

تسهیلات پیاده روی

(جلد سوم)

سوابق مطالعات

معاونت امور فنی
دفتر امور فنی و تدوین معیارها



۱۴۴-۳

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



omoorepeyman.ir

جمهوری اسلامی ایران
سازمان برنامه و بودجه

تسهیلات پیاده روی سوابق مطالعات

نشریه شماره ۳-۱۴۴

معاونت امور فنی
دفتر امور فنی و تدوین معیارها

۱۳۷۶



انتشارات سازمان برنامه و بودجه ۷۶/۰۰/۴۸

omoorepeyman.ir

مقدمه

در راستای اهداف و سیاست های برنامه دوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران که بر امر بهبود خدمات و تسهیلات حمل و نقل و ترافیک شهری و افزایش ایمنی شهروندان تأکید ورزیده است دفتر تحقیقات و معیارهای فنی براساس شرح وظایف 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" مطرح گردید و در مرحله نخست مطالعات دو پروژه "عابر پیاده" و "تنظیم تقاطع های همسطح" در اسفند ماه ۱۳۷۲ به مهندسین مشاور گذرراه ارجاع گردید. این نشریه یکی از سه نشریه ای است که در ارتباط با تسهیلات پیاده روی با عنوان های زیر تهیه شده است:

- ۱ - مبانی فنی برنامه ریزی، طراحی و مدیریت تسهیلات پیاده روی
- ۲ - توصیه ها و معیارهای فنی برنامه ریزی، طراحی و مدیریت تسهیلات پیاده روی
- ۳ - سوابق مطالعات پروژه عابریاده

امید است انجام این مطالعات و ارائه دانش و معیارهای فنی مربوط به تسهیلات پیاده روی موجب ارتقاء کیفیت مطالعات و طراحی معابر پیاده گردد و مبنایی برای هماهنگی بیشتر همه دست اندرکاران حرفه مهندسی ترافیک باشد.

از مدیر عامل مهندسین مشاور گذرراه آقای مهندس محمد توسلی و سایر همکاران پروژه به ویژه آقای دکتر بهنام امینی مدیر پروژه و خانم مهندس پورسید کارشناس دفتر امور فنی و تدوین معیارها که مسئولیت هماهنگی پروژه را برعهده داشته اند و همچنین از اظهارنظرهای کارشناسی دفتر فنی وزارت کشور، معاونت شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران، جامعه مهندسین حمل و نقل ایران، آقای دکتر علی اصغر اردکانیان، آقای دکتر مهدی ریاضی کرمانی، آقای دکتر جلیل شاهی، آقای دکتر هاشم مهرآذین و آقای دکتر منوچهر وزیری سپاسگزاری می نماید.

معاونت امور فنی

خرداد ۱۳۷۵



همکاران پروژه

اسامی	نوع تخصص
۱ - آقای محمد توسلی حجتی	کارشناس حمل و نقل و ترافیک - مهندس راه و ساختمان کارشناس ارشد ترافیک و راهسازی - مدیر عامل
۲ - آقای بهنام امینی	مهندس عمران - کارشناس ارشد راه و ترابری و دکترای حمل و نقل و ترافیک - مدیر پروژه
۳ - آقای اکبر اسداله خان والی	مهندس عمران - کارشناس حمل و نقل
۴ - آقای داود صداقت شایگان	مهندس عمران - دانشجوی کارشناسی ارشد راه و ترابری
۵ - آقای غلامعباس توسلی	دکترای علوم اجتماعی - استاد دانشگاه تهران
۶ - تیمسار سید یوسف میرحسینی	کارشناس تصادفات و ایمنی
۷ - مرحوم تیمسار محمد حسین ملکی خرم *	کارشناس تصادفات و ایمنی
۸ - آقای کامران رحیم اف	مهندس عمران - کارشناس ارشد حمل و نقل و ترافیک
۹ - آقای احمد توسلی حجتی	مهندس عمران - کارشناس ارشد راه و ترابری
۱۰ - مهندس عبدالجلال ایری	دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری
۱۱ - آقای کامران رادپویا	مهندس عمران - کارشناس ارشد حمل و نقل و ترافیک
۱۲ - آقای بابک دیزجی	مهندس عمران - دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل و ترافیک
۱۳ - آقای فردین مظهری	مهندس حمل و نقل و ترافیک
۱۴ - خانم مریم صابری	تایپ و صفحه آرایی

و با تشکر از گروه پرسشگران و آمارگیران و کلیه دستگاههای اجرایی که با همکاری و ارائه اطلاعات انجام این مطالعات را ممکن ساخته اند.

