجه بندی خیابان	سرعت طرح تقاطع	مبنای طراحی اجزا تقاطع
بزرگراه	۷۰	دینامیک حرکت
شریانی	۵۰-۷۰	دینامیک و هندسه حرکت
جمع و پخش کننده و محلی	۳۰-۵۰	هندسه حرکت

در حالت کلی باید سرعت طرح تقاطع (V) با سرعت عملکردی (V_{85}) اندازه گیری شده در آن یکسان باشد. در صورتی که $V_{85} - V > 20$ کیلومتر در ساعت باشد، باید با تمهیداتی نظیر تغییر نیمرخ عرضی، V_{85} را کاهش داده و یا با افزایش استاندارد طراحی اجزاء تقاطع، سرعت V را افزایش داد.

۸-۲- دینامیک و هندسه حرکت

طراحی اجزاء تقاطع ممکن است بر حسب درجه بندی خیابان های متقاطع، سرعت طرح تقاطع و شرایط محیطی براساس دینامیک حرکت و یا هندسه حرکت صورت گیرد. در اغلب موارد تأمین نیازهای هندسی حرکت خودروهای بزرگ باعث بوجود آمدن شرایط دینامیکی مناسب برای حرکت خودروهای کوچکتر می شود.

در تقاطع های معابر بزرگراهی، عناصر هندسی بازوهای اصلی تقاطع براساس معیارهای دینامیکی حرکت طراحی می شوند درحالی که در معابر شریانی ممکن است بر حسب سرعت طرح، دینامیک یا هندسه حرکت حاکم باشد. در تقاطع های خیابان های جمع و پخش کننده و همچنین در بازوهای فرعی تقاطع ها، طراحی طبق معیارهای هندسی حرکت صورت می گیرد.

بطور کلی در طراحی تقاطع های درون شهری رعایت معیارهای دفع آبهای سطحی (مخصوصاً در مناطق سردسیر یا دارای بارش زیاد) بر معیارهای دینامیک حرکت اولویت دارد.

۲-۹- فاصله تقاطع ها

عملکرد مناسب یک مسیر اصلی درون شهری ارتباط مستقیم با تعداد، نوع و فاصله تقاطع های همسطح و بریدگی های حفاظ میانی آنها دارد. به عنوان یک اصل، تعداد تقاطع ها باید در حداقل ممکن نگه داشته شود و درعین حال دسترسی های لازم به مناطق مجاور نیز تأمین گردد. فواصل بین تقاطع ها در عملکرد سیستم های هماهنگ چراغ راهنمایی نیز مؤثر است.

۲-۱۰- ایمنی در تقاطع

ایمنی و کیفیت بالای جریان ترافیک در تقاطع، هنگامی تضمین می شود که تقاطع :

- به موقع قابل شناسایی باشد.
- دارای میدان دید کافی باشد.
- به راحتی قابل درک باشد.

تقاطع باید از تمامی ورودی های آن به موقع قابل تشخیص باشد تا رانندگان وسایل نقلیه بتوانند حرکت های لازم در محدوده تقاطع را به راحتی انجام دهند. این مسئله، خصوصاً برای رانندگانی که باید حق تقدم را رعایت کنند از اهمیت بیشتری برخوردار است. این رانندگان باید دارای میدان دید کافی برای مشاهده به موقع وسایل نقلیه دارای حق تقدم نیز باشند. تقاطع وقتی قابل درک است که برای کلیه رانندگان موارد زیر روشن باشد :

- درچه نقاطی باید گردش نمود.
- درکجا باید جهت حرکت را انتخاب کرده و در خط عبوری مربوطه قرارگرفت.
- درچه نقاطی ممکن است تلاقی با سایر وسایل نقلیه بوجود آید.
- چه کسی حق تقدم دارد.

در صورتیکه تأمین کلیه شرایط فوق در تقاطع امکان پذیر نباشد، باید با تمهیدات دیگری نظیر محدود کردن سرعت مجاز یا نصب چراغ راهنمایی، ایمنی تقاطع را تأمین نمود.

فصل ۳ - تحلیل عملکرد تقاطع

۳-۱- کلیات

عملکرد شبکه خیابانی شهری متأثر از ظرفیت تقاطع های آن است و استفاده از روش های صحیح هدایت و کنترل ترافیک تقاطع موجب افزایش ظرفیت و بهبود کارایی شبکه می شود. هدف از تحلیل عملکرد تقاطع، تعیین ظرفیت آن تحت شرایط هندسی، ترافیکی و کنترلی موجود و با حفظ سطح خدمت معین است.

باتوجه به شرایط خاص تردد حاکم در تقاطع های کشور ما، کاربرد ضوابط تحلیل ظرفیت و سطح خدمت تقاطع های سایر کشورها لزوماً نتایج درستی بدست نخواهد داد. تاکنون تحقیقات جامعی در رابطه با میزان انطباق این ضوابط با شرایط تقاطع های کشور انجام نشده و تحقیقات بیشتری مورد نیاز است.

اطلاعات مورد نیاز برای تحلیل ظرفیت تقاطع، شامل مشخصات هندسی، کنترلی و اطلاعات مربوط به حجم ترافیک و شرایط محیطی تقاطع است.

اطلاعات هندسی، درارتباط با مواردی از قبیل شیب ورودی ها، تعداد و عرض خطوط عبور ورودی ها، شرایط پارک وسایل نقلیه، خطوط کمکی گردش به راست و چپ و طول انبازه آنها است.

اطلاعات مربوط به سیستم کنترل، شامل مواردی از قبیل نوع کنترل (چراغ، تابلو و غیره)، فازبندی، زمانبندی و طول چرخه است.

اطلاعات حجم ترافیک، شامل مواردی از قبیل حجم تردد عابرین پیاده، دوچرخه سواران و وسایل نقلیه در کلیه ورودی های تقاطع به تفکیک گردش به راست، چپ و مستقیم است. شمارش وسایل نقلیه سنگین و سبک بطور جداگانه صورت می گیرد. معمولاً شمارش در ساعات شلوغ روز (اوج صبح و بعدازظهر)، ساعات غیراوج و ساعات غیرعادی (روزهای تعطیل یا نمایشگاهی

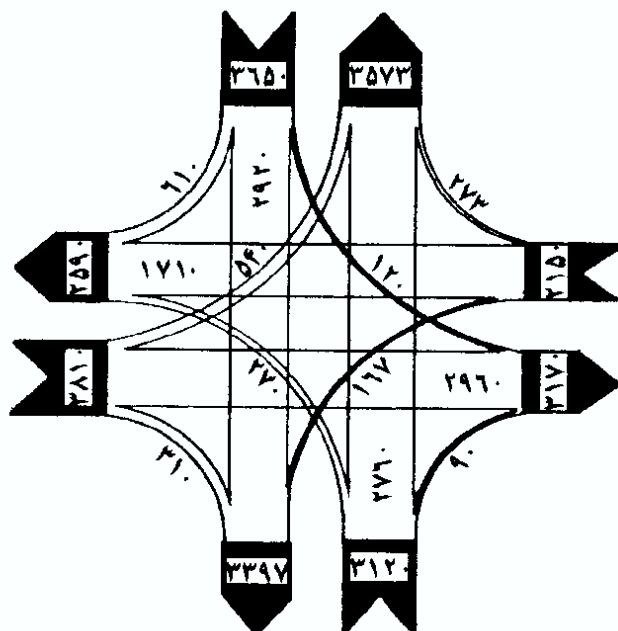
و غیره) انجام می شود. در هر دوره زمانی، حجم ترافیک در دوره های ۱۵ دقیقه ای شمارش می شود و براین اساس " حجم ساعت اوج " (PHV) بدست می آید. ساعت اوج ساعتی است که در آن مجموع حجم کلیه ورودی های تقاطع در دوره زمانی موردنظر حداکثر باشد.

پارامتر دیگری که نشان دهنده چگونگی تغییرات جریان ترافیک در ساعت اوج می باشد، " ضریب ساعت اوج " (PHF) است. این ضریب از رابطه زیر بدست می آید :

$$PHF = \frac{PHV}{4 \times v_{15}} \quad (۱-۳)$$

در رابطه فوق v_{15} حجم یک ربع از ساعت اوج است که در آن حجم ترافیک از سه ربع ساعت دیگر بیشتر است. ملاک حجمی تحلیل عملکرد تقاطع " حجم ساعت طرح " (DHV) است، که معادل چهار برابر v_{15} است.

برای نمایش اطلاعات حجم ترافیک تقاطع معمولاً شکل تقاطع رسم شده و برای کلیه حرکت های آن حجم ساعت طرح و یا حجم و ضریب ساعت اوج نوشته می شود. در شکل ۱-۳ نمونه نمایش حجم عبور ساعت طرح یک تقاطع نشان داده شده است.



شکل ۱-۳- نمونه ای از نمایش حجم عبور ساعت طرح در یک تقاطع

اطلاعات مربوط به شرایط محیطی شامل مواردی از قبیل میزان توسعه شهری در اطراف تقاطع، کاربری های اطراف، وجود ایستگاه اتوبوس در محدوده تقاطع و شرایط دید است. در صورت نامناسب بودن شرایط محیطی، ممکن است عملکرد تقاطع دچار اختلال شده و ظرفیت به مقدار قابل توجهی کاهش یابد.

۳-۲- ظرفیت تقاطع چراغدار

ظرفیت تقاطع های چراغ دار بستگی به خصوصیات هندسی، ترافیکی و کنترلی آنها دارد. در تحلیل عملکرد این گونه تقاطع ها پس از جمع آوری اطلاعات ورودی مربوط به پارامترهای فوق، نرخ جریان اشباع تعیین شده و با استفاده از نرخ جریان اشباع و حجم های ورودی تقاطع، تحلیل ظرفیت و محاسبه تأخیر امکان پذیر می شود. تأخیر تقاطع از جمله مهمترین پارامترهایی است که در تعیین سطح خدمت تقاطع بکار گرفته می شود.

نرخ جریان اشباع بستگی به عوامل متعددی دارد که از جمله آنها می توان به تعداد و عرض خطوط عبور، شیب ورودی ها، نسبت وسایل نقلیه سنگین، حجم ترافیک راستگرد و چپگرد و نحوه حرکت آنها، خصوصیات توقفگاهها و ایستگاهها و تردد پیاده اشاره نمود.

در دستورالعمل برخی کشورها روابطی برای محاسبه نرخ جریان اشباع در شرایط مختلف ارائه شده است که اکثراً مبتنی بر حرکت قانونمند عناصر ترافیک در محدوده تقاطع هستند. کاربرد این گونه مدلها فقط در شرایطی توصیه می شود که وضعیت جریان ترافیک تقاطع ناقض فرضیات آنها نباشد. در چارچوب تدوین این دستورالعمل تلاش گردید براساس مطالعات میدانی گامی در جهت تعیین ظرفیت تقاطع های چراغ دار برداشته شود. جزئیات و نتایج این مطالعات در گزارش سوابق و همچنین در کتاب مبانی برنامه ریزی، طراحی و مدیریت تقاطع های همسطح شهری ارائه شده است. تحقیقات گسترده تری در رابطه با تدوین ضوابط ویژه شرایط ایران مورد نیاز است. براساس مطالعات انجام شده می توان از روابط تقریبی زیر برای مقاصد برنامه ریزی تقاطع های چراغ دار استفاده نمود :

- جریان اشباع حرکت مستقیم

$$s = 490 \cdot W$$

(۲-۳)

- جریان اشباع با حرکت های گردش حیات شده

$$s = 430 \cdot W \quad (3-3)$$

- جریان اشباع با حرکت های گردش حیات نشده

$$s = 350 \cdot W \quad (4-3)$$

در روابط فوق s جریان اشباع برحسب وسیله نقلیه سواری در ساعت سبز مؤثر (pcphg) و W عرض مفید ورودی موردنظر برحسب متر است که از تفاضل عرض کل سواره رو و عرض خط پارکینگ (در صورت وجود) بدست می آید.

برای ملحوظ نمودن اثر وسایل نقلیه سنگین باید مقادیر بدست آمده از روابط فوق را در ضرایب مندرج در جدول ۱-۳ ضرب نمود.

جدول ۱-۳ - ضریب تأثیر وسایل نقلیه سنگین

درصد وسیله نقلیه سنگین	۰	۲	۴	۶	۸	۱۰	۱۵	۲۰	۲۵	۳۰
ضریب تأثیر وسیله نقلیه سنگین	۱/۰۰	۰/۹۷	۰/۹۴	۰/۹۱	۰/۸۹	۰/۸۶	۰/۸۱	۰/۷۶	۰/۷۱	۰/۶۸

۳-۳- ظرفیت تقاطع بدون چراغ

در صورتیکه حجم ترافیک در تقاطع های بدون چراغ از مقادیر مندرج در جدول ۲-۳ کمتر باشد، با تقریب کافی می توان فرض نمود که خصوصیات جریان ترافیک پیوسته در آنها برقرار است. در چنین شرایطی نیازی به تحلیل ظرفیت تقاطع و تعریض آن وجود ندارد.

با گذشتن حجم ترافیک تقاطع بدون چراغ از حد معینی که در بخش ۳-۵ به آن اشاره شده است، نصب چراغ در آن ضروری می گردد. در صورتیکه حجم ترافیک موجود در تقاطع در حد فاصل مقادیر ارائه شده در جدول ۲-۳ و مقادیر حداکثر مورد نیاز برای نصب چراغ باشد، باید تقاطع تحلیل شده و ظرفیت و سطح خدمت آن مورد بررسی قرار گیرد.

باتوجه به عملکرد خاص تقاطع های بدون چراغ در کشور ما کاربرد مدل های مبتنی بر رعایت حق تقدم برای تحلیل ظرفیت توصیه نمی شود. در این زمینه مطالعات بیشتری مورد نیاز است.

جدول ۳-۲- حداقل حجم در تقاطع بدون چراغ برای تأمین جریان پیوسته

حداکثر حجم ساعتی طرح بر حسب وسیله نقلیه در ساعت (مجموع دو طرف)			نوع خیابان
۴۰۰	۵۰۰	۶۵۰	خیابان اصلی دو خطه دو طرفه
۲۵۰	۲۰۰	۱۰۰	خیابان فرعی
۱۰۰۰	۱۵۰۰	۲۰۰۰	خیابان اصلی چهار خطه دو طرفه
۱۰۰	۵۰	۲۵	خیابان فرعی

۳-۴- ظرفیت میدان

ظرفیت میدان های تقدمی با قطر خارجی کمتر از ۴۰ متر و سواره روی گردشی و ورودی های یک خطه می تواند به ۲۵۰۰ تا ۲۸۰۰ وسیله نقلیه در ساعت برسد (مجموع تمام ورودی ها). باتوجه به جایگاه اینگونه میدان ها در معابر شهری می توان حداکثر تردد طرح را معادل ۱۵۰۰ وسیله نقلیه در ساعت برای کلیه ورودی ها در نظر گرفت. در شرایط بارهای ترافیکی نامتقارن، اگر مجموع وسایل نقلیه گردشی و هریک از ورودی ها از ۱۰۰۰ وسیله نقلیه در ساعت تجاوز نکند طرح میدان قابل قبول خواهد بود.

ظرفیت میدان های با قطر خارجی بیش از ۴۰ متر براساس ظرفیت ورودی ها و نواحی تداخلی آن بدست می آید. میدان های با مسیرگردشی و ورودی های دو خطه می توانند احجامی در حدود ۴۰۰۰-۳۵۰۰ وسیله نقلیه در ساعت را (مجموع تمام ورودی ها) از خود عبور دهند. با این وجود می توان حداکثر تردد طرح را معادل ۳۰۰۰ وسیله نقلیه در ساعت برای مجموع ورودی ها در نظر گرفت. کاربرد میدان ها در حجم های بالاتر توصیه نمی شود.

باتوجه به وضعیت موجود رانندگی در کشور ما بنظر می رسد که دستیابی به ظرفیت های فوق در همه موارد عملی نباشد. لذا توصیه می شود که استفاده از میدان ها با احتیاط صورت گیرد.

فصل ۴ - طراحی هندسی تقاطع

۴-۱- کلیات

۴-۱-۱- هدف طراحی هندسی

هدف از طراحی هندسی تقاطع، تعیین شکل، ابعاد و وضعیت استقرار عناصر قابل رؤیت آن است، به گونه ای که یک سیستم کارآمد، ایمن و اقتصادی، متناسب با حجم و سرعت ترافیک و نیازهای وسایل نقلیه و سایر استفاده کنندگان تأمین شود.

طراحی هندسی تقاطع ها باید به گونه ای صورت گیرد که وسایل نقلیه با ابعاد مجاز بتوانند تحت شرایط عملکردی قابل قبول با ایمنی و سهولت کافی و با حفظ فاصله مناسب از جداول حاشیه‌ای، جزایر و حفاظ میانی عبور نمایند. با این وجود، ممکن است دربرخی از معابر، نظیر شریانی ها، تمهیداتی برای عبور وسایل نقلیه با ابعاد بیش از حد یا دارای شرایط عملکردی خاص مورد نیاز باشد.

۴-۱-۲- وسیله نقلیه طرح

وسایل نقلیه طرح خودروهای انتخابی هستند که ابعاد و خصوصیات عملکردی آنها کنترل کننده طرح هندسی اجزاء تقاطع است. برای طراحی تقاطع های شهری، چهار " وسیله نقلیه طرح " مطابق جدول ۴-۱ تعریف شده اند که عبارتند از اتومبیل سواری، کامیون، اتوبوس و اتوبوس مفصلی.

جدول ۴-۱- ابعاد وسایل نقلیه طرح (متر)

نوع وسیله نقلیه	ارتفاع کل	عرض کل	طول کل	طول پیش آمدگی جلو	طول پیش آمدگی عقب	فاصله دوماحور	شعاع خارجی گردش
سواری	۱٫۵	۱٫۸	۴٫۷	۰٫۹	۱٫۱	۲٫۷	۵٫۸
کامیون	۳٫۳	۲٫۵	۷٫۷	۱٫۴	۲٫۴	۳٫۹	۷٫۸
اتوبوس	۳٫۰	۲٫۵	۱۱٫۵	۲٫۶	۳٫۰	۵٫۹	۱۱٫۰
اتوبوس مفصلی	۳٫۰	۲٫۵	۱۷٫۴	۲٫۶	۳٫۰	۶٫۲-۵٫۶	۱۲٫۰

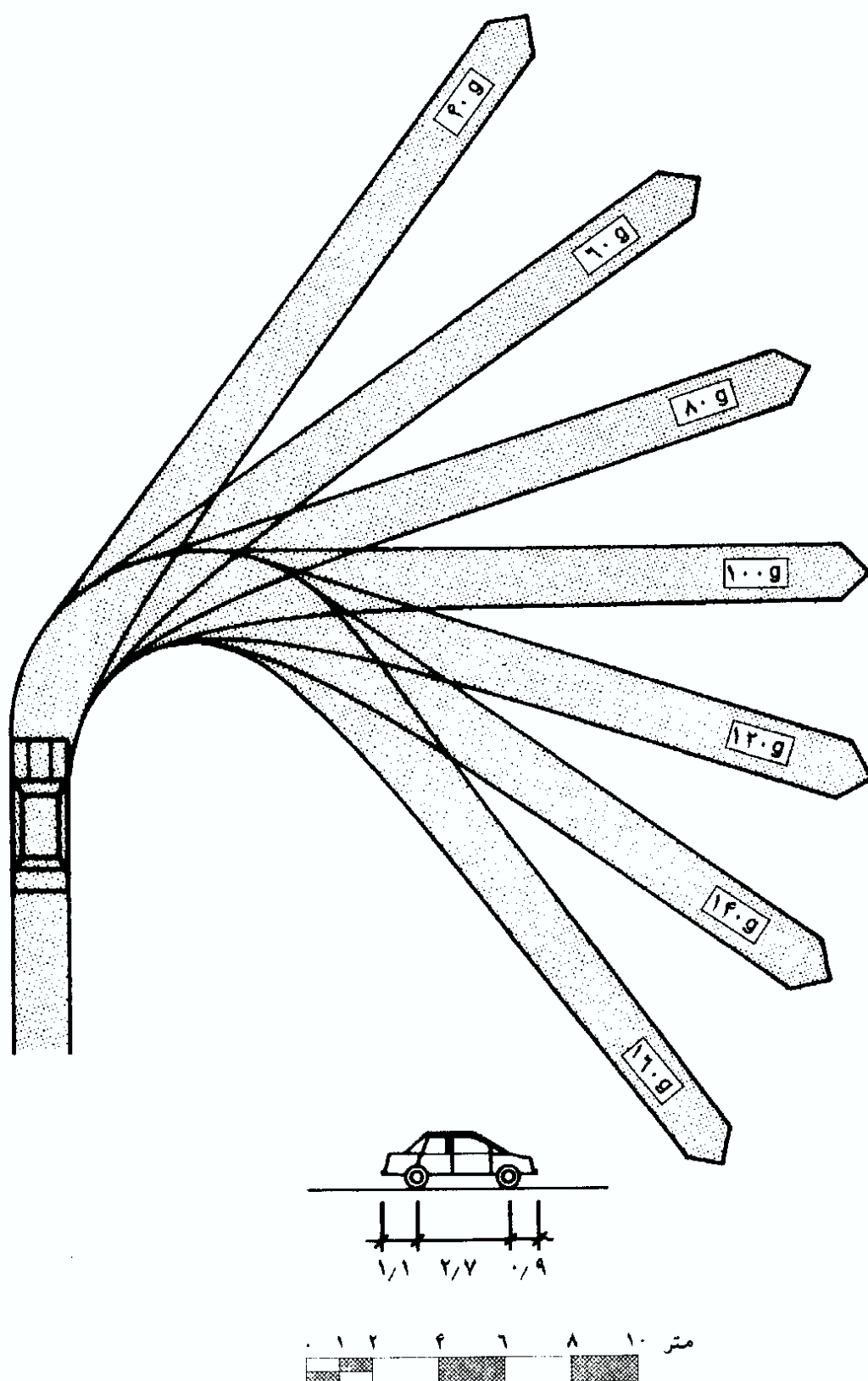
۴-۱-۲-۱- انتخاب وسیله نقلیه طرح

انتخاب وسیله نقلیه طرح مناسب برای یک تقاطع خاص بستگی به طبقه بندی عملکردی خیابان های تقاطع دارد که خود بیانگر ترکیب ترافیک مورد انتظار در تقاطع است. به عنوان مثال در تقاطع دوخیابان شریانی می توان انتظار عبور تعداد قابل توجهی وسایل نقلیه سنگین را داشت و در برخی موارد ممکن است اتوبوس مفصلی به عنوان وسیله نقلیه طرح انتخاب شود. طراحی تقاطع خیابان های جمع و پخش کننده براساس مشخصات اتوبوس یا کامیون صورت می گیرد. اتومبیل سواری می تواند مبنای طراحی تقاطع مسیرهای محلی، دسترسی و همچنین پارکینگ ها قرار گیرد.

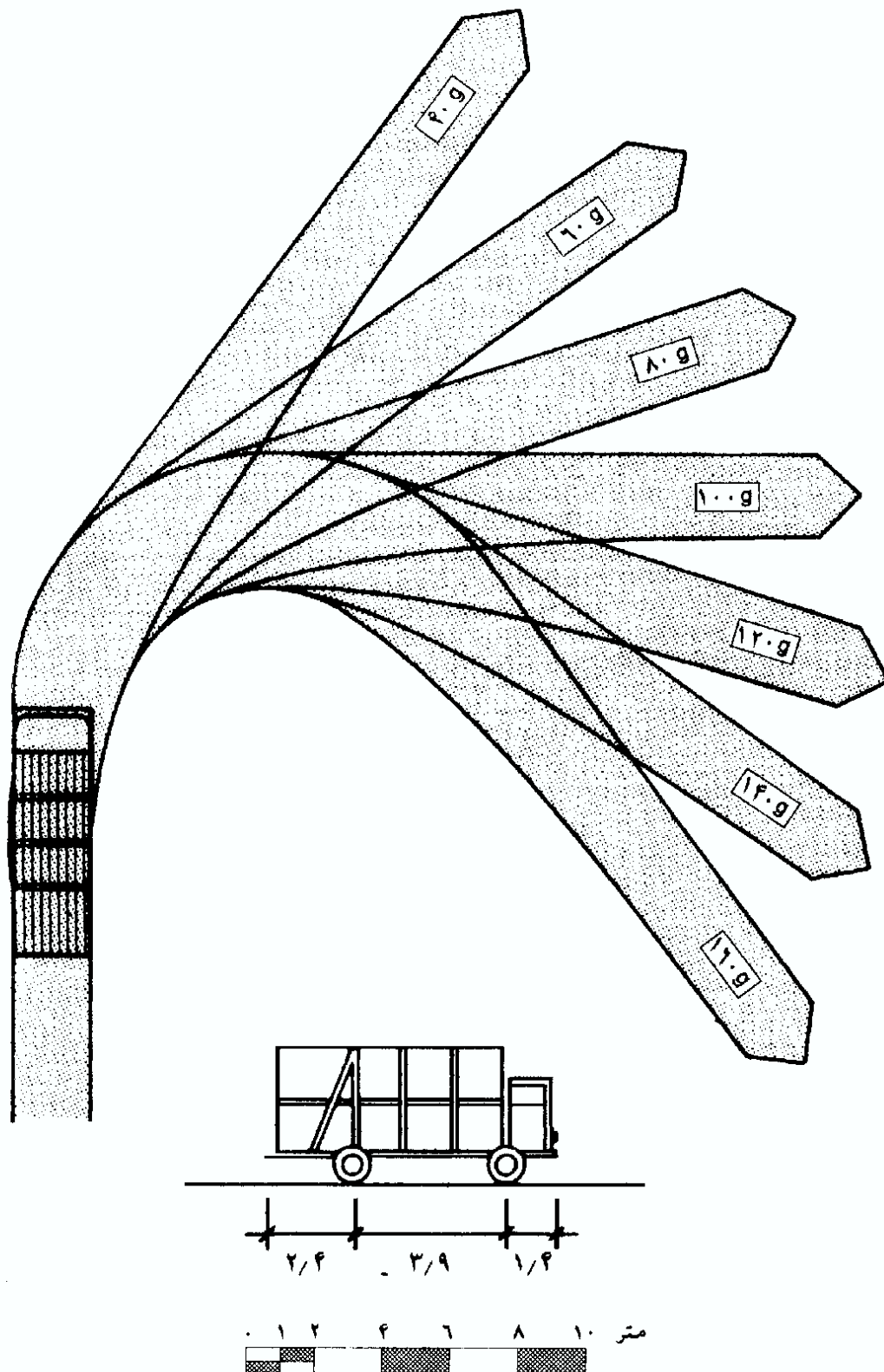
چنانچه تقاطع برای یک وسیله نقلیه خاص طراحی شود، سایر وسایل نقلیه بزرگتر از آن باید بتوانند با استفاده از خطوط عبور مجاور حرکت های خود را انجام دهند.

۴-۱-۲-۲- حداقل مسیر گردش برای وسایل نقلیه طرح

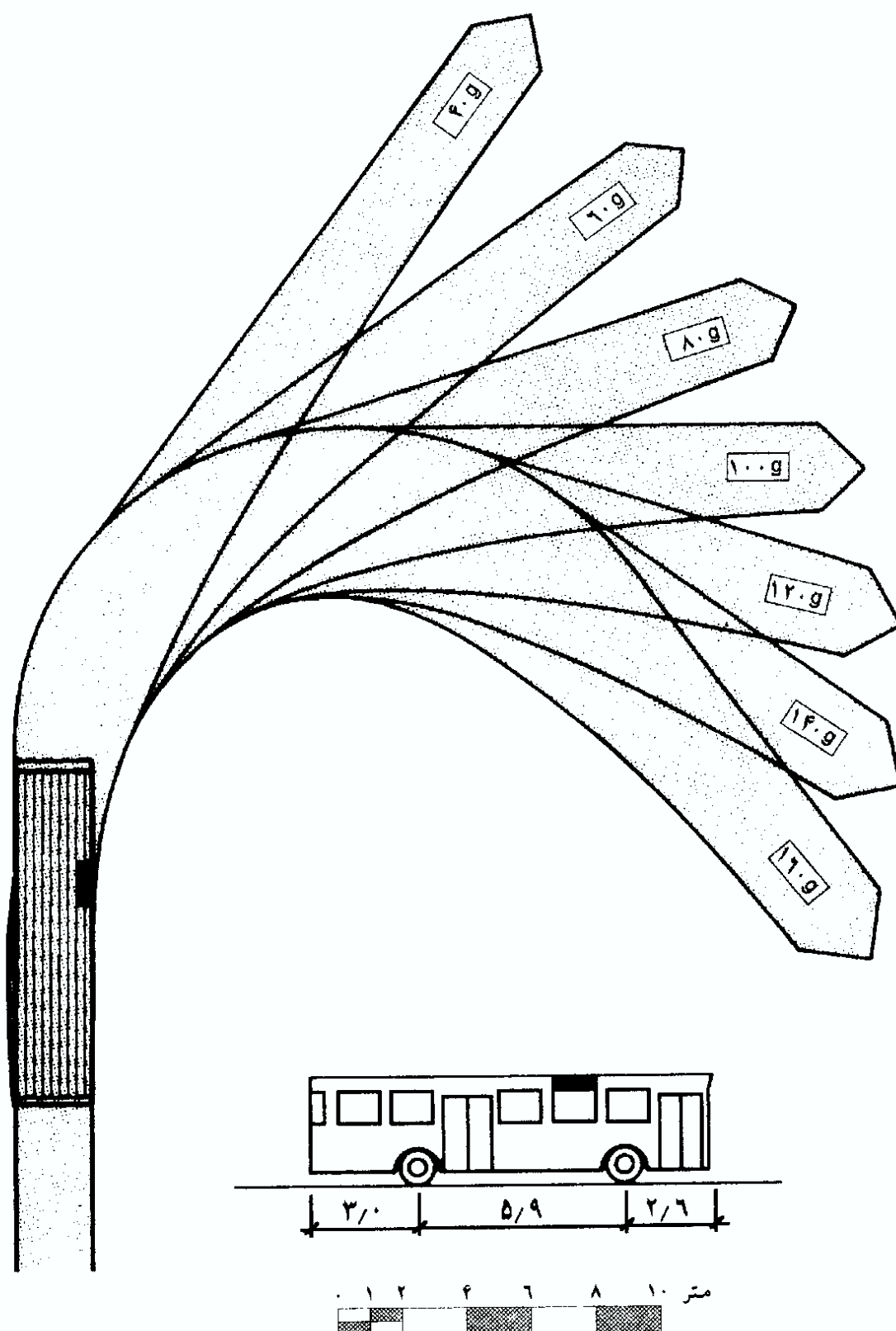
وسایل نقلیه به هنگام گردش در تقاطع ها یک سطح هلالی شکل را به اشغال درمی آورند. طراحی مسیرهای گردش و کنترل قابلیت عبور این وسایل نقلیه در قوس ها را می توان بوسیله نمودارهای گردش نما انجام داد. در شکل های ۴-۱ الی ۴-۴ نمودار گردش نمای چهار وسیله نقلیه طرح تقاطع شامل سواری، کامیون، اتوبوس و اتوبوس مفصلی نشان داده شده است.



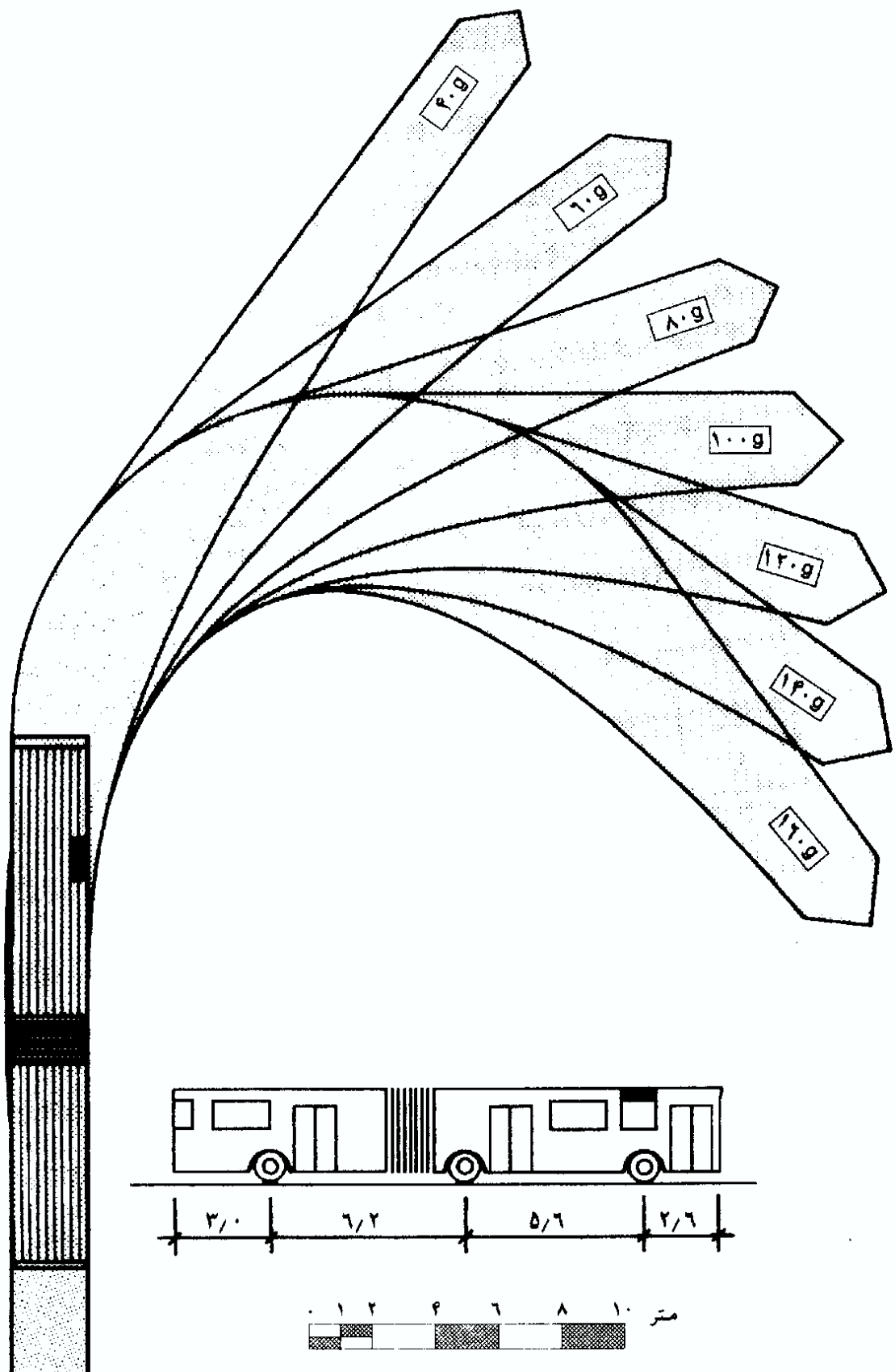
شکل ۴-۱- نمودار گردش نمای اتومبیل سواری طرح (مقیاس ۱:۲۵۰)



شکل ۴-۲- نمودار گردش نمای کامیون طرح (مقیاس ۱:۲۵۰)



شکل ۴-۳- نمودار گردش نمای اتوبوس طرح (مقیاس ۱:۲۵۰)



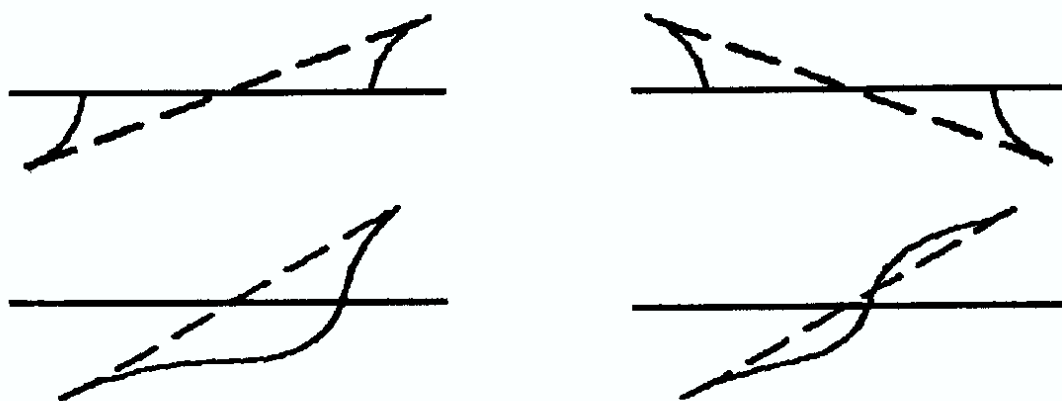
شکل ۴-۴- نمودار گردش نمای اتوبوس مفصلی طرح (مقیاس ۱:۲۵۰)

۲-۴- تنظیم موقعیت و شیب تقاطع

مناسب ترین موقعیت برای تقاطع ها، قسمت های مستقیم خیابان ها است. در این نقاط میدان دید حداکثر بوده و رانندگان می توانند با سهولت بیشتری از تقاطع عبور نمایند. در طراحی تقاطع ها باید حتی المقدور از ایجاد تغییرات ناگهانی در پلان و نیمرخ طولی مسیرهای متقاطع اجتناب گردد ولی می توان در تقاطع معابر محلی و دسترسی بنا بر ضرورت های محیطی از این قاعده عدول نمود.

۴-۲-۱- پلان

مناسب ترین زاویه تقاطع ۹۰ درجه و یا نزدیک به آن است و حتی الامکان مسیرهای منتهی به تقاطع باید به گونه ای طراحی شوند که تحت زاویه ۷۰ تا ۱۱۰ درجه یکدیگر را قطع نمایند. چنانچه زاویه تقاطع دو مسیر، خارج از این حدود باشد، بهتر است آن را با ایجاد قوس هایی در مسیر فرعی یا تبدیل آن به دو تقاطع نزدیک بهم اصلاح نمود. در شکل ۴-۵ نمونه هایی از روش اصلاح زاویه تقاطع ارائه شده است.



شکل ۴-۵- نمونه هایی از روش اصلاح تقاطع های مایل

۴-۲-۲- نیمرخ

درنواحی ناهموار باید حتی المقدور تقاطع ها درگودی واقع شوند. قرار گرفتن تقاطع در محل قوس قائم محدب، موجب کاهش میدان دید می گردد. در صورتیکه به ناچار یکی از

خیابان های تقاطع در روی برآمدگی قرار گیرد، باید با اقدامات جانبی در تقاطع (مثلاً ایجاد حفاظ میانی یا افزایش طول آن) و یا در محیط اطراف آن (مثلاً درختکاری یا ساخت و ساز)، قابلیت تشخیص و ایمنی تقاطع را بهبود بخشید.

در تقاطع ها باید حتی المقدور از تغییر قابل ملاحظه شیب و ترکیب شیب های مختلف که کنترل وسایل نقلیه را مشکل می سازد اجتناب شود. تأمین مسافت دید مورد نیاز در هر یک از دو خیابان اصلی و فرعی تقاطع، یکی از موارد ضروری در طراحی نیمرخ طولی مسیرهای منتهی به تقاطع است.

در مناطق ساخته نشده و کم تراکم شهری شیب طولی مسیرهای اصلی در محدوده تقاطع نباید از ۴٪ تجاوز کند زیرا در غیر این صورت ممکن است در مسیرهای گردشی شیب های عرضی نادرست و بزرگ بوجود آید. خطوط شیب باید تا فاصله مناسبی از تقاطع ادامه داده شود تا زهکشی تقاطع به سهولت انجام شود. برای زهکشی مناسب تقاطع، تأمین حداقل شیب طولی ۱ درصد (و حداقل ۵/۰ درصد برای ترکیب شیب های طولی و عرضی) ضروری است.

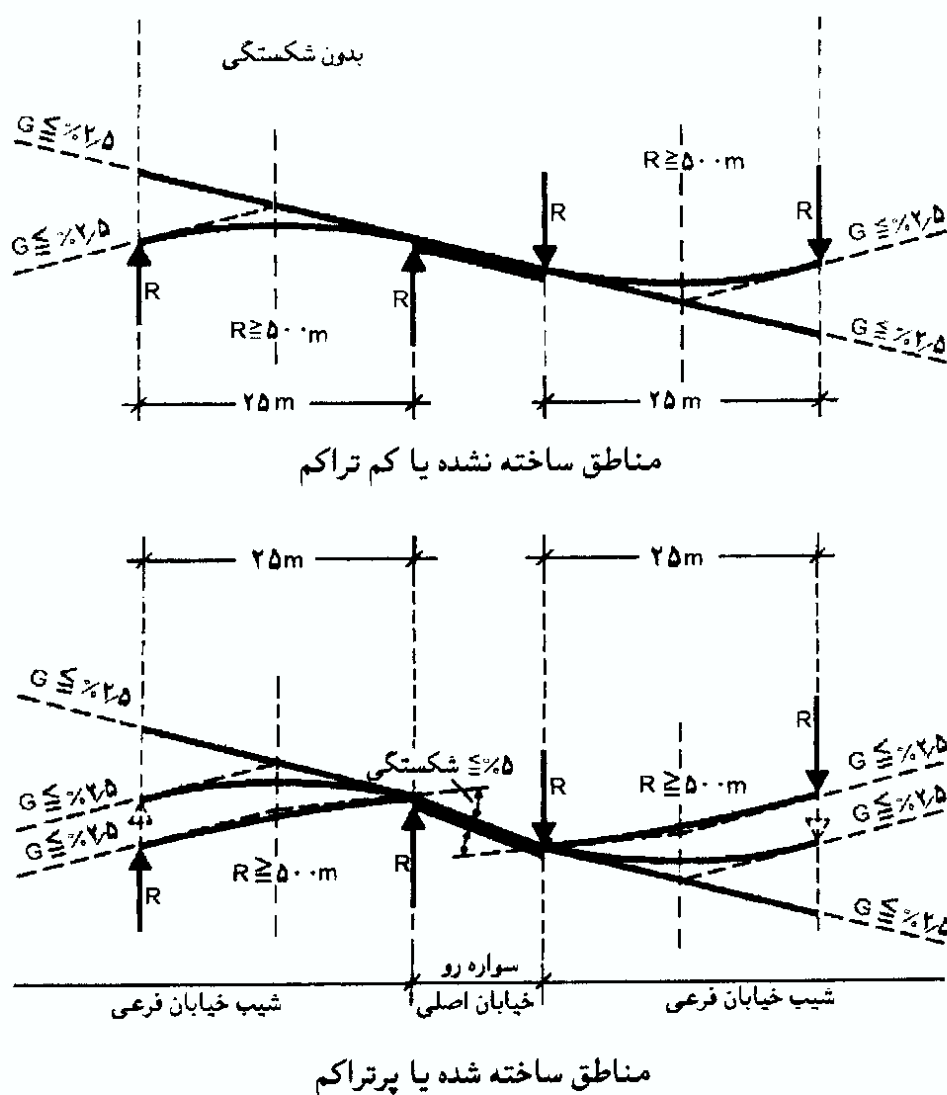
در مناطق ساخته نشده یا کم تراکم شهری باید سعی شود شیب مسیر فرعی در فاصله تقریباً ۲۵ متری از لبه خیابان اصلی حداکثر ۵/۲ درصد باشد تا تقاطع بهتر تشخیص داده شده و توقف و شروع به حرکت مجدد وسایل نقلیه خیابان فرعی آسانتر گردد. در داخل مناطق ساخته شده و پرتراکم شهری رعایت این مقادیر در هنگام بهسازی تقاطع همیشه عملی نیست ولی در حال باید شیب طولی بازوی فرعی در محدوده تقاطع از حداکثر شیب مجاز آن در طول مسیر کمتر باشد.

