

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

الزامات ترافیکی ساختمان

ارائه دهنده:

کامران رحیم اف

اهداف و دامنه کاربرد

هدف:

تعیین ضوابط و مقررات ترافیکی مرتبط با ساختمان ها و شبکه معابر بلافاصل اطراف ساختمان و در ورودی و خروجی محوطه های عبور و مرور وسایل نقلیه موتوری و عابرین و دوچرخه سواران است.

در این مبحث، ضوابط مرتبط با دسترسی وسایل نقلیه و عابرین پیاده به ساختمان و مسیر حرکتی آنها در داخل ساختمان، مدیریت ترافیکی شبکه معابر بلافاصل کارگاه و اصول اثرسنجی ارائه خواهد شد.

این مبحث می تواند درباره احداث، بهسازی، بازسازی، تغییر کاربری، تعمیر، تخریب، توسعه، فعالیت های طراحی، اجرا، آزمایش، نگهداری و بهره برداری از ساختمان ها و شبکه معابر پیرامونی نیز کاربرد داشته باشد.



۲۳-۱-۱-۲:



عملیات های عمران و ابنیه شهری مانند پل ها، تونل ها و حفاری های تاسیسات شهری مشمول مقررات این مبحث نمی شوند ولی رعایت ضوابط ایمنی ترافیکی در حین عملیات اجرایی توصیه می شود.

۲۳-۱-۱-۳:

همراه با این مبحث ضوابط مباحث دوم، سوم، چهارم، دوازدهم، پانزدهم و بیستم مقررات ملی ساختمان ملاک عمل خواهد بود.

۲۳-۱-۱-۴:

ضوابط دارای ابهام یا مسکوت، استعلام از دفتر مقررات ملی ساختمان وزارت راه و شهرسازی ملاک عمل خواهد بود.

تعاریف:

۱-۲-۱-۲۳:

انسداد معبر: به مسدود شدن تمامی خطوط عبوری بر روی وسایل نقلیه متقاضی استفاده از معبر گفته میشود. انسداد کل معبر تنها زمانی باید در نظر گرفته شود که هیچگونه راهکار عملی دیگری جهت تامین ایمنی محوطه کارگاهی موجود نباشد.



۲-۲-۱-۲۳:

انسداد خط عبوری: به مسدود شدن یک یا چند خط عبوری بر روی وسایل نقلیه متقاضی استفاده از معبر گفته میشود. انسداد یک یا چند خط عبوری تنها در زمان هایی که تجهیزات و مصالح در بخشی از سواره رو دیو شده اند و یا فعالیت ماشین آلات کارگاهی در حاشیه معبر انجام میگیرد، باید اعمال شود.





۲۳-۱-۲-۳:

ایمن سازی ترافیکی: مجموعه اقداماتی که به منظور تقلیل اثرات یا حذف خطرات بالقوه ترافیکی انجام میشود.



۲۳-۱-۲-۴:

پارکینگ حاشیه ای: سطحی از فضای کنار خیابان است که به توقف وسایل نقلیه موتوری اختصاص می یابد.

۲۳-۱-۲-۵:

پارکینگ غیرحاشیه ای: فضایی خارج از سطح سواره رو می باشد که به منظور توقف وسایل نقلیه استفاده می شود. پارکینگ های غیرحاشیه ای به سه دسته تقسیم میشوند: ۱- محوطه ای (هم سطح) ۲- طبقاتی ۳- مکانیزه.

۶-۲-۱-۲۳ :



پارکینگ محوطه ای (هم سطح): پارکینگ غیرحاشیه ای است که فضاهای پارک آن در سطح زمین قرار داشته باشند.

۷-۲-۱-۲۳ :



پارکینگ طبقاتی: پارکینگ عمومی واقع در خارج از سطح معابر است که فضاهای پارک آن در بیش از یک سطح قرار داشته باشد.

۸-۲-۱-۲۳ :



پارکینگ مکانیزه: پارکینگ طبقاتی است که جابجایی خودروها به طبقات مختلف توسط تجهیزات بالابرنده صورت می گیرد.

۹-۲-۱-۲۳:

پرچمدار: فردی است که ترافیک عبوری را از میان محدوده عملیات کارگاهی و یا دیگر نواحی نیازمند کنترل ترافیک موقت، با استفاده از پرچم یا علائم هدایت می کند.

۱۰-۲-۱-۲۳:

تجهیزات کنترل ترافیک: مجموعه علائم، تابلوها، نشانه ها و ابزارهای هشدار دهنده است که به منظور آگاهی، راهنمایی و کنترل ترافیک عابرین پیاده، وسایل نقلیه موتوری، دوچرخه سواران و دیگر کاربران راه مورد استفاده قرار می گیرد.