* با نهایت تأسف آن مرحوم پس از شرکت در جلسات کمیسیون کارشناسی تصادفات و ارائه نظرات مکتوب خود به رحمت ایزدی پیوستند.



فهرست مطالب

صفحه	شرح
۱۱	پیشگفتار
۱۳	بخش ۱- اندازه گیری پارامترهای جریان ترافیک پیاده
۱۳	۱-۱- مقدمه
۱۴	۲-۱- برنامه عملیات
۱۵	۳-۱- نتایج کارهای میدانی
۱۵	۱-۳-۱- سرعت پیاده روی
۱۵	- سرعت پیاده روی در جریان آزاد
۱۵	- توزیع سرعت‌های پیاده روی
۱۸	- تأثیر شیب در سرعت پیاده روی
۳۲	- تأثیر چگالی در سرعت پیاده روی
۳۲	۲-۳-۱- مسافت پیاده روی
۴۱	۳-۳-۱- تولید سفرهای پیاده
۴۱	- سرانه تولید سفر پیاده افراد
۴۷	- تولید و جذب سفرهای پیاده در کاربری‌های مختلف
۵۱	۴-۳-۱- الگوی زمانی پیاده روی
۵۲	۵-۳-۱- روابط جریان ترافیک پیاده
۵۲	- رابطه حجم- چگالی- سرعت
۵۵	- نمونه مطالعات جریان ترافیک پیاده در سایر نقاط دنیا
۵۷	- بررسی روابط جریان ترافیک پیاده در شرایط کشور ایران
۶۰	۶-۳-۱- سطح سرویس و ظرفیت معابر پیاده
۶۵	- سطح سرویس و ظرفیت معابر پیاده در HCM
۷۱	- سطح سرویس و ظرفیت معابر پیاده در کشور ایران
۷۱	۷-۳-۱- کاربرد سطح سرویس در تحلیل و طراحی معابر پیاده
۷۱	- تحلیل پیاده رو
۷۵	- تحلیل گوشه‌های تقاطع
۷۸	- تحلیل گذرگاه‌های عرضی معابر پیاده



فهرست مطالب

صفحه	شرح
۸۱	بخش ۲- مطالعه خصوصیات رفتاری و مسائل عابرین پیاده
۸۱	۲-۱- مقدمه
۸۱	۲-۲- نمونه یک مطالعه رفتاری عابرین پیاده در کشور ایران
۸۲	۲-۳- نمونه یک مطالعه رفتاری عابرین پیاده در کشور آمریکا
۸۲	۲-۴- مطالعه رفتاری عابرین پیاده شهر تهران
۸۳	۲-۴-۱- طرح آمارگیری و پرسشنامه
۸۸	۲-۴-۲- برنامه عملیات
۸۸	۲-۴-۳- نتایج آمار و اطلاعات پرسشنامه و پردازش اطلاعات
۹۸	۲-۵- تحلیل رفتاری عابر پیاده
۱۰۳	۲-۶- شناسایی مسائل پیاده روی
۱۰۳	۲-۶-۱- بررسی مسائل پیاده روی از دیدگاه عابرین
۱۰۵	۲-۶-۲- بررسی مسائل پیاده روی از دیدگاه مسئولین شهری
۱۰۷	۲-۶-۳- طبقه بندی مسائل و مشکلات سیستم پیاده
۱۰۸	۲-۶-۴- عکسهای نمونه و فیلمبرداری از مسائل و مشکلات معابر پیاده
۱۰۹	بخش ۳- قوانین و مقررات سیستم پیاده
۱۰۹	۳-۱- مقدمه
۱۰۹	۳-۲- حقوق و وظایف و مقررات مربوط به عابر پیاده در ایران
۱۰۹	۳-۲-۱- آئین نامه راهنمایی و رانندگی
۱۱۰	۳-۲-۲- قوانین عام حقوقی
۱۱۲	۳-۲-۳- سایر قوانین جزایی
۱۱۳	پیوست الف - عکسهای نمونه از مسائل و مشکلات معابر پیاده شهر تهران
۱۴۱	پیوست ب - اطلاعات مبنای اشکال و جدول
۱۶۱	پیوست ج - منابع و مراجع