۴-۲-۳- تنظیم شیب

بطور کلی در تقاطع ها سعی می شود که شیب خیابان اصلی ثابت و بدون تغییر باقی مانده و شیب بازوهای فرعی تقاطع با آن تطبیق داده شود. تنظیم شیب تقاطع باید به گونه ای باشد که ضمن ایجاد هماهنگی بین مشخصات هندسی محورهای متقاطع، تخلیه آبهای سطحی بنحو مطلوبی صورت گیرد. بدلیل سرعت پائین حرکت های گردشی تقاطع، رعایت ملاحظات مربوط به تخلیه آبهای سطحی نسبت به نیازهای دینامیکی حرکت وسایل نقلیه دارای اولویت است. بنابراین در صورت نیاز می توان در قوس های گردشی تقاطع ها از شیب معکوس نیز استفاده کرد.

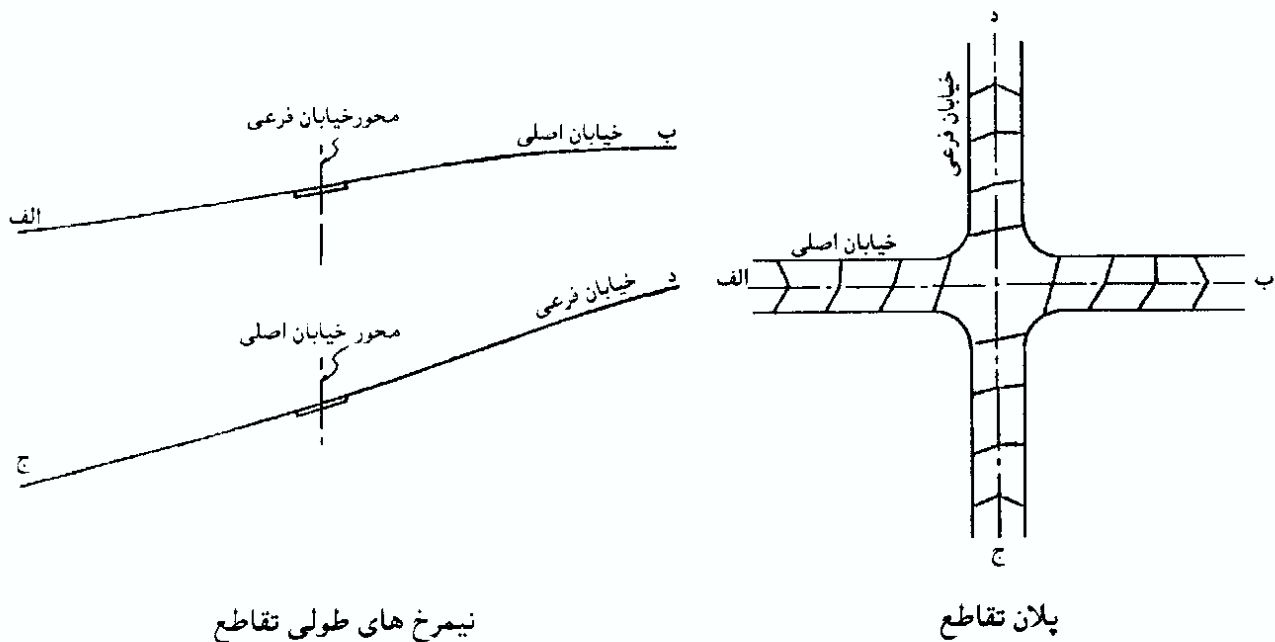
اتصال بازوی فرعی تقاطع به خیابان اصلی می تواند به دو صورت بدون شکستگی و با شکستگی انجام شود. در مناطق کم تراکم شهری باید سعی شود که بازوی فرعی تقاطع بدون شکستگی و با قوس قائم به شیب عرضی مسیر اصلی متصل گردد در حالیکه در مناطق پرتراکم این اتصال می تواند با یک شکستگی حداکثر ۵٪ صورت گیرد (شکل ۴-۶). شکستگی بیش از ۵٪ باید همیشه گرد شود، علی الخصوص وقتی که امکان عبور سریع وسایل نقلیه از روی این شکستگی وجود داشته باشد (مثلاً در تقاطع های چراغدار).

در نواحی کم تراکم شهری شعاع قوس های قائم مقعر و محدب تقاطع مساوی یا بزرگتر از ۵۰۰ متر در نظر گرفته می شود. در نواحی پرتراکم شهری طول قوس قائم حتی در خیابان های کم تردد نیز نباید کوچکتر از ۱۰ متر باشد تا شروع به حرکت خودروهای متوقف شده آسان گردد.



شکل ۴-۶- نحوه اتصال خیابان فرعی به خیابان اصلی

در بعضی مواقع به علت شرایط خاص تقاطع ممکن است نیم‌مرخ‌های عرضی خیابان‌های اصلی و فرعی، هر دو تغییر یافته و با وضعیت تقاطع تطبیق داده شوند. شکل ۴-۷ حالتی را نشان می‌دهد که در آن نیم‌مرخ‌های عرضی خیابانهای اصلی و فرعی بطور توأم برای تطبیق با تقاطع تغییر داده شده است. در این حالت میزان شیب عرضی در محل تقاطع را می‌توان کمتر از شیب عرضی در سایر نقاط و حداقل ۵/۰ درصد در نظر گرفت.



شکل ۴-۷- تغییر توأم نیم‌مرخ‌های عرضی خیابان اصلی و فرعی در محل تقاطع

تنظیم توأم شیب‌های طولی و عرضی در محدوده تقاطع یکی از مشکل‌ترین گام‌های طراحی است زیرا تنظیم شیب طولی یک مسیر به معنای تغییر شیب عرضی مسیر دیگر است. بعلاوه باید ضمن ایجاد هماهنگی بین مشخصات هندسی دو محور متقاطع، تخلیه آبهای سطحی تقاطع را نیز بنحو مناسب و مطلوبی انجام داد. برای این منظور باید نیم‌مرخ طولی گوشه‌های تقاطع را رسم کرد و با توجه به وضعیت تخلیه آبها در محل تقاطع و حدود قابل قبول شیب عرضی، وضعیت رقوم سطح تمام شده تقاطع را برحسب ارتفاع نقاطی که به فاصله ۵ متر از یکدیگر قرار دارند، بصورت شبکه ارائه داد. رقوم نقاط شبکه مذکور باید بنحوی تعیین شوند که نیم‌مرخ طولی گوشه‌های تقاطع بدون شکستگی و ملایم بوده و علاوه بر آن محل تخلیه آبهای سطحی در نقاط خط القعر این نیم‌مرخ‌ها قرار گیرند. برای کنترل می‌توان خطوط تراز رقوم سطح سواره رو را در محدوده تقاطع با توجه به شیب زمین به فواصل ۱۰ الی ۲۵ سانتیمتر ترسیم نمود.

۴-۳- میدان دید در تقاطع

۴-۳-۱- مقدمه

تقاطع ها باید از فاصله معینی قابل تشخیص باشند تا رانندگان وسایل نقلیه بتوانند در صورت مواجهه با هرگونه مانع در محدوده تقاطع بطور ایمن توقف نمایند. علاوه بر آن باید برای رانندگان، دوچرخه سواران و عابرین پیاده ای که قصد ورود به تقاطع را دارند، میدان دید بدون مانع (خودروهای پارک شده و گیاهان محدودکننده یا سایر موانع دید) حداقل در ارتفاع بین ۸/۰ تا ۵/۲ متر تأمین شود. وجود درختان، پایه چراغ های روشنایی، چراغ های راهنمایی و موارد مشابه در داخل میدان دید در صورتی بلامانع است که عرض آنها کمتر از ۵۰ سانتیمتر باشد.

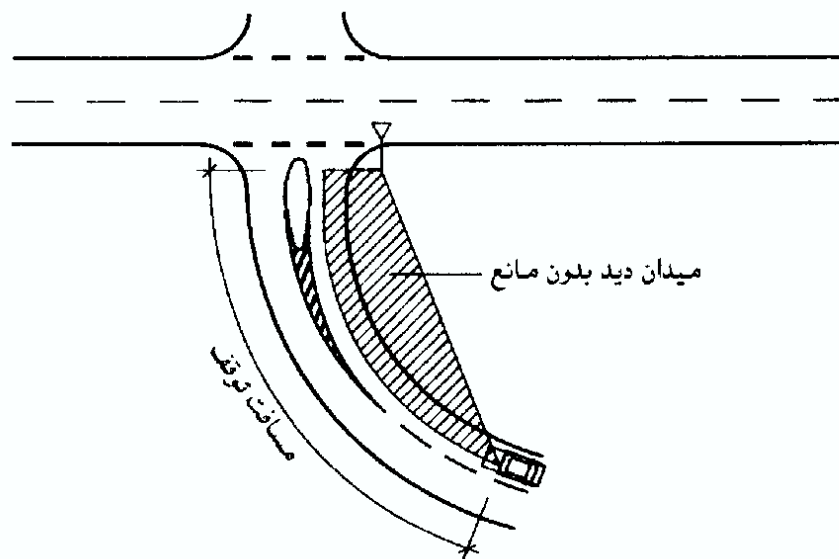
هنگام بررسی شرایط دید اطراف تقاطع، باید ارتفاع چشم رانندگان خودروهای سواری را ۱ متر و رانندگان کامیون را ۲ متر بالای سطح سواره رو در نظر گرفت. ارتفاع دیده شدن خودروهای دارای حق تقدم نیز ۱ متر بالای سطح سواره رو در نظر گرفته می شود.

دامنه میدان دید مورد نیاز بستگی به سرعت عملکردی خودروها و سیستم کنترل تقاطع دارد. میدان دید تقاطع به موارد زیر تفکیک می گردد :

- مسافت دید توقف
- میدان دید ورود
- میدان دید عابران پیاده و دوچرخه سواران

۴-۳-۲- مسافت دید توقف

در کلیه بازوها و مسیرهای گردش تقاطع باید مسافت دید کافی مطابق شکل ۴-۸ برای رانندگان وسایل نقلیه تأمین شود تا بتوانند تقاطع و اجزاء آن از قبیل خط کشی ها، جداول، جزیره ها و غیره را به موقع تشخیص داده و در صورت نیاز، قبل از رسیدن به ناحیه برخورد توقف نمایند.



شکل ۴-۸- مسافت دید توقف تقاطع

حداقل مسافت دید توقف، مجموع فواصل طی شده در مدت زمان لازم برای درک تقاطع، عکس‌العمل و ترمزگیری است و از جدول ۴-۲ بدست می‌آید.

اگر تأمین میدان دید لازم برای تشخیص حق تقدم امکان پذیر نباشد، نصب علائم پیش‌آگهی تقاطع ضرورت می‌یابد.

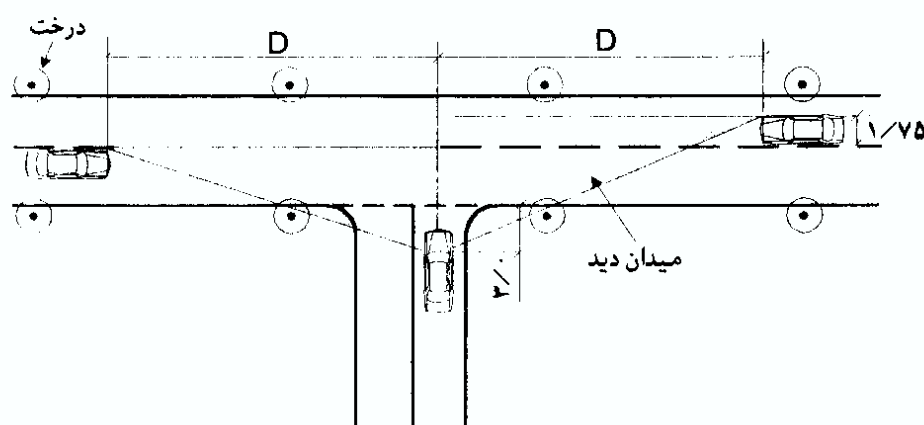
جدول ۴-۲- حداقل مسافت دید توقف در تقاطع (متر)

شیب طولی خیابان (درصد)					سرعت عملکردی (کیلومتر در ساعت)
+۸	+۴	۰	-۴	-۸	
۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۱۵	۳۰
۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۲۵	۴۰
۴۰	۴۰	۴۰	۴۵ (۴۰)	۵۰ (۴۵)	۵۰
۵۵ (۵۰)	۵۵	۶۰ (۵۵)	۶۵ (۵۵)	۷۰ (۶۵)	۶۰
۷۰ (۶۰)	۷۵ (۷۰)	۸۰ (۷۰)	۸۵ (۷۵)	۹۵ (۸۰)	۷۰

توضیح: اعداد داخل پرانتز مربوط به شرایطی است که محدودیت فضا وجود دارد.

۳-۳-۴- میدان دید ورود

میدان دید ورود تقاطع به محدوده بدون مانعی اطلاق می شود که باید در مقابل یک راننده متوقف در فاصله ۳ متری از لبه سواره روی خیابان فرعی وجود داشته باشد، تا بتواند با رعایت حق تقدم به خیابان اصلی وارد شود (شکل ۴-۹). برای این منظور باید مثلث دیدی با طول قاعده D که از جدول ۴-۳ بدست می آید، در خیابان اصلی آزاد نگاه داشته شود.

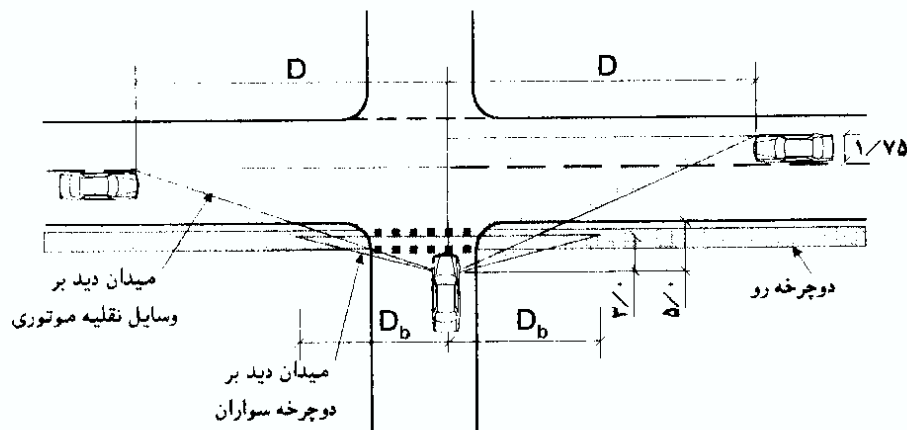


شکل ۴-۹- میدان دید ورود به تقاطع

جدول ۴-۳- طول قاعده D میدان دید در خیابان اصلی (متر)

سرعت عملکردی (کیلومتر در ساعت)						طبقه بندی
۸۰	۷۰	۶۰	۵۰	۴۰	۳۰	خیابان اصلی
۱۳۵	۱۱۰	۸۵	۷۰	-	-	بزرگراه
-	۱۱۰	۸۵	۷۰	-	-	شریانی
-	-	-	۷۰	۵۰	۳۰	جمع و پخش کننده
-	-	-	-	۴۰	۳۰	محلی
-	-	-	-	-	۳۰	دسترسی

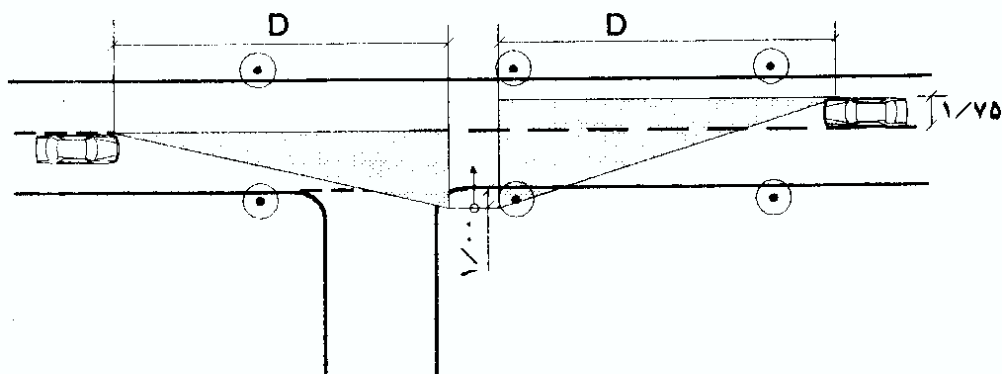
در صورتیکه در تقاطع گذرگاه عرضی دوچرخه وجود داشته باشد میدان دید ورود رانندگان باید بجای ۳ متر از فاصله ۵-۵/۴ متری تقاطع تأمین شود. طول قاعده مثلث دید بر دوچرخه سواران دارای حق تقدم (D_b) ۳۰ متر و در شرایط تنگ و محدود ۲۰ متر در نظر گرفته می شود (شکل ۴-۱۰).



شکل ۴-۱۰- میدان رؤیت دوچرخه سواران

۴-۳-۴- میدان دید عابر پیاده و دوچرخه سوار

میدان دید در محل های گذر از عرض خیابان و سطوح انتظار عابرین پیاده و دوچرخه سواران عبارت است از مثلثی که رأس آن در فاصله یک متری لبه مسیر اصلی عمود بر جهت حرکت قرار دارد و طول قاعده آن همان فاصله دید توقف در جهت حرکت وسایل نقلیه است که از جدول ۴-۲ بدست می آید.



شکل ۴-۱۱- میدان دید عابرین پیاده و دوچرخه سواران

۴-۴- خطوط عبور در تقاطع

۴-۴-۱- مقدمه

سطح سواره روی تقاطع متشکل از تعدادی خطوط عبور مستقیم و احياناً تعدادی خطوط کمکی برای حرکت های گردش به چپ خروجی، گردش به راست خروجی و گردش های ورودی است. تعداد و نوع خطوط حرکت تقاطع بستگی به وضعیت مسیرهای متقاطع، احجام تردد و سطح خدمت موردنظر و همچنین ملاحظات مربوط به عابرین پیاده، دوچرخه سواران، حمل و نقل عمومی و غیره دارد.

در تقاطع های با حجم و سرعت تردد کم، می توان حرکات گردشی را با استفاده از خطوط حرکت مستقیم انجام داد، ولی در تقاطع های با حجم تردد زیاد معمولاً نیاز به احداث خطوط کمکی وجود دارد.

در مناطق شهری کم تراکم، تأمین خطوط کمکی براساس ملاحظات ایمنی صورت می گیرد و در تعیین ابعاد آنها اصول دینامیک حرکت وسایل نقلیه تعیین کننده هستند. در مناطق پرتراکم شهری، اغلب ملاحظات ظرفیتی درنظر گرفته می شود و تأمین نیازهای هندسی حرکت کفایت می کند.

۴-۴-۲- خطوط عبور مستقیم

در محدوده تقاطع ها و بویژه در تقاطع های بدون چراغ راهنما، ترجیحاً باید تعداد خطوط عبور مستقیم، معادل با تعداد خطوط عبور مسیرهای منتهی به آن باشد. یک خط عبور مستقیم نباید بطور ناگهانی مبدل به یک خط گردشی خروجی شود. در صورت لزوم باید این تبدیل به کمک خط کشی و نصب علائم مقتضی، بطور تدریجی انجام شود.

در تقاطع های چراغدار می توان با تعریض سواره رو، تعداد خطوط مستقیم در ورودی های تقاطع را افزایش داد و ظرفیت تقاطع را به ظرفیت مسیرهای منتهی به آن نزدیک نمود. بعداز تقاطع نیز می توان مجدداً تعداد خطوط عبور مستقیم را کم کرده و به حالت اولیه بازگرداند. طول خطوط عبور مستقیم اضافی قبل از تقاطع متشکل از یک قطعه لچکی T و یک قطعه انبار S

مطابق شکل ۴-۱۲ است. طول انباره باید درحدی باشد که بتواند وسایل نقلیه وارد شده درطول یک چرخه چراغ را درخود جای دهد.

طول لچکی تعریض از رابطه زیر بدست می آید :

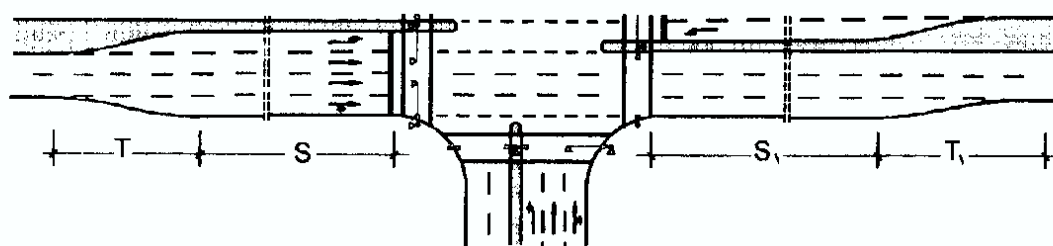
$$T = V \sqrt{\frac{i}{3}} \quad (۴-۱)$$

که در آن :

T طول تعریض (متر)،

V سرعت طرح تقاطع (کیلومتر در ساعت) و

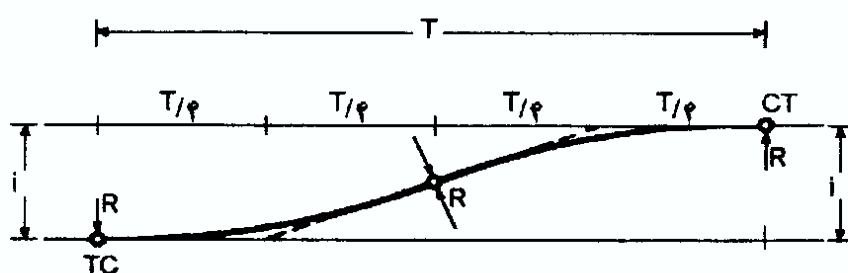
i مقدار تعریض (متر) که درحالت تعریض یک طرفه معادل کل تعریض سواره رو و درحالت دوطرفه نصف آن است.



شکل ۴-۱۲- نحوه افزایش تعداد خطوط عبور مستقیم در تقاطع ها

لچکی تعریض را می توان بصورت یک خط مستقیم و یا دوقوس دایره ای معکوس طراحی نمود. برای طراحی قوس معکوس، نخست چهارخط مماس هم طول مطابق شکل ۴-۱۳ ترسیم شده و سپس دو دایره با شعاع مساوی درجهات مختلف برآنها مماس می گردد. شعاع این قوس ها را می توان برحسب طول لچکی T و تعریض i از رابطه زیر بدست آورد :

$$R = \frac{T^2 + i^2}{4i} \quad (۴-۲)$$



شکل ۴-۱۳- جزئیات طراحی قوس معکوس لچکی تعریض

خطوط عبور مستقیم اضافی باید بعد از تقاطع نیز به طول کافی ادامه داشته باشند. این طول (S_1) بستگی به زمان سبز چراغ دارد و به عنوان یک تقریب می توان آن را سه برابر زمان سبز چراغ برحسب ثانیه و حداقل معادل ۵۰ متر در نظر گرفت. کاهش مجدد تعداد خطوط عبوری بعد از تقاطع باید در طول نسبتاً زیاد ($T_1 = 40-60 \text{ m}$) صورت گیرد تا همگرایی ترافیک به راحتی انجام شود.

عرض خطوط مستقیم تقاطع باید ترجیحاً معادل خطوط عبوری مسیره‌های منتهی به آن باشد. با این وجود می توان به منظور کاهش سطح مورد نیاز در شرایط تنگنا یا تنظیم رفتار ترافیکی، عرض خطوط بیش از ۲۵/۳ متر را به میزان ۲۵/۰ متر کاهش داد. در مورد ورودی های چند خطه با سرعت طرح کمتر از ۵۰ کیلومتر در ساعت می توان به منظور تأمین خطوط گردش، عرض خطوط مستقیم را تا ۲۰/۳ متر و در موارد استثنایی تا ۲۵/۲ متر نیز کاهش داد.

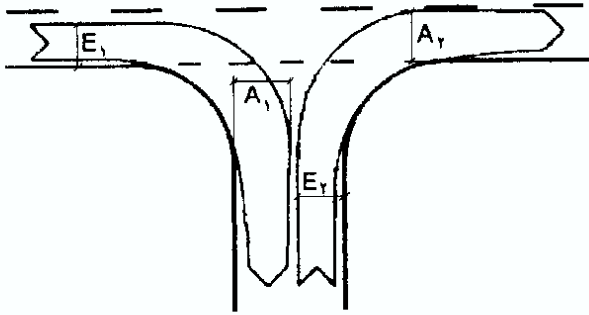
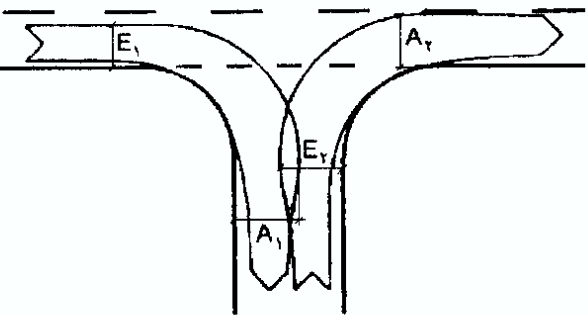
۴-۴-۳- هدایت گردش های ورودی و خروجی

۴-۴-۳-۱- قوس گوشه

لبه سواره روی بازوهای مجاور تقاطع باید با قوس گوشه به یکدیگر متصل شوند. ضوابط کاربرد و طراحی این قوس ها متناسب با نیازهای هندسی و دینامیکی وسایل نقلیه و همچنین شرایط محیطی تقاطع و طبقه بندی خیابان های منتهی به آن است. طراحی قوس گوشه تقاطع باید به گونه ای انجام شود که وسیله نقلیه طرح بتواند آنرا با راحتی و ایمنی در سرعت معین طی نماید. با این وجود، سایر وسایل نقلیه بزرگتر نیز که مطابق قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی، مجاز به عبور هستند باید بتوانند تقاطع را با سرعت کمتر و در صورت نیاز با بکارگیری خطوط عبور مجاور طی کنند.

جدول ۴-۴ حاوی توصیه هایی راجع به انتخاب وسیله نقلیه طرح و نحوه استفاده از خطوط عبور مجاور در هنگام گردش است. کنترل قابلیت عبور قوس های گوشه، به کمک نمودارهای گردش نما (بخش ۴-۱) انجام می شود. به منظور سهولت در طراحی می توان قابلیت عبور برای زوایای تقاطع بین ۷۰ الی ۱۱۰ درجه را از جدول ۴-۵ برحسب عرض سواره روی موجود و وسایل نقلیه مختلف بدست آورد.

جدول ۴-۴- ضوابط انتخاب وسیله نقلیه طرح و نحوه گردش در تقاطع

طبقه بندی مسیرهای متقاطع	بزرگراه	شریانی	جمع و پخش کننده	محلی	دسترسی
بزرگراه	اتوبوس مفصلی (۱)	اتوبوس مفصلی (۱)	—	—	—
شریانی	اتوبوس مفصلی (۱)	اتوبوس مفصلی (۱)	اتوبوس (۱) اتوبوس مفصلی (۲)	—	—
جمع و پخش کننده	—	اتوبوس (۱) اتوبوس مفصلی (۲)	اتوبوس (۱) اتوبوس مفصلی (۲)	کامیون (۱) اتوبوس (۲)	سواری (۱) کامیون (۲)
محلی	—	—	کامیون (۱) اتوبوس (۲)	سواری (۱) کامیون (۲)	سواری (۱) کامیون (۲)
دسترسی	—	—	سواری (۱) کامیون (۲)	سواری (۱) کامیون (۲)	سواری (۱) کامیون (۲)
نوع تداخل مسیر گردش					
(۱) بدون استفاده از خط مقابل			(۲) استفاده مشترک از خط عبور مقابل در خیابان فرعی		
					

توضیحات :

- ارقام داخل پرانتز بیانگر نوع گردش قابل قبول مطابق شکل های فوق است.
- E_1 و E_2 ، بترتیب عرض خروجی از مسیرهای اصلی و فرعی هستند.
- A_1 و A_2 ، بترتیب عرض ورودی به مسیرهای فرعی و اصلی هستند.

جدول ۴-۵ عرض ورودی مورد نیاز A^{*} بر اساس شعاع قوس مختلف طرح و وسایل نقلیه درجه ۷۰ تا ۱۱۰

اتوبوس مفصلی	اتوبوس							کامیون							سواری							نوع قوس گوشه	عرض خروجی																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
شعاع قوس ساده															شعاع قوس ساده															شعاع قوس ساده																(E°)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
یا شعاع میانی قوس سه مرکزی															یا شعاع میانی قوس سه مرکزی															یا شعاع میانی قوس سه مرکزی																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									
۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	۲	۱۵	۱۲	۱۰	۸	۶	۴	

توضیح: کلیه اندازه ها برحسب متر هستند.

* برای پارامترهای A و E به جدول ۴-۹ مراجعه شود.

برای گرد کردن گوشه تقاطع های شهری می توان از انواع قوس های دایره ساده، مرکب و انتقالی استفاده نمود. قوس های دایره ساده برای وسایل نقلیه طرح کوچکتر و سرعت طرح کمتر مناسب هستند، درحالیکه در سرعت های بیشتر و برای وسایل نقلیه بزرگتر، استفاده از قوس های مرکب و انتقالی دارای مزایایی از قبیل انطباق بهتر با مسیر حرکت و سطح گردش کوچکتر خواهد بود.

چنانچه دریک گوشه از تقاطع حرکات گردشی وجود نداشته باشد قوس دایره ساده با شعاع یک متر کفایت می کند. در سایر موارد شعاع قوس گوشه براساس درجه بنسبی خیابان انتخاب می شود. شعاع انتخابی برای تقاطع های محلی و دسترسی باید درحدی باشد که وسایل نقلیه سواری بتوانند بدون تجاوز به خطوط مجاور گردش خود را انجام دهند. معمولاً شعاع حدود ۲/۰ تا ۶/۰ متر برای این منظور کفایت می کند. در این تقاطع ها گردش وسایل نقلیه سنگین با استفاده از کل عرض مسیر ورودی تقاطع قابل قبول خواهد بود. در تقاطع های بزرگراهی و شریانی شعاع قوس اصلی گوشه، بدون استفاده از جزیره مثلثی از جدول ۶-۴ بدست می آید.

کاربرد شعاع های بزرگتر از ۱۲ متر به سرعت گردش می افزاید و علاوه بر کاهش ایمنی تردد عابرین پیاده، برای مکانیابی چراغ های راهنمایی و خطوط ایست نیز ایجاد مشکل می کند. بعلاوه، شعاع های بزرگ، دید راننده نسبت به خودروهای عبوری را در هنگام گردش به راست مشکل می سازند.

جدول ۶-۴ - شعاع قوس گوشه تقاطع های بزرگراهی و شریانی

بدون جزیره مثلثی

شعاع دایره اصلی* (متر)		زاویه تقاطع (درجه)
گردش به راست خروجی	گردش به راست ورودی	
۱۲	۸	۷۰
۱۲ (۱۵)**	۸	۹۰
۸	۸	۱۱۰

* در صورت استفاده از قوس سه مرکزی، ارقام جدول شعاع قوس میانی را ارائه می کنند.

** شعاع ۱۵ متر فقط با جزیره جداکننده بکار می رود.

۴-۳-۲- گردش به چپ خروجی

به منظور بهبود ایمنی تردد در مناطق کم تراکم شهری و بالابردن کیفیت جریان ترافیک و ظرفیت تقاطع ها در مناطق پرتراکم، از خطوط گردش به چپ خروجی استفاده می شود. وسایل نقلیه چپگرد می توانند بدون ایجاد مزاحمت برای خودروهای مستقیم، در آنها توقف نموده و منتظر فرصت مناسب برای گردش باشند.

چنانچه در یک ورودی تقاطع به علت محدودیت فضا فقط بتوان یک خط گردشی احداث نمود، باید برای خط گردش به چپ نسبت به گردش به راست اولویت قائل شد.

حتی المقدور باید سعی شود حرکت چپگرد از طریق خطوط گردش به چپ خروجی هدایت شود. در صورت عدم امکان تأمین شرایط حداقل برای ایجاد خطوط چپگرد، باید ممنوعیت گردش به چپ مورد بررسی قرار گیرد. در داخل مناطق ساخته شده شهری می توان حرکت گردش به چپ را با یک حرکت واگرد و یا یک حرکت گردشی حول مناطق مسکونی بعد از تقاطع جایگزین نمود.

گردش به چپ دوخطه فقط در تقاطع های چراغدار با فاز مخصوص گردش به چپ و با حداقل دو خط خروجی در مسیر متقاطع مجاز است.

در تقاطع های خیابان های چهارخطه یا بیشتر که در مناطق پرتراکم شهری واقع هستند باید خطوط گردش به چپ مطابق شکل ۴-۱۲ ایجاد شود. در صورتی می توان از خطوط گردش به چپ صرفنظر نمود که :

- خودروهای چپگرد بتوانند به کمک چراغ راهنمایی به سهولت جریان پیدا کنند.
- در محدوده تقاطع فضای کافی برای انجام توأم حرکت های مستقیم و گردشی وجود داشته باشد.
- حجم عبور وسایل نقلیه چپگرد کم بوده و از ظرفیت خطوط اصلی استفاده کامل نشود.
- با تشکیل صف خودروهای چپگرد هیچ مزاحمت غیرقابل تحملی بروز ننماید.
- گردش به چپ ممنوع باشد.

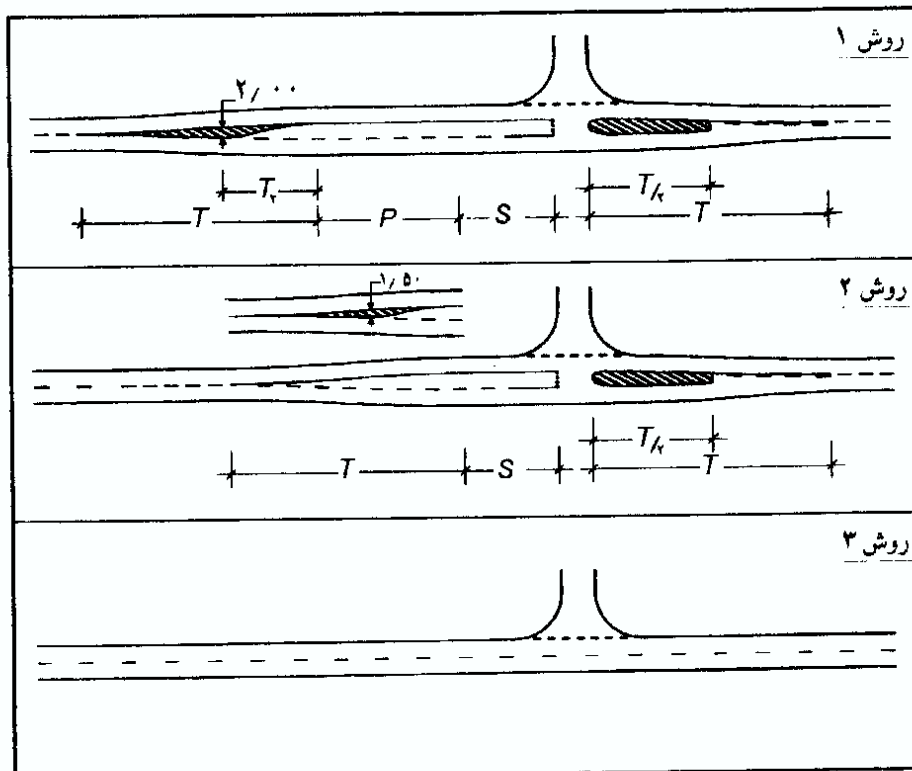
در تقاطع خیابان های دوخطه، انتخاب روش های مختلف هدایت گردش به چپ عمدتاً براساس عوامل زیر صورت می گیرد :

- موقعیت تقاطع (مناطق پرتراکم داخل شهر و کم تراکم حومه و خارج شهر)

- عملکرد خیابان اصلی تقاطع در شبکه
- نسبت حجم وسایل نقلیه چپگرد و حرکت مستقیم در خیابان اصلی
- نیازهای حمل و نقل عمومی.

در شکل ۴-۱۴ سه روش برای هدایت وسایل نقلیه چپگرد در خیابان های دوخطه ارائه شده است :

- روش ۱- خط گردش به چپ متشکل از طول لچکی T ، طول کاهش سرعت P ، طول انباره S و هدایت وسایل نقلیه بوسیله خط کشی مورب.
- روش ۲- خط گردش به چپ متشکل از طول لچکی T و طول انباره S .
- روش ۳- خط گردش به چپ مشترک با خط عبور مستقیم.



شکل ۴-۱۴- نمونه هایی از روش های هدایت گردش به چپ خروجی در تقاطع های خیابان های دوخطه

خطوط گردش به چپ متشکل از طول لچکی T ، طول انباره S و احياناً طول کاهش سرعت P هستند. در مناطق کم تراکم شهری معمولاً ملاحظات دینامیکی حرکت

در ارتباط با تغییر سرعت تعیین کننده هستند، درحالیکه در داخل مناطق پرتراکم شهری این خطوط عمدتاً به عنوان انباره عمل می‌کنند.

نقطه شروع لچکی خط گردش به چپ در مقطعی است که سواره رو ۲-۵ / ۱ متر تعریض شده است و حداکثر طول آن (T_p) معادل ۳۰ متر است.

طول لچکی T مطابق بند ۴-۴-۲ براساس مقدار تعریض i و سرعت V بدست می‌آید. در تقاطع های واقع در نواحی پرتراکم شهری می‌توان بخاطر شرایط تنگنا و همچنین بخاطر کم کردن سرعت، از لچکی با طول کوتاهتر (حداقل ۲۰ متر) نیز استفاده نمود.

طول قطعه کاهش سرعت P باتوجه به سرعت و شیب طولی موجود از جدول ۴-۷ بدست می‌آید. طول انباره S که از محل خط ایست اندازه گیری می‌شود متناسب با طول صف وسایل نقلیه است. در تقاطع های چراغدار طول انباره لازم از محاسبات فازبندی و زمان بندی چراغ بدست می‌آید. در تقاطع های بدون چراغ علی‌الاصول طول انباره ۲۰ متری کفایت می‌کند ولی در موارد خاص می‌توان طول انباره کوتاهتر (حداقل ۱۰ متر برای توقف دو وسیله نقلیه) را نیز پذیرفت. در مناطق کم تراکم شهری مجموع طولهای کاهش سرعت و انباره نباید از ۲۰ متر کمتر باشد.

خطوط گردش به چپ می‌توانند ۲۵ / ۰ متر باریکتر از خطوط اصلی باشند ولی در هر حال نباید عرض آنها از ۷۵ / ۲ متر کمتر باشد.

جدول ۴-۷- طول قطعه کاهش سرعت، P (متر)

شیب طولی G (درصد) و سرعت طرح تقاطع (کیلومتر بر ساعت)			حجم وسایل نقلیه	
$G \leq -4$	$-4 < G < 4$	$G \geq +4$	گردشی	
۸۰ ۷۰ ۶۰ ۵۰	۸۰ ۷۰ ۶۰ ۵۰	۸۰ ۷۰ ۶۰ ۵۰	(وسیله نقلیه بر ساعت)	
۳۵ ۲۰ ۱۰ ۰	۲۰ ۱۵ ۱۰ ۰	۱۵ ۱۰ ۵ ۰	≤ 400	
۶۰ ۴۰ ۲۵ ۰	۴۰ ۳۰ ۲۰ ۰	۳۰ ۲۰ ۱۵ ۰	> 400	

۴-۳-۴-۳- گردش به راست خروجی

در مناطق کم تراکم شهری طراحی خطوط گردش به راست تقاطع های بدون چراغ، براساس ملاحظات دینامیکی صورت می گیرد. در این موارد باید ملایمت و پیوستگی حرکت گردشی تضمین گردد.

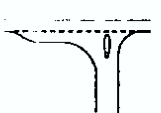
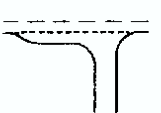
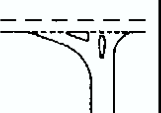
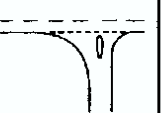
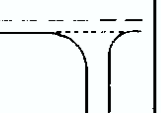
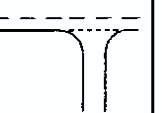
در مناطق پرتراکم شهری معمولاً نیازهای استفاده کنندگان غیرموتوری تقاطع و ملاحظات محیطی منجر به انتخاب استاندارد پائین طراحی می شود. در اینگونه موارد برآورده ساختن نیازهای هندسی حرکت وسایل نقلیه با استفاده از قوس گوشه کفایت می کند. در تقاطع های خیابان های دوخطه، علی الاصول از جزایر مثلثی استفاده نمی شود. در تقاطع های پرتراکم و وسیع خیابان های چهارخطه یا بیشتر می توان برای هدایت ترافیک پیاده و افزایش ظرفیت از جزایر مثلثی استفاده نمود. رعایت نیازهای دوچرخه سواران و محیط اطراف تقاطع ممکن است منجر به صرف نظر کردن از این جزایر شود.

بطور کلی سه روش برای هدایت گردش به راست خروجی وجود دارد :

- روش ۱- قوس گوشه ساده یا مرکب همراه با جزیره جداکننده و یا بدون آن
- روش ۲- لچکی خروجی با قوس گوشه متصل به آن و جزیره جداکننده و جزیره مثلثی
- روش ۳- خط گردش به راست خروجی با قوس گوشه متصل به آن همراه با جزیره جداکننده و جزیره مثلثی یا بدون آنها

کاربرد هریک از این روش های هدایت گردش به راست خروجی بستگی به عوامل متعددی از قبیل طبقه بندی مسیرهای متقاطع و ملاحظات دینامیکی و هندسی حرکت و نیازهای سایر استفاده کنندگان تقاطع دارد. مثلاً چنانچه وسایل نقلیه راسنگرد ملزم به رعایت تقدم عابرین پیاده و دوچرخه سواران باشند، باید سرعت و نرمی کمتری در طراحی در نظر گرفته شود و اگر وسایل نقلیه راسنگرد ملزم به انتظار نباشند، می توان هدایت را به صورت ملایمتر و سریعتر انجام داد. جدول ۴-۸ محدوده کاربرد انواع مختلف هدایت جریان گردش به راست خروجی را نشان می دهد.

جدول ۴-۸- محدوده کاربرد طرق مختلف هدایت گردش به راست خروجی

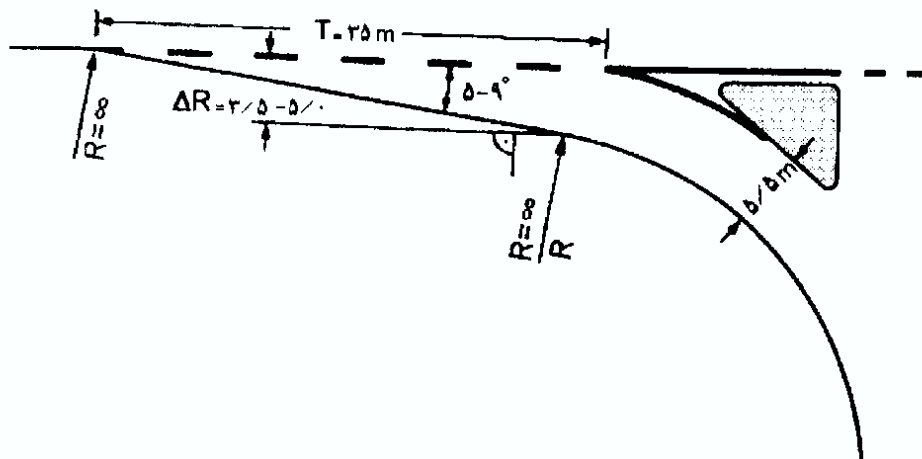
روش هدایت							طبقه بندی مسیر
خط گردش به راست خروجی			لجکی خروجی	قوس دایره ای ساده یا مرکب			
							
برای مثال : $R = 25 \text{ m}$	برای مثال : $R = 20 \text{ m}$	برای مثال : $R = 8, 12 \text{ m}$ یا $R_r = 8 \text{ m}$	برای مثال : $R = 25 \text{ m}$	برای مثال : $R_r = 15 \text{ m}$	برای مثال : $R_r = 12, 15 \text{ m}$	برای مثال : $R = 8, 12 \text{ m}$ یا $R_r = 8 \text{ m}$	
							بزرگراه
							شریانی
							جمع و پخش کننده
 روش نامطلوب  روش نیمه مطلوب  روش مطلوب							توضیح :
R - شعاع قوس ساده و R_r شعاع دایره اصلی در قوس سه مرکزی است.							