۱۱-۲-۱-۲۳:

چگالی ترافیک: تعداد وسایل نقلیه ای که در یک لحظه مشخص واحد طول یک خط عبور یا یک معبر را اشغال می کند.



۱۲-۲-۱-۲۳:

سطح خدمت: معیاری برای تحلیل عملکرد معابر شهری، نشان دهنده نسبت تقاضا به ظرفیت بوده و دارای شش سطح A (به عنوان بهترین) تا F (بدترین وضعیت عملکردی) می باشد.

۱۳-۲-۱-۲۳:

تقاضای دوره اوج پارکینگ: حداکثر تقاضای پارکینگ کاربری در طول روز.

۱۴-۲-۱-۲۳:

توسعه کاربری: احداث یک کاربری جدید یا گسترش یک کاربری موجود.

۱۵-۲-۱-۲۳:

مطالعات تولید سفر: منظور تعیین متوسط سفرهای تولیدشده در ناحیه مورد مطالعه است.

۱۶-۲-۱-۲۳:

مطالعات جذب سفر: منظور تعیین متوسط سفرهای جذب شده به ناحیه مورد مطالعه است.

۱۷-۲-۱-۲۳:

جهت جریان غالب: جهتی از جریان ترافیک در یک معبر دوطرفه در ساعت اوج است که در آن حجم تردد از حجم تردد جریان مقابل بیشتر است.

۱۸-۲-۱-۲۳:

حجم ترافیک: تعداد وسیله نقلیه ای که در واحد زمان (کسری از ساعت، ساعتی، روزانه یا سالانه) از مقطع مشخصی (یک یا چند خط عبوری) از راه می گذرد.

۱۹-۲-۱-۲۳:

حجم ترافیک ساعتی: حجم ترافیکی است که در طی یک ساعت معین، از مقطع مشخصی از راه میگذرد.





: ۲۰-۲-۱-۲۳

حفاظت: وسیله ای است که در راه پله ها، شیب راه ها، پاگردها و اطراف نقاط خطرناک برای تأمین ایمنی و حفاظت و هدایت عابرین، دوچرخه سواران، رانندگان موتور سیکلت و خودروها و همراهان آنان به کار می رود.

: ۲۱-۲-۱-۲۳



شبکه معابر بلافاصل اطراف ساختمان: محدوده ای از محوطه پیرامونی یک سایت توسعه کاربری که ترافیک آن محدوده توسط بهره برداری و عملکرد آن کاربری دچار تغییرات محسوس میشود. این محدوده بنا بر نوع و ابعاد کاربری و ویژگی های شبکه معابر پیرامونی میتواند از یک تقاطع تا قسمتی از شبکه معابر و تقاطع های شهری باشد.

۲۳-۱-۲-۲۲:

خط عبور: بخشی از سواره رو که در طول مسیر، به عبور یک ستون از وسایل نقلیه اختصاص می یابد.

۲۳-۱-۲-۲۳:

خط تغییر سرعت: خطی که به منظور ایجاد فرصت برای کاهش یا افزایش سرعت وسایل نقلیه به هنگام ورود به خطوط اصلی یا خروج از آنها در نظر گرفته می شوند.

۲۳-۱-۲-۲۴:

دسترسی سایت: معبر یا باز شویی که یک سایت را به شبکه خیابانی پیرامون خود متصل کرده و برای مراجعین آن امکان ورود و خروج با روشهای مختلف را ایجاد می کند.

۲۳-۱-۲-۲۵:

رابط خروجی: رابطی است که ترافیک آن از راه مورد نظر خارج میشود.

۲۳-۱-۲-۲۶:

رابط ورودی: رابطی است که ترافیک آن به راه مورد نظر وارد میشود.



: ۲۷-۲-۱-۲۳

راه و خیابان: راه، مجموعه ای از معابر است که برای عبور وسایل نقلیه موتوری، دوچرخه و عابرپیاده ساخته میشود. به راه های درون شهری خیابان نیز اطلاق می شود، مگر در مواردی که راه علیرغم اینکه درون شهری است ولی عملکرد برون شهری دارد که در این صورت اطلاق خیابان برای آن معمول نمی باشد.

: ۲۸-۲-۱-۲۳

رده عملکردی معبر: طبقه بندی معابر و راه ها براساس قابلیت جابجایی و دسترسی مسیرها را شامل می گردد.

: ۲۹-۲-۱-۲۳

ساعت اوج: ساعتی از شبانه روز است که در آن حجم ترافیک به حداکثر می رسد.

: ۳۰-۲-۱-۲۳

سایت: محدوده زمینی که برای توسعه کاربری مد نظر قرار گرفته است.

: ۳۱-۲-۱-۲۳



سرعت طرح: حداکثر سرعت ایمن وسایل نقلیه در بهترین شرایط جوی و ترافیکی به عنوان مبنای طرح هندسی.