پیشگفتار

پیاده روی جایگاه برجسته ای در سیستم حمل و نقل شهری دارد و بخش مهمی از سفرهای شهری بصورت پیاده انجام می شود. سیستم پیاده در مقایسه با سایر سیستم های حمل و نقل شهری دارای خصوصیات و مزایای منحصر به فردی است که از جمله آنها می توان به انعطاف پذیری، ارزانی، مصرف انرژی کمتر، هماهنگی با ملاحظات زیست محیطی و غیره اشاره نمود. به علاوه نقش مکمل در ارائه خدمات سایر سیستم های جابجایی شهری و به ویژه حمل و نقل عمومی ایفا می کند.

علیرغم مزایای غیرقابل انکار، سیستم پیاده دچار مسائل و مشکلات عدیده ای است که رفع آنها تنها در چارچوب یک برنامه ریزی هماهنگ و منسجم در جهت بهبود کیفیت طراحی و کنترل تسهیلات پیاده روی، ارتقاء سطح آموزش ایمنی تردد و تدوین و اجرای قوانین و مقررات مقتضی امکان پذیر است.

پروژه عابر پیاده به منظور تدوین مبانی فنی و ضوابط و معیارهای لازم برای حصول اهداف فوق از سوی دفتر تحقیقات و معیارهای فنی سازمان برنامه و بودجه به این مهندسین مشاور محول گردیده است.

در این پروژه سعی بر این بوده است که ضمن ارائه اصول و مبانی برنامه ریزی، طراحی و مدیریت تسهیلات پیاده روی در سایر کشورها و مقایسه آنها با یکدیگر، براساس مطالعات میدانی گسترده نخستین گامها در جهت تدوین ضوابط متناسب با شرایط بومی کشور برداشته شده و زمینه برای تحقیقات بعدی فراهم گردد.

گزارش های " مبانی فنی " و " توصیه ها و معیارهای فنی " برنامه ریزی، طراحی و مدیریت تسهیلات پیاده روی به ترتیب در نشریات ۱-۱۴۴ و ۲-۱۴۴ دفتر امور فنی و تدوین معیارهای سازمان برنامه و بودجه منتشر شده است.

گزارش حاضر که جلد سوم این مطالعات است حاوی سوابق مطالعات و عملیات میدانی پروژه عابریاده مشتمل بر ۳ بخش و ۳ پیوست می باشد و به گونه ای تنظیم شده که بطور مستقل قابل استفاده در مطالعات و تحقیقات آتی باشد.

تذکر این مطلب ضروری است که انجام این مطالعات و تحقیقات آغاز راهی است که با پشتیبانی مسئولان امر و اعتقاد و دل بستگی کارشناسان این حرفه باید پیموده شود. لذا شایسته است کارشناسان این حرفه با مطالعه و اظهارنظر خود، در جهت رفع نواقص و غنی تر شدن محتوای آن مشارکت و همیاری مبذول نمایند.

در انتها از همکاران پروژه و همکاری کلیه دستگاههای اجرایی و مسئولان ذیربط در تسهیل عملیات میدانی تشکر و قدردانی بعمل می آید.