طراحی قوس گوشه باید مطابق با نیازهای هندسی حرکت خودروی طرح و براساس جدول ۴-۶ صورت گیرد. قوس های با شعاع بزرگ تاحدی نیازهای دینامیکی حرکت را برآورده می کنند و می توان از آنها در بزرگراهها و خیابان های شریانی با سرعت بالا و با حجم گردش اندک استفاده نمود. چنانچه کاربرد جزیره مثلثی ضروری باشد، شعاع قوس گردش (قوس وسط در حالت سه مرکزی) از جدول ۴-۹ بدست می آید.

جدول ۴-۹- شعاع قوس گوشه تقاطع های بزرگراهی و شریانی همراه با جزیره مثلثی

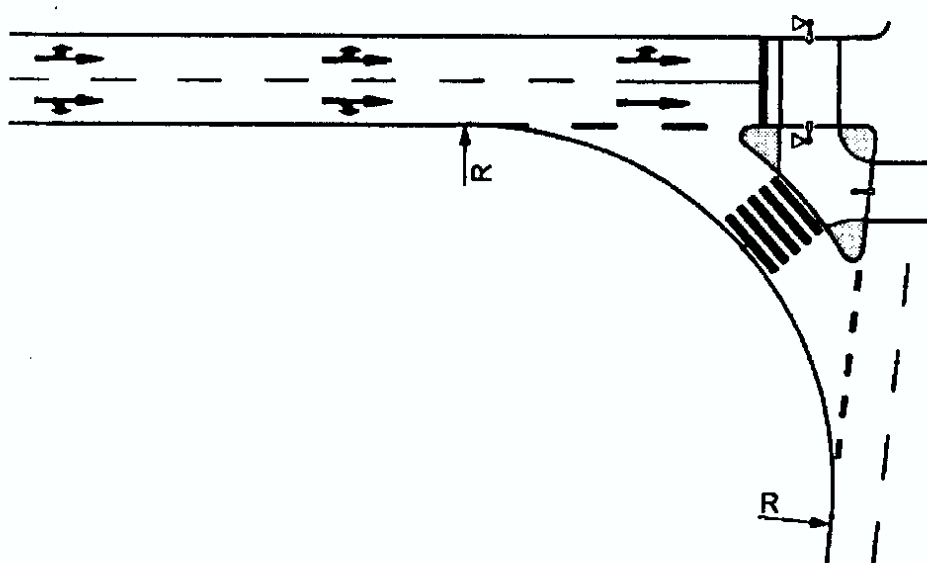
شعاع دایره اصلی (متر)	زاویه تقاطع (درجه)
۲۰	۷۰
۲۵	۹۰
۲۵	۱۱۰

کاربرد لچکی خروجی بلند نیازهای دینامیکی حرکت را برآورده می سازد. در تقاطع های واقع در مناطق کم تراکم، لچکی ها باید چنان طراحی شوند که دهانه خروجی به طول ۳۵ متر بدست آید (شکل ۴-۱۵). در این حالت باید زاویه میان لچکی و خط لبه سواره رو حدود ۵ تا ۹ درجه و میزان عقب نشینی قوس گردش به میزان ۳/۵ تا ۵ متر در نظر گرفته شود.



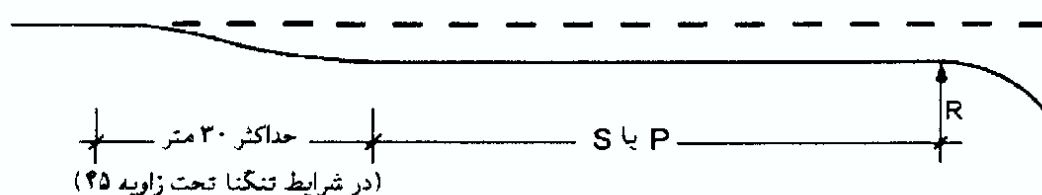
شکل ۴-۱۵- هدایت گردش به راست خروجی توسط لچکی بلند

از لچکی های کوتاه می توان در مناطق پرتراکم شهری که خصوصیات هندسی حرکت حاکم هستند استفاده نمود. نمونه ای از این نوع لچکی ها در شکل ۴-۱۶ نشان داده شده است.



شکل ۴-۱۶- هدایت گردش به راست خروجی بوسیله لچکی کوتاه

خطوط کمکی گردش به راست خروجی به منظور تسهیل تردد وسایل نقلیه و افزایش ظرفیت تقاطع مورد استفاده قرار می گیرند (شکل ۴-۱۷). حداکثر طول لچکی تعریض خطوط گردش به راست خروجی ۳۰ متر است ولی در شرایط تنگنا می توان تعریض را با زاویه ۴۵ درجه نیز انجام داد. طول قطعه کاهش سرعت P مانند خطوط گردش به چپ خروجی از جدول ۴-۷ بدست می آید. در داخل مناطق پرتراکم، خطوط گردش به راست خروجی صرفاً عملکرد انبار را دارند و در تقاطع های چراغدار طول انبار S از محاسبات زمان بنسبی چراغ و طول صف وسایل نقلیه بدست می آید.



شکل ۴-۱۷ - هدایت گردش به راست خروجی بوسیله خط گردش به راست

خطوط گردش به راست خروجی می توانند ۲۵ / ۰ متر از خطوط اصلی باریک تر باشند، ولی ترجیحاً نباید کمتر از ۳ متر عرض داشته باشند. در شرایط تنگنا و در صورت کم بودن ترافیک وسایل نقلیه سنگین می توان عرض ۷۵ / ۲ متر را نیز پذیرفت. در موارد خاص می توان از خطوط توقف حاشیه ای در برخی ساعات به عنوان انبار برای گردش به راست خروجی استفاده نمود.

چنانچه در یک ورودی از تقاطع، هم تأمین خط گردش به راست و هم گردش به چپ ضرورت داشته باشد، باید بنابه ملاحظات منظر، تعریض آنها از یک نقطه آغاز گردد (شکل ۴-۱۲). ضمناً در طراحی آنها ضوابط خط گردشی طولانی تر تعیین کننده خواهد بود.

۴-۴-۳-۴ - گردش به راست ورودی

وسایل نقلیه راستگرد در هنگام ورود به خیابان های شهری علی الاصول ملزم به توقف و رعایت حق تقدم هستند. در چنین مواردی از قوس گوشه دایره ای ساده یا مرکب همراه با جزیره مثلی و یا بدون آن استفاده می شود.

به منظور تأکید بر ضرورت توقف و بهبود دید به طرف چپ، باید شعاع قوس گوشه تقاطع باتوجه به نیازهای هندسی حرکت وسایل نقلیه حتی المقدور کوچک در نظر گرفته شود. در صورت وجود عرض ۳/۵ متری برای خطوط ورودی و خروجی تقاطع، استفاده از شعاع قوس ۱۰ متر حتی باوجود ترافیک زیاد وسایل نقلیه سنگین کفایت می کند. حتی المقدور باید از اشغال خطوط مجاور توسط وسایل نقلیه گردشی اجتناب شود. در جدول ۴-۴ توصیه هایی برای انتخاب خودروی طرح و نحوه حرکت آن در قوس گوشه ارائه شده است. در صورتی که از جزیره مثلثی استفاده شود، شعاع قوس گردش بین ۲۰ الی ۲۵ متر و عرض مسیر راستگرد ۵/۵ متر خواهد بود.

برای وسایل نقلیه راستگرد ورودی به بزرگراه باید شرایط جریان آزاد فراهم گردد. بدین منظور لازم است از مسیر گردشی و خط افزایش سرعت استفاده شود.

عرض مناسب برای مسیرگردشی از جدول ۴-۱۰ بدست می آید. شعاع قوس مسیرگردشی تابعی از سرعت وسایل نقلیه و بریلندی مسیر است. سرعت مطلوب برای طراحی اینگونه مسیرها برابر ۸۰ درصد متوسط سرعت حرکت وسایل نقلیه در طول مسیر قبل از گردش در نظر گرفته می شود. در جدول ۴-۱۱ حداقل شعاع ایمن قوس مسیرهای گردشی تقاطع برحسب سرعت طرح های مختلف و بر مبنای حداقل بریلندی لازم ارائه شده است.

جدول ۴-۱۰ - عرض مسیرهای گردشی ورودی برحسب شعاع قوس گردش (متر)

شعاع قوس گردش (R)	عرض مسیر گردشی (W)	
	حالت ۱	حالت ۲
۲۶	۵/۴	۹/۳
۲۸	۵/۴	۹/۲
۳۰	۵/۳	۹/۱
۴۵	۵/۰	۸/۸
۶۰	۴/۸	۸/۶

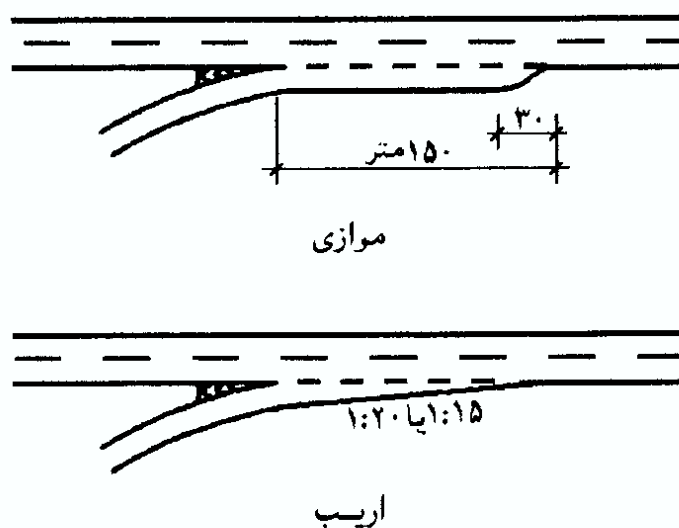
حالت ۱ - مسیر گردشی یک خطه بطوری که توقف یک وسیله نقلیه مانع جریان ترافیک نگردد.

حالت ۲ - مسیر گردشی دو خطه

جدول ۴-۱۱- حداقل شعاع ایمن برای قوس مسیرهای گردشی تقاطع (متر)

بریلندی (درصد)				سرعت طرح مسیرگردشی (کیلومتر بر ساعت)
۸	۶	۴	۲	
۲۹	۳۰	۳۲	۳۴	۴۰
۴۶	۴۹	۵۱	۵۴	۵۰

خط افزایش سرعت ممکن است به صورت اریب یا موازی باشد. خطوط افزایش سرعت اریب هماهنگی بهتری با رفتار رانندگان دارند. در این روش، شیب لچکی افزایش سرعت ۱:۱۵ تا ۱:۲۰ در نظر گرفته می شود. در صورت محدودیت فضا می توان از شیب ۱:۱۰ نیز استفاده نمود. خط افزایش سرعت موازی شامل یک قطعه افزایش سرعت و یک قطعه لچکی ورودی است. طول کل خط افزایش سرعت (شامل لچکی) ۱۵۰ متر است و طول لچکی ورودی ۳۰ متر در نظر گرفته می شود. در سربالایی ها و سرازیری های با شیب بزرگتر از ۴ درصد، طول کل خط افزایش سرعت به ترتیب در ضرایب ۵/۱ و ۷۵/۰ ضرب می شود. در شکل ۴-۱۸ دو نمونه خط افزایش سرعت نشان داده شده است.



شکل ۴-۱۸- انواع خط افزایش سرعت

۴-۴-۴ خطوط واگرد

در خیابان هایی که دارای حفاظ میانی غیرقابل عبور و یا خط ویژه حمل و نقل عمومی در وسط هستند، باید امکان دور زدن وسایل نقلیه بوسیله خطوط واگرد تأمین شود.

در صورتی تأمین حرکت واگرد بدون کاهش ایمنی و ظرفیت امکان پذیر است که شرایط زیر موجود باشد :

- خط گردش به چپ خروجی موجود بوده و این خط بتواند ترافیک واگرد را نیز عبور دهد،
- امکان حرکت واگرد برای انواع خودروها بدون نیاز به عقب و جلو کردن وجود داشته باشد،

- حرکت واگرد وسایل نقلیه مستلزم عبور از میان جریان عابرین پیاده نباشد.

در صورت عدم تأمین شرایط فوق باید خط واگرد در حدفواصل تقاطع ها ایجاد شود. توصیه می شود حتی الامکان خط واگرد در موقعیت قبل از تقاطع استقرار یابد.

در صورت وجود ممنوعیت گردش به چپ در یک تقاطع، می توان برای گردش به چپ غیرمستقیم، بعد از تقاطع یک خط واگرد پیش بینی نمود. به این ترتیب وسایل نقلیه چپگرد می توانند پس از حرکت واگرد در پشت تقاطع، از ورودی مقابل گردش به راست نمایند.

در شکل ۴-۱۹ جزئیات طراحی خطوط واگرد قبل و بعد از تقاطع ارائه شده است. خط واگرد براساس نمودار گردش نمای بزرگترین خودروی واگردی که همواره عبور می کند طراحی می گردد. چنانچه خط واگرد برای یک وسیله نقلیه طرح خاص طراحی شده باشد باید حرکت واگرد برای وسایل نقلیه بزرگتر بوسیله تابلوهای مقتضی ممنوع گردد.

در شرایط زیر استفاده از چراغ راهنمایی برای هدایت ترافیک واگرد ضروری است :

- در جریان ترافیک مقابل فواصل عبور مناسب برای واگرد وجود نداشته باشد،

- طول انباره کافی برای ترافیک واگرد وجود نداشته باشد.

- میدان دید کافی نسبت به جریان ترافیک مقابل وجود نداشته باشد.

۴-۵- جزایر

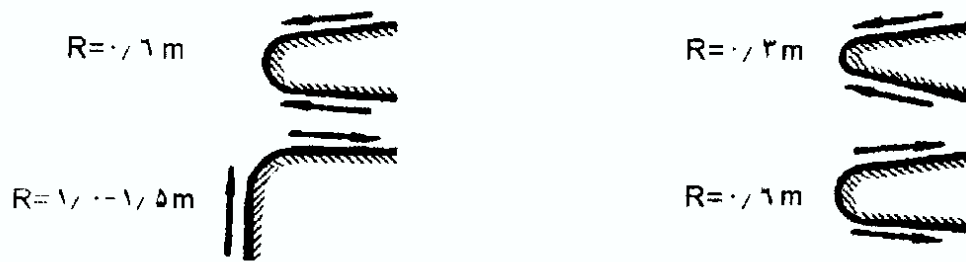
۴-۵-۱- مقدمه

جزیره سطح معینی از سواره رو واقع در حدفاصل خطوط تردد وسایل نقلیه است که به منظوره‌های زیر ایجاد می شود :

- هدایت ترافیک به مسیر مشخص
- تأمین پناهگاه برای عابرین پیاده و دوچرخه سواران
- جداسازی حرکت های مستقیم، گردش و متقابل
- کنترل زاویه تلاقی حرکات
- کاهش سطح روسازی
- تأمین پیش آگاهی برای وسایل نقلیه وارد شونده به تقاطع
- تأمین فضا برای وسایل کنترل ترافیک و محافظت از آنها
- جلوگیری از حرکت های نامطلوب و غیرضروری در تقاطع

معمولاً جزایر بوسیله جدول گذاری و یا خط کشی مشخص می شوند. طراحی و مکانیابی آنها باید باتوجه به ملاحظات زیر صورت گیرد :

- خط سیر وسایل نقلیه واضح بوده و هرگونه تغییر جهت بصورت تدریجی و ملایم صورت گیرد.
- دماغه ورودی جزیره از لبه خط عبور مجاور عقب نشینی داشته باشد (۲/۰ متر عقب نشینی به ازاء هر ۱۰ کیلومتر در ساعت سرعت ورودی). در جزایر باریک که این عقب نشینی امکان پذیر نیست باید دماغه برای وسایل نقلیه کاملاً قابل عبور باشد.
- مسافت دید توقف در دماغه جزیره تأمین شود.
- از کاربرد جزایر کوچک با قابلیت رؤیت کم پرهیز شود.
- حداقل شعاع دماغه جزیره مطابق شکل ۴-۲۰ باشد.
- جزایر واقع درنواحی پرتراکم شهری باید دارای سطح کافی برای انتظار عابرین پیاده و دوچرخه سواران با درنظر گرفتن فواصل ایمنی مورد نیاز از خطوط عبور مجاور باشند.



شکل ۴-۲۰- حداقل شعاع گرد کردن گوشه جزایر

- در صورت عبور گذرگاه عرضی پیاده از داخل جزایر، بخش باقیمانده جزایر در دو طرف، حداقل ۱/۵ متر طول داشته باشد. محل اتصال گذرگاه عرضی پیاده با جزایر باید بصورت شیبراهه اجرا گردد.

۴-۵-۲- جزیره جداکننده میانی

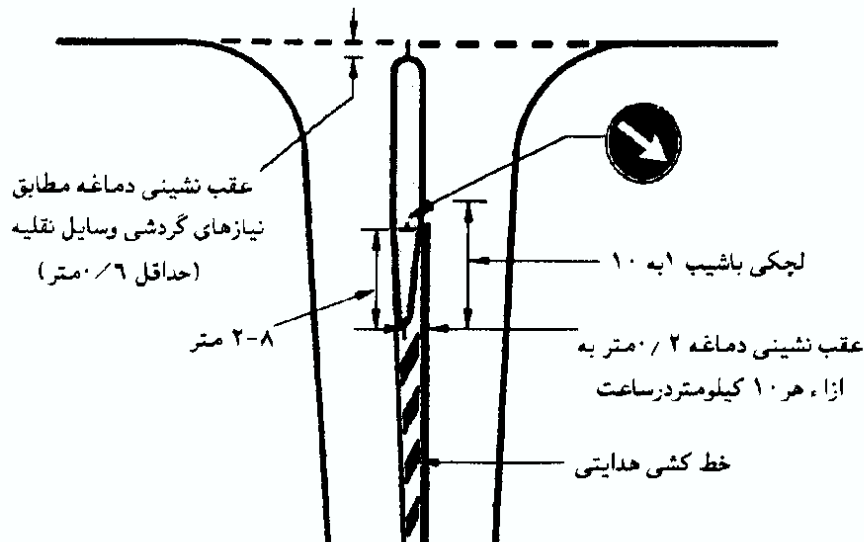
در ورودی تقاطع ها به منظور جداسازی جریان های ترافیکی متقابل، تأمین پناهگاه برای عابرین پیاده، کاهش تعداد نقاط برخورد و حمایت از گردش به چپ از جزیره جداکننده میانی استفاده می شود.

در مناطق کم تراکم شهری می توان به منظور آگاه سازی رانندگان به لزوم توقف و انتظار در ورودی های فرعی تقاطع، جزایر جداکننده پیش بینی نمود. در مناطق پرتراکم شهری ایجاد جزایر جداکننده در صورتی ضروری است که گذرگاه عرضی پیاده بیش از دو خط عبوری را در هر جهت قطع نماید و یا فازبندی چراغ راهنمایی آنرا ضروری سازد.

علاوه بر رعایت ملاحظات عمومی باید نکات زیر نیز در طراحی جزایر جداکننده مورد توجه قرارگیرد :

۱- به منظور تأمین عرض جزیره و آگاه سازی رانندگان از وجود مانع، یک جزیره خط کشی هدایتی به دنبال دماغه جزیره اجرا شود (شکل ۴-۲۱). جزئیات این خط کشی در بخش ۵-۶-۲ ارائه شده است.

۲- در صورتیکه بازوهای فرعی تقاطع دو خطه باشند، حتی الامکان از ایجاد جزایر جداکننده خودداری شود.



شکل ۴-۲۱- جزیره جداکننده میانی

۲- لبه جزایر جداکننده باید به میزان ۶/۰ متر (حداقل ۳/۰ متر) نسبت به خطوط عبور فاصله داشته باشد.

۴- حداقل عرض جزایر جداکننده میانی برابر است با :

- ۶/۰ متر برای پناه دادن به یک وسیله نقلیه متلاقی.

- ۴/۰ متر برای ایجاد یک خط گردشی.

- ۸/۱-۲/۱ متر در مواردی که جزیره برای عبور و توقف عابرین پیاده و دوچرخه سواران مورد استفاده قرار می گیرد و یا در مواردی که درختان بزرگ داخل جزیره واقع می شود.

- ۲/۱ متر برای نصب یک چراغ یا تابلوی راهنمایی و رانندگی.

۵- حداقل طول جزایر جداکننده برای تأمین دید مناسب و فضای کافی برای نصب تجهیزات خیابان برابر است با :

- ۸ تا ۱۲ متر برای سرعت های کمتر از ۶۰ کیلومتر در ساعت.

- ۱۲ تا ۲۰ متر برای سرعت های ۶۰ تا ۸۰ کیلومتر در ساعت.

۶- فاصله دماغه جزیره جداکننده مسیرفرعی از لبه خطوط عبور مسیравلی براساس نیازهای گردشی وسیله نقلیه طرح بدست می آید. در هر صورت این فاصله نباید از ۶/۰ متر کمتر در نظر گرفته شود.

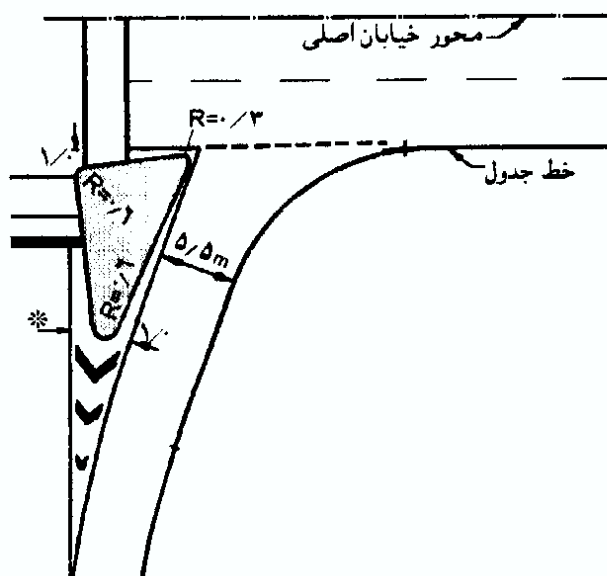
۴-۵-۳- جزیره مثلثی

طراحی جزایر مثلثی بستگی به ابعاد آنها دارد. جزایر مثلثی کوچک واقع در کنار قوس های گوشه (شکل ۴-۲۲) باید فقط گنجایش تجهیزات چراغ راهنمایی، تابلوهای راهنمایی و گذرگاه پیاده را داشته باشند و افزودن ابعاد جزیره هیچگونه کمکی به بهبود عملکرد آنها نخواهد کرد. مشخصه های طراحی اینگونه جزایر عبارتند از :

- حداقل طول ضلع مجاور خط ایست ۱۰ متر.

- پیش بینی عقب نشینی های مقتضی در اضلاع جزیره.

در مناطق پرتراکم شهری که فضای کافی برای خطوط راستگرد وجود نداشته و سرعت کم است می توان عقب نشینی های دماغه و همچنین در صورت نیاز ابعاد جزیره را کاهش داد. بااین وجود باید دقت کافی نسبت به قابلیت رویت و ایمنی جزیره مبذول شود.



ملاحظات

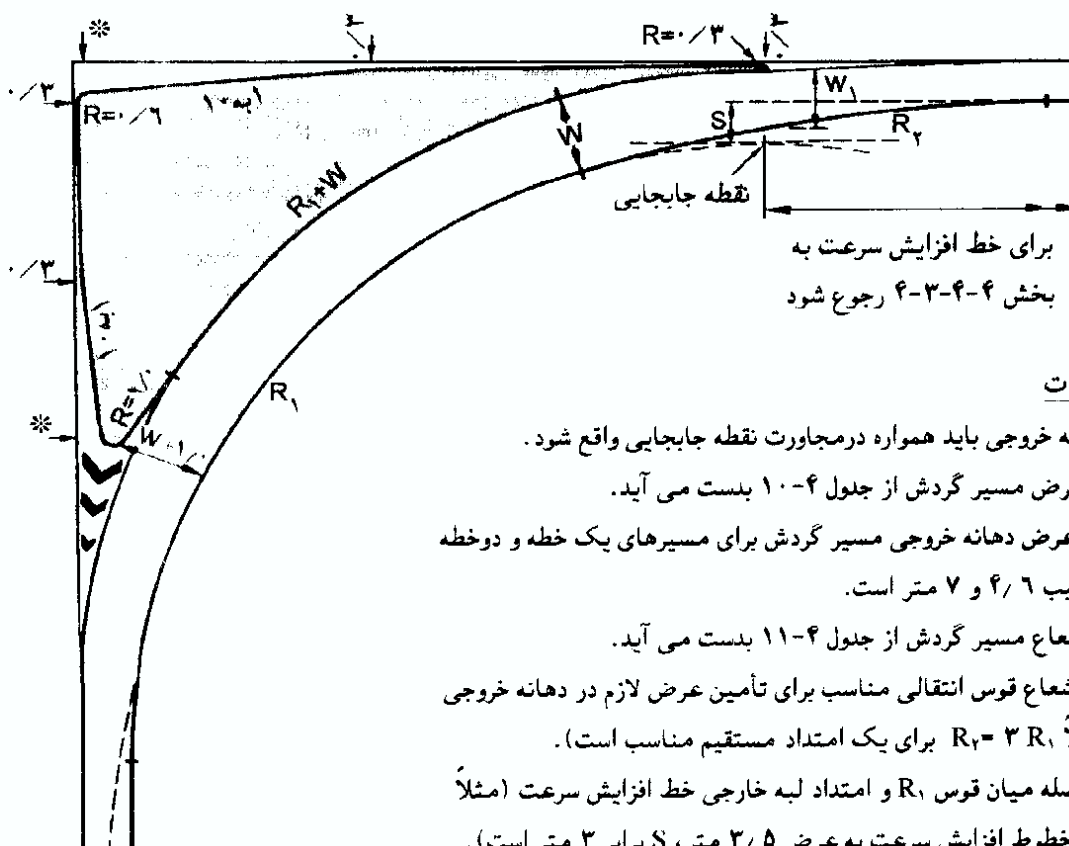
- حداقل طول جزیره در مجاورت خط ایست ۱۰ متر
- میزان عقب نشینی جزیره نسبت به امتداد حاشیه مسیر عبوری (*)
- به ازاء هر ۱۰ کیلومتر در ساعت سرعت، ۰/۲ متر
- ابعاد بر حسب متر

شکل ۴-۲۲- نمونه جزیره مثلثی گردش به راست منقطع

در شکل ۴-۲۳ جزئیات طراحی جزایر مثلثی بزرگ واقع در کنار مسیرهای گردشی نشان داده شده است. مشخصه های طراحی اینگونه جزایر مثلثی عبارت است از :

- عرض کافی برای مسیر گردشی با توجه به جدول ۴-۱۰ پیش بینی گردد.

- دنباله جزیره به گونه‌ای است که وسایل نقلیه راستگرد را در امتداد تقریباً موازی با جریان مستقیم ترافیک و به داخل خط افزایش سرعت هدایت می‌کند و بدین ترتیب خط افزایش سرعت به درستی مورد استفاده قرار گرفته و همگرایی بهتری میان جریان‌ها صورت می‌گیرد.
- عقب نشینی‌های مقتضی برای جداول پیش بینی شود (این عقب نشینی‌ها در داخل مناطق پرتراکم شهری قابل صرف نظر است).



ملاحظات

- دماغه خروجی باید همواره در مجاورت نقطه جابجایی واقع شود.
- W عرض مسیر گردش از جدول ۴-۱۰ بدست می‌آید.
- W_1 عرض دهانه خروجی مسیر گردش برای مسیرهای یک خطه و دوخطه به ترتیب ۶/۴ و ۷ متر است.
- R_1 شعاع مسیر گردش از جدول ۴-۱۱ بدست می‌آید.
- R_2 شعاع قوس انتقالی مناسب برای تأمین عرض لازم در دهانه خروجی (مثلاً $R_2 = 3 R_1$ برای یک امتداد مستقیم مناسب است).
- S فاصله میان قوس R_1 و امتداد لبه خارجی خط افزایش سرعت (مثلاً برای خطوط افزایش سرعت به عرض ۵/۳ متر، S برابر ۳ متر است).
- * میزان عقب نشینی جزیره نسبت به لبه خطوط عبور به میزان ۲/۰ متر به ازاء هر ۱۰ کیلومتر در ساعت سرعت طرح مسیر.
- ابعاد برحسب متر

شکل ۴-۲۳- نمونه جزیره مثلثی گردش به راست ورودی با جریان آزاد

- اگر گذرگاه عرضی پیاده یا دوچرخه از داخل جزیره عبور نماید باید باقیمانده جزیره حداقل ۵/۱ متر طول داشته باشد.

طراحی جزایر مثلثی مربوط به گردش به چپ ورودی در تقاطع معابر یک طرفه، مشابه گردش به راست ورودی انجام می شود.

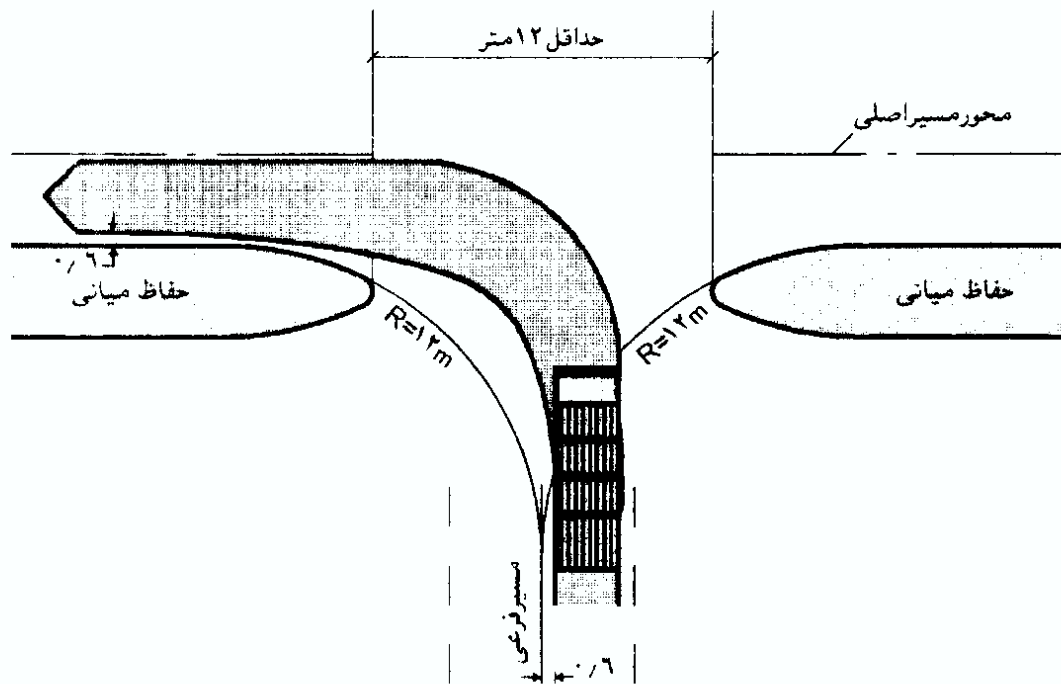
۴-۵-۴- بریدگی حفاظ میانی

به منظور ایجاد امکان حرکت های چپگرد و واگرد باید در حفاظ میانی بریدگی پیش بینی شود. طرح بریدگی حفاظ میانی و شکل انتهایی آن باید براساس انواع حرکت های وسیله نقلیه طرح و با ایجاد امکان گردش برای وسایل نقلیه بزرگتر از آن بدون اشغال بیش از حد خطوط مجاور صورت گیرد.

ساده ترین طرح برای انتهایی بریدگی حفاظ میانی نیمدایره است که عمده‌تاً در حفاظ های میانی باریکتر از ۳/۰ متر مورد استفاده قرار می گیرد. طرح دیگر، انتهایی دماغه ای شکل است که مرکب از دو قوس دایره ای در طرفین و یک قوس میانی با شعاع کم (مثلاً ۶۰ سانتیمتر) است. این طرح هماهنگی بهتری با مسیر چرخ عقب داخلی وسیله نقلیه طرح داشته و کاربرد آن منجر به اشغال کمتر سطح روسازی و طول بریدگی کوتاهتر نسبت به نیمدایره می شود.

فضای گردشی مورد نیاز بستگی به وسیله نقلیه طرح، زاویه گردش و عرض خطوط دارد. وسیله نقلیه طرح باید بتواند به راحتی و با فاصله ۶۰ سانتیمتر در ابتدا و انتهایی لبه حفاظ، گردش خود را انجام دهد. میزان بریدگی حفاظ میانی براساس شعاع گردش ۱۰ متر برای سواری و ۱۲ متر برای کامیون، ۱۵ متر برای اتوبوس و ۱۸ متر برای اتوبوس مفصلی محاسبه می شود. در تقاطع های سه راهی یا چهار راهی طول بریدگی حفاظ میانی باید حداقل به اندازه عرض روسازی خیابان فرعی بعلاوه ۲/۵ متر و همواره بزرگتر از ۱۲ متر باشد. چنانچه خیابان فرعی نیز خود دارای حفاظ میانی باشد حداقل عرض بریدگی باید برابر عرض روسازی خیابان فرعی بعلاوه عرض حفاظ میانی بعلاوه ۲/۵ متر باشد.

کنترل بریدگی حفاظ توسط نمودار گردش نمای وسیله نقلیه طرح صورت می‌گیرد. زاویه تقاطع نیز در طول بریدگی اهمیت دارد و انحراف از زاویه ۹۰ درجه برحسب شکل انتهای حفاظ می‌تواند طول بریدگی را حتی به بیش از دو برابر افزایش دهد. شکل ۴-۲۴ شکل بریدگی حفاظ میانی برای کامیون را نشان می‌دهد.



شکل ۴-۲۴- نمونه طرح بریدگی حفاظ میانی برای وسیله نقلیه طرح کامیون

۴-۶- ایستگاه اتوبوس و سواری

۴-۶-۱- ایستگاه اتوبوس

مکانیابی ایستگاههای اتوبوس در تقاطع ها باید به گونه ای باشد که علاوه بر رعایت نکات ایمنی، تداخل با سایر وسایل نقلیه نیز به حداقل برسد. عملکرد این ایستگاهها باید فقط منحصر به سوار و پیاده کردن مسافری باشد. سایر عملکردها از قبیل عملیات پایانه ای که مستلزم توقف نسبتاً طولانی اتوبوس هستند باید به نقاطی خارج از محدوده تقاطع منتقل شوند.

بطور کلی مکانیابی ایستگاههای اتوبوس، هم در محل ورودی و هم در خروجی تقاطع امکان پذیر است. در بیشتر تقاطع ها و بویژه در تقاطع هایی که اتوبوس ها گردش به راست می کنند مکانیابی ایستگاهها در محل خروجی مطلوبتر از ورودی تقاطع است. در این حالت، اتوبوس ها تداخل کمتری با جریان ترافیک ایجاد می کنند. با این وجود در شرایطی که احتمال تجمع اتوبوس وجود داشته باشد اینگونه ایستگاهها نامناسب هستند.

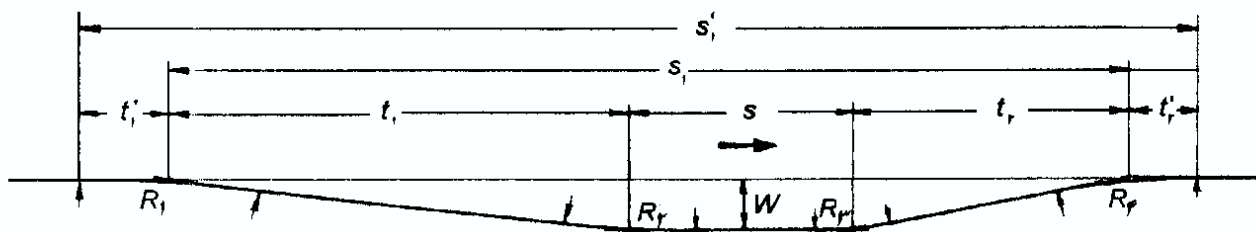
در تقاطع خیابان های دوخطه و یا شریانی های پرتردد و یا با سرعت مجاز بیش از ۵۰ کیلومتر در ساعت که توقف اتوبوس در خطوط عبوری، وقفه و تأخیر بیش از حد برای جریان ترافیک ایجاد می کند باید ایستگاه اتوبوس در خارج از سواره رو و به صورت عقب نشسته ایجاد شود. در طراحی اینگونه ایستگاهها دو نکته حائز اهمیت وجود دارد. اول اینکه پیاده رو باید دارای عرض کافی برای صف مسافران و تردد عابرین پیاده و دوچرخه سواران باشد. دوم آنکه طراحی عقب نشینی به گونه ای باشد که ورود و خروج اتوبوس ها به راحتی صورت گیرد.

در جدول ۴-۱۱ ابعاد نمونه ایستگاه اتوبوس عقب نشسته ارائه شده است. در تقاطع های بدون چراغ راهنمایی یا چراغ دار غیردائم، طراحی ایستگاه مطابق شکل ۴-۲۵ پیشنهاد می شود. در تقاطع های مجهز به چراغ راهنمایی، در شرایط تنگ و محدود می توان از طرح ایستگاه مطابق شکل ۴-۲۶ استفاده نمود. شکل ۴-۲۷ نمونه ای از طرح ایستگاه قبل از تقاطع با خروجی مستقیم به محدوده تقاطع را نشان می دهد. چنانچه در یک تقاطع چراغ دار ورود مستقیم اتوبوس ها به محدوده تقاطع امکان پذیر نباشد، می توان با عقب بردن خط ایست در خط مجاور ایستگاه، پیوستن اتوبوس ها به جریان ترافیک را تسهیل نمود. چنین وضعیتی در شکل ۴-۲۸ نشان داده شده است.

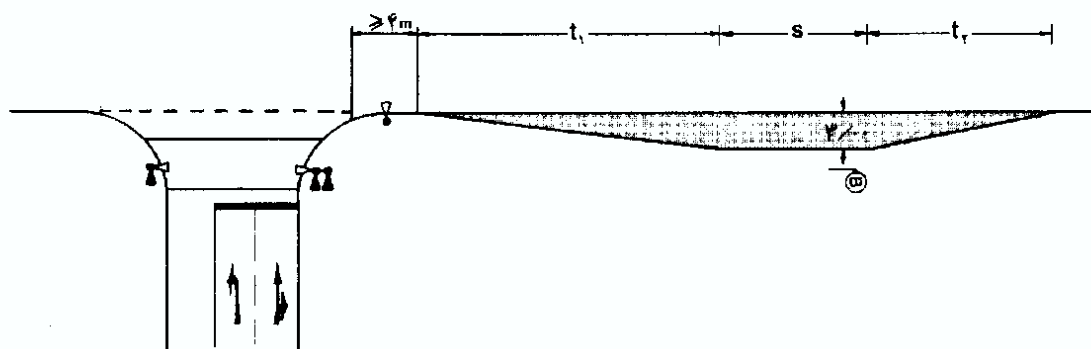
اگر امکان احداث ایستگاه اتوبوس در خارج از سطح سواره رو وجود نداشته باشد، ایستگاه باید الزاماً در سطح سواره رو و حداقل به فاصله ۳۰ متر از تقاطع استقرار یابد تا فاصله کافی برای گردش وسایل نقلیه ورودی و خروجی و مسافت دید مناسب تأمین گردد. محدوده این ایستگاهها باید مطابق ضوابط بخش های ۵-۵ و ۶-۵ تابلوگذاری و خط کشی شود.

جدول ۴-۱۱- ابعاد نمونه ایستگاه اتوبوس (متر)

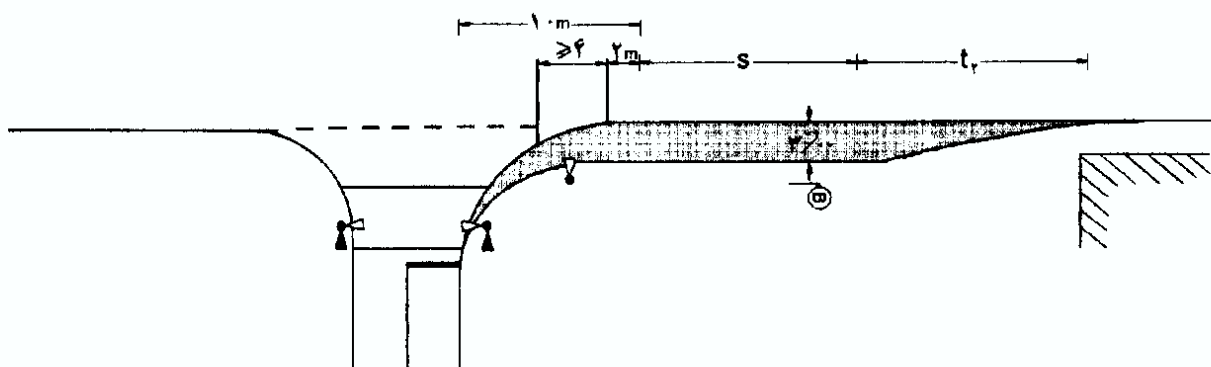
گنجایش ایستگاه	W	t _۱	t _۲	t' _۱	t' _۲	R _۱	R _۲	R _۳	R _۴	S	S _۱	S' _۱
یک اتوبوس معمولی												
دو اتوبوس معمولی	۳/۰	۲۵/۰	۱۵/۰	۴/۸	۴/۰	۸۰/۰	۶۰/۰	۲۰/۰	۴۰/۰	۲۵/۰	۶۵/۰	۷۳/۸
یک اتوبوس مفصلی	(۲/۵)	(۱۵)	(۱۰)	(۳)	(۳)	(۳۰)	(۲۰)	(۱۲)	(۲۰)	۱۸/۰	۵۸/۰	۶۶/۸
یک اتوبوس معمولی و یک اتوبوس مفصلی										۳۱/۰	۷۱/۰	۷۹/۸



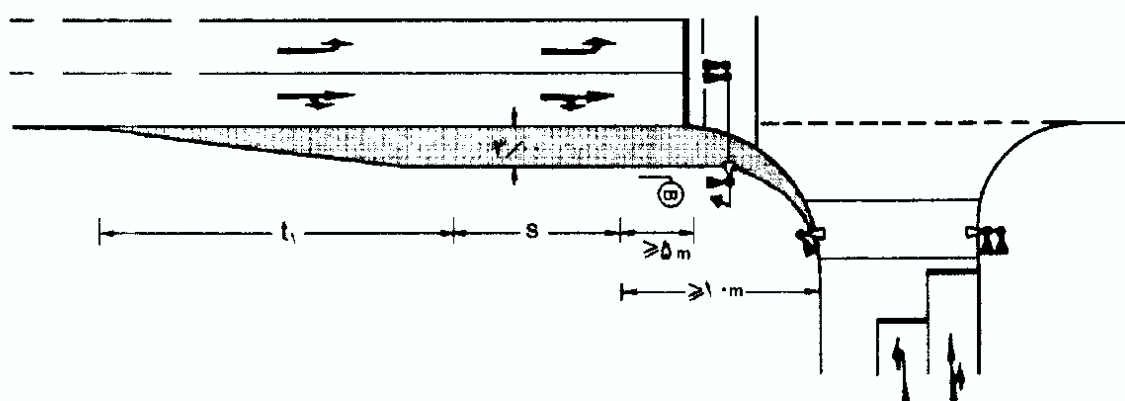
توضیح : اعداد داخل پرانتز مربوط به شرایط محدودیت فضا است.