: ۳۲-۲-۱-۲۳

سرعت عملکردی: سرعتی است که ۸۵ درصد وسایل نقلیه با سرعتی برابر یا کمتر از آن حرکت می کنند.

: ۳۳-۲-۱-۲۳

سطح تقاطع: سطح مشترک بین سواره روهای راه های متقاطع است.

: ۳۴-۲-۱-۲۳

سطح خدمت: شاخصی است برای اندازه گیری کیفیت جریان ترافیک که بر اساس عوامل و مولفه های ترافیکی از قبیل تاخیر وسیله نقلیه، طول صف و ... تعیین می گردد.

: ۳۵-۲-۱-۲۳

شیب راه عابر پیاده: یک شیب راه کوتاه است که برای اتصال سطوح ناهمتراز در پیاده رو بکار می رود.



: ۳۶-۲-۱-۲۳

طرح هندسی: طرح بخش های قابل رویت مانند مسیر افقی، نیمرخ طولی، فاصله های دید، شیب ها و نیمرخ عرضی است.

: ۳۷-۲-۱-۲۳

ظرفیت: حداکثر تعداد وسایل نقلیه و یا عابر پیاده که در واحد زمان (ساعت) از یک مقطع معبر عبور می کند.

: ۳۸-۲-۱-۲۳

کاربری اداری: اراضی که برای احداث ادارات مختلف دولتی و خصوصی در نظر گرفته شده و شامل شرکت ها، موسسات، ارتش، وزارتخانه ها، نهادها و شهرداری ها و شرکت ها و مشابه آن می باشد.

: ۳۹-۲-۱-۲۳

کاربری تجاری: اراضی که برای فعالیت های بازرگانی، مغازه ها و فروشگاه ها، کسب و پیشه و دوایر نمایندگی های مختلف و دفاتر تجاری بر اساس سلسله مراتب طرح های تفصیلی (خرده فروشی، عمده فروشی، انبار) پاساژ، تیمچه، سرا در نظر گرفته می شوند.

۴۰-۲-۱-۲۳

کاربری تفریحی و گردشگری: مشتمل بر اراضی با کاربری تفریحی می باشد که با توجه به طرح تفصیلی شهرها بتوان در آن ها امکان گذران اوقات فراغت و شادمانی شهروندان را تأمین نمود.

۴۱-۲-۱-۲۳

کاربری حمل و نقل: اراضی که برای احداث ترمینال، پایانه، ایستگاه مترو، راه آهن، فرودگاه، پارکینگ عمومی روباز و طبقاتی و ... در نظر گرفته شوند.

۴۲-۲-۱-۲۳

کاربری خدمات عمومی و شهری: مشتمل بر اراضی با کاربری خدماتی مانند کشتارگاه ها، آتش نشانی، مراکز جمع آوری زباله، دفاتر پست، کلانتری، نواحی شهرداری و سایر خدمات می گردد.

۴۳-۲-۱-۲۳

کاربری رستوران ها و تالارها: اراضی که برای تجمع افراد با اهداف کوتاه مدت مانند صرف غذا و یا برگزاری مجالس در نظر گرفته می شوند. تالارها و رستوران ها علاوه بر فضای نشستن دارای آشپزخانه و انبار نیز می باشند.



: ۴۴-۲-۱-۲۳

کاربری صنعتی: اراضی که برای احداث ساختمان های صنعتی در نظر گرفته می شود (مانند انبارها، کارگاه ها، کارخانجات، سردخانه ها و تعمیرگاه های بزرگ).

: ۴۵-۲-۱-۲۳

کاربری فرهنگی و مذهبی: اراضی که برای احداث اماکن مذهبی از قبیل مسجد، حسینیه، کلیسا، کنیسه و آتشکده و ... و یا برای سینما، تئاتر، کتابخانه، فرهنگسرا، گورستان و ... در نظر گرفته می شود.

: ۴۶-۲-۱-۲۳

کاربری مختلط: ترکیب چند عملکرد از کاربری های مختلف در یک قطعه زمین با کاربری مختلط (تجاری اداری، تجاری مسکونی، مسکونی و اختلاطی از کاربری های فرهنگی، ورزشی، آموزشی) که با توجه به طرح تفصیلی احداث شده اند.

: ۴۷-۲-۱-۲۳

کاربری مسکونی: سطوحی که بر اساس نقشه کاربری اراضی جهت احداث واحدها و مجموعه های مسکونی اختصاص یافته و مشتمل بر تراکم های مختلف مسکونی (کم، متوسط، زیاد و بسیار زیاد) می باشند.



: ۴۸-۲-۱-۲۳

کاربری ورزشی: اراضی که مختص ورزش و آمادگی جسمانی شهروندان برای احداث فضاها و استادیوم های انواع ورزش ها، زمین های بازی، باشگاه های ورزشی و ... باشد.