مهندسین مشاور گنرراه



بخش ۱- اندازه گیری پارامترهای جریان ترافیک پیاده

۱-۱- مقدمه

ویژگیهای کمی پیاده روی که بطور عام مورد استفاده برنامه ریزان و مهندسان ترافیک قرار میگیرد شامل سرعت پیاده روی، مسافت پیاده روی و روابط جریان ترافیک پیاده است. سرعت پیاده روی بویژه در زمانبندی چراغهای راهنمایی و تعیین ضرورت احداث تسهیلاتی از قبیل جزایر ایمنی حائز اهمیت میباشد. مسافت پیاده روی علاوه بر اینکه یک شاخص اساسی در شکل دهی فضاهای شهری است در تعیین محدوده خدمات مؤثر سیستم حمل و نقل عمومی، مکانیابی و ارزیابی گذرگاهها و بویژه عابر پیاده و همچنین بررسی اقتصادی و مکانیابی خرده فروشی ها که وابسته به دسترسی پیاده هستند نیز بکار می آید.

روابط جریان ترافیک پیاده در مطالعه کفایت و راحتی پیاده روها، کنجهای تقاطع و گذرگاههای عرضی در شرایط مختلف بکار می آیند. این روابط میتواند در طراحی سایر تسهیلات از قبیل راهروها، شیب راهها و راه پله ها در ترمینالهای ترابری و سایر ساختمانها و همچنین برنامه ریزی و طراحی خروج اضطراری مورد استفاده قرار گیرد.

از آنجائی که این مشخصه ها بستگی به شرایط خاص هر جامعه و بخصوص فیزیک و رفتار پیاده روی افراد آن دارد ضروری است پارامترهای مربوطه با دقت کافی اندازه گیری شود تا در تدوین استانداردهای برنامه ریزی، طراحی و بهره برداری مورد استفاده قرار گیرد. استفاده از آئین نامه ها و استانداردهای معتبر پیاده روی مربوط به سایر کشورها نیز پس از کسب آگاهی های لازم در رابطه با پارامترهای کمی پیاده روی در شرایط بومی، بنحو مؤثرتر و با دید بازتری امکان پذیر خواهد بود.

در این راستا و در چارچوب امکانات این پروژه تحقیقاتی، یکسری عملیات میدانی جهت اندازه گیری پارامترهای جریان ترافیک پیاده صورت گرفته است که در بخشهای بعد شرح عملیات و نتایج بدست آمده ارائه میشوند. گرچه تاکنون چنین مطالعه ای در این سطح و عمق در زمینه مسائل پیاده روی کشور ما سابقه نداشته است مع الوصف بعلت کمبود مطالعات پشتیبان، نیاز به مطالعات گسترده تر و بیشتری وجود دارد که در پایان این مطالعات موضوعات لازم برای تحقیقات بعدی ارائه خواهد شد.



۱-۲- برنامه عملیات

به منظور اندازه گیری پارامترهای جریان ترافیک پیاده (سرعت، چگالی و تردد) آمارگیری پیاده روی در ۲۵ نقطه از شهر تهران مطابق جدول ۱ صورت گرفت. در این جدول موقعیت محل، زمان و همچنین مدت برداشت آمار در کاربری های مختلف ذکر شده است. انتخاب محل های برداشت براین اساس بوده است که یک توزیع نسبتاً وسیع جغرافیایی حاصل شده و در نتیجه برای هر کاربری خاص شرایط مختلف اجتماعی-اقتصادی و محیطی ملحوظ گردد. نوع کاربری معبر براساس ترکیب غالب عابرین مشخص شده و در این رابطه هفت کاربری عبوری، گذرگاه عرضی، خرید، تفریحی، مسکونی و آموزشی در نظر گرفته شده است. کلیه برداشتها در ماههای مرداد، شهریور و مهر صورت گرفته و بنظر میرسد در این ماهها شرایط نسبتاً متعادلی از نظر عوامل محیطی برقرار بوده است. ساعت آمار برداری بسته به نوع کاربری معبر به گونه ای انتخاب شده است که شرایط مختلف ترافیک پیاده و بویژه اوج تردد را شامل گردد. در این راستا برای کاربریهای آموزشی محدوده زمانی ساعات ۱۲ الی ۱۴ بعد از ظهر، در مورد کاربریهای گردشگاهی ۱۰ صبح الی ۱۲ ظهر و برای سایر کاربریها محدوده زمانی ۱۷ الی ۱۹ بعد از ظهر انتخاب شده است. مدت برداشت آمار در هر محل عموماً ۱۵ دقیقه و در بعضی موارد بنا بر ضرورت مقادیر کمتری یا بیشتر بوده است.