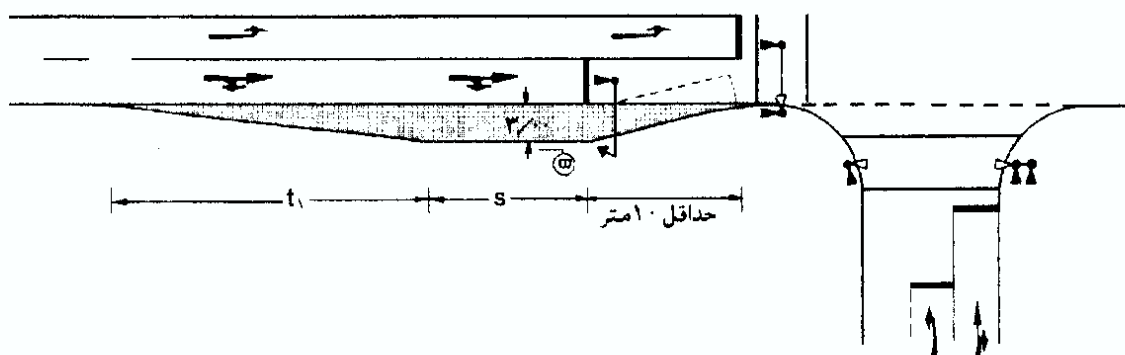
شکل ۴-۲۵- ایستگاه اتوبوس بعد از تقاطع با لچکی ورودی



شکل ۴-۲۶- ایستگاه اتوبوس بعد از تقاطع، بدون لچکی ورودی



شکل ۴-۲۷- ایستگاه اتوبوس با خروجی مستقیم به محدوده تقاطع



شکل ۴-۲۸- ایستگاه اتوبوس بدون خروجی مستقیم به محدوده تقاطع

۴-۶-۲- ایستگاه سواری

توقف طولانی یا کوتاه مدت وسایل نقلیه در حاشیه مسیرهای ورودی و خروجی تقاطع می تواند در جریان ترافیک ایجاد اختلال نماید و ظرفیت تقاطع را کاهش دهد. توقف در فاصله ۱۵ متری تقاطع ها و میدانها ممنوع است. با این وجود در تقاطع های چراغدار باید فاصله ممنوعیت توقف در خط کنار جدول ورودی به حدی باشد که بتواند کلیه وسایل نقلیه گذرنده در مدت زمان سبز چراغ را در خود جای دهد. در مورد تقاطع های مجهز به چراغهای راهنمایی سازگار نیز باید این ممنوعیت در فاصله بین شناسگر تا ابتدای تقاطع اعمال گردد.

چنانچه تعداد توقف های کوتاه مدت وسایل نقلیه در مسیرهای ورودی و خروجی تقاطع زیاد باشد باید در خارج سواره رو ایستگاه ویژه سوار و پیاده نمودن مسافر بصورت عقب نشسته پیش بینی شود. طول لازم برای این ایستگاه براساس حداکثر تعداد وسایل نقلیه ای که بطور همزمان توقف می کنند بدست می آید و عرض آن برابر $3/0$ متر است. برای لچکی ورودی یا خروجی ایستگاه شیب ۱:۱ توصیه می شود.

اگر به هر علت نتوان یک ایستگاه سواری عقب نشسته پیش بینی نمود باید ایستگاه در داخل خیابان اصلی و در فاصله حداقل ۳۰ متری تقاطع استقرار یابد. این ایستگاهها اغلب در خطوط پارکینگ حاشیه ای قرار می گیرند و پارکینگ طولانی مدت وسایل نقلیه در آنها ممنوع است. محدوده این ایستگاهها باید مطابق ضوابط بخش های ۵-۵ و ۶-۵ تابلوگذاری و خط کشی شود.

در صورتیکه در یک مسیر منتهی به تقاطع، نیاز به احداث ایستگاه اتوبوس و سواری وجود داشته باشد می توان برای آنها ایستگاه مشترک طراحی نمود. در این حالت باید طرح ایستگاه به گونه ای صورت گیرد که بخوبی پاسخگوی نیاز اتوبوس ها و سواری ها باشد.

۴-۷- تسهیلات پیاده روی و دوچرخه سواری

۴-۷-۱- مقدمه

عابرین پیاده (بویژه سالمندان، کودکان و معلولین) و دوچرخه سواران از جمله آسیب پذیرترین عناصر متشکله ترافیک هستند. در طراحی تقاطع ها باید تسهیلات مناسب و ایمن برای هدایت آنها تأمین گردد.

در مناطق پرتراکم شهری و بویژه در مناطق مسکونی، تفریحی و ورزشی، معمولاً نیازها و خواسته های عابرین پیاده و دوچرخه سواران برای طراحی تقاطع ها تعیین کننده است. مکانیابی و طراحی تسهیلات پیاده روی در تقاطع براساس عملکرد خیابان های متقاطع و شدت ترافیک صورت می گیرد. در خارج از مناطق پرتراکم شهری نیازهای عابرین پیاده و دوچرخه سواران نسبت به وسایل نقلیه از اهمیت کمتری برخوردار است.

۴-۷-۲- تسهیلات پیاده روی

تسهیلات پیاده روی از قبیل گذرگاههای عرضی، شیب راه ها، جزایر میانی، چراغ های راهنمایی ویژه پیاده و غیره جز جدایی ناپذیر طراحی هرتقاطع بوده و در صورت نیاز باید تأمین شوند. برنامه ریزی، طراحی و مدیریت تسهیلات پیاده روی باید مطابق مقررات، توصیه ها و معیارهای فنی مندرج در نشریه شماره ۲-۱۴۴ سازمان برنامه و بودجه صورت گیرد. در این بخش تسهیلات پیاده روی صرفاً به منظور ارائه رهنمودهای کلی در طراحی تقاطع ها مطرح می شوند.

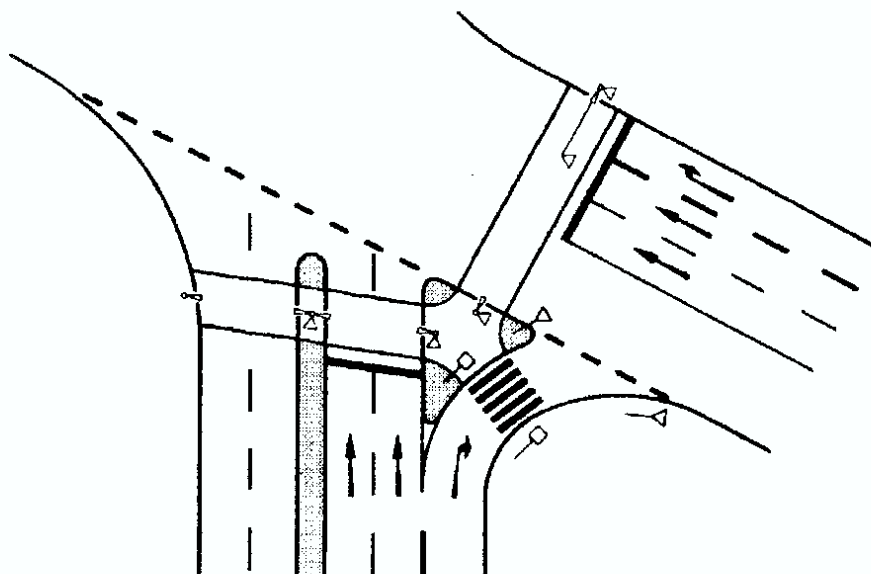
طراحی تقاطع ها تا حد زیادی متأثر از تردد عابرین پیاده است. در خیابان های دسترسی، محلی و جمع و پخش کننده نیازهای عابرین پیاده اولویت داشته و ملاحظات مربوط به جریان ترافیک و ظرفیت در درجه بعدی اهمیت قرار دارد. با افزایش حجم و اهمیت ترافیکی خیابان، عابرین پیاده باید مسیر و زمان انتظار طولانی تری را متحمل شوند.

با استفاده از جزایر میانی، عبور عابرین پیاده از عرض خیابان در قطعه های کوتاهتری میسر می شود ولی در این حالت کل زمان عبور از عرض خیابان افزایش می یابد. جزایر باید به اندازه کافی بزرگ باشند تا عابرین پیاده ای که آنها را مورد استفاده قرار می دهند در آنها احساس

امنیت کنند. بااین وجود کاربرد جزایر متعدد در تقاطع‌های وسیع ممکن است جهت یابی و قابلیت درک تقاطع را برای عابرین پیاده دشوار سازد. بنابراین تعداد جزایر باید به حداقل ممکن محدود گردد.

طراحی تقاطع‌های چراغدار باید به گونه‌ای باشد که عابرین پیاده بتوانند حتی الامکان عرض سواره رو را در یک وهله و بدون نیاز به توقف در جزایر میانی طی کنند. چنانچه هدایت عابرین پیاده از عرض مسیرهای گردش تقاطع به وسیله گذرگاه عرضی بدون چراغ راهنمایی صورت گیرد باید محل عبور از عرض خیابان دارای دید کافی بوده و گردش وسایل نقلیه برای جریان آزاد و با سرعت بالا طراحی نگردد (شکل ۴-۲۹).

درکنار گذرگاههای عرضی پیاده باید محل تجمع و انتظار مناسب برای عابرین پیش بینی شود. تجمع عابرین پیاده منتظر چراغ سبز نباید در تردد پیاده رو ایجاد اختلال نماید. در صورت نیاز می‌توان شعاع قوس گوشه‌ها را کوچکتر از حد متعارف طراحی نمود. در محل ورودی و خروجی گذرگاه عرضی پیاده باید رابط پیاده رو بصورت شیبراهه، جدول شیبدار و یا پل اجرا گردد. تخلیه آبهای سطحی سواره رو در محل گذرگاه عرضی پیاده باید به خوبی مورد توجه قرار گیرد.



شکل ۴-۲۹- نمونه هدایت عابرین پیاده در تقاطع‌های دارای جزیره مثلی

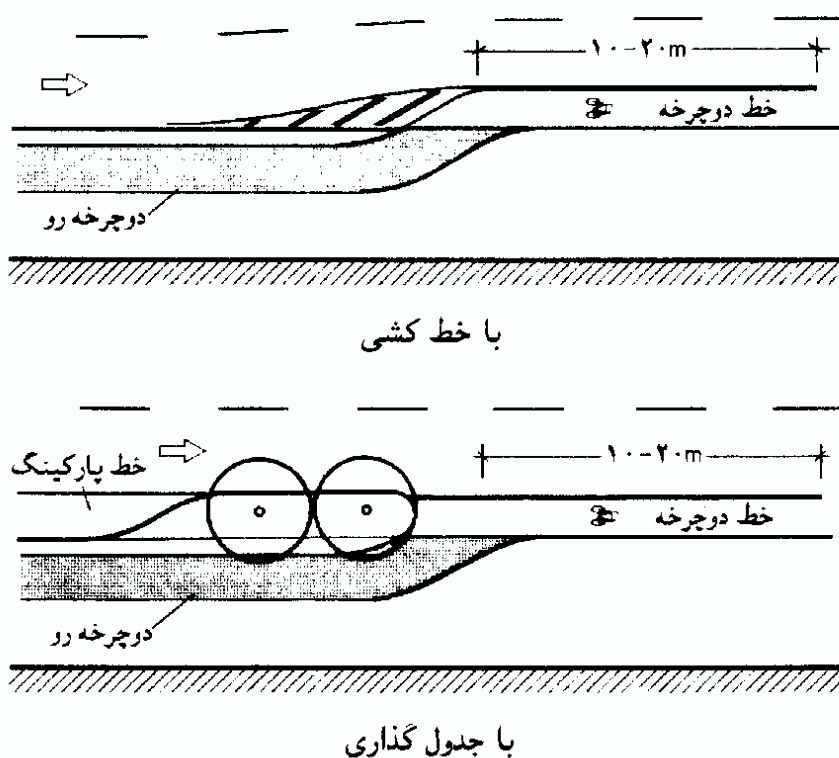
در میدان‌ها باید گذرگاههای عرضی پیاده ترجیحاً قبل از محل تعریض ورودی‌های میدان مکانیابی شوند حتی الامکان نباید از گذرگاههای عرضی چراغدار پیاده استفاده شود. درمیدان‌هایی که حجم عبور پیاده زیاد است باید به منظور جلوگیری از ورود غیرمجاز و نامنظم

عابرین پیاده به سواره رو از موانع حفاظتی استفاده شود. طرح این موانع باید به گونه ای باشد که مانع دید رانندگان نشود.

۴-۷-۳- تسهیلات دوچرخه سواری

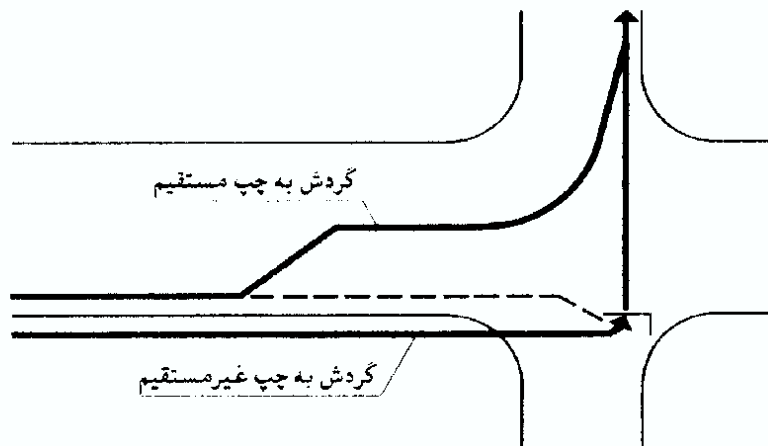
پیش بینی تسهیلات دوچرخه سواری در تقاطع هایی که در آنها تردد قابل توجه دوچرخه وجود دارد ضروری است. برنامه ریزی، طراحی و مدیریت تسهیلات دوچرخه سواری باید مطابق مقررات، توصیه ها و معیارهای فنی مربوطه صورت گیرد. در این بخش تسهیلات دوچرخه سواری صرفاً به منظور ارائه رهنمودهای کلی در طراحی تقاطع ها مطرح می شوند و برای جزئیات بیشتر باید به دستورالعمل های ویژه دوچرخه مراجعه شود.

کیفیت تسهیلات دوچرخه سواری در محدوده تقاطع باید مطابق با مسیرهای منتهی به آن باشد. چنانچه تبدیل دوچرخه رو به خط دوچرخه قبل از تقاطع ضروری باشد، این تبدیل باید در خارج از محدوده خطوط گردشی وانباره تقاطع و در فاصله حداقل ۲۰ متری آنها صورت گیرد و حداقل به طول ۱۰ تا ۲۰ متر بوسیله خط کشی یا جدول گذاری حمایت شود (شکل ۴-۳۰).



شکل ۴-۳۰- نحوه تبدیل دوچرخه رو به خط دوچرخه در محدوده تقاطع

هدایت گردش به چپ دوچرخه سواران در محدوده تقاطع مطابق شکل ۴-۳۱ به دو صورت مستقیم یا غیرمستقیم امکان پذیر است. در روش مستقیم، دوچرخه سواران همراه با ترافیک وسایل نقلیه چپگرد و یا از طریق خطوط گردش به چپ ویژه آنها هدایت می شوند. در روش غیرمستقیم، دوچرخه سواران ابتدا از عرض بازوی فرعی تقاطع و سپس از عرض خیابان اصلی عبور می کنند.



شکل ۴-۳۱- انواع هدایت گردش به چپ دوچرخه در تقاطع

روش هدایت مستقیم در شرایط زیر بکار می رود :

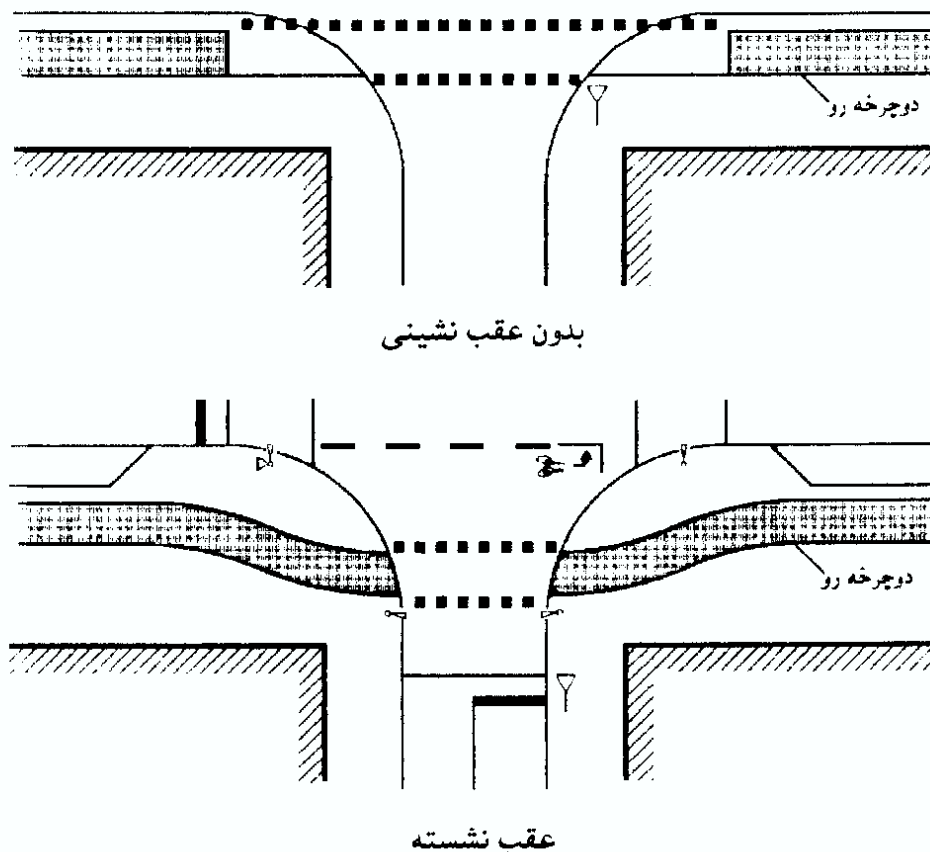
- در مسیر خروجی تقاطع خط دوچرخه وجود نداشته باشد.
- مسیر دوچرخه رو پیش از تقاطع خاتمه یابد یا به خط دوچرخه تبدیل شود.
- دوچرخه سواران بتوانند به آسانی و با ایمنی کافی در جریان ترافیک حرکت کنند.

کاربرد هدایت غیرمستقیم در شرایط زیر توصیه می شود :

- ورودی های تقاطع دارای خط ویژه و گذرگاه عرضی دوچرخه باشند.
- هدایت مستقیم دوچرخه سواران خطرناک باشد.
- در ورودی فرعی تقاطع فضای کافی برای توقف و انتظار دوچرخه سواران چپگرد در کنار گذرگاه عرضی دوچرخه وجود داشته باشد.

هدایت دوچرخه سواران از عرض بازوهای فرعی تقاطع مطابق شکل ۴-۳۲ به دو صورت عقب نشسته و بدون عقب نشینی امکان پذیر است. گذرگاه عرضی عقب نشسته در شرایطی بکار می آید که حریم لازم برای هدایت دوچرخه سواران به گذرگاه وجود داشته باشد. در تقاطع های

چراغدار بدون خط گردش به راست خروجی، اینگونه گذرگاه ها سطح کافی برای توقف اتومبیل های راستگرد در کنار گذرگاه فراهم می کنند و در نتیجه ظرفیت تقاطع افزایش می یابد.



شکل ۴-۳۲- انواع هدایت دوچرخه از عرض بازوی فرعی تقاطع

گذرگاه های بدون عقب نشینی عمدتاً در تقاطع های بدون چراغ بکار می آیند و نشاندهنده حق تقدم عبور دوچرخه سواران مسیر اصلی هستند. برای دوچرخه سوارانی که در مسیر فرعی ملزم به انتظار هستند گذرگاهی ترسیم نمی شود. با این وجود باید ادامه مسیر دوچرخه در طرف دیگر تقاطع بخوبی قابل شناسایی باشد.

در تقاطع های دارای چراغ راهنمایی، گذرگاه عرضی دوچرخه در طرف داخل و گذرگاه عابرپیاده در طرف خارج تقاطع ایجاد می شود. دوچرخه سواران حتی المقدور باید از بازوهای تقاطع بدون نیاز به توقف روی جزایر میانی عبور کنند. چراغ ویژه عابرین پیاده و دوچرخه سواران باید کمی زودتر از چراغ وسایل نقلیه سبز گردد تا قبل از رسیدن وسایل نقلیه گردش به راست به گذرگاه عرضی، عابرین یا دوچرخه سواران وارد گذرگاه شده باشند و رانندگان از وجود آنها مطلع شده و حق تقدم را به ایشان بدهند.

۴-۸- طراحی هندسی میدان

۴-۸-۱- مقدمه

در این بخش ابتدا مسافت دید و شیب میدان و سپس معیارهای طراحی میدان های تداخلی و تقدیمی ارائه می گردد. ضوابط ارائه شده فقط در مورد میدان های با ابعاد معمولی صادق است و میدان های بزرگ باید بصورت شبکه ای از سه راهی ها و قطعه راهها منظور و طراحی شوند.

شکل جزیره مرکزی میدان متناسب با نحوه استقرار مسیرهای منتهی به آن و الگوی جریان ترافیک تعیین می شود. جزیره مرکزی میدانها اغلب از شکل های هندسی ساده انتخاب می گردد. اما در مواردی که زاویه بین مسیرهای ورودی میدان نامنظم یا محدوده میدان تنگ و محدود باشد، شکل های ساده ای همچون دایره یا بیضی لزوماً بهترین شکل انتخابی برای جزیره مرکزی نخواهند بود. در اینگونه موارد می توان برای جزیره مرکزی از شکل های نامتقارن، به صورت تماماً منحنی و یا ترکیبی از خطوط مستقیم و منحنی استفاده نمود.

۴-۸-۲- مسافت دید میدان

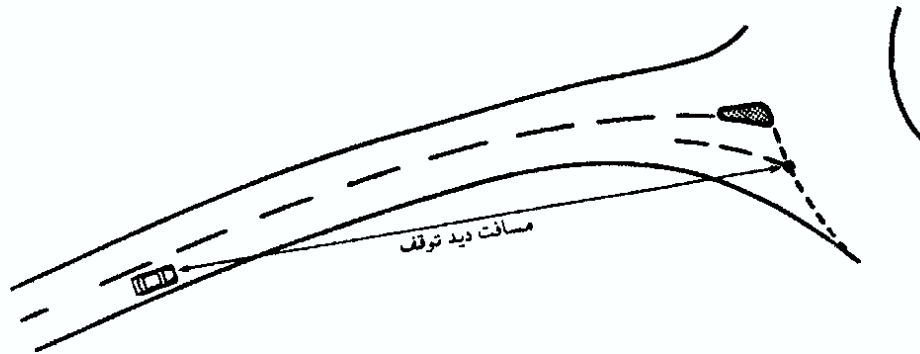
رانندگان وسایل نقلیه ای که می خواهند وارد میدان شوند، باید بتوانند آن را از فاصله کافی رؤیت نمایند. در دهانه ورودی باید مسافت دید کافی در سمت چپ و راست و در داخل میدان نیز دید کافی نسبت به جلوی آنها تأمین گردد.

- مسافت دید توقف در مسیر ورودی

مسافت دید در ورودی ها باید از تراز دید راننده به ارتفاع ۱ متر، به تراز قرارگیری شیء به ارتفاع ۱ متر فراهم بوده و مخروط دید باید ارتفاع ۸/۰ تا ۵/۲ متری از سطح خیابان را پوشش دهد.

مسافت دید در مسیر ورودی میدان نباید از حداقل مسافت دید توقف مطلوب برای سرعت طرح آن مسیر کمتر باشد. مطابق شکل ۴-۳۳ این مسافت از محل خط " رعایت حق تقدم "

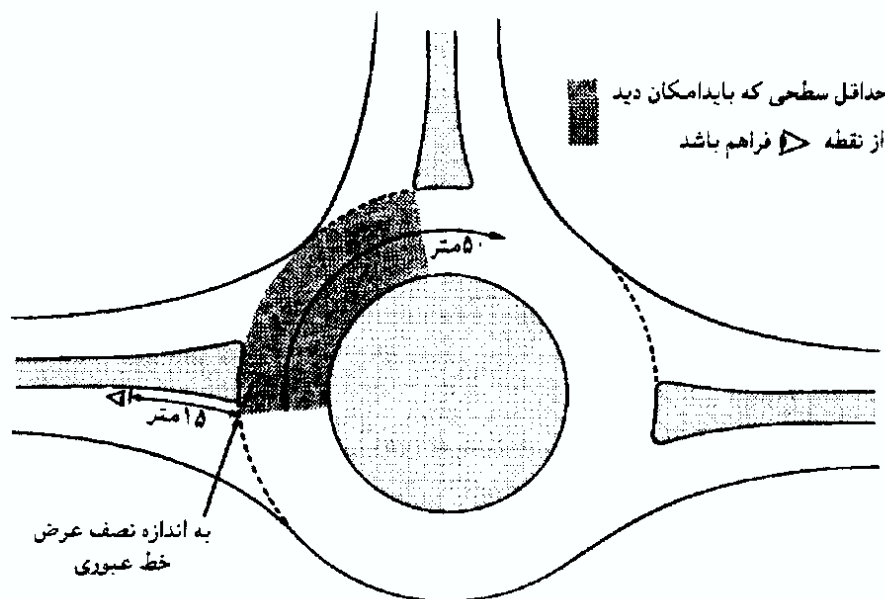
اندازه گیری می شود. در موارد خاص، می توان برحسب ضرورت از حداقل مسافت دید توقف عدول نمود.



شکل ۴-۳۳- حداقل مسافت دید توقف در مسیرهای ورودی میدان

- مسافت دید به چپ در ورودی

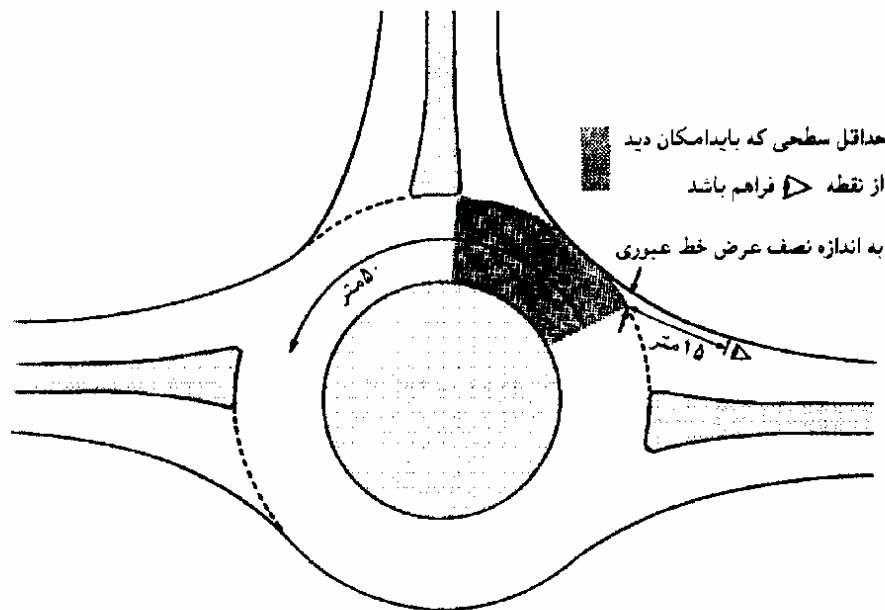
رانندگان وسایل نقلیه در ورودی میدان باید توانایی دید عرض کامل مسیر گردش سمت چپ خود تا دهانه ورودی ماقبل و یا حداقل تا فاصله ۵۰ متری را داشته باشند. مطابق شکل ۴-۳۴، این میدان دید باید از فاصله ۱۵ متری خط "رعایت حق تقدم" فراهم باشد.



شکل ۴-۳۴- مسافت دید لازم درست چپ دهانه ورودی میدان

- مسافت دید جلو در ورودی

مطابق شکل ۳۵-۴ باید میدان دیدجلو در ورودی ها مشابه شرایط دید به چپ برقرار باشد.



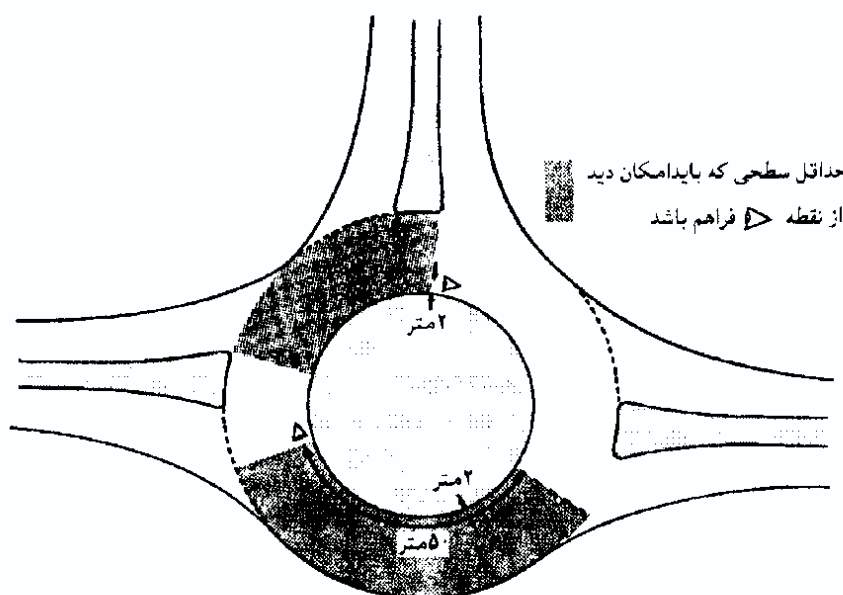
شکل ۳۵-۴- مسافت دید لازم در امتداد مستقیم دهانه ورودی میدان

- مسافت دید در مسیرگردشی

کلیه رانندگان وسایل نقلیه داخل میدان باید توانایی دید تمامی عرض مسیر گردشی تا خروجی بعدی و یا حداقل تا فاصله ۵۰ متری را داشته باشند. مطابق شکل ۳۶-۴ این مسافت دید باید از نقطه ای به فاصله ۲ متر از جزیره مرکزی میدان فراهم باشد.

- قابلیت دید گذرگاه عرضی پیاده

رانندگان وسایل نقلیه مسیر ورودی میدان باید بتوانند گذرگاه عرضی پیاده واقع در دهانه ورودی را حداقل از فاصله دید توقف رؤیت نمایند. همچنین رانندگان کلیه وسایل نقلیه باید در محل خط رعایت حق تقدم بتوانند کل عرض گذرگاه خط کشی شده پیاده خروجی بعدی را در صورتیکه در فاصله ۵۰ متری قرار گرفته باشد، ببینند.



شکل ۴-۳۶- مسافت دید لازم در مسیرگردشی میدان

- موانع دید

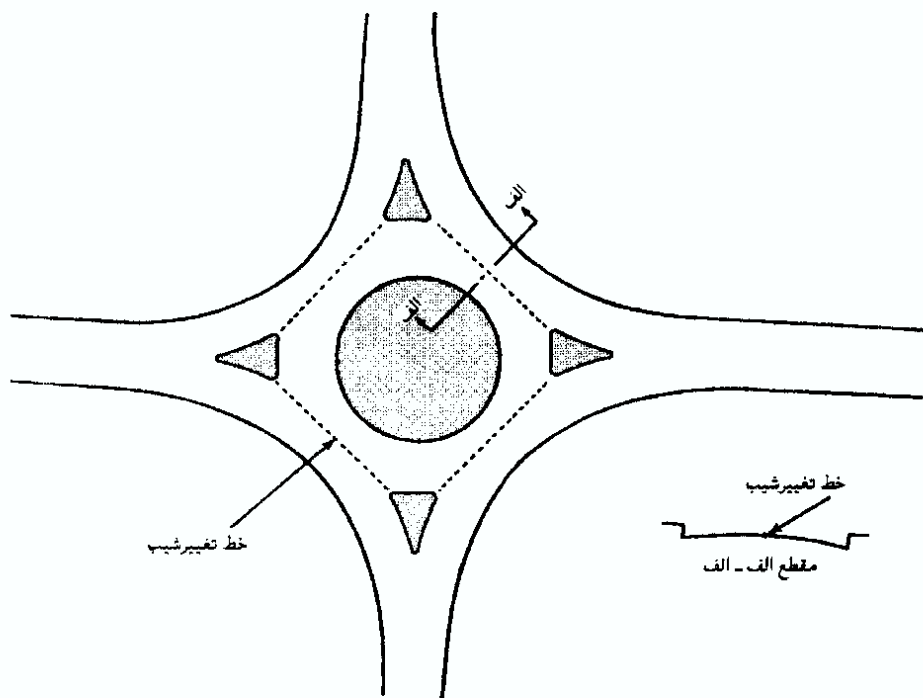
تابلوها، تجهیزات خیابانی و درختان نباید مانع دید رانندگان شوند. با این وجود می‌توان از موانع منفرد باریک مانند پایه تابلوها، ستون چراغ‌ها و امثالهم در صورتیکه باریک‌تر از ۵۰ سانتیمتر باشند، چشم‌پوشی نمود.

۴-۸-۳- تنظیم شیب میدان

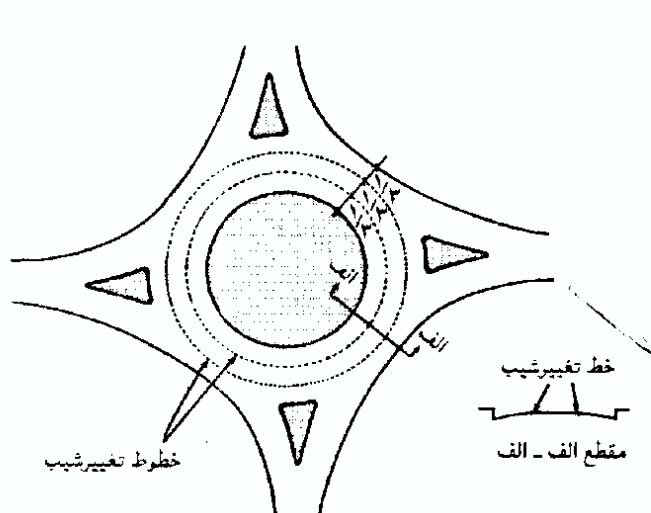
در قوس‌های ورودی میدان، میزان بریلندی باید متناسب با سرعت نزدیک شدن وسایل نقلیه باشد. حداکثر میزان این شیب ۵ درصد است. مقدار بریلندی در محل خط رعایت حق تقدم باید در حد شیب عرضی لازم برای زهکشی باشد.

نحوه تأمین شیب عرضی میدان باتوجه به قطر خارجی آن متفاوت است. در میدان‌های با قطر خارجی ۲۵ الی ۴۰ متر نیازهای تخلیه آبهای سطحی نسبت به نیازهای دینامیکی وسایل نقلیه اولویت دارد. در این حالت شیب عرضی مسیر گردشی می‌تواند به سمت خارج میدان باشد. مقدار این شیب ۵/۲ درصد است. در زمین‌های شیبدار این شیب می‌تواند حداکثر به ۵ درصد هم برسد. در میدان‌های با قطر خارجی بزرگتر از ۴۰ متر، تأمین نیازهای دینامیکی وسایل نقلیه اولویت می‌یابد. در این حالت ایجاد شیب عرضی معکوس در مسیر گردشی میدان نامطلوب است.

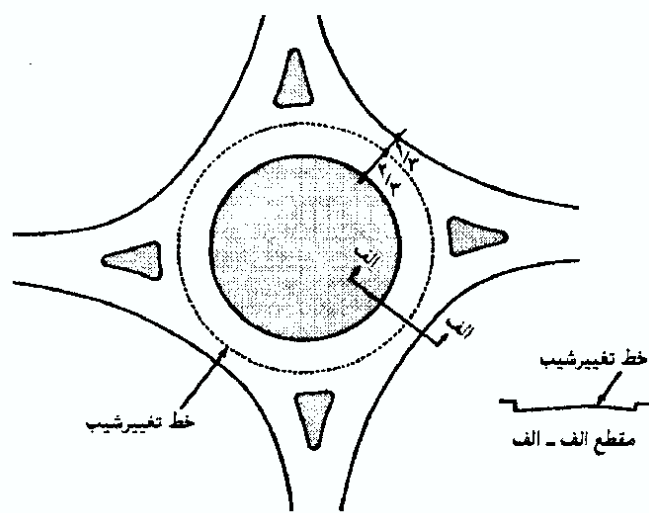
حداقل شیب عرضی مورد نیاز در این حالت ۲ درصد است و این شیب نباید از ۵/۲ درصد تجاوز نماید. در شکل ۴-۳۷ نمونه‌هایی از طراحی شیب عرضی مسیر گردش میدان در این حالت نشان داده است.



خط تغییر شیب در امتداد گوشه جزایر هدایت کننده



دو خط تغییر شیب به موازات جزیره مرکزی

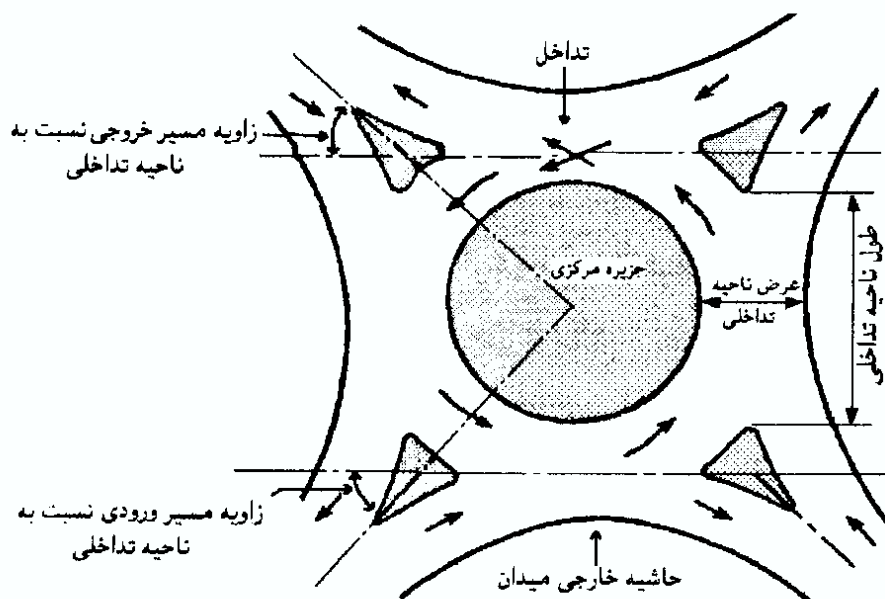


یک خط تغییر شیب به موازات جزیره مرکزی

شکل ۴-۳۷ - نحوه تأمین شیب عرضی در مسیر گردش میدان
(با قطر دایره خارجی بزرگتر از ۴۰ متر)

۴-۸-۴- طراحی میدان تداخلی

در شکل ۴-۳۸ طرح ساده ای از یک میدان تداخلی همراه با اجزاء متشکله آن ارائه شده است. جزیره مرکزی، دهانه های ورودی و خروجی و مسیرگردشی، عناصر اصلی طرح هندسی میدان هستند.



شکل ۴-۳۸- طرح ساده یک میدان تداخلی و اجزاء متشکله آن

۴-۸-۴-۱- سرعت طرح

طراحی عناصر هندسی تابع دینامیک حرکت میدان تداخلی مانند شعاع و طول ناحیه تداخلی، براساس سرعت طرح ۳۰ کیلومتر در ساعت و برآورد مسافت دید براساس سرعت طرح ۴۰ کیلومتر در ساعت صورت می گیرد.

۴-۸-۴-۲- شعاع قوس ورودی

شعاع قوس ورودی میدان های تداخلی باید منجر به کاهش سرعت وسایل نقلیه تا حد سرعت طرح و تأمین ایمنی کافی شود. این شعاع برای مناطق داخل شهری برابر ۱۵ تا ۲۰ متر در نظر گرفته می شود.

۴-۸-۴-۳- شعاع قوس خروجی

شعاع مسیرخروجی میدان تداخلی باید بیش از شعاع جزیره مرکزی آن باشد تا با افزایش سرعت وسایل نقلیه خروجی امکان تخلیه هرچه سریعتر میدان فراهم گردد. شعاع این قوس ۵/۱ تا ۲ برابر شعاع قوس مسیرهای ورودی درنظر گرفته می شود.

۴-۸-۴-۴- شعاع جزیره مرکزی

شعاع جزیره مرکزی میدان تداخلی براساس سرعت طرح آن تعیین می شود و ترجیحاً باید برابر با شعاع مسیر ورودی میدان باشد. لیکن عملاً، شعاع جزیره مرکزی میدان کمی بیشتر از شعاع مسیرهای ورودی درنظر گرفته می شود، تا اولویت حرکت به ترافیک درحال گردش داده شده و تا حدی از سرعت تردد وسایل نقلیه ورودی میدان کاسته گردد. بدین منظور، شعاع جزیره مرکزی میدان ۳۳/۱ برابر شعاع مسیرهای ورودی توصیه می شود.

۴-۸-۴-۵- طول ناحیه تداخلی

طول ناحیه تداخلی براساس عوامل متعددی از قبیل عرض ناحیه تداخلی، متوسط عرض مسیرهای ورودی میدان، حجم کسل ترافیک و نسبت ترافیک متداخل در آن تعیین می شود. نسبت طول به عرض ناحیه تداخلی میدان باید حداقل به میزان ۴ به ۱ باشد. درجدول ۴-۱۲ حداقل طول ناحیه تداخلی برحسب سرعت طرح ارائه شده است.

جدول ۴-۱۲- حداقل طول ناحیه تداخلی میدان

حدقل طول ناحیه تداخلی (متر)	سرعت طرح (کیلومتر در ساعت)
۳۰	۳۰
۴۵	۴۰

به منظور جلوگیری از افت سرعت در داخل میدان، توصیه می شود که حداکثر طول ناحیه تداخلی ۲ برابر مقادیر مندرج در جدول فوق در نظر گرفته شود.

۴-۸-۴-۶- عرض ورودی و خروجی

عرض مسیر منتهی به میدان تداخلی در محل دهانه های ورودی و خروجی توسط لچکی افزایش پیدا می کند. در جدول ۴-۱۳ عرض دهانه های ورودی و خروجی برحسب عرض کل مسیر منتهی به میدان و شعاع قوس ورودی ارائه شده است.

جدول ۴-۱۳- عرض دهانه ورودی و خروجی میدان (متر)

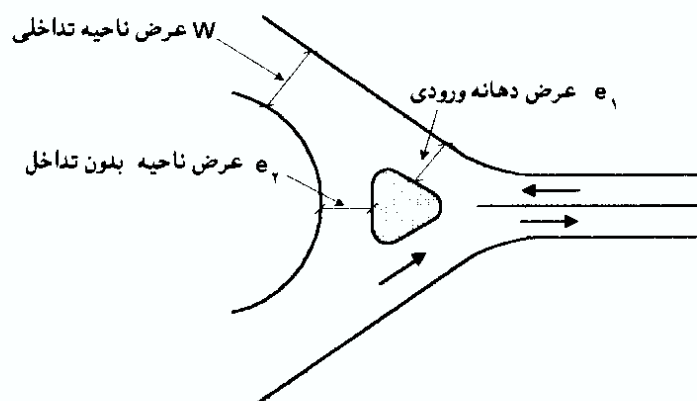
شعاع قوس ورودی		عرض کل مسیر منتهی به میدان
۲۵-۳۵	۱۵-۲۵	
۶/۵	۷/۰	۷
۷/۰	۷/۵	۱۰/۵
۸/۰	۱۰/۰	۱۴
۱۳/۰	۱۵/۰	۲۱

۴-۸-۴-۷- عرض مسیر گردش

عرض ناحیه بدون تداخل میدان باید برابر با عریض ترین دهانه ورودی آن و در هر حال کوچکتر از عرض ناحیه تداخلی در نظر گرفته شود. عرض ناحیه تداخلی میدان (W) باید به میزان یک خط عبور (۵/۳ متر) عریض تر از متوسط عرض ورودی های آن باشد و عبارت دیگر :

$$W = \frac{e_1 + e_2}{2} + 3,5 \quad (4-2)$$

در رابطه فوق e_1, e_2 عرض ورودی های ناحیه تداخلی برحسب متر مطابق شکل ۴-۳۹ است.