: ۴۹-۲-۱-۲۳

کم توان: به فردی اطلاق میشود که بنا به هر علت به طور موقت یا دائمی از نظر توانایی های جسمی دچار ضعف باشد.

: ۵۰-۲-۱-۲۳

محدوده حساس محیط زیستی: منطقه ای که شامل یکی از ویژگی های طبیعی مانند زیستگاه گونه های نادر است که توسط قوانین دولتی محافظت می شود.

: ۵۱-۲-۱-۲۳

مثلث دید: در تقاطع ها به مثلثی گفته می شود که یک رأس آن در محل فرضی چشم راننده، رأس دیگر در محل فرضی وسیله نقلیه مسیر متقاطع و رأس سوم آن در محل برخورد دو امتداد عبور قرار دارد.



: ۵۲-۲-۱-۲۳

مراجع ذیصلاح شهری: نهادها، سازمان ها و اداراتی که وظیفه مدیریت، اجرا و نظارت بر طرح های اجرایی ترافیک شهری را برعهده دارند که به فراخور موضوع شامل شهرداری و معاونت ها و سازمان های وابسته (معاونت حمل و نقل و ترافیک، سازمان حمل و نقل و ترافیک، معاونت معماری و شهرسازی، معاونت فنی و عمرانی) و پلیس راهنمایی و رانندگی می باشد.