کلیه این آمارگیری ها به روش فیلمبرداری ویدئویی انجام شده و انتخاب این روش با توجه به نیازهای اندازه گیری پارامترها (سرعت، چگالی، تردد) و همچنین دقت لازم صورت گرفته است. علی الاصول اندازه گیری مستقیم متغیرهایی از قبیل چگالی باید ضرورتاً بوسیله عکسبرداری یا فیلمبرداری بطور لحظه ای انجام شود. از سوی دیگر بواسطه شرایط تحت کنترل در استخراج آمار و اطلاعات از روی نوارهای ویدئویی دقت آمار برداری بالاتری قابل حصول بوده و بعلاوه مستندسازی آمار برداری نیز بنحو مطلوبتری امکان پذیر خواهد بود. آمارگیری به روش فیلمبرداری دارای این مزیت نیز میباشد که بواسطه امکان نصب دوربین در خارج از محدوده دید و توجه عابرین رفتار طبیعی آنها مخدوش نمی گردد. در این آمار برداری نیز اکثراً محل نصب دوربین در طبقات ساختمانهای مجاور انتخاب گردید بطوریکه حتی الامکان زاویه دوربین عمود بر امتداد مسیر پیاده رو باشد.

با توجه به امکانات اجرایی موجود، طولی در حدود ۱۵-۱۰ متر از پیاده رو بعنوان مقطع آمار برداری مشخص گردید. در ابتدا و انتهای این قطعه شاخص هایی تعیین و فاصله آنها با دقت کافی در محل اندازه گیری شد. عرض معبر نیز که در طول قطعه یکنواخت بود بطور جداگانه اندازه گیری و ثبت میگردد.



۱-۳- نتایج کارهای میدانی

۱-۳-۱- سرعت پیاده روی

۱-۱-۳-۱- سرعت پیاده روی در جریان آزاد

سرعت پیاده روی افراد در شرایط تردد آزاد، بسته به سن، جنس، وضعیت جسمانی عابرو سایر عوامل از قبیل منظور از سفر پیاده، زمان سفر و شرایط محیطی و جوی متفاوت است. اشخاص سالم میتوانند سرعت پیاده روی خود را از حد کندروی به میزان $0.9 - 0.6$ متر در ثانیه تا حد تندروی به میزان $1/8 - 1/5$ متر بر ثانیه تغییر دهند.

در منبع شماره [۱۹] نتایج یک مطالعه انجام شده در زمینه سرعت پیاده روی عابرین در شهر تهران گزارش شده است. در این مطالعه اندازه گیری سرعت عابرین پیاده بر حسب سن، جنسیت و نوع کاربری معبر صورت گرفته که خلاصه آنها در جدول شماره ۲ مشاهده میشود.

تجزیه و تحلیل اطلاعات موجود در این جدول نشان میدهد بطور کلی میانگین سرعت آزاد پیاده روی بزرگسالان با افزایش سن کاهش می یابد با این وجود ممکن است در هر گروه سنی افراد کندرو یا تندرو مشاهده شود. حداکثر سرعت پیاده روی مشاهده شده در گروه سنی ۱۳-۲۵ برابر $1/32$ متر بر ثانیه و حداقل آن در گروه سنی بالای ۵۵ برابر $1/05$ متر بر ثانیه بوده است. در مورد کودکان (گروه سنی ۱۲-۶ سال) سرعت پیاده روی بواسطه کوتاهی طول گامها عملاً کمتر است و حدود $1/14$ متر بر ثانیه میباشد. ولی در صورتی که کودکان پیاده روی را همراه با دیدن انجام دهند سرعت آنها بیشتر از حد میانگین بزرگسالان خواهد بود.

از نظر توزیع جنسی سرعت پیاده روی، متوسط سرعت خانمها حدود ۱۰ درصد کمتر از آقایان مشاهده شده است در حالیکه میزان این تفاوت در منبع [۸۲] حدود ۵٪ گزارش شده است.