شکل ۴-۳۹- عرض مسیر گردش میدان تداخلی

۴-۸-۴-۸- زوایای ورودی و خروجی

زاویه ورودی میدان تداخلی بیشتر از زاویه خروجی آن در نظر گرفته می‌شود. زاویه ورودی ترجیحاً باید حدود ۶۰ درجه و زاویه خروجی هرچه کوچکتر (حتی صفر درجه) باشد.

۴-۸-۵- طراحی میدان تقدمی

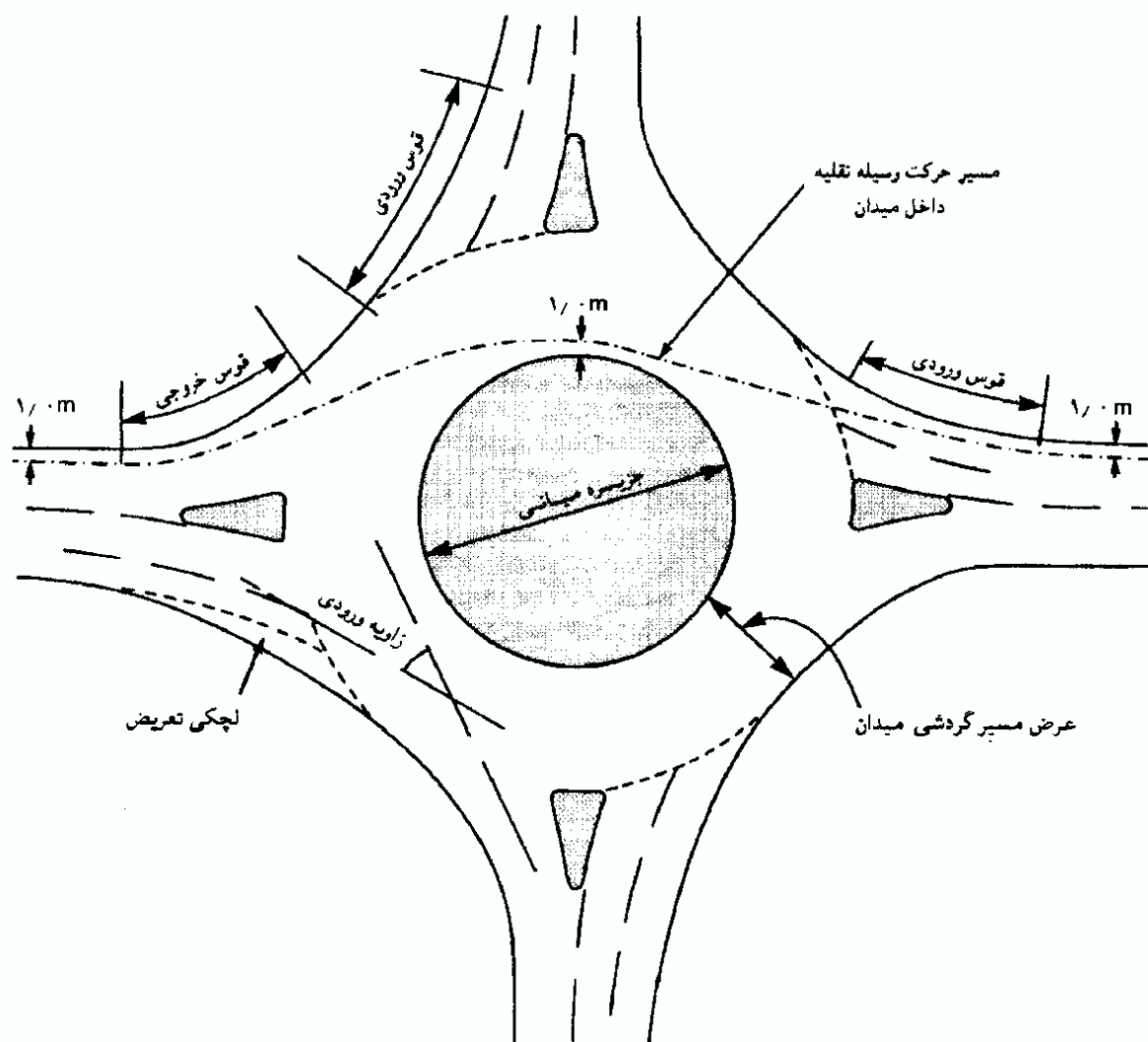
در میدان‌های تقدمی به علت وجود قانون رعایت حق تقدم توسط وسایل نقلیه ورودی، وسایل نقلیه مجبور به انجام حرکت‌های تداخلی نیستند. بنابراین با حذف ناحیه تداخلی ابعاد میدان به حداقل مقدار ممکن کاهش می‌یابد. شکل ۴-۴۰ نمونه‌ای از این نوع میدان را نشان می‌دهد.

۴-۸-۵-۱- دهانه ورودی

دهانه ورودی میدان باید دارای حداقل یک و حداکثر ۲ خط عبور بیشتر از مسیر منتهی به میدان باشد. لیکن تعداد خطوط عبور در دهانه ورودی نباید بیش از ۴ خط باشد. عرض هر خط از مسیر ورودی میدان قبل از خط "رعایت حق تقدم" باید حداقل ۵/۲ متر باشد ولی بهتر است حتی‌الامکان از خطوط عبوری با عرض بیشتر استفاده گردد تا حرکات گردشی وسایل نقلیه بزرگ

آسانتر شود. ظرفیت ورودی میدان را نیز می توان با افزودن بر طول لچکی تعریض مسیر ورودی میدان بهبود بخشید که در این رابطه، حداقل طول ۵ متر برای مناطق شهری توصیه شده است.

زاویه ورودی میدان باید ترجیحاً ۲۰ تا ۶۰ درجه باشد و بهترین زاویه ورود ۳۰ درجه است. زوایای کوچک، رانندگان را به عدم رعایت حق تقدم و سرعت زیاد تشویق می کنند و زوایای بزرگ، همگرایی و حرکات تداخلی را مشکل نموده و خطر تصادفات را افزایش می دهند. شعاع مطلوب برای دهانه ورودی میدان، در حدود ۲۰ متر است و چنانچه میدان دارای ترافیک وسایل نقلیه سنگین باشد، شعاع مسیر ورودی نباید کمتر از ۱۰ متر انتخاب گردد. در خیابان های محلی به منظور کاهش سرعت وسایل نقلیه باید شعاع قوس ورودی را برابر ۶ متر در نظر گرفت. شعاع قوس ورودی بر روی کمانی به طول ۲۰ الی ۲۵ متر در محدوده فاصله کمتر از ۵۰ متر از ورودی میدان اندازه گیری می شود.



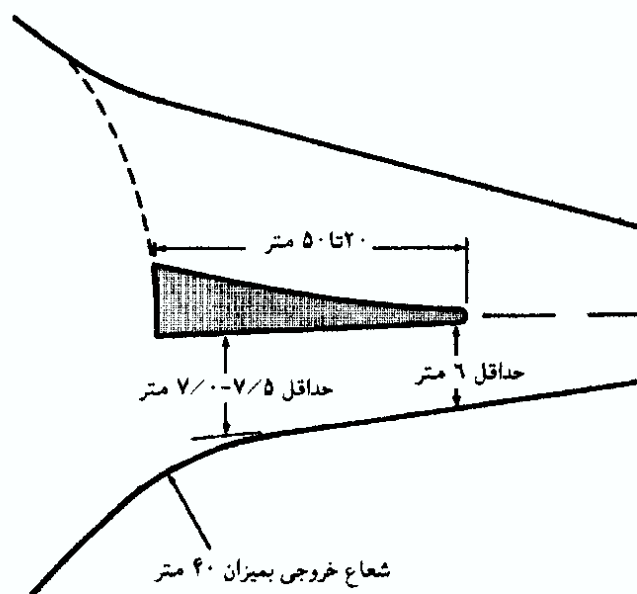
شکل ۴-۴۰- نمونه ای از طراحی میدان تقدمی

۴-۵-۸-۲- مسیر گردش

عرض مسیر گردش میدان تقدیمی باید ثابت بوده و ترجیحاً $1/0$ تا $1/2$ برابر عرض بزرگترین دهانه ورودی آن باشد. با این وجود، قطر جزیره مرکزی و دایره خارجی میدان های تقدیمی باید به گونه ای در نظر گرفته شود که گردش وسیله نقلیه طرح در بدترین شرایط به راحتی امکان پذیر باشد. بدین منظور از نمودارهای گردش نمای مربوطه استفاده می شود. حداقل قطر دایره خارجی میدان تقدیمی ۲۵ و حداکثر آن ۴۰ متر است. حداقل قطر جزیره مرکزی میدان های تقدیمی ۵ متر در نظر گرفته می شود.

۴-۵-۸-۳- دهانه خروجی

به منظور تسهیل خروج از میدان، باید شعاع دهانه خروجی میدان در حدود ۴۰ متر باشد و در هیچ حالتی، این شعاع کمتر از ۲۰ متر نگردد. در صورت امکان باید عرض دهانه خروجی به اندازه یک خط عبوری نسبت به پائین دست مسیر تعریض گردد تا امکان تخلیه سریع وسایل نقلیه از میدان فراهم شود. شکل ۴-۴۱ نمونه ای از یک مسیر خروجی یک خطه میدان را نشان می دهد. در خروجی های یک خطه باید در مجاورت جزایر هدایت کننده، حداقل عرض $6/0$ تا $7/5$ متر تأمین شود تا امکان تخلیه سریعتر با حداقل اصطکاک بین وسایل نقلیه وجود داشته باشد.



شکل ۴-۴۱- یک نمونه از مسیر خروجی یک خطه میدان

فصل ۵ - کنترل تقاطع

۵-۱- کلیات

به منظور حذف یا کاهش تداخل و اصطکاک میان حرکت های ترافیکی موجود در تقاطع و همچنین تأمین ایمنی و افزایش ظرفیت آن، از وسایل کنترل ترافیک استفاده می شود. ظرفیت شبکه معابر شهری، مستقیماً به چگونگی کنترل ترافیک تقاطع ها وابسته است. برای دستیابی به حداکثر بازدهی شبکه معابر، لازم است :

- مناسبترین انواع وسایل کنترل ترافیک بکار گرفته شود.
- این وسایل به خوبی تنظیم و برنامه ریزی گردند.

۵-۲- انواع روش های کنترل

روش های کنترل تقاطع ها به دو دسته تقسیم می شوند :

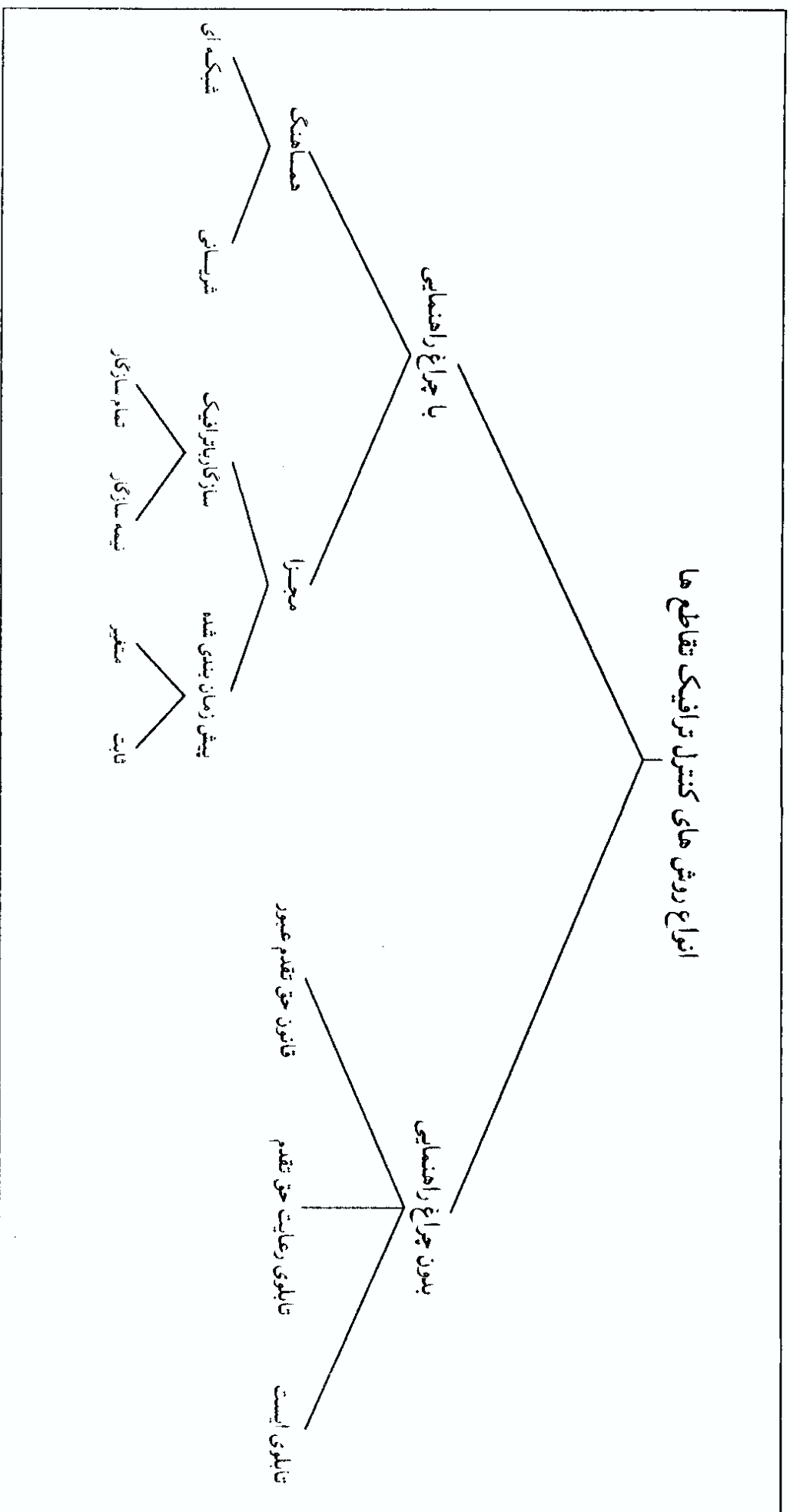
- با چراغ راهنمایی
- بدون چراغ راهنمایی

هریک از این روش ها نیز خود به چندین نوع فرعی طبقه بندی می گردد. در شکل ۵-۱ انواع روش های کنترل ترافیک تقاطع ها نشان داده شده است.

۵-۲-۱- کنترل با چراغ راهنمایی

روش های کنترل ترافیک تقاطع های چراغدار بسته به نحوه عملکرد تقاطع های مجاور به دو گروه زیر تفکیک می شوند :

- کنترل مجزا
- کنترل هماهنگ



شکل ۵-۱- انواع روش های کنترل ترافیک تقاطع ها

۵-۲-۱-۱- کنترل مجزا

استفاده از شیوه کنترل مجزا هنگامی منطقی است که عملکرد یک تقاطع تا حدود زیادی مستقل از تقاطع های مجاور آن باشد. این شرط در صورتی تحقق می پذیرد که یا فاصله تقاطع مورد بحث از تقاطع های مجاور آن به حد کافی زیاد باشد و یا عوامل ایجاد پراکندگی در جریان ترافیک آنقدر قوی باشند که عملکرد چراغ راهنمایی تقاطع های مجاور تأثیر محسوسی بر عملکرد تقاطع مورد نظر نگذارند.

در روش کنترل مجزای تقاطع ها، چراغ های راهنمایی از نظر نحوه زمان بندی به دو دسته پیش زمان بندی شده و سازگار با ترافیک تقسیم می شوند. انتخاب هریک از این روش ها بستگی به عوامل متعددی از قبیل امکانات فنی و اجرایی موجود، هزینه های نصب و بهره برداری، تأخیر و تراکم، مصرف سوخت، ملاحظات زیست محیطی و ایمنی در تقاطع دارد. هریک از این روش ها دارای مزایای ویژه ای است که از کاربرد دیگری حاصل نمی شود و می توان به طرق مختلف کارایی و انعطاف پذیری آنها را بهبود بخشید. بنابراین ضابطه قطعی برای کاربرد این روش ها وجود نداشته و انتخاب آنها باید براساس مطالعه مزایای نسبی و میزان پاسخگویی به نیازهای موضعی صورت گیرد.

- چراغ پیش زمان بندی شده

در این روش، تقدم عبور در تقاطع براساس یک برنامه از پیش تعیین شده تخصیص می یابد و توالی تقدم عبور و مدت زمان هر علامت چراغ و طول چرخه ثابت است. زمان بندی چراغ پیش زمان بندی شده می تواند بصورت ثابت بوده و یا در ساعات مختلف روز یا هفته متغیر باشد. تغییر برنامه زمان بندی از طریق اعمال طرح های زمان بندی موجود در حافظه کنترل کننده تقاطع صورت می گیرد. تعداد طرح های زمان بندی تابعی از میزان نوسانات حجم ترافیک در ساعات مختلف و همچنین قابلیت های ذخیره اطلاعات وسیله کنترل مورد استفاده است. محاسبه زمان بندی بر مبنای آمار ترافیک در روزها و ساعات مختلف و با استفاده از مدل های زمان بندی مقتضی انجام می شود.

استفاده از روش های کنترل مجزای پیش زمان بندی شده در شرایطی مناسب است که نوسانات حجم ترافیک زیاد نباشد و بتوان با حداقل تعداد طرح های زمان بندی، حداکثر کارایی را برای جریان ترافیک تأمین و از بروز تأخیر نامناسب در تقاطع جلوگیری نمود.

روش کنترل پیش زمان بندی شده تطابق خوبی با ملاحظات هماهنگ سازی چراغ های راهنمایی مجاور داشته و ایجاد حرکت پیشرونده جریان ترافیک را امکان پذیر می سازد.

- چراغ سازگار با ترافیک

در روش کنترل سازگار با ترافیک، زمان بندی چراغ راهنما ثابت نبوده و در یک چارچوب مشخص همگام با تغییرات حجم ترافیک تقاطع تغییر می یابد. طول چرخه و توالی فرجه ها بسته به نوع کنترل کننده و تجهیزات، ممکن است ثابت یا متغیر باشد. در برخی موارد ممکن است برخی از فرجه ها در صورتی که تقاضایی برای آنها وجود نداشته باشد حذف گردند. بنابراین تصمیم گیری در مورد فازبندی، توسط پردازشگرها بطور لحظه ای صورت گرفته و هیچگونه زمان بندی از قبل انجام نمی شود. اطلاعات مورد نیاز این پردازشگرها از طریق شناسگرهایی تأمین می شود که در سطح یا حاشیه سواره رو ورودی های تقاطع نصب می شوند. وظیفه این شناسگرها اندازه گیری پارامترهایی از قبیل حجم عبور وسایل نقلیه، سرعت، چگالی، سرفاصله زمانی، طول صف و غیره است. کاربرد این سیستم در شرایطی مفید خواهد بود که تقاطع در حد زیر اشباع عمل کند و تغییرات حجم و الگوی ترافیک زیاد و غیرقابل پیش بینی باشد.

در تقاطع های اصلی باید در کلیه ورودی هایی که نقش تعیین کننده ای در زمان بندی تقاطع دارند شناسگر نصب شود. در تقاطع مسیرهای فرعی کم تردد با مسیرهای اصلی و یا در تقاطع خط آهن با مسیر فرعی معمولاً یک یا چند شناسگر در فاصله مناسبی از تقاطع در مسیر فرعی یا خط آهن نصب می شود و چراغ مسیرفرعی تنها در صورتی سبز می شود که حضور یک یا چند خودرو در ورودی فرعی (و یا قطار در خط آهن) توسط شناسگرها تشخیص داده شود.

در زمان بندی چراغ های سازگار با ترافیک برای هر فاز مقادیر حداقل و حداکثر زمان سبز و همچنین حداکثر سرفاصله زمانی بین وسایل نقلیه (زمان تمدید) که حدود ۳ تا ۴ ثانیه است در نظر گرفته می شود. در صورت وجود تقاضا برای یک فاز، ابتدا حداقل زمان سبز برای آن منظور شده و در صورت ادامه تقاضا، زمان سبز چراغ تمدید می شود. فاصله نصب شناسگر از تقاطع باید به گونه ای باشد که وسایل نقلیه بتوانند باتوجه به سرعت طرح ورودی موردنظر در زمان حداکثر ۳ تا ۴ ثانیه این فاصله را طی نموده و از تقاطع عبور نمایند.

- چراغ چشمکزن

در تقاطع های مجهز به تابلوی ایست برای تاکید بیشتر بر ضرورت توقف، می توان از چراغ چشمکزن نیز استفاده نمود. در این حالت، چراغ قرمز چشمکزن که در مسیر فرعی نصب می شود به معنی ضرورت توقف کامل و چراغ زرد چشمکزن مسیر اصلی به معنی عبور با احتیاط است.

در تقاطع های چراغدار در مواقعی از روز که نیازی به کنترل چراغ راهنمایی نیست ولی لازم است بعضی از حرکت ها توقف نمایند، می توان چراغ راهنما را بصورت چشمکزن درآورد.

۵-۲-۱-۲- کنترل هماهنگ

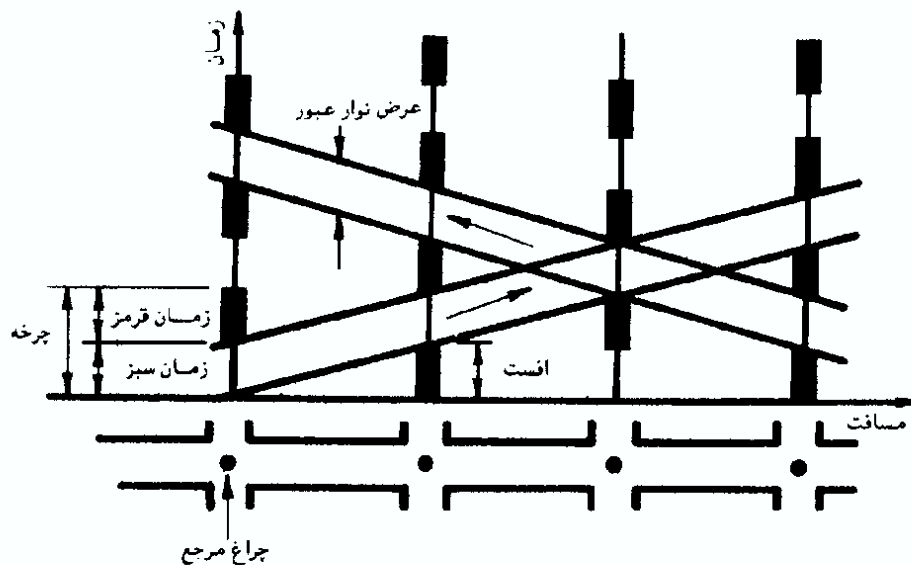
در شبکه خیابان های شهری معمولاً تقاطع ها بصورت مستقل عمل نمی کنند و فاصله تقاطع های مجاور به اندازه ای است که عملکرد آنها بریکدیگر تأثیر می گذارد. در این گونه موارد می توان با هماهنگ سازی زمان بندی چراغ های راهنمایی تقاطع های مجاور، شرایط مناسب برای عبور هرچه بیشتر وسایل نقلیه با حداقل توقف و تأخیر را فراهم نمود.

کنترل هماهنگ را می توان در قالب شریانی (بهینه نمودن یک یا دوجبهت یک مسیر خاص)، شبکه ای (دستیابی به عملکرد بهینه در مسیرهای مختلف یک شبکه) و یا مرکزی (شامل کلیه شبکه های شهری) انجام داد. باتوجه به شرایط و رفتار ترافیکی حاکم بر تقاطع های همسطح شهری ما، نیاز به مطالعات و پژوهش های گسترده ای در جهت انطباق مدل ها و نرم افزارهای کنترل هماهنگ تقاطع وجود دارد.

در تقاطع هایی که بصورت هماهنگ با یکدیگر تنظیم می شوند، باید طول چرخه همه تقاطع های شبکه، یکسان و یا مضرب صحیحی از یکدیگر باشد. بنابراین محاسبه طول چرخه با در نظر گرفتن نیازهای تمامی تقاطع ها انجام می شود و طول چرخه کلی، معادل طول چرخه مورد نیاز برای بحرانی ترین تقاطع انتخاب می گردد. باتوجه به این طول چرخه، محاسبات تخصیص زمان سبز هر تقاطع بر مبنای نسبت حجم ترافیک جهت های مختلف انجام می پذیرد. سپس فاصله زمانی میان آغاز زمان سبز در تقاطع های مجاور (افست) محاسبه می شود.

ساده ترین روش تعیین افست ها، استفاده از نمودار مسافت - زمان است. در این نمودار وضعیت هر چراغ در طول زمان و فاصله آن از یک چراغ مرجع نشان داده می شود. با ترسیم خط سیر

پیشروی وسایل نقلیه و تغییر افست چراغها می‌توان شرایطی ایجاد نمود که حداکثر عرض نوار عبور برای حرکت مستقیم از تقاطع‌ها بصورت موج سبز فراهم گردد. در شکل ۵-۲ نحوه استفاده از نمودار مسافت - زمان برای هماهنگ سازی چراغها در یک شریانی دوطرفه نشان داده شده است. در هماهنگ سازی شبکه‌ها زمان بندی چراغ‌ها و افست‌ها به گونه‌ای تعیین می‌شوند که کارایی کل شبکه حداکثر گردد. معیارهای تعیین کارایی شبکه پارامترهایی نظیر زمان تأخیر، طول صف و مصرف سوخت هستند.



شکل ۵-۲- نمودار مسافت - زمان

۵-۲-۲- کنترل بدون چراغ راهنمایی

تقاطع‌های بدون چراغ بخش عمده‌ای از تقاطع‌های همسطح شهری را تشکیل می‌دهند. در این تقاطع‌ها عبور و مرور توسط قانون حق تقدم، تابلوی رعایت حق تقدم و یا تابلوی ایست کنترل می‌شود.

تقاطع‌هایی که قانون حق تقدم عبور بر آنها حاکم است فاقد هرگونه تابلو یا چراغ راهنمایی می‌باشند. در اینگونه تقاطع‌ها حق تقدم عبور با وسیله نقلیه سمت راست است. این روش کنترل، حداقل میزان محدودیت را بر وسایل نقلیه اعمال می‌کند. تابلوهای رعایت حق تقدم و ایست در تقاطع‌های فرعی - اصلی و در ورودی‌های فرعی نصب می‌شوند. تابلوی رعایت حق تقدم به این معناست که وسیله نقلیه مسیرفرعی باید حق تقدم عبور را به وسایل نقلیه مسیراصلی بدهد. تابلوی ایست نیز به معنای ضرورت توقف کامل وسایل نقلیه مسیرفرعی است.

۵-۳- ضوابط انتخاب روش کنترل تقاطع

ایمنی و کارایی تقاطع، بستگی به چگونگی هدایت و نظم حاکم بر جریان ترافیک آن دارد. چنانچه انتخاب و نصب وسایل کنترل تقاطع با دقت و صحت کامل و در چارچوب معیارهای فنی انجام پذیرد زمینه برقراری این نظم بوجود خواهد آمد. کاربرد علائم و چراغ های گمراه کننده و بدون ضابطه، باعث سلب اطمینان و سربیزی رانندگان و عابرین پیاده از مقررات و فرمان های راهنمایی شده و نهایتاً منجر به ایجاد آشفته گی در جریان ترافیک تقاطع خواهد شد.

استفاده از روش های مختلف کنترل ترافیک، مستلزم مطالعات جداگانه ای در هر مورد خاص است. با این وجود ضوابط ارائه شده در این بخش می تواند به عنوان راهنما برای انتخاب روش کنترل مناسب در تقاطع ها مورد توجه قرار گیرد.

۵-۳-۱- چراغ راهنمایی

از آنجایی که چراغ های راهنما بیشترین میزان محدودیت را بر جریان ترافیک اعمال می کنند، باید از آنها فقط در مواقعی استفاده شود که سایر وسایل کنترل (تابلوها و خطکشی ها) نتوانند تراز کنترل مورد نیاز را پدید آورند. قضاوت در این رابطه باید براساس بازدید های محلی و بررسی اجمالی آمارهای حجم ترافیک و تصادفات گزارش شده از تقاطع مورد نظر صورت گیرد.

بطور کلی پیش از نصب چراغ راهنمایی، باید امکان بهبود ایمنی و تردد ترافیک تقاطع از طریق سایر اقدامات مدیریتی از قبیل یک طرفه کردن خیابان ها، بستن موقتی برخی از معابر منتهی به تقاطع ها، ممنوعیت دائم یا موقت حرکات گردش به چپ یا راست، اصلاح طرح هندسی تقاطع و احداث جزیره های ترافیکی را مورد توجه قرار داد.

ضوابط انتخاب چراغ راهنما عبارتند از :

ضابطه ۱- حداقل حجم ترافیک

اگر برای هر ۸ ساعت از یک روز معمولی، مقادیر متوسط حجم ترافیک مطابق جدول ۱-۵ در خیابان های اصلی و فرعی وجود داشته باشد، استفاده از چراغ راهنمایی برای کنترل تقاطع توصیه می شود.

جدول ۱-۵- ضابطه حداقل حجم وسایل نقلیه

تعداد خطوط عبوری در هر ورودی		حجم ترافیک (وسیله نقلیه در ساعت)	
خیابان اصلی	خیابان فرعی	خیابان اصلی (مجموع دو جهت)	خیابان فرعی (جهتی که دارای حجم بیشتر است)
۱	۱	۶۵۰	۲۰۰
۲ یا بیشتر	۱	۸۰۰	۲۰۰
۲ یا بیشتر	۲ یا بیشتر	۸۰۰	۲۵۰
۱	۲ یا بیشتر	۶۵۰	۲۵۰

ضابطه ۲- وقفه در جریان پیوسته ترافیک

اگر حجم ترافیک خیابان اصلی مطابق جدول ۲-۵ در حدی سنگین باشد که تأخیر زیادی بر وسایل نقلیه خیابان فرعی تحمیل گردد و ایمنی آنان نیز به خطر افتد، نصب چراغ راهنمایی توصیه می گردد.

ضابطه ۳- حداقل حجم تردد پیاده

اگر برای هر ۸ ساعت از یک روز معمولی شرایط زیر موجود باشد، استفاده از چراغ راهنمایی توصیه می شود :

- حجم ترافیک در خیابان اصلی (مجموع دو جهت) ۶۰۰ وسیله نقلیه در ساعت یا بیشتر بوده و یا در صورت وجود حفاظ میانی به عرض ۲ / ۱ متر یا بیشتر ۱۰۰۰ وسیله نقلیه در ساعت یا بیشتر باشد.

جدول ۵-۲- ضابطه حجمی وقفه در جریان ترافیک پیوسته

تعداد خطوط عبوری در هر ورودی		حجم ترافیک (وسیله نقلیه در ساعت)	
خیابان اصلی	خیابان فرعی	خیابان اصلی (مجموع دو جهت)	خیابان فرعی (جهتی که دارای حجم بیشتر است)
۱	۱	۱۰۰۰	۱۰۰
۲ یا بیشتر	۱	۱۲۰۰	۱۰۰
۲ یا بیشتر	۲ یا بیشتر	۱۲۰۰	۱۵۰
۱	۲ یا بیشتر	۱۰۰۰	۱۵۰

- تعداد عابرین پیاده در شلوغ ترین گذرگاه عرضی عابرپیاده مسیر اصلی در همان ۸ ساعت فوق ۱۵۰ نفر یا بیشتر باشد.

ضابطه ۴- سابقه تصادفات

در صورتیکه وضعیت تصادفات بصورت زیر باشد، نصب چراغ راهنمایی توصیه می شود :

- ۵ تصادف یا بیشتر در طول یک سال اتفاق افتاده باشد.
- سایر تمهیدات به کار گرفته شده منجر به کاهش تعداد تصادفات نشده باشد.

علاوه بر ضوابط فوق، ممکن است در مواردی نیز قضاوت مهندسی حکم نماید که به منظور صرفه جویی در مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا یا صوتی و غیره چراغ راهنمایی نصب گردد.

نوع سیستم چراغ راهنما با بررسی رفتار ترافیکی تقاطع مشخص می شود. چنانچه رفتار ترافیک نامنظم بوده و عواملی نظیر تغییر خط های بی مورد و عدم رعایت خطوط عبور، و توقف نامنظم تاکسی ها و مسافرها در ورودی و خروجی موجب ایجاد اختلال در جریان منظم ترافیک گردند، ممکن است با توجه به هزینه های سنگین

نصب سیستم های پیشرفته، مانند سیستم سازگار با ترافیک، استفاده از آنها توجیه پذیر نباشد. لذا باید قبل از اقدام به طراحی و نصب چنین سیستم هایی، تحلیل منفعت - هزینه صورت گیرد.

۵-۳-۲- تابلوی ایست

چنانچه نتوان با استفاده از علائمی مانند تابلوی "رعایت حق تقدم" که نیاز به ایست کامل نداشته و محدودیت کمتری ایجاد می کنند کنترل ترافیک تقاطع را انجام داد، استفاده از تابلوی ایست توجیه پذیر خواهد بود. نصب تابلوی ایست در موارد زیر توصیه می شود :

- تقاطع یک مسیر فرعی با یک خیابان اصلی که کاربرد قانون یا تابلوی حق تقدم بسیار خطرآفرین باشد.

- میدان دید درگوشه تقاطع محدود بوده و سرعت ایمن برای ورود به تقاطع کمتر از ۱۵ کیلومتر در ساعت باشد.

- تقاطع های واقع در مناطقی که ترکیبی از سرعت زیاد، محدودیت دید و نرخ تصادف بالا نیاز به کنترل توسط تابلوی "ایست" را توجیه نماید.

استفاده توأم از چراغ راهنما و تابلوی ایست تنها در شرایطی مجاز است که چراغ دائماً بصورت قرمز چشمک زن عمل کند.

۵-۳-۳- تابلوی رعایت حق تقدم

وسایل نقلیه ای که با این تابلو کنترل می شوند فقط برای اجتناب از برخورد با سایر وسایل نقلیه دارای حق تقدم باید ایست نمایند. بنابراین تابلوی رعایت حق تقدم محدودیت بسیار کمتری نسبت به تابلوی ایست بوجود می آورد.

نصب تابلوی رعایت حق تقدم در موارد زیر توصیه می شود :

- ورودی تقاطع هایی که لازم است حق تقدم ورود رعایت شود ولی توقف کامل لازم نیست و سرعت ایمن برای ترافیک نزدیک شونده به تقاطع بیش از ۱۵ کیلومتر در ساعت است.

- انتهای مسیرهای راستگرد، درشرایطی که خط افزایش سرعت در مسیر اصلی فراهم نشده باشد.

- تقاطع های واقع در خیابان های دوطرفه مجزا، درشرایطی که عرض حفاظ میانی بیش از ۱۰ متر باشد. در این تقاطع ها می توان در محل ورود به اولین مسیر از خیابان مجزا، تابلوی ایست بکاربرد و از تابلوی حق تقدم در محل ورود به دومین مسیر استفاده نمود.

- تقاطع هایی که مشکل خاصی در آنها وجود داشته و براساس مطالعات مهندسی ترافیک مشخص شده باشد که با استفاده از تابلوی حق تقدم قابل اصلاح است.

۵-۳-۴- قانون حق تقدم

چنانچه میدان دید کافی فراهم بوده و هیچ تصادفی طی سه سال اخیر در محل تقاطع روی نداده باشد و همچنین حجم ترافیک در مسیر اصلی کمتر از ۲۰۰۰ وسیله نقلیه در روز باشد می توان از نصب علائم کنترل در تقاطع صرف نظر کرد. در این حالت حرکت وسایل نقلیه براساس قانون حق تقدم صورت می گیرد.

۵-۴- طراحی چراغ راهنمایی

به منظور کارآیی هرچه بیشتر چراغ های راهنمایی در کنترل تقاطع ها باید عملکرد آنها صحیح، واضح و روشن باشد. طراحی چراغ های راهنمایی باید به گونه ای صورت گیرد که به رانندگان، عابرین پیاده و دوچرخه سواران اطمینان خاطر داده و موجب سردرگمی آنها نگردد. در طراحی و نصب چراغ های راهنمایی باید اصول زیر مدنظر قرار گیرد :

- فازبندی و زمان بندی مناسب
- ارائه قوانین و مقررات کنترل ترافیک بصورت ساده، منطقی و بدون ابهام
- یکسان بودن و یکنواختی در طرح و شکل
- حداقل بودن تعداد فانوس ها و هزینه نصب
- صحیح بودن توالی و ترکیب عدسی ها

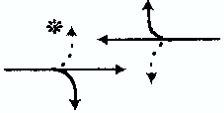
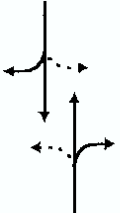
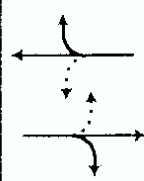
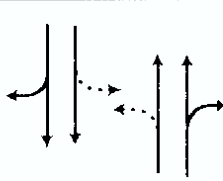
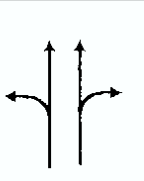
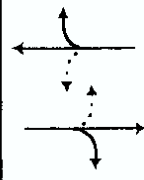
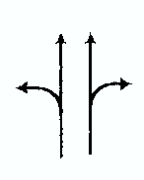
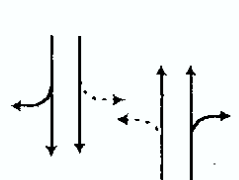
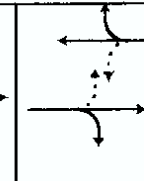
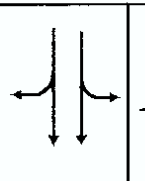
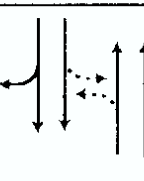
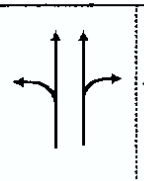
۵-۴-۱- فازبندی چراغ

هدف از فازبندی چراغ های راهنمایی، افزایش ایمنی تردد از طریق جداسازی حرکت های وسایل نقلیه از یکدیگر و از عابرین پیاده و کاهش اثرات منفی ناشی از آن در ظرفیت و تأخیر تقاطع است.

تعداد فازهای چراغ بستگی به طرح هندسی تقاطع (مانند تعداد ورودی ها، مشخصات خطوط عبور، وجود یا عدم وجود خطوط مخصوص گردش)، حجم و جهت حرکت ترافیک وسایل نقلیه و نیازهای عابرین پیاده و دوچرخه سواران دارد. در صورت ضرورت نصب چراغ راهنمایی در تقاطع، باید سعی نمود که چراغ موردنظر، با حداقل تعداد فاز، پاسخگوی حجم ترافیک موجود و آتی تقاطع باشد. در جدول ۵-۳ انواع طرح های فازبندی و موارد استفاده هریک ارائه شده است.

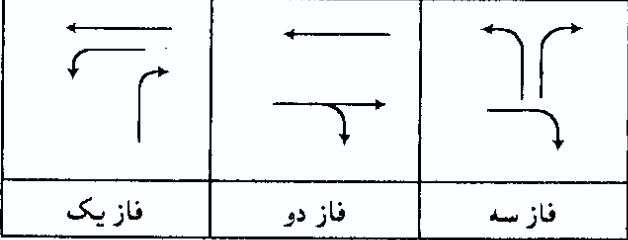
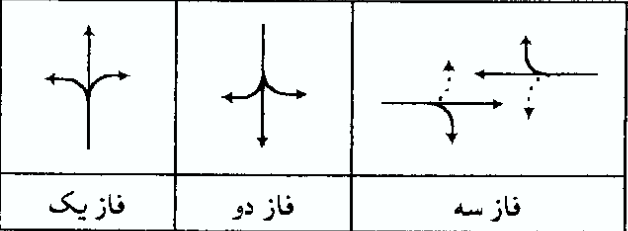
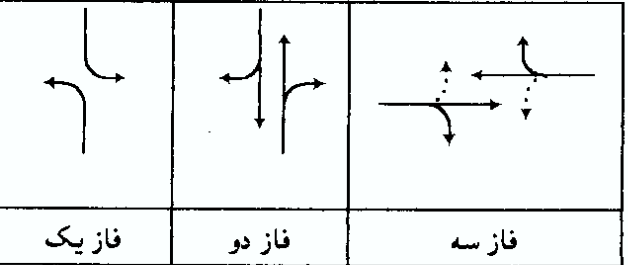
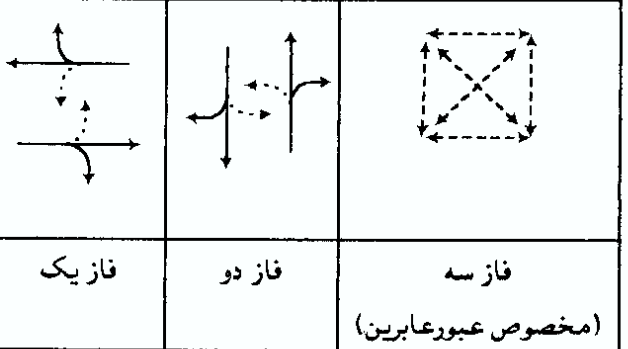
باید توجه داشت که طرح های فازبندی چراغ های راهنمایی تقاطع، منحصر به حالات فوق نیست و مهندس طراح می تواند متناسب با شرایط هندسی و ترافیکی تقاطع، طرح های جدیدی را ارائه نماید.

جدول ۵-۳- نمونه طرح های فازبندی تقاطع و موارد استفاده هریک

نوع فازبندی	نمونه طرح فازبندی	موارد استفاده
دو فازه ساده	 	- تقاطع های چهارراه معمولی با حجم ترافیک گردشی کم تا متوسط و میزان تردد کم عابرین پیاده
دوفازه تقدیمی	  	تقدیمی یا تأخری : - در جهت ترافیک سنگین تر، در تقاطع هایی که خیابان اصلی دارای جریان نامتعادل است. چنانچه بتوان خطوط گردش به چپ مجزا در تقاطع ایجاد کرد، این طرح کارآتر می گردد.
دوفازه تأخری	  	تقدیمی - تأخری (توام) : - در تقاطع هایی که در هر دو جهت خیابان اصلی، ترافیک گردش به چپ سنگین در خلال ساعات مختلف روز وجود دارد. در سیستم های سازگار با ترافیک عملکرد بسیار مناسبی دارد. در سیستم های هماهنگ چراغ های راهنمایی، سودمند است.
دوفازه تقدیمی - تأخری	   	- وجود خطوط مخصوص گردش به چپ در این طرح توصیه می شود. از این طرح باید با احتیاط استفاده شود زیرا عملکرد آن ممکن است برای رانندگان و عابرین پیاده سردرگمی ایجاد کند.

* پیکان نقطه چین مربوط به حرکت گردشی حمایت نشده و پیکان توپر مربوط به حرکت گردشی حمایت شده است.