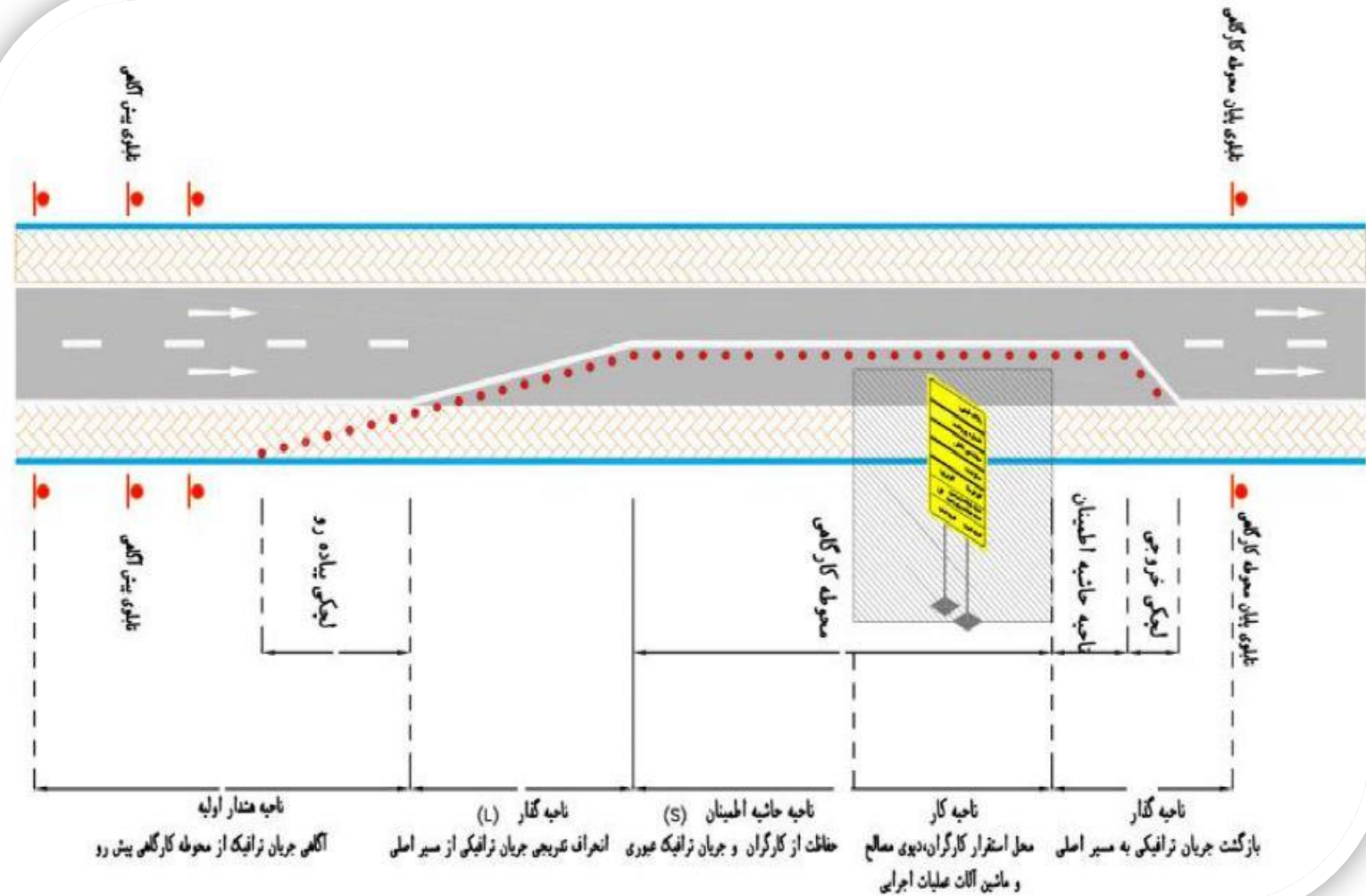
: ۵۳-۲-۱-۲۳

محدوده حفاظت از عملیات کارگاهی: محدوده ای است که با شروع ناحیه هشدار اولیه آغاز می شود و تا مسافتی بعد از ناحیه انتهای کار ادامه می یابد. (مطابق شکل ۲۳-۱-۱)

: ۵۴-۲-۱-۲۳

منطقه کارگاهی: محدوده ای است که عملیات ساخت و ساز شهری در جریان ترافیک سواره و پیاده و ایمنی آن مؤثر است.

شکل ۲۲-۱-۱ محدوده حفاظت از عملیات کارگاهی





: ۵۵-۲-۱-۲۳

محوطه کارگاه ساختمانی: محدوده ای که عملیات ساختمانی در آن انجام شده و غالباً با جداکننده های فیزیکی از پیرامون خود جدا می شوند و ورود افراد متفرقه به این محدوده ممنوع می باشد.

: ۵۶-۲-۱-۲۳

مسافت دید: طول قابل رویت برای راننده در امتداد مسیر.

: ۵۷-۲-۱-۲۳

مسیر انحرافی: مسیری است که به دلیل عدم امکان استفاده از مسیر معمول به عنوان مسیر جایگزین مورد استفاده قرار می گیرد.

: ۵۸-۲-۱-۲۳

مهندسی ترافیک: بخشی از مهندسی حمل و نقل است که به برنامه ریزی، طراحی و عملکرد مناسب سیستم ترافیک (تسهیلات و تجهیزات ترافیکی) به منظور جابجایی ایمن، سریع و اقتصادی استفاده کنندگان از راه می پردازد و شامل کلیه اجزایی است که با جریان ترافیک و تولید آن در ارتباط هستند.

۲۳-۱-۲-۵۹:

مهندس ذیصلاح: شخصی حقیقی یا حقوقی دارای پروانه اشتغال به کار مهندسی معتبر صادره از وزارت راه و شهرسازی می باشد.

• تبصره: حدود صلاحیت و ظرفیت اشتغال این اشخاص طی شیوه نامه ابلاغی از سوی وزارت راه و شهرسازی تعیین می شود.

۲۳-۱-۲-۶۰:

جمهوری اسلامی ایران	
وزارت راه و شهرسازی	
پروانه اشتغال به کار مهندسی	
«شخص حقیقی»	
این پروانه به نام:	به شماره شناسنامه:
مدرسه سسال:	مدرسه سسال:
در رشته:	در رشته:
عضو سازمان نظام مهندسی ساختمان استان:	عضو سازمان نظام مهندسی ساختمان استان:
صادر می گردد.	صادر می گردد.
به شماره عضویت:	به شماره عضویت:
رشته موضوع پروانه	
پایه: یک	
طراحی و نظارت و اجرا	
از طرف - عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی	
فریبرز واحدی مدیر کل راه و شهرسازی استان تهران	
شماره پروانه اشتغال:	تاریخ صدور پروانه:
محل صدور پروانه:	تاریخ آخرین تمدید:
شماره کد ملی:	تاریخ پایان اعتبار:
در اجرای قانون نظام مهندسی و کنترل ساختمان و آیین نامه اجرائی آن	
دارند این پروانه با رعایت حدود صلاحیت و ظرفیت اشتغال مندرج در رشته صادر شده و سایر رشته های مندرج در پشت پروانه می توانند از مزایای قانونی آن در مدت اعتبار پروانه در سراسر کشور بهره مند گردند.	
تاریخ صدور پروانه:	تاریخ صدور پروانه:
تاریخ آخرین تمدید:	تاریخ آخرین تمدید:
تاریخ پایان اعتبار:	تاریخ پایان اعتبار:

میانه: آن بخش از راه جدا شده که در حدفاصل (بین) لبه داخلی سواره روهای راه جانبی و مسیر اصلی قرار گرفته است.