در ارتباط با تأثیر نوع کاربری معبر در سرعتهای پیاده روی مشاهده میشود که بالاترین سرعت مربوط به عبور از عرض خیابان ($1/3$ متر در ثانیه) و کمترین سرعت در گردشگاهها ($1/1$ متر بر ثانیه) بوده و در سایر کاربریها متوسط سرعت آزاد پیاده روی در حدود $1/2$ متر بر ثانیه نسبتاً ثابت است.

۱-۳-۱-۲- توزیع سرعتهای پیاده روی

به منظور آگاهی از توزیع فراوانی و همچنین میانگین سرعتها، اندازه گیری سرعت پیاده روی عابرین در ۲۵ نقطه از شهر تهران بر اساس استخراج آمار از فیلمهای ویدئویی مربوطه صورت گرفت. طبقه بندی کاربری معبر در این نقاط با توجه به منظور از سفر اکثریت عابرین مشخص شده که شامل



جدول ۱ - فهرست مشخصات نقاط برداشت آمار ترافیک عابرپیاده
(بروش فیلمبرداری ویدئویی)

نقطه	موقعیت	تاریخ برداشت	زمان (ساعت)	مدت (دقیقه)	کاربری معبر
۱	میدان انقلاب - ضلع شمالشرقی	۷۳/۵/۱۸	۱۷:۴۵	۴۵	عبوری
۲	میدان انقلاب - ضلع شمالی	۷۳/۵/۱۸	۱۹:۴۰	۱۵	گذرگاه عرضی
۳	میدان ولیعصر - بازوی شمالی تقاطع بلوار	۷۳/۵/۲۹	۱۸:۵۰	۱۵	گذرگاه عرضی
۴	میدان ولیعصر - مقطع جنوب شرقی	۷۳/۵/۲۹	۱۹:۴۰	۱۵	عبوری
۵	میدان ولیعصر - بازوی جنوبی تقاطع کریم خان	۷۳/۵/۲۹	۱۹:۲۰	۱۵	گذرگاه عرضی
۶	شهرک اکباتان - فاز ۱	۷۳/۵/۳۱	۱۹:۰۰	۱۵	مسکونی
۷	شهرک اکباتان	۷۳/۵/۳۱	۱۹:۳۰	۱۵	مسکونی
۸	میدان امام حسین - بازوی شرقی ۱۷ شهریور	۷۳/۶/۷	۱۹:۰۰	۱۵	عبوری
۹	میدان امام حسین - بازوی غربی ۱۷ شهریور	۷۳/۶/۷	۱۸:۳۰	۱۵	عبوری
۱۰	تقاطع بلوار - فلسطین (آموزشگاه زبان سیمین)	۷۳/۶/۹	۱۸:۲۰	۱۵	آموزشی
۱۱	فلکه سوم تهرانپارس - ضلع جنوبشرقی	۷۳/۶/۱۰	۱۸:۰۰	۱۵	مسکونی
۱۲	میدان هفت حوض - بازوی شرقی	۷۳/۶/۱۰	۱۹:۰۰	۱۵	عبوری
۱۳	پارک دانشجو - ضلع شرقی	۷۳/۶/۱۱	۱۲:۱۵	۱۵	تفریحی
۱۴	پارک لاله - ضلع غربی	۷۳/۶/۱۱	۱۰:۴۰	۱۵	تفریحی
۱۵	ترمینال غرب - ضلع جنوبی	۷۳/۶/۱۲	۱۸:۲۰	۱۵	عبوری
۱۶	تجریش - ضلع جنوبی	۷۳/۶/۱۲	۱۹:۳۰	۲۰	عبوری
۱۷	ساختمان پلاسکو - طبقه همکف	۷۳/۶/۱۴	۱۸:۲۰	۱۵	خرید
۱۸	میدان استقلال (مخبرالدوله) - ضلع جنوب غربی	۷۳/۶/۱۴	۱۹:۱۰	۱۵	خرید
۱۹	میدان استقلال (مخبرالدوله) - ضلع شمالشرقی	۷۳/۶/۱۴	۱۹:۳۰	۲۰	عبوری
۲۰	خیابان ۱۵ خرداد - ضلع جنوبی - اول بازار بزرگ	۷۳/۷/۵	۱۰:۲۰	۲۰	خرید
۲۱، ۲۲	خیابان ولیعصر - دبستان رازی	۷۳/۷/۶	۱۲:۱۰	۳۰	عبوری
۲۳	خیابان ولیعصر - دبیرستان پسرانه قدس	۷۳/۷/۵	۱۳:۳۰	۱۵	آموزشی
۲۴	شهر ری - روبروی صحن	۷۳/۷/۵	۱۳:۵۰	۱۵	آموزشی
۲۵	خیابان ولیعصر - مدرسه راهنمایی فردوسی	۷۳/۷/۵	۱۲:۰۰	۷	آموزشی