جدول ۵-۳- ادامه

نوع فازبندی	نمونه طرح فازبندی	موارد استفاده
سه فازه سه راهی		- در سه راهی هایی که حجم ترافیک در کلیه جهات زیاد باشد.
سه فازه چهارراهی با فازهای جداگانه برای ورودی های اصلی		- در تقاطع هایی که ترافیک چپگرد خیابان اصلی در یک یا هر دو جهت آن قابل توجه بوده و پهنای سواره رو کافی برای احداث خط گردش به چپ وجود ندارد. - در شرایطی که تقسیم ورودیهای تقاطع به چند بخش مجزا، منجر به کاهش ظرفیت و افزایش تأخیر تقاطع شود.
سه فازه چهارراهی با فاز جداگانه (حمایت شده) برای گردش بچپ اصلی		- در تقاطع هایی که امکان ایجاد خطوط مخصوص گردش به چپ در ورودی های (بحرانی) آن فراهم است. - در تقاطع هایی که حجم جریان های ترافیک گردش به چپ متقابل تقریباً مساوی باشند. - در تقاطع هایی که حجم ترافیک گردش به چپ در یک جهت آن از ۱۵۰ وسیله نقلیه در ساعت بیشتر باشد.
سه فازه با فاز مخصوص عبور عابرین پیاده		- در تقاطع های واقع در نواحی تجاری پرتراکم شهر با حجم زیاد عابرین پیاده - در تقاطع هایی که جریان عبور عابرین پیاده از عرض تقاطع، حداقل برابر ۱۰۰۰ عابر در ساعت باشد. - خیابان های یک طرفه یا دو طرفه باریک با حجم زیاد عابرین پیاده

جدول ۵-۳- ادامه

نوع فازبندی	نمونه طرح فازبندی	موارد استفاده								
چهارفازه چهارراهی با فازهای جداگانه برای گردش به چپ های اصلی و فرعی	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>فاز یک</td><td>فاز دو</td><td>فاز سه</td><td>فاز چهار</td></tr> </table>					فاز یک	فاز دو	فاز سه	فاز چهار	- در تقاطع مسیرهای چندخطه اصلی که حجم ترافیک گردشی در هر دو مسیر اصلی و فرعی قابل توجه می باشد و فضای لازم برای تعبیه خطوط مخصوص گردش به چپ وجود دارد.
فاز یک	فاز دو	فاز سه	فاز چهار							
هشت فازه		- در تقاطع هایی که کنترل بصورت سازگار با ترافیک انجام گرفته و نوسانات حجم ترافیک در جهات مختلف قابل توجه باشد. توالی فازها در این حالت متغیر است.								

۵-۴-۲- زمان بندی چراغ

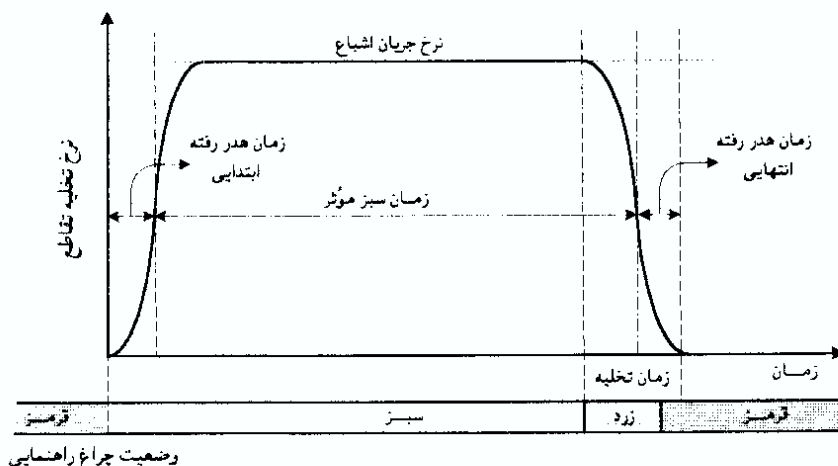
۵-۴-۱- مقدمه

هدف از زمان بندی چراغ، تخصیص مناسب ترین زمان سبز به حرکت های بحرانی تقاطع باتوجه به فازبندی آن است بنحوی که عملکرد تقاطع بهینه گردد.

هرفاز چراغ مرکب از یک زمان سبز واقعی و به دنبال آن یک زمان تخلیه تقاطع است. زمان تخلیه که شامل یک فرجه زرد (۳ تا ۵ ثانیه) و احياناً یک فرجه تمام قرمز (حداقل ۵ / ۰ ثانیه) است به منظور تأمین فرصت کافی برای آخرین وسایل نقلیه گذرنده درفاز مربوطه و خالی شدن سطح تقاطع برای شروع ایمن فاز بعد درنظر گرفته می شود. همواره درابتدا و انتهای هرفاز زمان های تلف شده ای بخاطر تأخیر شروع حرکت و افت انتهایی جریان وسایل نقلیه وجود دارد. بنابراین بخشی از هرفاز که بطور مؤثر مورد استفاده وسایل نقلیه قرار می گیرد با زمان سبز واقعی چراغ متفاوت است. فرض براین است که درطول این زمان که سبز مؤثر نامیده می شود، عبور وسایل نقلیه با نرخ جریان اشباع صورت می گیرد. درشکل ۵-۳ نمودار تخلیه وسایل نقلیه در یک فاز اشباع چراغ راهنما همراه با پارامترهای مربوطه نشان داده شده است. مطابق این شکل، زمان سبز مؤثر از رابطه زیر بدست می آید :

$$g_i = G_i + I_i - I_i \quad (۵-۱)$$

که در آن g_i زمان سبز مؤثر، G_i زمان سبز واقعی، I_i زمان تخلیه و I_i مجموع زمان های هدر رفته ابتدایی و انتهایی درفاز i ام برحسب ثانیه هستند.



شکل ۵-۳- نمودار تخلیه تقاطع درطول یک فاز چراغ راهنمایی

برای زمان بندی چراغ باید طول چرخه بدست آمده و براساس آن زمان سبز هریک از فازها محاسبه گردد.

۵-۴-۲- محاسبه طول چرخه

در شرایط زیر اشباع، مجموع نسبت های حجم جریان موجود به جریان اشباع حرکت های بحرانی تقاطع (y_i ها)، کوچکتر از واحد است. یعنی:

$$\sum y_i = \sum \left(\frac{v}{s}\right)_i < 1 \quad (2-5)$$

که در آن:

v حجم ترافیک (وسیله نقلیه در ساعت) و

s نرخ جریان اشباع (وسیله نقلیه در ساعت) است.

حرکت بحرانی در هر فاز عبارت از حرکتی است که دارای بزرگترین نسبت حجم موجود به جریان اشباع می باشد.

زمان چرخه بهینه نظری از رابطه زیر محاسبه می شود:

$$C_o = \frac{(1.4 + k)L + 6}{1 - \sum_i y_i} \quad (3-5)$$

که در آن:

C_o زمان چرخه بهینه نظری چراغ (ثانیه) و

L کل زمان هدر رفته در هر چرخه (ثانیه) است که از مجموع زمان های هدر رفته کلیه حرکت های بحرانی فازهای چراغ بدست می آید ($L = \sum l_i$).

k مقدار ثابت وابسته به معیار انتخاب شده، برای بهینه نمودن عملکرد تقاطع مطابق

جدول زیر است:

k	معیار عملکرد تقاطع
۰/۳	حداقل نمودن هزینه های استفاده کنندگان
۰	حداقل نمودن تأخیر
-۰/۳	حداقل نمودن مجموع طول صف حرکت های بحرانی

انتخاب معیار عملکرد تقاطع بستگی به شرایط خاص محلی در دوره طراحی دارد. مثلاً در طراحی تقاطع های خیابان های با سرعت بالا در ساعات غیراوج، کمینه نمودن میزان تأخیر مطلوب خواهد بود، درحالیکه در طرح تقاطع خیابان های مرکز شهر در ساعات اوج، معیار کمینه نمودن طول صف باید مورد توجه قرار گیرد.

معمولاً در عمل به دلیل عواملی مانند تأثیر حرکت های غیربحرانی و تغییرات جریان اشباع در طول فاز سبز، زمان چرخه کوچکتری نسبت به مقدار بدست آمده از رابطه (۳-۵) انتخاب می گردد (C_p). چنانچه زمان چرخه عملی حدود ۷۵٪ تا ۵۰٪ برابر زمان چرخه بهینه در نظر گرفته شود، تأخیر فقط حدود ۱۰ تا ۲۰ درصد افزایش پیدا خواهد کرد.

حداکثر طول چرخه چراغ ۱۲۰ ثانیه است و حداقل آن از رابطه زیر بدست می آید :

$$C_m = \frac{L}{1 - \sum y_i} \quad (4-5)$$

که در آن C_m حداقل طول چرخه برحسب ثانیه و سایر متغیرها مطابق تعاریف قبلی هستند.

۵-۴-۲-۳- تخصیص زمان سبز

پس از تعیین زمان چرخه بهینه عملی، زمان سبز مؤثر فازها و زیر فازهای مختلف تعیین می شود. برای این منظور از رابطه زیر استفاده می شود :

$$g_i = \frac{y_i}{\sum y_i} (C_p - L) \quad (5-5)$$

که در آن :

g_i زمان سبز مؤثر چراغ در فاز i ام (ثانیه)

و C_p ، y_i و L مطابق تعاریف قبلی هستند.

زمان سبز واقعی (G_i) چراغ در هر فاز از مجموع زمان سبز مؤثر و زمان های هدر رفته منهای زمان تخلیه آن فاز مطابق رابطه ۵-۱ بدست می آید.

پس از تعیین زمان سبز چراغ راهنمایی وسایل نقلیه، باید کفایت این زمانهای سبز برای عبور عابرین پیاده از مسیر متقاطع مورد بررسی قرارگیرد و چنانچه حرکت عابرین پیاده در تقاطع بصورت مستقل طی یک فاز جداگانه صورت می گیرد، زمان لازم به طول چرخه افزوده گردد.

حداقل زمان سبز لازم برای عبور عابرین پیاده از عرض تقاطع از رابطه زیر بدست می آید :

$$G_p = (V_{الی} ۴) + \frac{W_p}{۱/۲} - I \quad (۶-۵)$$

که در آن :

G_p حداقل زمان سبز لازم برای عبور عابرین از عرض تقاطع (ثانیه)،

W_p طول گذرگاه عرضی عابریاده از جدول تا جدول کنار (متر) و

I زمان تخلیه تقاطع (ثانیه) است.

مثال نمونه - مطلوب است طرح زمان بندی چراغ دوفازه برای یک تقاطع واقع در مرکز شهر با مشخصات تردد ساعت اوج به شرح زیر :

ورودی تقاطع				مشخصات
غربی	شرقی	جنوبی	شمالی	
۲۴		۱۸		عرض عبور (متر)
۷۰۰	۹۰۰	۸۰۰	۱۳۰۰	جریان ترافیک (v) بر حسب وسیله نقلیه در ساعت
۳۰۰۰	۳۰۰۰	۲۰۰۰	۲۴۰۰	جریان اشباع (s) بر حسب وسیله نقلیه در ساعت
۰/۲۳	۰/۳	۰/۴	۰/۵۴	$\frac{v}{s}$ نسبت
$y_2 = ۰/۳$		$y_1 = ۰/۵۴$		y_i مقادیر
زمان هدررفته (l_i) در طول هرفاز برابر ۳ ثانیه و زمان تخلیه ۵ ثانیه فرض می شود.				

حل :

$$\text{ثانیه} \quad L = \sum_i l_i = l_1 + l_2 = ۳ + ۳ = ۶ \quad \text{زمان هدررفته در هر چرخه}$$

از آنجایی که تقاطع در منطقه شلوغ و متراکمی قرار گرفته است، حداقل نمودن طول صف وسایل نقلیه در آن از اهمیت زیادی برخوردار است. بنابراین $k = -۰/۳$ انتخاب می شود. براساس رابطه ۵-۳ خواهیم داشت :

$$C_0 = \frac{(۱/۴ + k)L + ۶}{۱ - \sum y_i} = \frac{(۱/۴ - ۰/۳) \times ۶ + ۶}{۱ - (۰/۵۴ + ۰/۳)} = ۷۸/۸ \Rightarrow C_p = ۷۵ \quad \text{ثانیه}$$

و طول چرخه حداقل بصورت زیر بدست می آید :

$$C_m = \frac{L}{1 - \sum y_i} = \frac{6}{1 - 0.784} = 38 \text{ ثانیه}$$

رابطه بین طول چرخه های حداقل، حداکثر و بهینه بصورت زیر خواهد بود که مورد تأیید است :

$$C_m = 38 < C_p = 75 < 120$$

تخصیص زمان سبز به حرکت های مختلف به صورت زیر خواهد بود :

سبز مؤثر شمال - جنوب

$$g_1 = \frac{y_1}{\sum y_i} (C_p - L) = \frac{0.54}{0.784} (75 - 6) = 45 \text{ ثانیه}$$

سبز مؤثر شرق - غرب

$$g_2 = \frac{y_2}{Y} (C_p - L) = \frac{0.30}{0.784} (75 - 6) = 24 \text{ ثانیه}$$

کل زمان سبز شمال - جنوب

$$G_1 = g_1 + I_1 - I_1 = 45 + 3 - 5 = 43 \text{ ثانیه}$$

کل زمان سبز شرق - غرب

$$G_2 = g_2 + I_2 - I_2 = 24 + 3 - 5 = 22 \text{ ثانیه}$$

حداقل زمان سبز لازم برای عبور عابرین پیاده در جهت شمالی - جنوبی برابر است با :

$$Gp_1 = 5 + \frac{18}{1.2} - 5 = 15 \text{ ثانیه}$$

ودر جهت شرقی - غربی برابر است با :

$$Gp_2 = 5 + \frac{24}{1.2} - 5 = 20 \text{ ثانیه}$$

مقایسه این ارقام با زمان سبز واقعی دوجت (G_1 و G_2) نشان می دهد که حداقل زمان سبز برای عبور عابرین پیاده فراهم است.

۵-۴-۳- اجزاء چراغ

بطور کلی اجزاء اصلی چراغ های راهنمایی عبارتند از فانوس، عدسی، لامپ، نقاب، تیغه و صفحه پشت چراغ.

- فانوس

فانوس جعبه ای است که در آن تعدادی عدسی چراغ راهنمایی به تناسب نیاز نصب می شود. معمولاً در هر فانوس حداقل ۳ و حداکثر ۵ عدسی قرار می گیرد. ترجیحاً باید از حداقل تعداد عدسی لازم برای انتقال پیام ترافیکی استفاده گردد.

- عدسی

علائم چراغ های راهنمایی از طریق عدسی ها صادر می گردد. عدسی چراغ های راهنمایی وسایل نقلیه، دایره ای شکل و به قطر ۲۰ یا ۳۰ سانتیمتر است. در شرایط زیر کاربرد عدسی ۳۰ سانتیمتری توصیه می شود :

- در صورتیکه سرعت ۸۵ درصد وسایل نقلیه ورودی بیش از ۶۰ کیلومتر در ساعت باشد.
- در چراغ های پیکانی
- در تقاطع هایی که رانندگان انتظار وجود چراغ راهنمایی را ندارند.
- در محل هایی که باید علائم چراغ راهنما از فاصله حدود ۱۵۰ متری خط ایست مشاهده شود.

باید توجه داشت که گرچه امکان استفاده توأم از عدسی های ۲۰ و ۳۰ سانتیمتری در چراغ های یک تقاطع وجود دارد اما ضروری است کلیه عدسی های یک فانوس راهنمایی اندازه یکسانی داشته باشند.

- نقاب

به منظور حفاظت از سیستم نوری عدسی در مقابل تابش آفتاب و سایر عوامل محیطی و همچنین جلوگیری از دیده شدن فانوس یک مسیر خاص توسط رانندگان سایر مسیرها از نقاب استفاده می شود. برحسب میزان محدودیت دید مورد نیاز، نقاب ممکن است بصورت بسته، جانبی و یا باز باشد.

- تیغه

اگر امکان دیده شدن فانوس چراغ های راهنمایی توسط رانندگان سایر مسیرها در حدی باشد که نتوان با استفاده از نقاب آنرا برطرف نمود و شرایط محلی نیز اجازه تغییر محل پایه چراغ راهنمایی را ندهد، می توان از تیغه (عمودی یا افقی) استفاده نمود. شرایط و محدودیت های زیر برای استفاده از تیغه ها باید مورد توجه قرار گیرد :

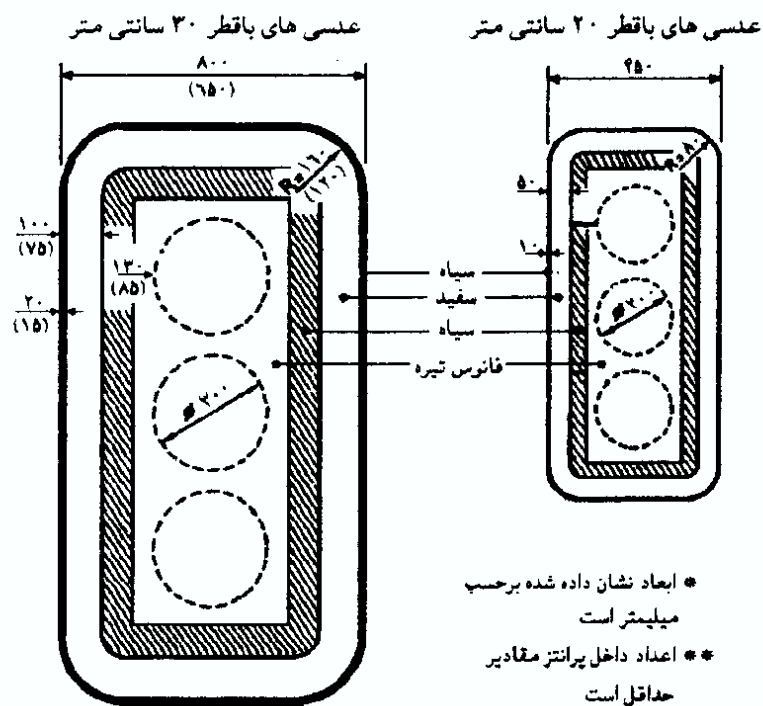
- به علت کاهش بازده سیستم نوری و تشکیل تصاویر بازتابشی باید حتی الامکان از بکارگیری آنها خودداری گردد.
- استفاده از تیغه در عدسی های دارای علائم نمادی مجاز نیست.

- صفحه پشت چراغ

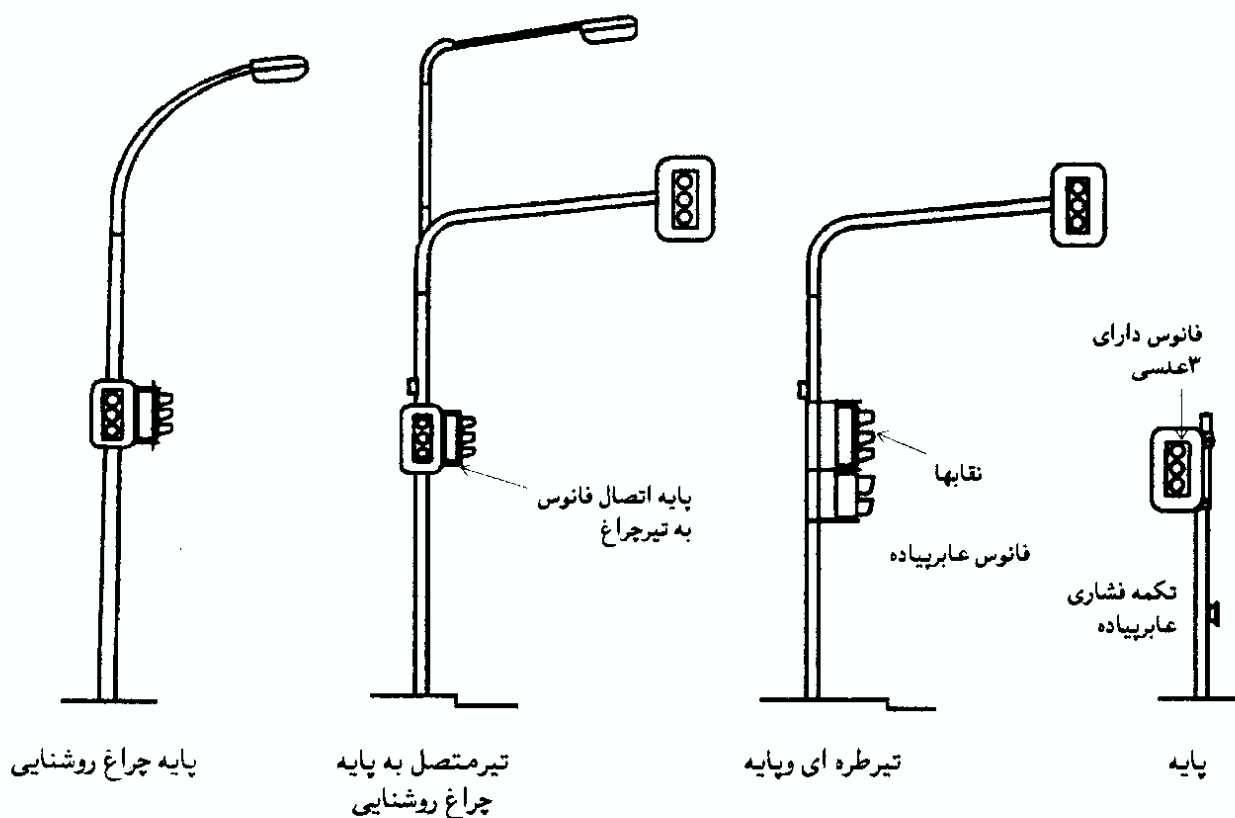
از این صفحه عمدتاً به منظور افزایش قابلیت دید چراغ راهنمایی درمقابل محیط اطراف بخصوص در هنگامی که زمینه پشت چراغ به سبب نور خورشید بسیار روشن است و یا در هنگام شب که نور تابلوهای تبلیغاتی باعث ایجاد مزاحمت در دید نور عدسی می گردد استفاده می شود. بهتر است این صفحه با حاشیه داخلی سیاه، حاشیه خارجی سفید و لبه سیاه رنگ طراحی شود تا تشخیص چراغ در محیط روشن اطراف، راحت تر شود. در شکل ۵-۴ نمونه هایی از صفحه پشت چراغ ارائه شده است.

۵-۴-۴- عوامل نگهدارنده چراغ

نصب چراغ های راهنمایی در مجاورت سواره رو بر روی پایه های عمودی صورت می گیرد. در شرایطی که بدلیل محدودیت دید، لازم باشد چراغ ها در بالای سطح سواره رو نصب شوند می توان از تیر طره ای استفاده نمود. همچنین به منظور ایجاد زیبایی منظر و رعایت مسائل اقتصادی می توان فانوس های چراغ های راهنمایی را بر روی تیرهای چراغ برق روشنایی معابر و حتی دکل های مربوط به تجهیزات قطارهای برقی شهری نصب نمود. در شکل ۵-۵ نمونه هایی از روش نصب چراغ های راهنمایی و انواع عوامل نگهدارنده آنها نشان داده شده است.



شکل ۴-۵- نمونه صفحه پشت چراغ برای دونوع عدسی با قطرهای ۳۰ و ۲۰ سانتیمتر

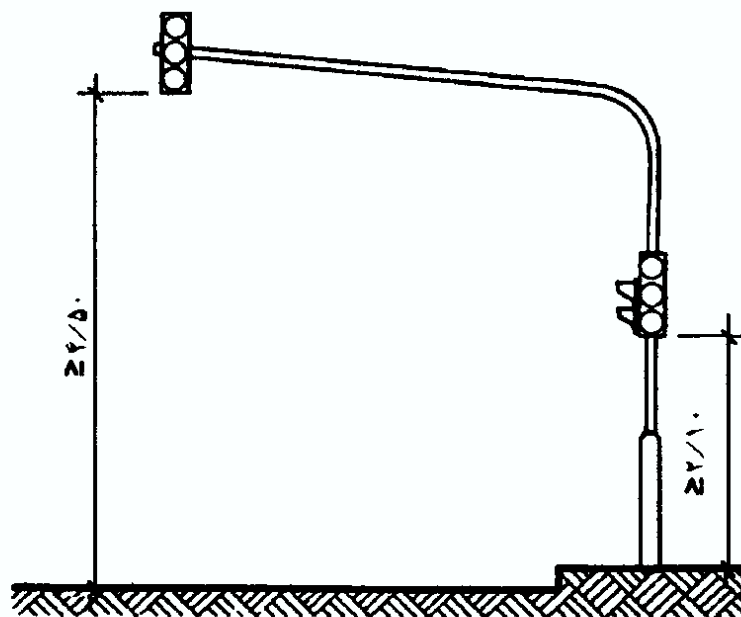


شکل ۵-۵- نمونه هایی از عوامل نگهدارنده چراغهای راهنمایی

۵-۴-۵- جزئیات نصب چراغ

۵-۴-۵-۱- ارتفاع نصب

حداقل ارتفاع مجاز برای قسمت تحتانی جعبه چراغ راهنمایی نسبت به سطح پیاده رو برابر ۲/۱ متر، نسبت به سطح مسیر دوچرخه رو برابر ۲/۲ متر و نسبت به سطح سواره رو ۴/۵ متر است. این فواصل در شکل ۵-۶ نشان داده شده اند.



شکل ۵-۶- ارتفاع نصب فانوس چراغ راهنمایی

۵-۴-۵-۲- فواصل جانبی نصب

حداقل و حداکثر فاصله پایه چراغ راهنما از لبه جدول حاشیه خیابان به ترتیب برابر ۶۰ سانتیمتر و یک متر است. چنانچه پایه چراغ های راهنمایی در پیاده رو استقرار یابد، لازم است حداقل فاصله ای معادل ۱/۲ متر در یک طرف پایه چراغ راهنما برای عبور عابرین فراهم گردد.

حداقل فاصله جعبه های کنترل کننده چراغ نسبت به حاشیه خیابان برابر ۱/۲ متر است.

۵-۴-۳- تعداد و محل نصب

تعداد چراغهای راهنمای مورد نیاز در هر تقاطع بستگی به طرح هندسی تقاطع و فازبندی چراغ راهنما دارد. در شکل ۵-۷ نمونه هایی از نحوه نصب چراغ در تقاطع ها نشان داده شده است.

در ورودی های یک خطه، نصب یک چراغ در سمت راست ورودی تقاطع و به فاصله حداقل ۲/۵ متر از خط ایست کفایت می کند. در ورودی های دوخطه و بیشتر، یک چراغ اضافی نیز در سمت چپ خروجی تقاطع نصب می شود. در صورت وجود حفاظ میانی می توان چراغ دوم را بر روی حفاظ میانی سمت خروجی تقاطع نیز قرار داد.

اگر فازبندی چراغ تقاطع به گونه ای باشد که وسایل نقلیه گردشی دارای فاز جداگانه ای باشند، باید برای این حرکت نیز چراغ جداگانه ای در نظر گرفته شود. برای حرکت گردش به چپ یک چراغ پیکانی بر روی حفاظ میانی ورودی تقاطع قرار می گیرد. در صورت لزوم می توان چراغ اضافی دیگری نیز در سمت چپ خروجی تقاطع نصب نمود.

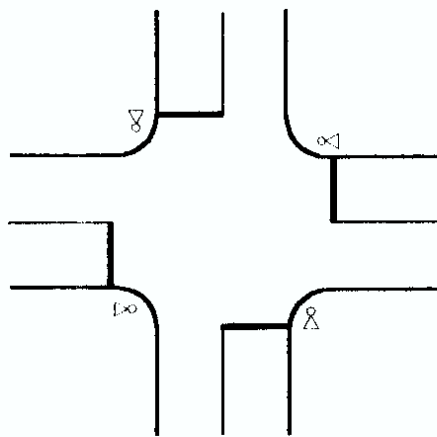
استفاده از چراغ های بالاسری باید به دلایل اقتصادی در حداقل ممکن نگه داشته شود. بکارگیری اینگونه چراغ ها فقط در مواردی توصیه می شود که به واسطه موانعی از قبیل درختان و یا سایر شرایط خاص طراحی تقاطع، دید چراغها کاهش یابد. در صورتیکه فاصله دو تقاطع کمتر از ۱۵۰ متر باشد استفاده از چراغ های بالاسری در تقاطع پائین دست توصیه نمی شود.

۵-۴-۶- علائم چراغ

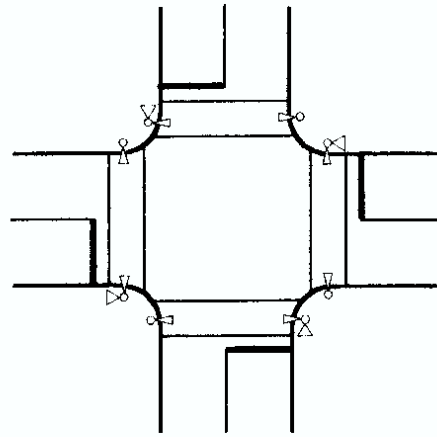
۵-۴-۶-۱- علائم نوری وسایل نقلیه

کاربرد سه رنگ قرمز، سبز و زرد در عدسی های چراغ های راهنمایی وسایل نقلیه مجاز است. رنگ قرمز برای ممانعت از ورود وسایل نقلیه به تقاطع، رنگ زرد برای آگاه نمودن رانندگان از پایان زمان سبز و شروع زمان قرمز و رنگ سبز برای اعلام مجاز بودن حرکت وسایل نقلیه بکار می رود.

عدسی های چراغ های راهنمایی وسایل نقلیه از نظر نماد به دو دسته ساده و پیکانی تقسیم می شوند. عدسی های ساده از نظر کاربرد دارای اولویت هستند زیرا به راحتی قابل تشخیص بوده و

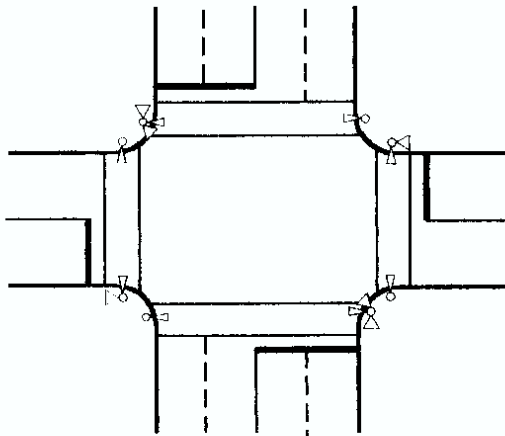


بدون گذرگاه پیاده

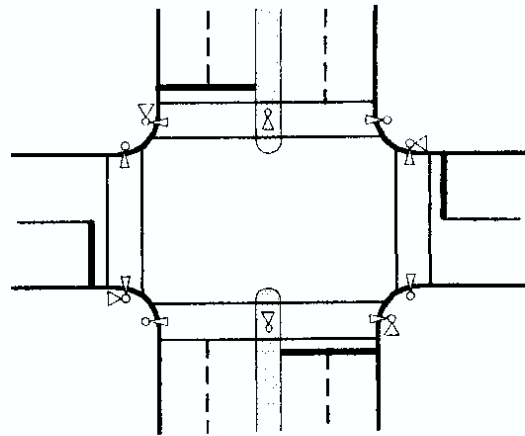


با گذرگاه پیاده

تقاطع دو خیابان دوخطه

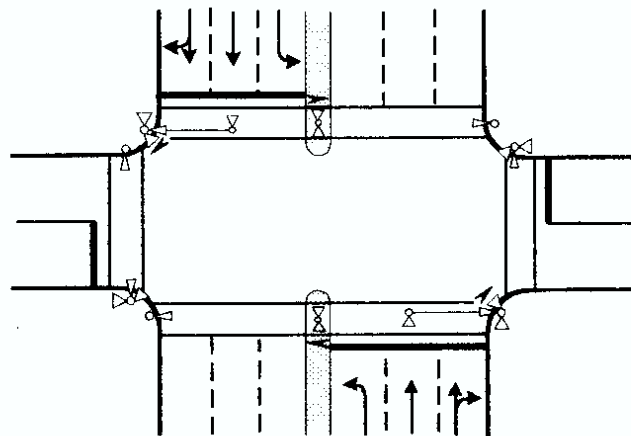


بدون حفاظ میانی



با حفاظ میانی

تقاطع خیابان های دوخطه و چهارخطه



تقاطع دارای فاز گردش به چپ خروجی

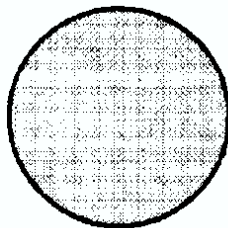
توضیح:

- چراغ عابر پیاده
- چراغ وسایل نقلیه

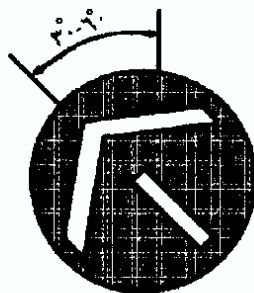
شکل ۵-۷- تعداد و محل نصب چراغ های راهنمایی تقاطع

بیشترین میزان دید را تأمین می کنند. استفاده از عدسی های پیکانی بصورت جایگزین عدسی های ساده در موارد زیر توصیه می گردد :

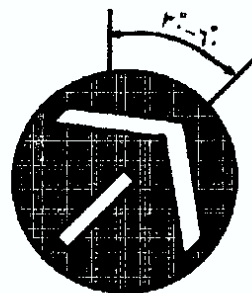
- چراغ های راهنمایی مسیری که با یک خیابان یک طرفه تلاقی دارد ،
 - تقاطع هایی که برخی حرکات گردش در آنها ممنوع است ،
 - تقاطع هایی که در آنها برای برخی حرکات گردش ، خطوط عبوری مجزا و یا فازبندی جداگانه منظور شده است ،
 - مواقعی که دیدن فانوس چراغ راهنمایی یک مسیر توسط رانندگان وسایل نقلیه سایر مسیرها امکان پذیر باشد .
- انواع نماد عدسی چراغ های راهنمایی در شکل ۵-۸ نشان داده شده است .



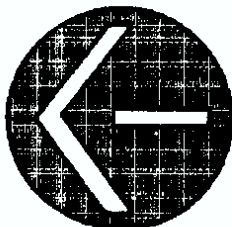
نماد ساده



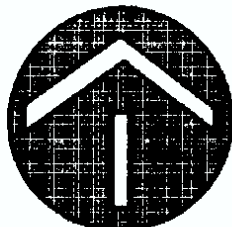
گردش به چپ مایل



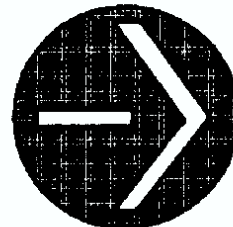
گردش به راست مایل



گردش به چپ قائمه



عبور مستقیم



گردش به راست قائمه

نمادهای پیکانی

شکل ۵-۸- انواع نماد عدسی های چراغ های راهنمایی وسایل نقلیه

ترتیب قرارگیری عدسی های یک فانوس چراغ راهنمایی نیز از اهمیت ویژه ای برخوردار است. ردیف عدسی های فانوس چراغ راهنمایی را می توان به دو صورت عمودی یا افقی قرار داد. توصیه می شود حتی الامکان از حالت قرارگیری عمودی عدسی ها استفاده شود.

مهمترین نکاتی که در ترتیب قرارگیری عمودی عدسی ها باید مورد توجه قرار گیرد عبارتند از :

- عدسی های همرنگ باید در تراز افقی یکسان قرارداده شوند.
- عدسی های با شکل و جهت مشابه باید در ردیف عمودی یکسان قرارگیرند.
- عدسی های پیکانی گردش به چپ در سمت چپ عدسی های ساده و عدسی های پیکانی گردش به راست در سمت راست آنها قرار داده شوند.
- درهیچ ردیف عمودی نباید بیش از ۳ عدسی قرار گیرد و فقط یک عدسی از هر رنگ در هر ردیف عمودی مجاز است.
- در هر لحظه فقط باید یک عدسی در هر ردیف عمودی روشن باشد.
- استفاده از سه ردیف عمودی در یک چراغ به علت امکان بروز خطا در تشخیص جهت ها و رنگ ها توصیه نمی شود.

مهمترین نکاتی که در ترتیب قرارگیری افقی باید مورد توجه قرار گیرد عبارتند از :

- عدسی های همرنگ باید در تراز عمودی یکسان قرارداده شوند.
- عدسی های با شکل و جهت مشابه باید در ردیف افقی یکسان قرارگیرند.
- عدسی های پیکانی گردش به چپ در پائین عدسی های ساده و عدسی های پیکانی گردش به راست در بالای آنها قرار داده شوند.
- درهیچ ردیف افقی نباید بیش از ۳ عدسی قرار گیرد و فقط یک عدسی از هر رنگ در هر ردیف افقی مجاز است.
- در هر لحظه فقط باید یک عدسی در هر ردیف افقی روشن باشد.
- استفاده از سه ردیف افقی در یک چراغ به علت امکان بروز خطا در تشخیص جهت ها و رنگ ها توصیه نمی شود.
- توصیه می شود حتی الامکان قرارگیری افقی استفاده نشود.

۵-۴-۲- علائم صوتی ویژه نابینایان

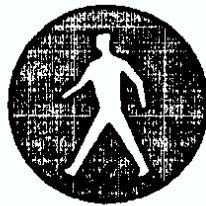
به منظور عبور ایمن نابینایان از عرض تقاطع هایی که صدای محیط اطراف در آنها بلند است از علائم صوتی غیردائم و سینوسی با تواتر حدود ۸۰۰ هرتز استفاده می گردد. شدت صوت باید به اندازه ای باشد که در روی گذرگاه از فاصله ۸ متری قابل شنیدن باشد. این دستگاه باید با صدای محیط اطراف قابل تنظیم بوده و بلندگوی آن در ارتفاع چراغ راهنمای عابرین طوری نصب گردد که صوت آن در جهت محور گذرگاه پخش شود. استفاده از این علائم در تقاطع هایی که احتمال تردد نابینایان در آن زیاد است (نظیر تقاطع های مجاور مدارس ویژه نابینایان) توصیه می شود.

۵-۴-۷- چراغ راهنمایی پیاده

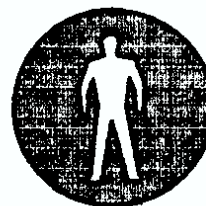
بطور کلی از چراغ های راهنمایی ویژه پیاده باید هنگامی استفاده شود که افزایش کنترل بر تردد عابرین ضروری بوده و یا فازبندی و زمان بندی چراغ های تقاطع موجب سردرگمی آنها گردد.

این چراغ ها در هر دو انتهای گذرگاه های خط کشی شده عابرین پیاده در محل تقاطع ها نصب می گردند. فاصله جانبی این چراغ ها تا لبه سواره رو، مشابه سایر چراغ های راهنمایی (برابر ۶/۰ تا ۱ متر) است. چنانچه عرض گذرگاه پیاده بیشتر از ۱۰ متر باشد باید در هر انتهای آن از ۲ چراغ راهنمایی ویژه پیاده استفاده شود. اگر طول گذرگاه پیاده بیش از ۳۶ متر باشد، نصب چراغ های اضافی ویژه عابرین پیاده در حفاظ های میانی الزامی است. باتوجه به ملاحظات ایمنی، زیبایی و اقتصادی توصیه می شود که فانوس های چراغ های ویژه عابرین، بطور مشترک بر روی پایه چراغ های راهنمایی وسایل نقلیه نصب شوند.

عدسی چراغ های ویژه عابرین پیاده معمولاً دایره ای شکل و به قطر ۲۰ سانتیمتر است. در روی این چراغ ها باید از نماد آدمک پیاده در حال حرکت در زمینه سبز و ایستاده در زمینه قرمز به منظور نمایش مجاز بودن عبور یا الزامی بودن توقف استفاده شود (شکل ۵-۹).



چراغ سبز



چراغ قرمز

شکل ۵-۹- نمادهای چراغ های راهنمایی پیاده

ارتفاع نصب چراغ های راهنمایی ویژه عابرین از زیر جعبه تا روی سطح پیاده رو، حداقل برابر $2/2$ متر و حداکثر 3 متر است.

درشرایطی که تردد عابرین پیاده در تقاطع بسیارکم بوده و تردد وسایل نقلیه در تقاطع بحدی زیاد باشد که فرصت کافی برای عبور عابرین وجود نداشته باشد باید از تکه های فشاری درخواست عبور پیاده استفاده شود. این تکه ها در ارتفاع $1/0$ تا $1/2$ متر بالاتر از سطح پیاده رو و روی پایه های چراغ های راهنمایی نصب می گردند.

۵-۵- تابلوهای راهنمایی

۵-۵-۱- مقدمه

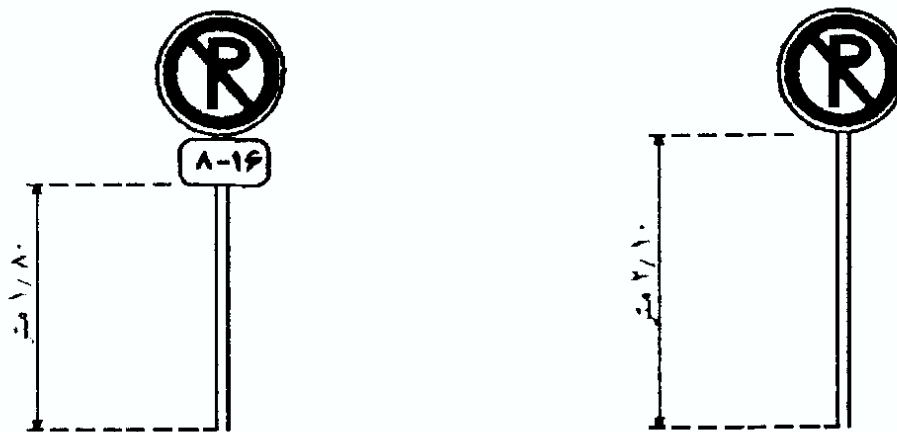
تابلوها از جمله علائم راهنمایی هستند که بیانگر وضع مقررات ترافیکی از قبیل محدودیت و ممنوعیت عبور بوده و همچنین اطلاعات لازم در رابطه با تعیین جهت حرکت، خدمات عمومی، محل های با کاربری خاص و غیره را به استفاده کنندگان آن منتقل می سازند. تعداد تابلوهای نصب شده باید به اندازه ای باشد که موجب سردرگمی رانندگان نشود و با استقرار در مکان های مناسب و به تعداد کافی، رانندگان را به موقع از مخاطرات احتمالی آگاه سازند. استفاده بیش از حد از تابلوها، نه تنها باعث افزایش کارایی آنها نخواهد شد بلکه از تأثیر آنها خواهد کاست.

تابلوها باید در محلی نصب شوند که رانندگان بتوانند به سهولت و به موقع آنها را ببینند و هیچگونه مانع دید نیز در مقابل آنها قرار نداشته باشد. بطور کلی محل استقرار تابلوهای تقاطع تابعی از مسیر و جهت تردد است و براین اساس باید حتی الامکان تابلوها در سمت راست مسیر قرار گیرند. در حالات خاص می توان تابلوهای کنترل تقاطع را روی حفاظ میانی قرار داد و یا در سمت چپ تقاطع تکرار نمود.

محل نصب تابلوها نیز باید به گونه ای انتخاب شود که در مخروط دید واضح رانندگان (حدود ۱۰ الی ۱۲ درجه انحراف نسبت به خط دید در امتداد مسیر) واقع شده و بازتابش نور چراغ وسایل نقلیه از تابلو، موجب خیره شدن چشم رانندگان نشود.

حداقل ارتفاع نصب تابلوها از لبه پائین آن تا سطح روسازی پیاده رو یا خیابان ۲/۱ متر است. چنانچه لازم باشد تابلوی دیگری در زیر تابلوی اول نصب گردد، ارتفاع نصب تابلوی زیرین تا سطح خیابان می تواند حداکثر ۳۰ سانتیمتر کمتر از مقدار فوق باشد (شکل ۵-۱۰).

حداقل فاصله جانبی تابلوهای راهنمایی نسبت به جدول حاشیه خیابان حدود ۵۰ تا ۶۰ سانتیمتر توصیه می شود. در شرایط خاص از جمله محدودیت عرض پیاده روها و یا وجود موانع در محل نصب، کاهش این فاصله تا ۳۰ سانتیمتر مجاز خواهد بود.



شکل ۵-۱۰ - حداقل ارتفاع نصب تابلوها

۵-۲-۵- انواع تابلو

بطور کلی تابلوهای راهنمایی به سه دسته هشداردهنده، انتظامی و اطلاعاتی تقسیم می شوند.

- تابلوهای هشداردهنده

هدف از نصب این تابلوها اخطار به رانندگان در مورد خطرات احتمالی در مسیر و رعایت اصول ایمنی است. در جدول ۴-۵ حداقل فاصله لازم برای نصب تابلوهای هشداردهنده تا تقاطع (محل خطر) براساس سرعت عملکردی وسایل نقلیه نزدیک شونده ارائه شده است.