۲۳-۱-۲-۶۱:

نرخ تقاضای پارکینگ: نسبت میزان تقاضای پارکینگ کاربری در بازه زمانی مشخص

: ۶۲-۲-۱-۲۳

نرخ سفار سازی: نسبت تعداد سفرهای ایجاد شده (مجموع سفرهای تولید و جذب شده) کاربری در بازه زمانی مشخص

: ۶۳-۲-۱-۲۳

وسیله نقلیه سبک: وسیله نقلیه با حداکثر چهار چرخ شامل سواری، وانت بار، ون، پیکاپ و کامیون کوچک.

: ۶۴-۲-۱-۲۳

وسیله نقلیه سنگین: وسیله نقلیه با بیش از چهار چرخ شامل کامیون، مینی بوس، اتوبوس و وسیله نقلیه تفریحی.





۶۵-۲-۱-۲۳ :

مسیر درجه ۱ دوچرخه: که با وسایل مختلف از سواره رو جدا شده باشد. این مسیرها توسط موانع فیزیکی، کاملاً از ترافیک موتوری، پارک حاشیه ای و مسیرهای پیاده، جدا شده و فقط به عبور دوچرخه اختصاص دارند.



۶۶-۲-۱-۲۳ :

مسیر درجه ۲ دوچرخه: تابلو به عبور دوچرخه اختصاص یافته باشد. استفاده وسایل نقلیه موتوری از این سطح ممنوع است. این مسیرها خطوط اختصاصی برای عبور دوچرخه در مجاورت سواره رو هستند که بوسیله خط کشی مشخص و مجزا شده اند.



۶۷-۲-۱-۲۳ :

مسیر درجه ۳ دوچرخه: مسیری است که در امتداد یک معبر سواره رو که توسط وسایل نقلیه موتوری و دوچرخه به صورت مشترک استفاده می شود.

: ۶۸-۲-۱-۲۳

پلان ایمنی: طرح ایمن سازی و هدایت ترافیکی محدوده عملیات اجرایی است.

: ۶۹-۲-۱-۲۳

طول صف: به طول یا محدوده خارج از خیابان اصلی و در داخل پلاک که تامین کننده صف ورود به و خروج از پارکینگ پلاک بوده و در محل دسترسی به منظور جلوگیری از تداخل با و تاخیر در جریان ترافیک عبوری طبق ضوابط پیش بینی می شود، اتلاق می شود.

: ۷۰-۲-۱-۲۳

توسعه بسیار کوچک مقیاس: حجم ترافیک تولید شده بدون تاثیر بر تقاطع های مجاور بوده و نیازمند بازدید کلی و تعیین محل مناسب برای دسترسی است.

: ۷۱-۲-۱-۲۳

توسعه کوچک مقیاس: حجم ترافیک تولید شده معابر اینگونه توسعه ها به اندازه ای است که بر کل شبکه معابر اثری نداشته ولی بر تقاطع ها و سواره روهای نزدیک به محل دسترسی کاربری تاثیر می گذارد.

: ۷۲-۲-۱-۲۳

توسعه متوسط مقیاس: حجم ترافیک تولید شده در معابر اینگونه توسعه ها به اندازه ای است که بر معابر اطراف تا فاصله ای از محل توسعه اثر می گذارد.

: ۷۳-۲-۱-۲۳

توسعه بزرگ مقیاس: حجم ترافیک تولید شده در معابر اینگونه توسعه ها به اندازه ای است که عموماً سیستم معابر را در مساحت زیادی تحت تاثیر قرار می دهد.

: ۷۴-۲-۱-۲۳

پارکینگ مانور کم: پارکینگ بلند مدت، در تمام روز و پارکینگ مخصوص کاربران روزانه و دائمی را شامل می شود.

: ۷۵-۲-۱-۲۳

پارکینگ مانور متوسط: پارکینگ میان مدت، مدت توقف بین ۲ ساعت تا تمام روز را شامل می شود.

: ۷۶-۲-۱-۲۳

پارکینگ مانور زیاد: شامل پارکینگ های کوتاه مدت، پارکینگ مخصوص توریست ها، پارکینگ مراکز خرید به مدت کمتر از ۲ ساعت است.

طبقه بندی معابر بلافصل ساختمان

معابر به کار رفته در این مقررات به شش دسته تقسیم میگردند. ضوابط شامل عملکرد راه و قابلیت تأمین جابجایی و دسترسی ، میزان دسترسی و جابجایی و امکان دسترسی به کاربری های اطراف در جدول ۱-۲۳-۱ آمده و به شرح زیر است.

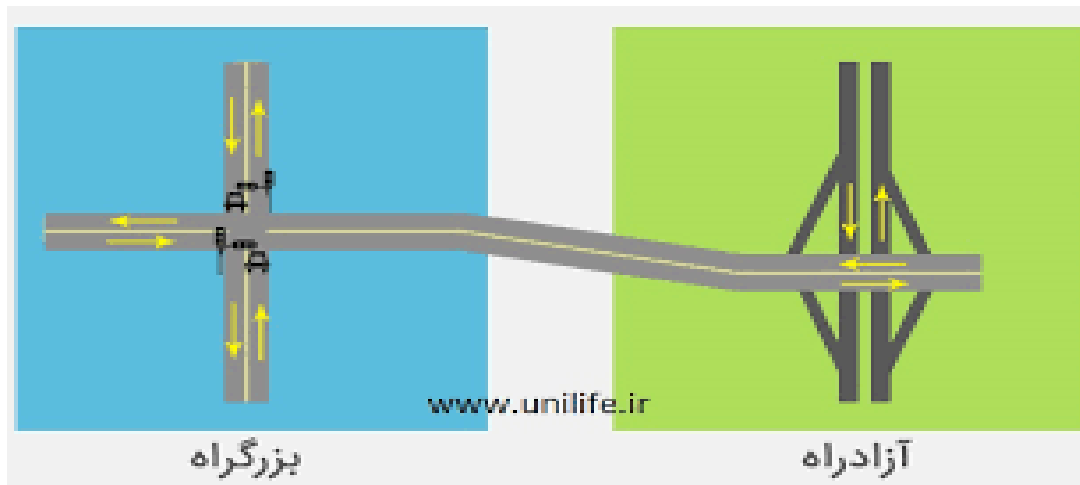
- ✓ آزادراه
- ✓ بزرگراه
- ✓ شریانی
- ✓ جمع و پخش کننده
- ✓ محلی
- ✓ معابر با عملکرد ترکیبی

۱-۳-۱-۲۳:

آزادراه: معبری است که در تمام طول آن ترافیک دو طرف به طور فیزیکی کاملاً تفکیک شده است و نحوه طراحی به گونه ای است که جریان ترافیک در آن بدون وقفه و غیرمنقطع و فاقد تقاطع همسطح می باشد. نقش آزادراه در شبکه معابر، ارتباط بین شهرها یا مراکز عمده شهرها و حومه شهرها است.

۲-۳-۱-۲۳:

بزرگراه: معبری است که ترافیک دو طرف آن به طور فیزیکی کاملاً تفکیک شده است و جریان در آن بصورت غیرمنقطع است. نقش تندراره در شبکه معابر برقراری ارتباط بین محدوده های مهم شهر (شمال و جنوب یا شرق و غرب) و حومه شهرها است.



۲۳-۱-۳-۳:

شریانی: دسته ای از خیابان های شهری که بعلت ظرفیت جابجایی زیاد، دسترسی تمامی کاربران را به انواع کاربری ها در مقیاس منطقه و شهر، فراهم می کنند.

۲۳-۱-۳-۴:

جمع و پخش کننده: این معابر ارتباط بین محلات کوچک و ارتباط بین معابر شریانی معابر دسترسی محلی را برقرار میسازند، ترافیک چند خیابان دسترسی را جمع آوری و به خیابان های شریانی منتقل میکنند. جریان ترافیک در این معابر منقطع است و دسترسی تمامی کاربران را به انواع کاربری ها در مقیاس ناحیه، فراهم می کنند.

۲۳-۱-۳-۵:

معابر محلی: کاربری های اطراف این معابر در بیشتر موارد مسکونی و فضای اطراف کاملاً شهری است. این معابر برقراری ارتباط بین کاربری ها و واحدهای مسکونی و محدوده های مجاور را فراهم می سازند و آن ها را به خیابان های جمع کننده متصل می نمایند. جریان ترافیک در این معابر منقطع است و دسترسی تمامی کاربران را به انواع کاربری ها حداکثر در مقیاس محله ، فراهم می کنند.

۶-۳-۱-۲۳:

معابر با عملکرد ترکیبی: در برخی از شهرهای کشور معابری وجود دارد که در بخشی نقش دسترسی و در بخش دیگر نقش جابجایی بیشتر است. بنابراین تشخیص رده عملکردی مقطع معبر مشرف به ساختمان با توجه به کاربری ساختمان و مندرجات جدول و بر اساس معیارهای تعداد خطوط عبوری، نوع و فاصله تقاطعات و امکان دسترسی مستقیم کاربری ها به معبر صورت می گیرد.