جدول ۴-۵ - حداقل فاصله نصب تابلوهای هشداردهنده تا محل خطر

فاصله نصب (متر)	سرعت ۸۵ درصد وسایل نقلیه (کیلومتر در ساعت)
۶۰-۸۰	۵۰
۸۰-۱۰۰	۶۰
۱۰۰-۱۲۰	۷۰
۱۲۰-۱۴۰	۸۰

از جمله این نوع تابلوها می توان به تابلوی تقاطع، تابلوی تقاطع فرعی با اصلی (برای آگاهی رانندگان مسیر فرعی)، تابلوی تقاطع اصلی با فرعی (برای آگاهی رانندگان مسیравلی)، تابلوی تقاطع سه راهی، تابلوی پیش آگاهی ایست، تابلوی پیش آگاهی رعایت حق تقدم، تابلوی پیش آگاهی چراغ راهنما، تابلوی پیش آگاهی میدان، تابلوی عبور دوطرفه و تابلوی عابرپیاده اشاره کرد. تابلوهای مذکور بسته به مورد در یک یا هر دو مسیر منتهی به تقاطع نصب می گردند.

- تابلوهای انتظامی

این تابلوها به منظور آگاه نمودن رانندگان از وجود برخی محدودیت ها و ممنوعیت های حرکتی در محل تقاطع بکار می روند و در محل هایی نصب می شوند که از آن نقطه به بعد محدودیت یا ممنوعیت ذکر شده اعمال می گردد. در جدول ۵-۵ برخی از انواع این تابلوها و مورد استفاده هر یک ذکر گردیده است.

- تابلوهای اطلاعاتی

این تابلوها به منظور آگاهسازی رانندگان درمورد شناسایی محل، اعلام فواصل، نشان دادن جهت و تعیین مسیر ورود و خروج بکار می روند. از جمله این نوع تابلوها می توان به تابلوی شناسایی خیابانها و میدانها، تابلوی محل عبور عابرین پیاده، تابلوی خیابان یک طرفه و تابلوی خیابان بن بست اشاره کرد.

نصب این علائم باید به گونه ای صورت گیرد که به راحتی قابل دیدن و خواندن باشند و در فاصله ای از تقاطع قرار گیرند که فرصت کافی برای عکس العمل رانندگان موجود باشد.

جدول ۵-۵- نمونه تابلوهای انتظامی و موارد کاربرد آنها

نام تابلو	شکل تابلو	مورد استفاده	محل و ضوابط نصب
ایست		به منظور تعیین ضرورت توقف وسایل نقلیه.	در مسیر فرعی و یا در هر دو مسیر منتهی به تقاطع
رعایت حق تقدم		در تقاطع های اصلی - فرعی که توقف کامل اجباری نباشد.	در مسیر فرعی
حق تقدم عبور در خیابان اصلی		برای مشخص کردن مسیر اصلی در شرایطی که مسیر فرعی به گونه دیگری از مسیر اصلی قابل تشخیص نباشد.	تا فاصله ۳۰ متری قبل از تقاطع، در مسیری که قرار است اصلی باشد.
گردش ممنوع		بیانگر وجود محدودیت یا ممنوعیت در انجام گردش به چپ یا راست و یا دور زدن می باشد.	گردش به راست ممنوع : گوشه سمت راست ورودی تقاطع گردش به چپ ممنوع : یکی در گوشه سمت راست ورودی و دیگری در گوشه سمت چپ خروجی تقاطع دورزدن ممنوع : بر روی حفاظ میانی تقاطع یا همراه تابلوهای گردش به راست یا چپ ممنوع
عبور ممنوع		به منظور ممانعت از ورود وسایل نقلیه به منطقه ای که دارای محدودیت های خاصی است.	گوشه سمت راست تقاطع از ابتدای شروع ناحیه ممنوعیت عبور
ایستادن ممنوع		بیانگر ممنوعیت ایست انواع وسایل نقلیه درحاشیه خیابان، حتی به مدت کوتاه.	- در تقاطع و در مسافتی قبل و بعد از انشعابات آن - در حالات خاص، مسافت یا جهت اجرای ممنوعیت در داخل دایره تابلو نشان داده می شود.
توقف ممنوع		بیانگر ممنوعیت توقف انواع وسایل نقلیه درحاشیه خیابان برای مدت زمان نسبتاً طولانی	- زاویه نصب مناسب نسبت به جهت جریان ترافیک ۴۵-۳۰ درجه.

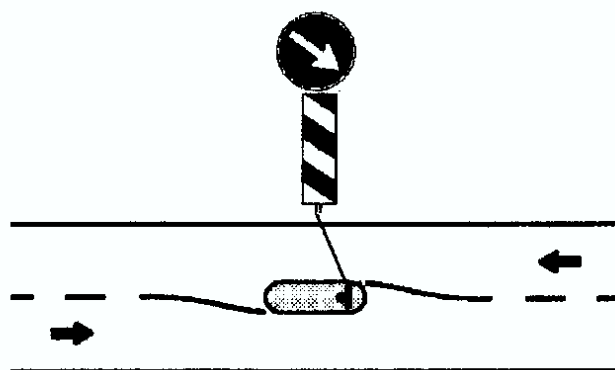
۵-۶- نشانه های راهنمایی

بطور کلی نشانه های راهنمایی شامل علائمی از قبیل نشانه های هادی، ترسیم خطوط، نمادها، نوشته ها و رنگ آمیزی رویه می شود.

استفاده از نشانه های راهنمایی همراه با تابلوها و چراغ های راهنمایی تقاطع ها به منظور انتقال موثرتر قوانین و مقررات و هشدار درمورد خطرهای موجود صورت می گیرد. مهمترین محدودیت کاربرد نشانه ها، کمبود دوام و عمر مفید آنها بخصوص در برابر رطوبت و ترافیک سنگین است. بااین وجود استفاده صحیح از آنها تأثیر بسزایی در افزایش کارایی تقاطع خواهد داشت.

۵-۶-۱- نشانه هادی

نشانه های هادی علائمی هستند که به منظور علامتگذاری اجسام و موانع در سطح تقاطع ها مانند پایه پلها و جزیره ها بکار می روند. این نشانه ها معمولاً بر روی پایه های کوتاه و یا بر روی اجسام نصب می شوند. در شکل ۵-۱۱ نمونه ای از این علائم ارائه شده است.



شکل ۵-۱۱- نمونه نشانه های هادی

۵-۶-۲- خط کشی

خط کشی از جمله مهمترین نشانه های راهنمایی است که در سطح و حاشیه سواره رو انجام می شود. رنگ خط کشی تقاطع منحصر به دو رنگ سفید و زرد است و استفاده از

سایر رنگها بهیچوجه مجاز نیست. برای نشان دادن مسیر حرکت، خط عبوری، گذرگاه عابرپیاده و نظایر آن باید از رنگ سفید استفاده شود درحالیکه برای نمایش مسیرهای انحرافی، مسیرهای ویژه و محل ایستگاههای وسایل حمل و نقل عمومی استفاده از رنگ زرد توصیه می گردد.

۵-۶-۲-۱- انواع خط کشی

بطورکلی خط کشی ها شامل خطوط طولی، عرضی، هدایتی، نوشته ها، نمادها، پیکانها و ایستگاهها است.

۱- خطوط طولی

خط کشی های طولی به دوصورت ممتد یا منقطع و یا ترکیبی از آنها امکان پذیر است. خط سفید ممتد، جداکننده ترافیک در دو جهت مخالف یا در یک جهت است به گونه ای که عبور یا انحراف از روی این خط مجاز نیست. چنانچه عبور یا انحراف وسایل نقلیه مجاز باشد از خطوط طولی منقطع استفاده می شود. دربرخی موارد می توان برای جداسازی جریان های ترافیک از خطوط دوتایی شامل دوخط ممتد، یک خط ممتد و یک خط منقطع و یا دوخط منقطع نیز استفاده نمود.

عرض خط کشی طولی نشانه درجه و شدت محدودیت وسایل نقلیه و همچنین تابع نوع مسیر است. خطوط ممتد و باریک معمولی دارای عرضی بین ۱۲ الی ۱۵ سانتیمتر (۱۲) برای خیابان ها و (۱۵ برای آزادراهها) هستند. خطوط عریض معمولاً دارای عرضی معادل دو برابر خطوط معمولی هستند. خطوط ممتد دوتایی شامل دوخط معمولی به فاصله ۱۲ الی ۱۵ سانتیمتر و حداکثر ۳۰ سانتیمتر می باشند.

خطوط طولی که در محدوده تقاطع ها مورد استفاده قرار می گیرند شامل خط کشی لبه سواره رو و خطوط عبور هم جهت و غیرهم جهت است.

- خط کشی لبه سواره رو

خط کشی لبه سواره رو به منظور تعیین حریم سواره رو در بزرگراهها و شریانی های مجزا و همچنین کلیه معابر فاقد جدول حاشیه ای بکار می رود. خط کشی لبه سواره رو به رنگ

سفید و به صورت ممتد است ولی در محل تقاطع یا خیابان های فرعی بصورت منقطع ترسیم می شود.

- خط کشی میانی

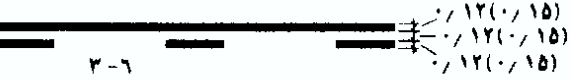
خط کشی میانی برای جداسازی جریان های ترافیکی هم جهت ترسیم می شود. این خطوط معمولاً به صورت منقطع است و عبور یا انحراف از روی آنها با احتیاط مجاز است ولی اگر تغییر خط عبور وسایل نقلیه مجاز نباشد خط کشی به صورت ممتد انجام می شود. برای اجتناب از تبدیل ناگهانی خطوط منقطع به خطوط ممتد از خط کشی هشداردهنده منقطع استفاده می شود.

- خط کشی محوری

خط کشی محوری، ترافیک غیرهمجهت دوطرف را از یکدیگر جدا می کند. چنانچه در طول مسیر خط کشی محوری مورد نیاز نباشد بهتر است حتی الامکان در محل تقاطع ترسیم شود. در صورتی که عبور و انحراف از خط محور از هردو طرف مجاز باشد از خط کشی منقطع و در شرایطی که از هردو طرف ممنوع باشد از خط کشی ممتد و چنانچه فقط از یکطرف مجاز باشد از خط کشی دوتایی منقطع و ممتد استفاده می شود. برای اجتناب از تبدیل ناگهانی خط کشی منقطع به ممتد باید از خطوط هشداردهنده استفاده گردد.

در جدول ۵-۶ انواع خط کشی های طولی تقاطع ها و موارد استفاده و ابعاد آنها ارائه شده است. در صورتی که شرایط خاص تقاطع مانند کمبود میدان دید ایجاب نماید می توان به منظور بهبود هدایت وسایل نقلیه، خط کشی مسیرها را در محدوده داخلی تقاطع نیز ادامه داد. در شکل ۵-۱۲ نمونه ای از انواع خط کشی های طولی در تقاطع آورده شده است.

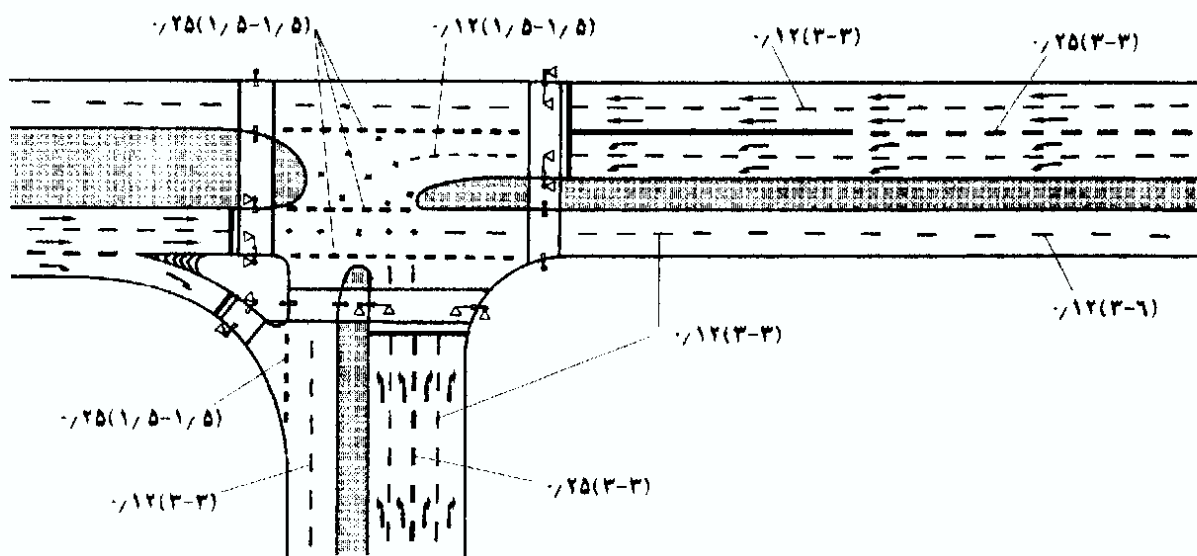
جدول ۵-۶- انواع خط کشی طولی و کاربرد هریک در محل تقاطع

نوع خط	شکل و اندازه خط کشی (متر)	موارد استفاده
خط ممتد - باریک	 ۰٫۱۲(۰٫۱۵)	لبه سواره رو، خطوط عبور، محور خیابان
خط منقطع ۱:۲ باریک	 ۰٫۱۲(۰٫۱۵) ۳-۶	خط عبور (خارج از محدوده تقاطع)
خط منقطع ۱:۱ باریک	 ۰٫۱۲(۰٫۱۵) ۱٫۵-۳(۳-۳)	خط عبور (داخل محدوده تقاطع)
خط منقطع ۲:۱ باریک	 ۰٫۱۲(۰٫۱۵) ۳٫۰-۱٫۵	خط هشدار دهنده
خط ممتد پهن	 ۰٫۲۵(۰٫۳۰)	لبه سواره رو - خط ویژه
خط منقطع ۱:۱ پهن	 ۰٫۲۵(۰٫۳۰) ۱٫۵-۳(۳-۳)	لبه سواره رو در تقاطع با مسیرهای فرعی
خط دوبل ممتد و منقطع باریک ۱:۲	 ۰٫۱۲(۰٫۱۵) ۰٫۱۲(۰٫۱۵) ۰٫۱۲(۰٫۱۵) ۳-۶	ممنوعیت عبور در یک جهت
خط دوبل ممتد باریک	 ۰٫۱۲(۰٫۱۵) ۰٫۱۲(۰٫۱۵) ۰٫۱۲(۰٫۱۵) ۰٫۱۲(۰٫۱۵)	ممنوعیت عبور در دو جهت

توضیح : اعداد داخل پرانتز مربوط به بزرگراهها است.

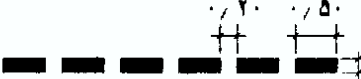
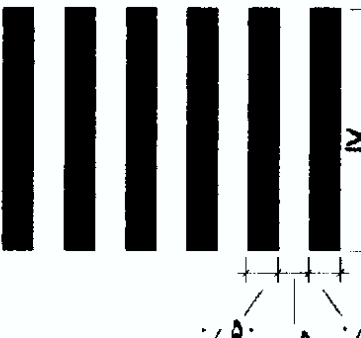
۲- خطوط عرضی

خط کشی های عرضی عمدتاً به رنگ سفید بوده و آن دسته که در ارتباط با تقاطع مورد استفاده واقع می شوند عبارتند از : خط ایست، گذرگاه عابر پیاده، خط رعایت حق تقدم عبور و گذرگاه دوچرخه. در جدول ۵-۷ ضوابط کاربرد و ابعاد انواع خط کشی های عرضی ارائه شده است.



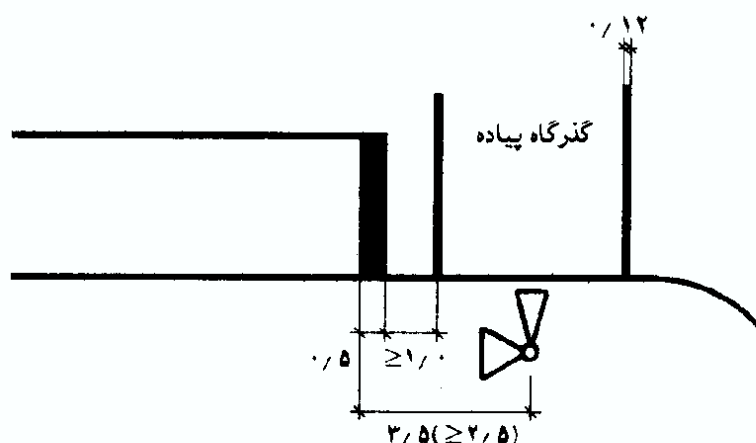
شکل ۵-۱۲- نمونه کاربرد انواع خطوط طولی در تقاطع ها

جدول ۵-۷- انواع خط کشی های عرضی و کاربرد هریک در محل تقاطع

نوع خط	شکل و اندازه خط کشی (متر)	موارد استفاده
خط ممتد پهن	 ۰٫۳۰-۰٫۵۰	خط ایست
خط منقطع پهن	 ۰٫۲۵ ۰٫۳۰-۰٫۵۰ ۰٫۳۰-۰٫۵۰	رعایت حق تقدم عبور
خط ممتد باریک	 ۰٫۱۲-۰٫۱۵	گذرگاه عرضی پیاده چراغدار
خط منقطع باریک	 ۰٫۲۰ ۰٫۵۰ ۰٫۱۲-۰٫۱۵	گذرگاه عرضی دوچرخه
خط کشی نردبانی	 $\geq 2,00$ ۰٫۵۰ ۰٫۵۰ ۰٫۵۰	گذرگاه عرضی پیاده بدون چراغ

خط ایست -

در تقاطع هایی که وسایل نقلیه باید الزاماً در یک نقطه خاص توقف نمایند، از خط ایست استفاده می شود. این خط مشخص کننده محل توقف اجباری وسایل نقلیه در پشت چراغ راهنما و تابلوی ایست بوده و بصورت توپر و با رنگ سفید و به ضخامت ۳۰ الی ۵۰ سانتیمتر ترسیم می شود. در صورت وجود خط کشی عابرپیاده در تقاطع چراغدار، خط ایست به فاصله حداقل ۱ متر از آن ترسیم می شود. در صورت عدم وجود گذرگاه عرضی پیاده، فاصله خط ایست از نزدیکترین لبه خیابان متقاطع، حداقل ۱ متر خواهد بود. در ضمن، فاصله خط ایست از محل نصب چراغ راهنمای وسایل نقلیه نباید ۲/۵ متر یا حداقل ۲/۵ متر باشد. در شکل ۵-۱۳ نحوه استفاده از خط ایست در تقاطع ها نشان داده شده است.



شکل ۵-۱۳- جزئیات ترسیم خط ایست و گذرگاه پیاده در تقاطع چراغدار

خط رعایت حق تقدم -

این خط که همراه با تابلوی رعایت حق تقدم بکار می رود بیسانگر لزوم رعایت حق تقدم عبور از سوی وسایل نقلیه مسیرهای فرعی منتهی به تقاطع بدون چراغ است. همچنین می توان از آن در انتهای خطوط گردش به چپ خروجی در مواردی که لازم است حق تقدم وسایل نقلیه روبرو رعایت شود استفاده نمود. این نوع خط کشی از مربع هایی به ابعاد ۳۰ تا ۵۰ سانتیمتر و با فواصل میانی ۲۵ سانتیمتر مطابق جدول ۵-۷ تشکیل می گردد.

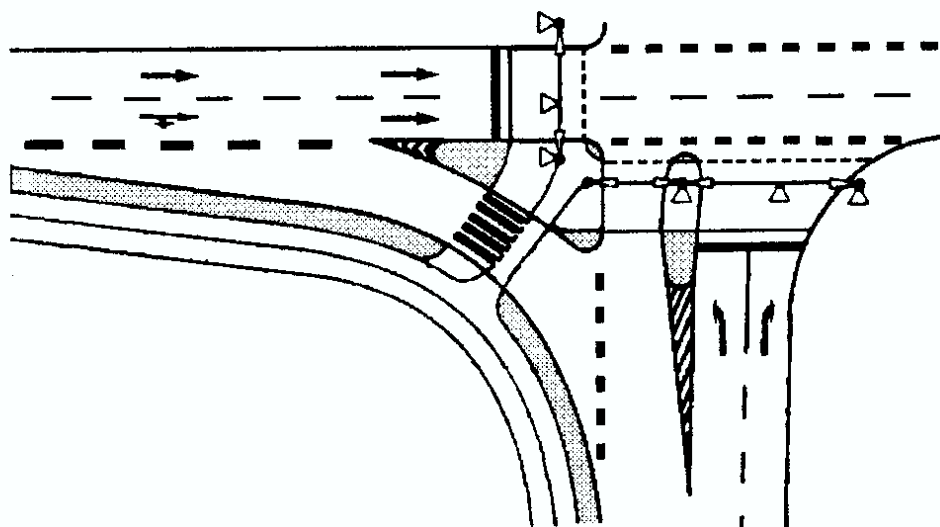
در صورت وجود خط منقطع طولی در حاشیه خیابان اصلی تقاطع، می توان از ترسیم خط رعایت حق تقدم صرف نظر نمود.

- خط کشی گذرگاه پیاده

هدف از خط کشی گذرگاه پیاده در تقاطع ها، هدایت عابرین از یک مسیر معین و همچنین آگاه نمودن رانندگان از احتمال وجود عابرین پیاده در سطح سواره رو است. در تقاطع های بدون چراغ، در صورت لزوم از خط کشی نردبانی عابر پیاده به عرض حداقل ۳ متر مطابق جدول ۵-۷ استفاده می شود. در تقاطع های چراغ دار، خط کشی عابر پیاده متشکل از دو خط موازی است. حداقل ضخامت این خطوط ۱۲ سانتیمتر است. عرض گذرگاه پیاده در تقاطع های چراغدار بر حسب حجم تردد و شرایط محلی متغیر بوده و حداقل آن ۸ / ۱ متر است. در حالت عادی عرض ۴ متر کفایت می کند.

- خط کشی گذرگاه دوچرخه

در صورتیکه گذرگاه دوچرخه از گذرگاه پیاده جدا باشد، باید از خط کشی منقطع به ضخامت حداقل ۱۲ سانتیمتر، به طول ۵۰ سانتیمتر و به فاصله ۲۵ سانتیمتر استفاده گردد. ضمناً توصیه می شود که عرض معبر خط کشی شده کمتر از ۲ متر نباشد. در شکل ۵-۱۴ نمونه ای از خط کشی گذرگاه های دوچرخه و پیاده در تقاطع نشان داده شده است.

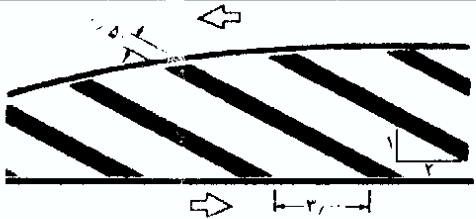
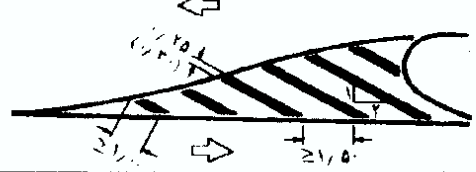


شکل ۵-۱۴- نمونه خط کشی گذرگاه دوچرخه و پیاده

۳- خط کشی هدایتی

خط کشی هدایتی به منظور آگاهسازی رانندگان درمحل دماغه و یا سطح جداگر بصورت هاشور مورب یک طرفه یا دوطرفه ترسیم می شود. براساس مقررات راهنمایی و رانندگی، وسایل نقلیه مجاز به عبور از روی این خط کشی نیستند. در جدول ۵-۸ جزئیات ترسیم دونوع خط کشی هدایتی باریک و پهن نشان داده شده است.

جدول ۵-۸- انواع خط کشی هدایتی تقاطع

نوع خط	شکل و اندازه خط کشی	موارد استفاده
هاشور پهن		سطوح بزرگ
هاشور باریک		سطوح کوچک

درمجاورت جزایر جداکننده میانی باید خط محور بصورت خط سفید ممتد دوتایی ترسیم شود به گونه ای که طرفین جزیره را دربرگیرد. فاصله جانبی خط محور از جزیره باید ۰/۳ تا ۰/۶ متر باشد. طول خط کشی هدایتی بستگی به سرعت ۸۵ درصد وسایل نقلیه و میزان انحراف مسیر درمجاورت مانع دارد و در تقاطع های همسطح شهری از رابطه زیر بدست می آید :

$$d = \frac{WV_{85}^2}{150} \quad (۷-۵)$$

که در آن :

W میزان انحراف مسیر از امتداد قبلی (متر)،
 V_{85} سرعت ۸۵ درصد وسایل نقلیه (کیلومتر بر ساعت) و
d طول خط کشی هدایتی (متر) است.

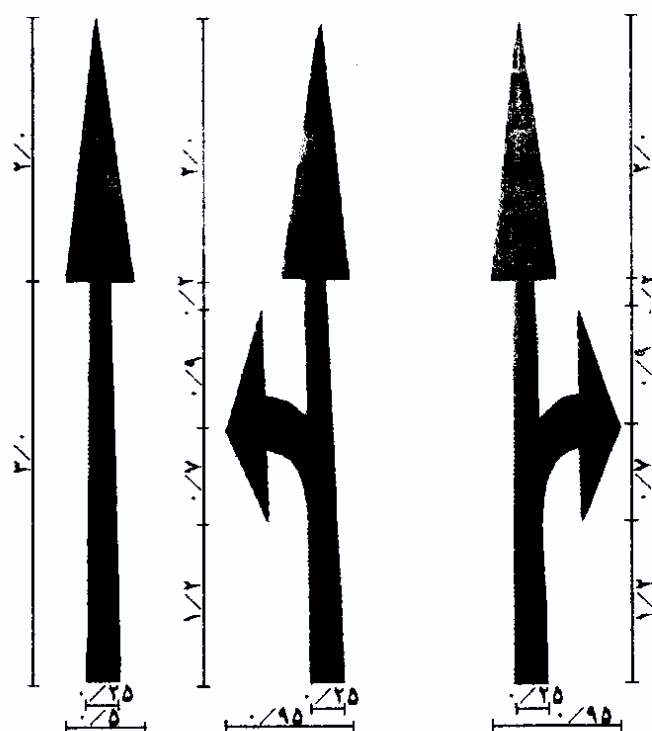
حداقل طول L در تقاطع های همسطح شهری ۳۰ متر است.

۴- نوشته ها

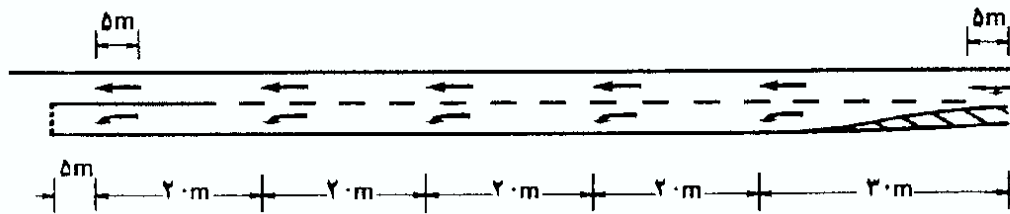
هدف از نوشتن کلمات بر سطح معابر، تنظیم ترافیک و آگاهسازی و هدایت رانندگان است. کلیه حروف باید به رنگ سفید و مطابق با استاندارد الفباء و علائم راه و به زبان فارسی باشند. همچنین به علت اینکه محدودیت زاویه دید در سرعت های زیاد وجود دارد، ارتفاع حروف باید متناسب با سرعت وسایل نقلیه باشد.

۵- پیکان های جهت نما

پیکان های جهت نما در تقاطع ها به منظور هدایت صحیح رانندگان و آگاه نمودن آنان از نحوه حرکت مجاز و تخصیص هر خط عبوری به حرکت معین بکار می روند. پیکان های انتخاب مسیر حرکت به رنگ سفید بوده و دارای انواع مختلف برای حرکات عبور مستقیم، گردش به راست و گردش به چپ هستند. نمونه ای از انواع پیکانها در شکل ۵-۱۵ نشان داده شده است. در شکل ۵-۱۶ نیز نحوه ترسیم پیکان های جهت نما و فواصل آنها نشان داده شده است. همانگونه که در این شکل ملاحظه می شود فاصله نوک اولین پیکان از خط ایست ۵ متر و فواصل بین پیکان های بعدی ۲۰ متر است.



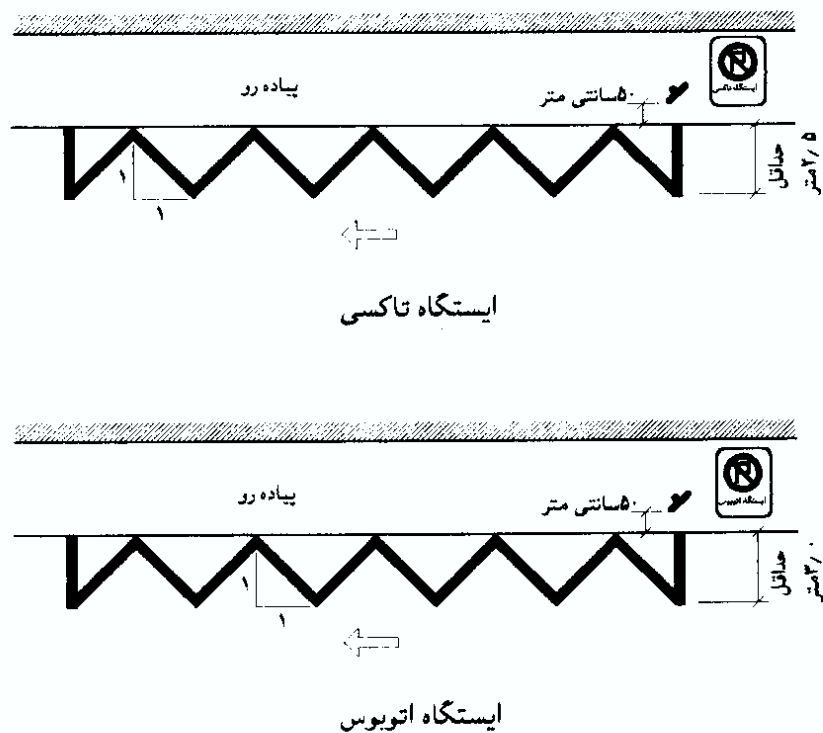
شکل ۵-۱۵- نمونه هایی از پیکان های جهت نما (متر)



شکل ۵-۱۶- آرایش و محل استقرار پیکان‌های جهت‌نما در تقاطع

۶- خط‌کشی ایستگاهها

ایستگاههای وسایل نقلیه عمومی و تاکسی‌ها در سطح سواره روی تقاطع باید دارای خط‌کشی باشند. خط‌کشی این محل‌ها با رنگ زرد و به عرض ۱۲ سانتیمتر مطابق شکل ۵-۱۷ صورت می‌گیرد.



شکل ۵-۱۷- خط‌کشی ایستگاههای کنار خیابان

فصل ۶ - سایر ملاحظات

۱-۶- حریم تقاطع

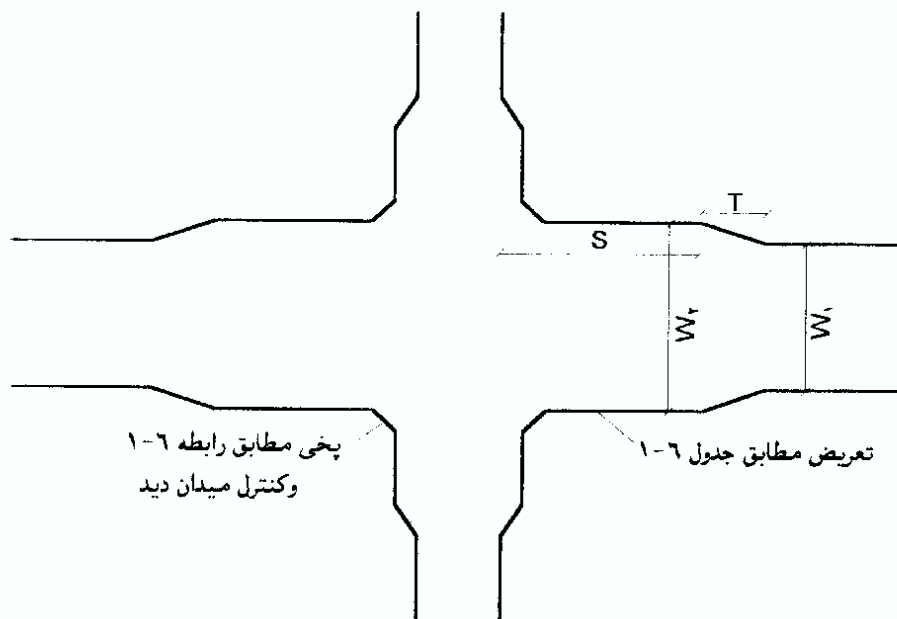
حریم یا پوسته، محدوده ای از اطراف تقاطع است که اراضی و املاک داخل آن به منظور احداث تقاطع، ذخیره و یا تملک می شود. حریم تقاطع باید گنجایش کلیه عناصر هندسی و کنترلی و تجهیزات تقاطع را داشته و ملاحظات عملکردی، ایمنی و توسعه آتی آن را نیز برآورده نماید.

باتوجه به کاهش ظرفیت خطوط عبوری در محل تقاطع ها، باید در صورت نیاز، با تعریض تقاطع، فضای کافی برای احداث خطوط کمکی گردش به چپ و راست و یا افزایش تعداد خطوط عبور مستقیم تأمین شود. بدین منظور توصیه می شود در محل تقاطع های همسطح معابر بزرگراهی و شریانی شهری، تعریض سواره رو به میزان دو برابر کل عرض خطوط عبوری مفید صورت گیرد. طول تعریض باید در حدی باشد که یک خط کمکی گردشی مطابق ضوابط بند ۴-۴ را در خود جای دهد. چنانچه اطلاعات کافی برای محاسبه این طول موجود نباشد، می توان حداقل طول تعریض را معادل ۱۵ برابر میزان تعریض حریم در هر طرف مسیر در نظر گرفت. تعریض حریم باید بصورت متقارن و متساوی در هر دو طرف معبر اعمال شود.

در جدول ۱-۶ ابعاد تعریض لازم برای تقاطع های همسطح بزرگراهی و شریانی شهری و در شکل ۱-۶ چگونگی انجام تعریض ارائه شده است.

جدول ۱-۶- حداقل ابعاد تعریض حریم معابر در تقاطع های بزرگراهی و شریانی (متر)

عرض حریم معبر W_1	حریم تعریض شده W_2	طول تعریض S	طول لچکی T
۲۰	۳۵	۱۰۰	۳۵
۲۵	۴۰	۱۰۰	۳۵
۳۰	۴۵	۱۰۰	۳۵
۳۵	۵۵	۱۵۰	۵۰
۴۵	۶۵	۱۵۰	۵۰

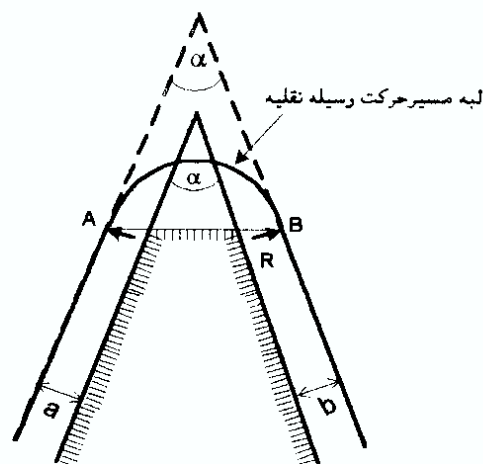


شکل ۱-۶- چگونگی انجام تعریض حریم در محدوده تقاطع ها

گوشه های حریم تقاطع باید بصورت پخ باشد و طول پخی ρ (متر) با توجه به شکل ۲-۶ از رابطه زیر بدست می آید :

$$\rho = 2R \cos \frac{\alpha}{2} - (a + b) / \cos \frac{\alpha}{2} \quad (۱-۶)$$

که در آن R شعاع قوس گوشه تقاطع (متر)، a و b عرض پیاده روهای مجاور تقاطع (متر) و α زاویه تقاطع است. طول پخی بدست آمده از رابطه ۱-۶ باید با توجه به ملاحظات میدان دید (بخش ۳-۴) کنترل گردد.



شکل ۲-۶- جزئیات پخ گوشه تقاطع

۶-۲- روشنایی تقاطع

روشنایی تقاطع های همسطح باید در حد مطلوب تأمین شود تا استفاده کنندگان تقاطع اعم از رانندگان، عابرین پیاده و دوچرخه سواران بتوانند در اوقات تاریک با دقت و سهولت، سطح تقاطع و حاشیه آن را رؤیت کنند. تأمین روشنایی مناسب در تقاطع ها، علاوه بر ایمن سازی، از نظر افزایش کارایی و زیباسازی نیز حائز اهمیت است.

بطور کلی توصیه می شود که نوع و ترتیب نصب چراغ ها، لامپ مورد استفاده، ارتفاع نصب و فاصله نصب پایه های متوالی، سیم کشی و سایر تجهیزات مربوطه با همکاری یک کارشناس برق تعیین و طراحی شود. لذا در اینجا صرفاً به منظور آشنایی با اصول طراحی سیستم روشنایی تقاطع به ذکر نکات کلی اکتفا می شود.

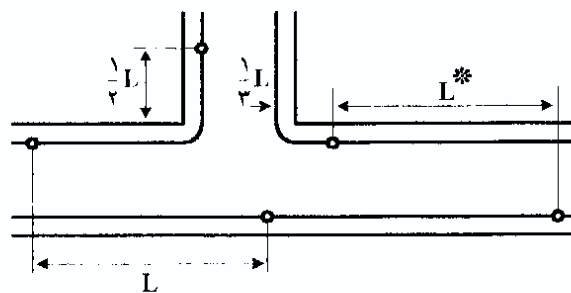
در جدول ۶-۲ شدت روشنایی لازم در معابر مختلف براساس وضعیت کاربری اطراف تقاطع ارائه شده است. شدت روشنایی حداقل در تقاطع باید برابر مجموع شدت روشنایی خیابان های منتهی به آن باشد و حداقل روشنایی لازم برای گذرگاه عرضی پیاده و دوچرخه (در صورت وجود) نیز تأمین گردد. در گذرگاه های عرضی پیاده و دوچرخه و برابری میانی، تأمین تراز روشنایی حداقل برابر ۴۴ لوکس توصیه می گردد که این مقدار ممکن است در تقاطع های با حجم ترافیک بالا و یا تقاطع های چندراهی و پیچیده به ۷۵ لوکس نیز برسد. برای سطوح پارکینگ ها، ایستگاههای اتوبوس و تاکسی واقع در محدوده تقاطع تأمین تراز روشنایی حداقل برابر ۲۲ لوکس توصیه می شود.

جدول ۶-۲- شدت روشنائی لازم جهت معابر (لوکس)

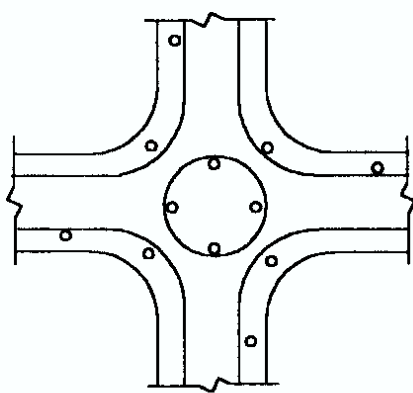
وضعیت اطراف معبر			نوع معبر
مسکونی	تجاری - مسکونی	تجاری	
۱۱	۱۵	۲۲	آزادراه و بزرگراه شهری
۶	۱۰	۱۳	میدان شهریانی
۴	۶	۱۰	راه های جمع و پخش کننده
۲	۴	۶	میدان های دسترسی
۱	۴	۱۰	پارک و دوچرخه رو

ارتفاع نصب چراغ باید به گونه ای باشد که موجب چشم زدگی رانندگان نگردد. این ارتفاع را می توان براساس شار نوری لامپ مورد استفاده بدست آورد.

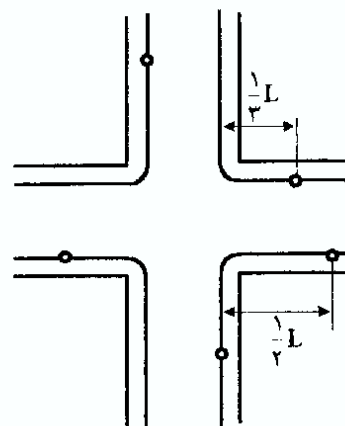
چراغ های روشنایی تقاطع باید در نقاطی نصب شوند که رانندگان به خوبی از احتمال وجود خطرات ترافیکی آگاه شده و با نزدیک شدن به تقاطع قادر به مشاهده مسیر خود و سایر وسایل نقلیه باشند. در شکل ۳-۶ نمونه هایی از محل نصب چراغ در تقاطع های سه راهی، چهارراهی و میدانی ارائه شده است.



تقاطع سه راهی



میدان



تقاطع چهارراهی

* فاصله چراغ ها در مسیر منتهی به تقاطع

شکل ۳-۶ - نمونه طرح چراغ گذاری تقاطع ها

۳-۶- روسازی و زهکشی تقاطع

روسازی نقش مهمی در ایمنی و کارایی تقاطع ایفا می نماید و طراحی آن باید براساس شرایط ترافیکی و محیطی تقاطع صورت گیرد. اصول کلی طراحی روسازی تقاطع مشابه روسازی راه است، ولی تفاوت های عملکردی آنها باید در طراحی ملحوظ گردد.

در طرح روسازی ویژه تقاطع باید مجموع ترافیک عبوری در کلیه جهات به عنوان مبنای طراحی در نظر گرفته شود. بنابراین در محل تقاطع، روسازی مقاومتری نسبت به روسازی خیابان های منتهی به تقاطع مورد نیاز است. طرح لایه بندی روسازی و نحوه اتصال آنها به یکدیگر و همچنین طرح اختلاط آسفالت نیز باید به گونه ای صورت گیرد که تأثیر نیروهای افقی ناشی از کاهش و افزایش سرعت وسایل نقلیه به حداقل برسد.

روسازی تقاطع باید دارای مقاومت لغزشی کافی برای حرکت های مختلف وسایل نقلیه شامل ترمزگیری، شتابگیری و گردش باشد. مقاومت لغزشی روسازی در شرایط رویه خیس اندازه گیری شده و برحسب عدد لغزش سنجیده می شود. طبق تعریف، عدد لغزش روسازی برابر است با نسبت مقاومت لغزشی به بار چرخ ضربدر ۱۰۰ که در شرایط رویه خیس و سرعت ۶۵ کیلومتر در ساعت بدست می آید. مقادیر عدد لغزش بزرگتر از ۴۰ در شرایط رویه خیس و بزرگتر از ۶۰ در شرایط رویه خشک برای کلیه نیازهای حرکتی وسایل نقلیه کفایت می کند.

چنانچه سطح خدمت روسازی موجود تقاطع به هر علت کاهش یافته و در عملکرد تقاطع ایجاد اختلال نماید باید با اصلاح رویه و یا اجرای روکش، عمرمفید و سطح خدمت آنرا بهبود بخشید. مهمترین روش های اصلاح رویه که به منظور رفع ناهمواری ها و بهبود ضریب اصطکاک صورت می گیرد عبارتند از :

- ایجاد شیارهای عرضی یا طولی در سطح رویه
- گرم تراشی روزدگی قیر در آسفالت روسازی
- چکش کاری روسازی با دستگاههای ضربه زن
- کف سابی با استفاده از دیسک های فولادی
- سندبلاست روسازی
- لکه گیری و مرمت چاله ها و درزهای روسازی

وجود آب در سطح روسازی ضریب اصطکاک آن را به مقدار قابل توجهی کاهش می‌دهد و در این شرایط ممکن است قدرت کنترل وسایل نقلیه از دست برود. تأمین شیب عرضی $2/5$ درصد باعث تسهیل زهکشی و بهبود کشش در شرایط بارانی می‌شود. اگر متوسط عمق خلل و فرج سطحی رویه مساوی یا بزرگتر از $1/5$ میلیمتر باشد، مقاومت لغزشی و گردشی افزایش و اثرات سوء خیس بودن رویه کاهش می‌یابد.