جدول ۲۳-۱-۱ ضوابط دسترسی و جابجایی رده های عملکردی پیشنهادی معابر درون شهری

رده معبر	آزادراه	بزرگراه	شریانی	جمع کننده	محلی
نقش جابجایی (درصد)	۱۰۰	>۹۰	۷۰-۹۰	۳۰-۵۰	<۱۰
نقش دسترسی (درصد)	۰	<۱۰	۱۰-۳۰	۵۰-۷۰	>۹۰
امکان دسترسی مستقیم به کاربری های پیرامونی	ندارد	ندارد	تنها در کندرو	دارد	دارد
سرعت طرح (کیلومتر بر ساعت)	۱۰۰-۱۲۰	۷۰-۱۱۰	حداکثر ۷۰	حداکثر ۵۰	۳۰
سرعت مجاز (کیلومتر بر ساعت)	۸۰-۱۰۰	۶۰-۹۰	حداکثر ۵۰	حداکثر ۴۰	حداکثر ۳۰
امکان پارک حاشیه ای و توقف	مطلقاً ممنوع	مطلقاً ممنوع	مجاز در برخی نقاط کندرو	محدود	آزاد
نوع تقاطع ها	غیر هم سطح	غیر هم سطح الف	هم سطح ۲	هم سطح	هم سطح
حداقل فاصله تقاطعات (متر)	غیر مجاز	حداقل ۳۰۰۰	حداکثر ۵۰۰ متر	حداکثر ۴۰۰	حداکثر ۳۰۰
تردد دوچرخه	مطلقاً ممنوع	مطلقاً ممنوع	در سرعت های بالای ۴۰ غیرمجاز است	مجاز	مجاز
تردد موتورسواران	مطلقاً ممنوع	غیرمجاز	مجاز	مجاز	مجاز
وجود پیاده گذر هم سطح	غیر مجاز	غیر مجاز	الزامی	الزامی	الزامی
ورود عابر پیاده به حریم شبکه	ممنوع	ممنوع	مجاز برای سوار و پیاده شدن در کندرو	مجاز برای سوار و پیاده شدن	مجاز
تعداد خطوط عبوری در هر جهت	حداقل ۳	حداقل ۲	حداکثر ۳ خط تندرو و یک خط کندرو	حداکثر ۲	حداکثر ۱
کاربری زمین های اطراف معبر	فضای سبز و تسهیلات شبکه (مانند پمپ بنزین و استراحت گاه) ت	مراکز جمعیتی بزرگ با اهمیت بسیار زیاد (استادیوم ها، فرودگاه ها مراکز تحقیقاتی)	کاربری مسکونی، تجاری، اداری، صنعتی، آموزشی یا خدماتی اگر تعداد متوسط روزانه وسایل نقلیه عبوری که داخل آن می شود بیش از ۵۰۰۰ برآورد شود و ساختمان های نوع د	کاربری های شهری با حیطه عملکردی مشابه (راحت های تاحیاتی مانند مدارس، درمانگاه ها و...) و ساختمان های نوع ب	کاربری ها با حیطه عملکردی مشابه (راحت های مسکونی، تجاری کوچک، مدارس و...) و ساختمان های نوع الف

الف با فاصله حداقل ۳۰۰۰ متر
 ب برای تقاطعات هم سطح این عدد برابر ۵۰۰ است.
 پ نوع تقاطعات غالباً غیر هم سطح است، ولی امکان وجود تقاطعات هم سطح نیز وجود دارد.
 ت در شرایط خاصی می توان کاربری های با عملکرد خومه شهری، مجتمع های بسیار بزرگ، فرودگاه ها یا در نظر گرفتن شرایط محیطی و راه در محاورت ایمن مسیر احداث نمود.
 ث جمع کننده در صورت یکطرفه بودن، وجود حداکثر ۳ خط پلانچ است. محلی در صورت یکطرفه بودن، وجود حداکثر ۲ خط پلانچ است.

ساختمان های مشمول خدمات مهندسی ترافیک

ردیف	نوع
۱	مسکونی
۲	تجاری
۳	اداری
۴	آموزشی
۵	صنعتی
۶	فرهنگی و مذهبی
۷	بهداشتی و درمانی
۸	ورزشی
۹	حمل و نقل
۱۰	خدمات عمومی و شهری
۱۱	رستوران ها و تالارها
۱۲	تفریحی و گردشگری
۱۳	مختلط
۱۴	سایر کاربری ها

۱-۲۳-۱-۴:

طبقه بندی ساختمان ها بر اساس طرح های جامع و تفصیلی: حوزه استفاده زمین بر اساس سلسله مراتب انواع فعالیت های شهری کاربری ملک نامیده میشود. طبقه بندی کاربری های شهری در این مبحث بر اساس الگوهای طرحهای جامع شهری مطابق با جدول ۱-۲۳-۲ انجام می پذیرد.

۲-۴-۱-۲۳:

دامنه شمول این مبحث طی شیوه نامه ای جداگانه که از سوی معاونت مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی با توجه به پیچیدگی ها و بر اساس عوامل و حجم کار و برخی معیارهای دیگر از جمله گروه بندی ساختمان ، نوع عملکرد ، سطح خدمت و نوع معبر مجاور و نرخ سفر سازی تعیین و ابلاغ خواهد شد.

با تسکیر از حسن توجه شما

۲۵ مهر ماه ۱۴۰۲