سیستم زهکشی تقاطع باید مطابق ضوابط شیب بندی بخش ۴-۲ طراحی شود. مکانیابی و طراحی تسهیلات زهکشی شامل آبروها، کانالها و دریچه‌های آبرو نیز باید مطابق با اصول فنی مربوطه و بدون ایجاد مزاحمت در جریان ترافیک وسایل نقلیه صورت گیرد. حتی المقدور باید طراحی شبکه هدایت آبهای سطحی و همچنین سایر تأسیسات شهری به گونه‌ای انجام شود که گره‌های اصلی آنها منطبق بر تقاطع‌های اصلی خیابان‌های شهری نباشد. در این صورت بسیاری از مسائل و مشکلات تقاطع‌ها حل خواهد شد.

پیوست

فهرست موارد ارزیابی طرح تقاطع

۱- آمار و اطلاعات

آیا اطلاعات مبنای طرح مانند آمارهای ترافیکی، وضعیت محدوده تقاطع و خیابان ها و کاربری های اطراف موجود هستند؟

۲ - سرعت

آیا سرعت عملکردی (V_{85}) درمسیرهای منتهی به تقاطع اندازه گیری شده است ؟ آیا اختلاف بین سرعت عملکردی و سرعت طرح تقاطع (V_k) درحدی است که اعمال محدودیت سرعت مجاز یا بالا بردن استاندارد طراحی تقاطع را ایجاب نماید ؟

۳- حق تقدم در تقاطع

الف- آیا وضعیت حق تقدم درتقاطع مشخص است ؟
ب - آیا درتقاطع سه راهی، خیابان ممتد و درتقاطع چهارراهی خیابان با مشخصات بالاتر به عنوان خیابان اصلی انتخاب شده است ؟

۴ - فواصل تقاطع ها

الف- آیا فواصل تقاطع ها درحدی است که امکان ایجاد سیستم هماهنگ در چراغ های آنها وجود دارد ؟
ب - آیا فواصل تقاطع ها درحدی است که پس زدن صف یک تقاطع برعملکرد تقاطع های مجاور تأثیر می گذارد ؟

۵- تصادفات

الف- آیا تصادفات مشابه در یک نقطه وجود داشته است ؟

ب - آیا تصادفات تقاطع مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و آیا تجدید طراحی تقاطع با توجه به این نتیجه گیری ها و نظرات کارشناسان مورد نیاز است ؟

۶- ظرفیت

الف- آیا تقاطع دارای ظرفیت کافی برای عبور وسایل نقلیه در ساعت طرح می باشد ؟

ب - آیا برای برطرف نمودن عوامل کاهنده ظرفیت نظیر ایستگاه های اتوبوس و تاکسی و عابرین پیاده تدابیری اتخاذ شده است ؟

۷- سیستم کنترل

الف- آیا سیستم کنترل تقاطع متناسب با طرح هندسی و نیازهای ترافیکی آن است ؟

ب - آیا زمان بندی و فازبندی چراغ راهنمایی براساس دستورالعمل مربوطه طراحی شده است ؟

ج - آیا طراحی و نصب وسایل کنترل ترافیک شامل چراغ ها، تابلوها و نشانه های راهنمایی مطابق دستورالعمل های مربوطه انجام شده است ؟

۸ - قابلیت تشخیص

الف- آیا تقاطع از تمام ورودی های آن به موقع قابل تشخیص است ؟

درعین حال باید بطور موردی بررسی شود که :

ب - آیا به علت های خاص از قبیل احداث ساختمان ها یا درختکاری قابلیت تشخیص تغییر کرده است ؟ آیا می توان قابلیت تشخیص درشب را بوسیله تغییراتی در نوع روشنایی یا رنگ نور بهتر نمود ؟

- ج - آیا تقاطع از ورودی هایی که ملزم به توقف یا رعایت حق تقدم هستند کاملاً قابل تشخیص است یا باید قابلیت تشخیص را توسط تمهیداتی نظیر طولیل نمودن جزیره جداکننده وسط، یا با تکرار نمودن تابلوی رعایت حق تقدم بهبود بخشید ؟
- د - آیا در تقاطع های مجهز به چراغ راهنما، فانوس ها از فاصله کافی قابل تشخیص هستند یا در صورت لزوم نصب چراغ های بالاسری ضروری است ؟

۹- قابلیت دید

- الف- آیا تقاطع دارای دید کافی است، یعنی وسایل نقلیه ملزم به توقف یا رعایت حق تقدم، دیگران را به خوبی و به موقع می بینند ؟
- ب - آیا میدان دید لازم برای سرعت عملکردی (V_{85}) عاری از موانع دید است ؟
- ج - آیا مسیرهای فرعی تقاطع حتی الامکان بطور عمودی به خیابان اصلی متصل شده اند ؟ آیا هنگامیکه به علل شهرسازی، تقاطعی با زاویه غیرقائم ضرورت دارد دید کافی تأمین شده است ؟
- د - آیا تابلوهای جهت نما و تبلیغاتی، تجهیزات ایمنی و دیوارهای ضد صوت طوری نصب شده اند که مانع دید وسایل نقلیه دارای حق تقدم، عابرین پیاده و دوچرخه سواران نگردند ؟ آیا در صورت وجود خودروهای متقاضی پارکینگ، تدابیری برای ممانعت وسایل نقلیه از پارک کردن در محدوده میدان دید اتخاذ شده است ؟

۱۰- قابلیت درک

- الف- آیا وضعیت جزایر ترافیکی و خط کشی در تقاطع به گونه ای است که موجب سردرگمی رانندگان نشود ؟
- ب - آیا محلی که وسایل نقلیه گردشی خروجی و ورودی و دوچرخه سواران باید در آنجا تغییر خط یا جهت دهند به حد کافی روشن است ؟
- ج - آیا عابرین پیاده و دوچرخه سواران به راحتی معابر ویژه خود را در تقاطع پیدا می کنند ؟

- د - آیا برای ترافیک گردش خروجی، ضرورت رعایت حق تقدم دوچرخه سواران و عابرین پیاده و وسایل نقلیه عمومی، روشن است ؟
- ه - آیا در تقاطع های مجهز به چراغ راهنمایی، هنگام از کار افتادن چراغ، رعایت حق تقدم بقدر کافی واضح است ؟

۱۲- قابلیت عبور

- الف- آیا خطوط گردش مورد نیاز تأمین شده است ؟
- ب - آیا عرض خطوط عبور در تقاطع کافی است ؟ آیا در مسیرهای گردش سطح کافی براساس نمودارهای گردش نما در نظر گرفته شده است ؟
- ج - آیا سطح تقاطع در حدی در نظر گرفته شده است که وسایل نقلیه با سرعت مطلوب و یا حداقل براساس هندسه حرکت و در صورت لزوم با اشغال خطوط عبور مجاور، حرکت گردش خود را انجام دهند ؟
- د - آیا فضای انتظار کافی برای توقف عابرین پیاده و دوچرخه سواران بر روی جزایر میانی و مثلثی در نظر گرفته شده است ؟
- ه - آیا تمهیدات کافی برای عبور معلولین از عرض تقاطع در نظر گرفته شده است ؟
- و - آیا آبهای سطحی سواره رو به خوبی زهکشی می شوند ؟
- ز - آیا طراحی جزایر جداکننده و مثلثی متناسب با نیازهای وسایل نقلیه است ؟
- ح - آیا در مناطق پرتراکم، حفاظ وسط به منظور محافظت از عابرین پیاده و دوچرخه سواران تعبیه شده است ؟

جمهوری اسلامی ایران

سازمان برنامه و بودجه

دفتر امور فنی و تدوین معیارها

فهرست نشریات

تابستان

۱۳۷۶

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

شماره ردیف	عنوان نشریه	شماره نشریه	تاریخ انتشار		ملاحظات
			چاپ اول	چاپ آخر	
۱	زلزله خیزی ایران (از سال ۱۹۰۰ تا سال ۱۹۶۹)	۱	۱۳۵۰	-	
۲	زلزله هشتم مرداد ماه ۴۹ قمری (گنبد کاووس)	۲	۱۳۵۰	-	
۳	بررسی های فنی	۳	۱۳۵۰	-	
۴	طرح و محاسبه و اجرای رویه های بتنی در فرودگاهها	۴	۱۳۵۰	-	
۵	آزمایش لوله های تحت فشار سیمان و پنبه نسوز				
	در کارگاه های لوله کشی	۵	۱۳۵۰	-	
۶	ضمائم فنی دستورالعمل طرح، محاسبه و اجرای رویه های بتنی در فرودگاهها	۶	۱۳۵۰	-	
۷	دفترچه تب شرح قیمت های واحد عملیات راههای فرعی	۷	۱۳۵۱	۱۳۵۲	ناقص اعتبار
۸	دفترچه تب شرح قیمت های واحد عملیات راههای اصلی	۸	۱۳۵۱	۱۳۵۲	ناقص اعتبار
۹	مطالعه و بررسی در تعیین ضوابط مربوط به طرح مدارس ابتدائی	۹	۱۳۵۱	-	
۱۰	بررسی فنی مقدماتی زلزله ۲۱ فروردین ماه ۱۳۵۱ منطقه قزوین استان فارس	۱۰	۱۳۵۱	-	
۱۱	برنامه ریزی فیزیکی بیمارستان های عمومی کوچک	۱۱	۱۳۵۱	-	
۱۲	روسازی شنی و حفاظت رویه آن	۱۲	۱۳۵۲	-	
۱۳	زلزله ۱۷ آبان ماه بندرعباس	۱۳	۱۳۵۲	-	
۱۴	تجزیه و تحلیل هزینه کارهای ساختمانی و راهسازی (بخش کارهای آجری)	۱۴	۱۳۵۲	۱۳۵۳	
۱۵	تجزیه و تحلیل هزینه کارهای ساختمانی و راهسازی (بخش تعیین هزینه ساعتی ماشینهای راهسازی)	۱۵	۱۳۵۲	-	ناقص اعتبار
۱۶	شرح قیمت های واحد تب برای کارهای ساختمانی	۱۶	۱۳۵۲	-	ناقص اعتبار
۱۷	برنامه ریزی فیزیکی بیمارستان های عمومی از ۱۵۰ تخت تا ۷۲۰ تخت	۱۷	۱۳۵۲	-	
۱۸	مشخصات فنی عمومی لوله ها و اتصالات پی.وی.سی سخت برای مصارف آب رسانی	۱۸	۱۳۵۲	-	
۱۹	روش نصب و کارگذاری لوله های پی.وی.سی	۱۹	۱۳۵۲	-	
۲۰	جوشکاری در ساختمان های فولادی	۲۰	۱۳۵۲	۱۳۷۳	
۲۱	تجهیز و سازماندهی کارگاه جوشکاری	۲۱	۱۳۵۲	۱۳۶۳	
۲۲	جوش پذیری فولادهای ساختمانی	۲۲	۱۳۵۲	۱۳۶۲	
۲۳	بازرسی و کنترل کیفیت جوش در ساختمان های فولادی	۲۳	۱۳۵۲	۱۳۷۳	
۲۴	ایمنی در جوشکاری	۲۴	۱۳۵۲	۱۳۷۳	
۲۵	زلزله ۲۳ نوامبر ۱۹۷۲ موناگو	۲۵	۱۳۵۲	-	
۲۶	جوشکاری در درجات حرارت پایین	۲۶	۱۳۵۲	۱۳۷۳	
۲۷	مشخصات فنی عمومی لوله کشی آب سرد و گرم و فاضلاب ساختمان	۲۷	۱۳۵۲	-	

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

شماره ردیف	عنوان نشریه	شماره نشریه	تاریخ انتشار		ملاحظات
			چاپ اول	چاپ آخر	
۲۸	تجزیه و تحلیل هزینه کارهای ساختمانی (بخش ملاتها)	۲۸	۱۳۵۳	-	
۲۹	بررسی نحوه توزیع منطقی تخت های بیمارستانی کشور	۲۹	۱۳۵۳	-	
۳۰	مشخصات فنی عمومی برای طرح و اجرای انواع شمعها و سپرها	۳۰	۱۳۵۳	۱۳۶۵	
۳۱	تجزیه و تحلیل هزینه کارهای ساختمانی و راهسازی (بخش اندودها، قرنیزها و بندکشی)	۳۱	۱۳۵۳	-	
۳۲	شرح قیمتهای واحد تیپ برای کارهای لوله کشی آب و فاضلاب ساختمان	۳۲	۱۳۵۳	-	
۳۳	مشخصات فنی عمومی راههای اصلی	۳۳	۱۳۵۳	-	فاقد اعتبار
۳۴	مشخصات فنی عمومی اسکلت فولادی ساختمان	۳۴	۱۳۵۳	-	فاقد اعتبار
۳۵	مشخصات فنی عمومی کارهای بتی	۳۵	۱۳۵۳	-	فاقد اعتبار
۳۶	مشخصات فنی عمومی کارهای بتانی	۳۶	۱۳۵۳	-	فاقد اعتبار
۳۷	استانداردهای نقشه کشی	۳۷	۱۳۵۳	-	
۳۸	مشخصات فنی عمومی اندودکاری	۳۸	۱۳۵۳	-	فاقد اعتبار
۳۹	شرح قیمتهای واحد تیپ برای کارهای تاسیسات حرارتی و تهویه مطبوع	۳۹	۱۳۵۳	-	فاقد اعتبار
۴۰	مشخصات فنی عمومی درو پنجره	۴۰	۱۳۵۳	-	فاقد اعتبار
۴۱	مشخصات فنی عمومی شیشه کاری در ساختمان	۴۱	۱۳۵۳	-	فاقد اعتبار
۴۲	مشخصات فنی عمومی کاشی کاری و کف پوش در ساختمان	۴۲	۱۳۵۳	-	فاقد اعتبار
۴۳	تجزیه و تحلیل هزینه کارهای ساختمانی و راهسازی (بخش کاشی کاری، سرامیک کاری، فرش کف و عایق کاری)	۴۳	۱۳۵۳	-	
۴۴	استاندارد پیشنهادی لوله های سخت پی.وی.سی در لوله کشی آب آشامیدنی	۴۴	۱۳۵۴	-	
۴۵	استاندارد پیشنهادی لوله های سخت پی.وی.سی در مصارف صنعتی	۴۵	۱۳۵۴	-	
۴۶	زلزله ۱۶ اسفند ۱۳۵۳ (سرخون بندرعباس)	۴۶	۱۳۵۴	-	
۴۷	استاندارد پیشنهادی اتصالات لوله های تحت فشار پی.وی.سی	۴۷	۱۳۵۴	-	
۴۸	مشخصات فنی عمومی راههای فرعی درجه یک و دو	۴۸	۱۳۵۴	-	فاقد اعتبار
۴۹	بخشی پیرامون فضا در ساختمانهای اداری	۴۹	۱۳۵۴	-	
۵۰	گزارش شماره ۱ مربوط به نمودارهای شتاب نگار در ایران	۵۰	۱۳۵۴	-	
۵۱	مشخصات فنی عمومی کارهای نصب و رفتهای پوششی سقف	۵۱	۱۳۵۴	-	فاقد اعتبار
۵۲	شرح قیمتهای واحد تیپ برای کارهای تاسیسات برق	۵۲	۱۳۵۴	-	فاقد اعتبار
۵۳	زلزله های سال ۱۹۱۰ کشور ایران	۵۳	۱۳۵۴	-	
۵۴	راهنمای طرح و اجرای عملیات نصب لوله های سخت پی.وی.سی در لوله کشی آب سرد	۵۴	۱۳۵۴	-	

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

شماره ردیف	عنوان نشریه	شماره نشریه	تاریخ انتشار		ملاحظات
			چاپ اول	چاپ آخر	
۵۵	مشخصات فنی عمومی کارهای ساختمانی (تجدید نظر اول)	۵۵	۱۳۵۴	۱۳۷۴	تجدید نظر اول: چاپ دوم
۵۶	راهنمای طرح و اجرای عملیات نصب لوله های سخت پی.وی.سی	۵۶	۱۳۵۴		
۵۷	شرایط لازم برای طرح و محاسبه ساختمانهای بتن آرمه	۵۷	۱۳۵۴		
۵۸	گزارش شماره ۲ مربوط به نمودارهای شتاب نگار در ایران	۵۸	۱۳۵۴		
۵۹	شرح قیمت های واحد تیپ برای خطوط انتقال آب	۵۹	۱۳۵۴		فاقد اعتبار
۶۰	شرح قیمت های واحد تیپ برای شبکه توزیع آب	۶۰	۱۳۵۵		
۶۱	طرح و محاسبه قابهای شیب دار و قوسی فلزی	۶۱	۱۳۵۵		
۶۲	نگرشی بر کارکرد و نارسائیهای کوی نهم آبان	۶۲	۱۳۵۵		
۶۳	زلزله های سال ۱۹۶۹ کشور ایران	۶۳	۱۳۵۵		
۶۴	مشخصات فنی عمومی درزهای اتصالات	۶۴	۱۳۵۵		فاقد اعتبار
۶۵	نقاشی ساختمانها (آیین کاربرد)	۶۵	۱۳۵۵		فاقد اعتبار
۶۶	تحلیلی بر روند دگرگونیهای سکونت در شهرها	۶۶	۱۳۵۵		فاقد اعتبار
۶۷	راهنمایی برای اجرای ساختمان بناهای اداری	۶۷	۱۳۵۵		
۶۸	ضوابط تجزیه و تحلیل قیمت های واحد اقلام مربوط به خطوط انتقال آب	۶۸	۱۳۵۶		
۶۹	زلزله های سال ۱۹۶۸ کشور ایران	۶۹	۱۳۵۶		
۷۰	مجموعه مقالات سمینار سنتو (پیشرفتهای اخیر در کاهش خطرات زلزله، تهران ۲۳-۲۵ آبانماه ۱۳۵۵)	۷۰	۱۳۵۶		
۷۱	محافظت ابنیه فنی آهنی و فولادی در مقابل خوردگی	۷۱	۱۳۵۶		
۷۲	راهنمایی برای تجزیه قیمت های واحد کارهای تاسیساتی	۷۲	۱۳۵۶		
۷۳	تجزیه و تحلیل هزینه کارهای ساختمانی و راهسازی (بخش عملیات خاکی با وسایل مکانیکی)	۷۳	۱۳۵۶		
۷۴	ضوابطی برای طرح و اجرای ساختمانهای فولادی (براساس آیین نامه AISC)	۷۴	۱۳۵۶		
۷۵	برنامه کامپیوتری مربوط به آنالیز قیمت کارهای ساختمانی و راهسازی	۷۵	۱۳۵۶		
۷۶	مجموعه راهنمای تجزیه واحد قیمت های واحد کارهای ساختمانی و راهسازی (قسمت اول)	۷۶	۱۳۵۶		
۷۷	زلزله ۴ مارس ۱۹۷۷ کشور رومانی	۷۷	۱۳۵۶		
۷۸	راهنمای طرح ساختمانهای فولادی	۷۸	۱۳۵۷	۱۳۶۲	
۷۹	شرح خدمات نقشه برداری	۷۹	۱۳۶۰	۱۳۶۴	
۸۰	راهنمای ایجاد بناهای کوچک در مناطق زلزله خیز	۸۰	۱۳۶۰		
۸۱	سیستم گازهای طبی در بیمارستانها - محاسبات و اجرا	۸۱	۱۳۶۱		

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

شماره ردیف	عنوان نشریه	شماره نشریه	تاریخ انتشار		ملاحظات
			چاپ اول	چاپ آخر	
۸۲	راهنمای اجرای سقفهای تیرچه و بلوک	۸۲	۱۳۶۲	۱۳۷۵	ویرایش سوم: چاپ دوم
۸۳	نقشه‌های تیپ پلها و آبروها تا دهانه ۸ متر	۸۳	۱۳۶۶	۱۳۷۳	
۸۴	طراحی مسکن برای اشخاص دارای معلولیت (باصدلی چرخدار)	۸۴	۱۳۶۳		
۸۵	معیارهای طرح هندسی راههای اصلی و فرعی	۸۵	۱۳۶۵		
۸۶	معیارهای طرح هندسی راههای روستائی	۸۶	۱۳۶۴		
۸۷	معیارهای طرح هندسی تقاطع‌ها	۸۷	۱۳۶۷		
۸۸	چکیده‌ای از طرح هندسی راهها و تقاطع‌ها	۸۸	۱۳۶۴		
۸۹	مشخصات فنی تاسیسات برق بیمارستان	۸۹	۱۳۶۹	۱۳۷۳	
۹۰	دیوارهای سنگی	۹۰	۱۳۶۳		
۹۱	الفبای کالبد خانه سنتی (یزد)	۹۱	۱۳۶۴		
۹۲	جزئیات معماری ساختمانهای آجری	۹۲	۱۳۶۳	۱۳۷۳	چاپ چهارم
۹۳	گزارش فنی (ساختمان مرکز بهداشت قم)	۹۳	۱۳۶۳		
۹۴	تیرچه‌های پیش‌ساخته خرپائی (مشخصات فنی، روش طرح و محاسبه به انضمام جدولهای محاسبه تیرچه‌ها)	۹۴	۱۳۶۶	۱۳۷۵	
۹۵	مشخصات فنی نقشه‌برداری	۹۵	۱۳۶۸		
۹۶	جداول طراحی ساختمانهای بتن فولادی به روش حالت حدی	۹۶	۱۳۶۵		
۹۷	ضوابط طراحی فضاهای آموزشگاههای فنی حرفه‌ای (جلد اول، کارگاههای مربوط به رشته ساختمان)	۹۷	۱۳۶۵		
۹۸	ضریب‌ها و جدولهای تبدیل واحدها و مقیاسها	۹۸	۱۳۶۶	۱۳۶۷	
۹۹	وسایل کنترل ترافیک	۹۹	۱۳۷۰		
۱۰۰	بلوک بتنی و کاربرد آن در دیوار	۱۰۰	۱۳۶۸		
۱۰۱	مشخصات فنی عمومی راه	۱۰۱	۱۳۶۴	۱۳۷۵	چاپ سوم
۱۰۲	مجموعه نقشه‌های تیپ تابلیه پلها (پیش ساخته، پیش تنیده، درجا) تا دهانه ۲۰ متر	۱۰۲	۱۳۶۶	۱۳۷۳	
۱۰۳	ضوابط و معیارهای فنی شبکه‌های آبیاری و زهکشی (منابع آب و خاک و نحوه بهره‌برداری در گذشته و حال)	۱۰۳	۱۳۶۷	۱۳۷۳	
۱۰۴	ضوابط و معیارهای فنی شبکه‌های آبیاری و زهکشی (هیدرولیک کانالها و مجاری)	۱۰۴	۱۳۶۷	۱۳۷۳	
۱۰۵	ضوابط و معیارهای فنی شبکه‌های آبیاری و زهکشی (هیدرولیک لوله‌ها و مجاری)	۱۰۵	۱۳۶۷	۱۳۷۳	
۱۰۶	ضوابط و معیارهای فنی شبکه‌های آبیاری و زهکشی (اندازه‌گیرهای جریان)	۱۰۶	۱۳۶۷	۱۳۷۳	
۱۰۷	ضوابط و معیارهای فنی شبکه‌های آبیاری و زهکشی (نقشه‌های تیپ)	۱۰۷	۱۳۶۸	۱۳۷۳	

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

شماره ردیف	عنوان نشریه	شماره نشریه	تاریخ انتشار		ملاحظات
			چاپ اول	چاپ آخر	
۱۰۸	ضوابط و معیارهای فنی شبکه‌های آبیاری و زهکشی (مشخصات فنی عمومی)	۱۰۸	۱۳۶۸	۱۳۷۳	
۱۰۹	ضوابط و معیارهای فنی شبکه‌های آبیاری و زهکشی (خدمات فنی دوران بهره‌برداری و نگهداری)	۱۰۹	۱۳۶۸	۱۳۷۳	
۱۱۰	مشخصات فنی عمومی و اجرائی تاسیسات برقی ساختمان	۱۱۰	۱۳۷۱	۱۳۷۵	چاپ سوم
۱۱۱	محافظت ساختمان در برابر حریق (بخش اول)	۱۱۱	۱۳۶۷	۱۳۷۳	
۱۱۲	محافظت ساختمان در برابر حریق (بخش دوم)	۱۱۲	۱۳۷۱	۱۳۷۳	
۱۱۳	کتابنامه تونل و تونل سازی	۱۱۳	۱۳۶۸		
۱۱۴	کتابنامه بندر	۱۱۴	۱۳۶۸		
۱۱۵	مشخصات فنی عمومی ساختمانهای گوسفندداری	۱۱۵	۱۳۷۱		
۱۱۶	استاندارد کیفیت آب آشامیدنی	۱۱۶	۱۳۷۱		
۱۱۷	مبانی و ضوابط طراحی طرحهای آبرسانی شهری	۱۱۷	۱۳۷۱		
۱۱۸	مبانی و ضوابط طراحی شبکه‌های جمع‌آوری آبهای سطحی و فاضلاب شهری	۱۱۸	۱۳۷۱		
۱۱۹	دستورالعمل‌های تیپ نقشه‌برداری (مجموعه‌ای شامل ۴ جلد)	۱۱۹	۱۳۷۱		
۱۲۰	آئین‌نامه بتن ایران "آبا" (بخش اول)	۱۲۰	۱۳۷۰	۱۳۷۵	ویرایش دوم
	آئین‌نامه بتن ایران "آبا" (بخش دوم)	۱۲۰	۱۳۷۲	۱۳۷۵	چاپ سوم
۱۲۱	ضوابط فنی بررسی و تصویب طرحهای تصفیه آب شهری	۱۲۱	۱۳۷۱		
۱۲۲	مجموعه نقشه‌های تیپ اجرایی ساختمانهای گوسفندداری	۱۲۲	۱۳۷۱		
۱۲۳	ضوابط و معیارهای طرح و محاسبه مخازن آب زمینی	۱۲۳	۱۳۷۴		ویرایش دوم
۱۲۴	مشخصات فنی عمومی مخازن آب زمینی	۱۲۴	۱۳۷۲		
۱۲۵	مجموعه نقشه‌های تیپ اجرایی مخازن آب زمینی	۱۲۵	۱۳۷۳		
۱۲۶	فهرست مقادیر و آحادبهای مخازن آب زمینی	۱۲۶			زیر چاپ
۱۲۷	آزمایشهای تیپ مکانیک خاک (شناسایی و طبقه‌بندی خاک)	۱۲۷	۱۳۷۲		
۱۲۸	مشخصات فنی عمومی تاسیسات مکانیکی ساختمانها:				
	تاسیسات گرمائی، تعویض هوا و تهویه مطبوع (بخش دوم)	۱۲۸	۱۳۷۲		
	تاسیسات بهداشتی (بخش سوم)	۱۲۸	۱۳۷۴		
۱۲۹	ضوابط فنی بررسی و تصویب طرحهای تصفیه فاضلاب شهری	۱۲۹-۳	۱۳۷۲		
۱۳۰	گزارش و آمار روزانه بهره‌برداری از تصفیه‌خانه‌های آب	۱۳۰-۳	۱۳۷۳		
۱۳۱	راهنمای طرح، اجرا و بهره‌برداری راههای جنگلی	۱۳۱			
۱۳۲	موازين فنی و ارزشگاههای کشور (مجموعه‌ای شامل ۴ جلد)	۱۳۲	۱۳۷۴		
۱۳۳	راهنمای نگهداری و تعمیرات تصفیه‌خانه‌های آب و حفاظت و ایمنی تاسیسات	۱۳۳	۱۳۷۴		
۱۳۴	نیروی انسانی در تصفیه‌خانه‌های آب و مراقبت بهداشتی و کنترل سلامت آنها	۱۳۴	۱۳۷۴		

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

شماره ردیف	عنوان نشریه	شماره نشریه	تاریخ انتشار		ملاحظات
			چاپ اول	چاپ آخر	
۱۳۵	سه مقاله از آقای مهندس مگردیچیان در یک مجلد	۱۳۵	۱۳۷۴		
۱۳۶	طرح جامع مصالح ساختمانی کشور	۱۳۶	-		در دست اقدام
۱۳۷	راهنمای بهره‌برداری و نگهداری از مخازن آب	۱۳۷	۱۳۷۴		
۱۳۸	مهندسی نگهداری ساختمان و تاسیسات	۱۳۸	۱۳۷۴		
۱۳۹	آئین نامه بارگذاری پلها	۱۳۹	۱۳۷۴		
۱۴۰-۱	نقشه‌های تیپ کلینیک و آزمایشگاه درجه یک دامپزشکی	۱۴۰-۱			در دست اقدام
۱۴۰-۲	نقشه‌های تیپ کلینیک و آزمایشگاه درجه دو دامپزشکی	۱۴۰-۲			در دست اقدام
۱۴۰-۳	نقشه‌های تیپ کلینیک مستقل دامپزشکی	۱۴۰-۳			در دست اقدام
۱۴۱	راهنمای طراحی کارگاههای پرورش ماهی های گرم آبی	۱۴۱	۱۳۷۵		
۱۴۲	ضوابط طراحی کارگاههای پرورش ماهی های گرم آبی	۱۴۲	۱۳۷۵		
۱۴۳	برنامه‌ریزی و طراحی هتل	۱۴۳	۱۳۷۵		
۱۴۴-۱	تسهیلات پیاده‌روی، مبانی فنی	۱۴۴-۱	۱۳۷۵		
۱۴۴-۲	تسهیلات پیاده‌روی (توصیه‌ها و معیارهای فنی)	۱۴۴-۲	۱۳۷۵		
۱۴۵-۱	تقاطع‌های هم‌سطح شهری، مبانی فنی (برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت)	۱۴۵-۱	۱۳۷۶		
۱۴۵-۲	تقاطع‌های هم‌سطح شهری، توصیه‌ها و معیارهای فنی (برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت)	۱۴۵-۲	۱۳۷۶		
۱۴۵-۳	تقاطع‌های هم‌سطح شهری، سوابق و مطالعات	۱۴۵-۳	۱۳۷۶		
۱۴۶	آموزش ایمنی تردد به خردسالان و نوجوانان	۱۴۶	۱۳۷۵		
۱۴۷	ضوابط طراحی ساختمانهای پرورش گاو شیری	۱۴۷	۱۳۷۵		
۱۴۸	دستورالعمل تهیه پروژه راههای جنگلی	۱۴۸			در دست اقدام
۱۴۹-۱	مقدار تابش کلی خورشید بر تراز افقی در گستره ایران (قسمت اول: تابش خورشید و ابرگرفتگی)	۱۴۹-۱			در دست اقدام
۱۵۰	سازه‌های بتنی مهندسی محیط‌زیست و آزمون آب‌بندی سازه‌های بتن آرمه	۱۵۰			
۱۵۱	نقشه‌های تیپ ساختمانهای پرورش گاو شیری در اقلیم کاملاً مناسب	۱۵۱			در دست اقدام
۱۵۲	راهنمای اجرای بتن در مناطق گرمسیری	۱۵۲	۱۳۷۵		
۱۵۳	دستورالعمل لایه‌بندی خاک در مطالعات زهکشی اراضی	۱۵۳	۱۳۷۵		
۱۵۴	دستورالعمل حفر و تجهیز چاهکهای مشاهده‌ای	۱۵۴	۱۳۷۵		
۱۵۵	دستورالعمل تعیین هدایت هیدرولیک خاک - روش چاهک	۱۵۵	۱۳۷۵		
۱۵۶	راهنمای تعیین منحنی دبی - اشل رودخانه با استفاده از روش اینشتین - بارباروسا	۱۵۶	۱۳۷۵		

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

شماره ردیف	عنوان نشریه	شماره نشریه	تاریخ انتشار		ملاحظات
			چاپ اول	چاپ آخر	
۱۵۷	دستورالعمل بهره‌برداری و نگهداری از ماشین آلات مورد نیاز شبکه‌های آبیاری و زهکشی	۱۵۷	۱۳۷۵		
۱۵۸	دستورالعمل بهره‌برداری و نگهداری از تأسیسات و تجهیزات شبکه‌های آبیاری و زهکشی	۱۵۸	۱۳۷۵		
۱۵۹	ژئو فیزیک و نقش آن در مهندسی آب، استاندارد و مطالعات الکتریک با روش مقاومت ویژه	۱۵۹	۱۳۷۵		
۱۶۰	دستورالعمل مطالعات فیزیوگرافی در حوضه‌های آبخیز	۱۶۰	۱۳۷۵		
۱۶۱	آیین نامه طرح هندسی راهها	۱۶۱	۱۳۷۵		
۱۶۲	دستورالعمل حفر و تجهیز پیزومترهای مرگب	۱۶۲	۱۳۷۶		
۱۶۳	مکمل ضوابط طراحی شبکه‌های جمع‌آوری آبهای سطحی و فاضلاب شهر	۱۶۳	۱۳۷۶		
۱۶۴	دستورالعمل تعیین هدایت هیدرولیک خاک باروش پیزومتری	۱۶۴			در دست اقدام
۱۶۵	دستورالعمل برف سنجی	۱۶۵			در دست اقدام
۱۶۶	معیارهای هیدرولیکی طراحی کانالهای آبیاری و زهکشهای روباز	۱۶۶			در دست اقدام
۱۶۷-۱	مقررات و معیارهای طراحی و اجرای جزئیات تیپ ساختمانی اقلیم و ویژگیهای ساختمان	۱۶۷-۱			در دست اقدام
۱۶۷-۲	مصالح ساختمانی و ضوابط کاربردان	۱۶۷-۲			در دست اقدام
۱۶۷-۳	روشهای ساخت و تکنولوژی ساختمان	۱۶۷-۳			در دست اقدام
۱۶۷-۴	ویژگیهای ساختاری ابنیه	۱۶۷-۴			در دست اقدام
۱۶۷-۵	ویژگیهای عملکردی ابنیه	۱۶۷-۵			در دست اقدام

**فهرست مجموعه سخنرانیها و مقالات سمینارها و نشریات بدون شماره
دفتر امور فنی و تدوین معیارها**

شماره ردیف	عنوان نشریه	شماره نشریه	تاریخ انتشار		ملاحظات
			چاپ اول	چاپ آخر	
۱	مجموعه برگردان مقاله‌های برگزیده از سمینارهای بین‌المللی تونل‌سازی (تونل سازی ۸۵)	-			
۲	مجموعه سخنرانیهای دومین سمینار تونل‌سازی	-			
۳	بتن در مناطق گرمسیر (اولین سمینار بندرسازی)	-	۱۳۶۵		
۴	مجموعه مقاله‌های ارائه شده به چهارمین سمپوزیوم آئرو دینامیک و تهویه تونل‌های راه (انگلستان ۱۹۸۲)	-	۱۳۶۵		
۵	مجموعه مقاله‌های ارائه شده به کنفرانس محافظت ساختمانها در برابر حریق (۲۰-۳۰ تیرماه ۱۳۶۵)	-	=		
۶	مجموعه سخنرانیهای سومین سمینار تونل‌سازی	-	=		
۷	مجموعه سخنرانیهای اولین سمینار بندرسازی	-	=		
۸	توصیه‌های بین‌المللی متحدالشکل برای محاسبه و اجرای سازه‌های متشکل از پانل‌های بزرگ بهم پیوسته	-	۱۳۶۷		
۹	چهره معماری دزفول در آینه امروز	-			
۱۰	واژه‌نامه بتن (بخشی از آئین‌نامه بتن ایران)	-	۱۳۶۸	۱۳۷۱	
۱۱	مهندسی زلزله و تحلیل سازه‌ها در برابر زلزله	-	۱۳۶۹		
۱۲	بررسی و تهیه بتن با مقاومت بالا با استفاده از کلینگر	-	۱۳۶۸		
۱۳	مجموعه مقالات کنفرانس بین‌المللی بتن ۶۹	-	۱۳۶۹		
۱۴	مجموعه مقالات سمینار بتن ۶۷	-	۱۳۶۹		
۱۵	گزارش زلزله منجیل ۳۱ خرداد ماه ۱۳۶۹	-	۱۳۶۹		
۱۶	مجموعه مقالات اولین سمینار بین‌المللی مکانیک خاک و مهندسی پی ایران (جلدهای اول و دوم)	-	۱۳۶۹		
۱۷	مجموعه مقالات کنفرانس بین‌المللی بتن ۶۹ (پیوست)	-	۱۳۷۰		
۱۸	بررسی، ارزیابی و نقد طرحهای مرتع و آبخیزداری	-	۱۳۷۰		
۱۹	بررسی، ارزیابی و نقد طرحهای مرتع و آبخیزداری (جمع‌بندی و نتیجه‌گیری)	-	۱۳۷۰		
۲۰	مجموعه مقالات اولین سمینار بین‌المللی مکانیک خاک و مهندسی پی ایران (جلد سوم)	-	۱۳۷۰		
۲۱	زلزله و شکل‌پذیری سازه‌های بتن‌آرمه	-	۱۳۶۹		
۲۲	خلاصه مقالات کنفرانس بین‌المللی بتن ۷۱	-	۱۳۷۱		
۲۳	مجموعه مقالات کنفرانس بین‌المللی بتن ۷۱ (فارسی)	-	۱۳۷۱		
۲۴	مجموعه مقالات کنفرانس بین‌المللی بتن ۷۱ (انگلیسی)	-	۱۳۷۱		
۲۵	مجموعه مقالات دومین سمینار بین‌المللی مکانیک و مهندسی پی ایران (فارسی - انگلیسی)	-	۱۳۷۱		
۲۶	مقدمه‌ای بوضع موجود دامداری، تولیدات دامی، بیماری و خدمات دامپزشکی در کشور	-	۱۳۷۲		
۲۷	ترجمه ۱۰۰۰ صفحه استاندارد Iso (شامل ۱۳۱ نسخه) از بخش ساختمانی	-	۱۳۷۵		

فهرستبرگه

سازمان برنامه و بودجه، دفتر امور فنی و تدوین معیارها.
تقاطعهای همسطح شهری / سازمان برنامه و بودجه، معاونت امور فنی، دفتر امور فنی و تدوین
معیارها، [با همکاری مهندسین مشاور گذر راه] - تهران: سازمان برنامه و بودجه، مرکز مدارک
اقتصادی - اجتماعی و انتشارات، ۱۳۷۶.
ج۳: مصور - (سازمان برنامه و بودجه، دفتر امور فنی و تدوین معیارها؛ نشریه شماره
۱۴۵).

ISBN 964-425-012-5 (3 Vol set)

فهرستنویسی براساس اطلاعات فیپا (فهرستنویسی پیش از انتشار)

واژه نامه.

کتابنامه.

مندرجات: ج. ۱ - مبانی فنی - ج. ۲ - توصیه ها و معیارهای فنی - ج. ۳ - سوابق مطالعات.

۱. راهها - تقاطع - استانداردها. ۲. ترافیک - مهندسی. ۳. راهسازی - استانداردها. ۴. علایم
راهنمایی و رانندگی - ایران. ۵. راهها - طرح و برنامه ریزی - استانداردها. الف. مهندسین مشاور
گذر راه. ب. سازمان برنامه و بودجه. مرکز مدارک اقتصادی - اجتماعی و انتشارات. ج. عنوان.

۶۲۵/۷۰۲۱۸

TE ۱۷۶/س۲۷

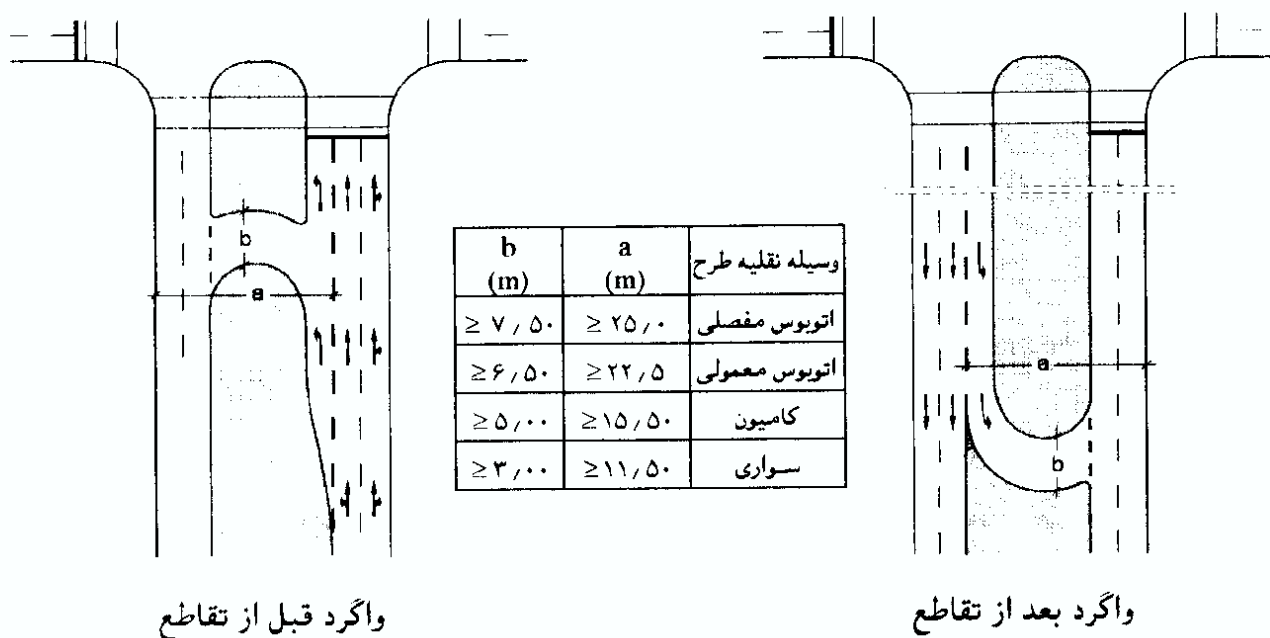
م ۷۶ - ۳۶۰۲

کتابخانه ملی ایران

تقاطعهای همسطح شهری - توصیه ها و معیارهای فنی
تهیه کننده: معاونت امور فنی، دفتر امور فنی و تدوین معیارها
ناشر: سازمان برنامه و بودجه. مرکز مدارک اقتصادی - اجتماعی و انتشارات
چاپ اول: ۲۰۰۰ نسخه، ۱۳۷۶
قیمت: ۸۵۰۰ ریال
چاپ و صحافی: مؤسسه زحل چاپ
همه حقوق برای ناشر محفوظ است.

چنانچه خط واگرد از روی خط ویژه حمل و نقل عمومی عبور کند، باید خطر برخورد با وسایل نقلیه عمومی بوسیله چراغ چشمک زن زرد همراه با علامت اتوبوس به ترافیک واگرد هشدار داده شود و یا حرکت آنها توسط یک چراغ راهنما با علامت های خاموش - زرد - قرمز - خاموش تنظیم گردد.

در تقاطع های چراغدار باید برای خط واگرد طول انباره کافی پیش بینی گردد به گونه ای که بتواند تمام خودروهای واگرد را در خود جای دهد. این خط باید حتی الامکان در حفاظ میانی احداث شود.



شکل ۴-۱۹- جزئیات خطوط واگرد

تقاطع‌های همسطح بخش مهمی از شبکه معابر شهری را تشکیل می‌دهند و عملکرد آنها تأثیر بسزایی در ظرفیت و کارایی جریان ترافیک شبکه دارد. با طراحی صحیح تقاطع‌های همسطح می‌توان به اهداف افزایش ظرفیت، کاهش احتمال برخورد میان وسایل نقلیه موتوری، غیرموتوری و پیادگان و همچنین تامین راحتی و آرامش برای استفاده‌کنندگان با توجه به ملاحظات ایمنی، اقتصادی و زیست محیطی دست یافت.

کتاب حاضر حاوی مهمترین عناوین در ارتباط با برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت تقاطع‌های همسطح شهری است. امید است با کاربرد این دستورالعمل زمینه ارتقاء کیفیت طراحی تقاطع‌ها و افزایش ایمنی و ظرفیت شبکه معابر شهری فراهم گردد.

مرکز مدارک اقتصادی - اجتماعی و انتشارات

ISBN 964-425-006-0



9 789644 250064