جدول شماره ۲ - نتایج اندازه گیری سرعت آزاد پیاده روی بر حسب سن، جنسیت و نوع کاربری معبر در شهر تهران (متر بر ثانیه) [۱۹]

میانگین کل	میانگین آقایان	میانگین خانمها	گروه سنی بالای ۵۵ سال		گروه سنی ۴۱ تا ۵۵ سال		گروه سنی ۲۶ تا ۴۰ سال		گروه سنی ۱۳ تا ۲۵ سال		گروه سنی ۶ تا ۱۲ سال		نوع کاربری معبر
			آقایان	خانمها	آقایان	خانمها	آقایان	خانمها	آقایان	خانمها	آقایان	خانمها	
۱۰۰۸	۱۰۲۱	۰۹۹	۰۹۹	۰۸	۱۰۰۵	۱	۱۰۱۳	۱۳۸	۱۱۵	۱۳	۰۹۲	گردشگاه	
۱۰۱۹	۱۰۲۴	۱۰۱۳	۱۰۰۷	۱۰۱	۱۰۲۴	۱۰۰۹	۱۰۱۸	۱۴۲	۱۲۹	۱۰۱۳	۱	مسکونی	
۱۰۱۱	۱۰۲۲	۰۹۹	۱۰۰۳	۰۹۲	۱۰۲۸	۱۰۰۱	۰۸۵	۱۳۳	۱۰۵	۱۰۱۷	۱۰۱۶	تجاری	
۱۰۳۲	۱۰۳۹	۱۰۲۶	۱۰۲۹	۱۰۱۶	۱۰۴۴	۱۰۱۹	۱۰۳۷	۱۵۹	۱۴۷	۱۰۲۱	۱۰۱۴	عبوری از عرض خیابان	
۱۰۱۹	۱۰۱۹	۱۰۱۸	۱۰۰۶	۱۰۰۷	۱۰۲	۱۰۱۷	۱۰۲۴	۱۳۴	۱۲۳	۱۰۱۳	۱۰۱۹	آموزشی و تفریحی کاری	
۱۰۱۸	۱۰۲۵	۱۰۱۱	۱۰۰۹	۱۰۰۱	۱۰۲۴	۱۰۰۹	۱۰۱۵	۱۴۱	۱۲۴	۱۰۱۹	۱۰۰۸	میانگین	
	۱۰۱۸		۱۰۰۵		۱۰۱۷		۱۰۲۵	۱۳۲		۱۰۱۴		میانگین کل	

کاربری عبوری، خرید، آموزشی، تفریحی و مسکونی بوده است. در هر نقطه سرعت پیاده روی حدود ۵۰ نفر خانم و آقا اندازه گیری شده تا علاوه بر تعیین تأثیر نوع کاربری و هدف از سفر در سرعت پیاده روی، میزان آن در گروه های جنسی نیز مشخص شود.

سرعت عابری از اندازه گیری زمان عبور در حد فاصل دو شاخص و سپس تقسیم فاصله دو شاخص بر این زمان عبور بدست آمده است. نتایج این مطالعه بصورت نمودارهای درصد فراوانی و همچنین توزیع تجمعی درصد فراوانی در شکل های ۱ تا ۲۶ ارائه شده است.

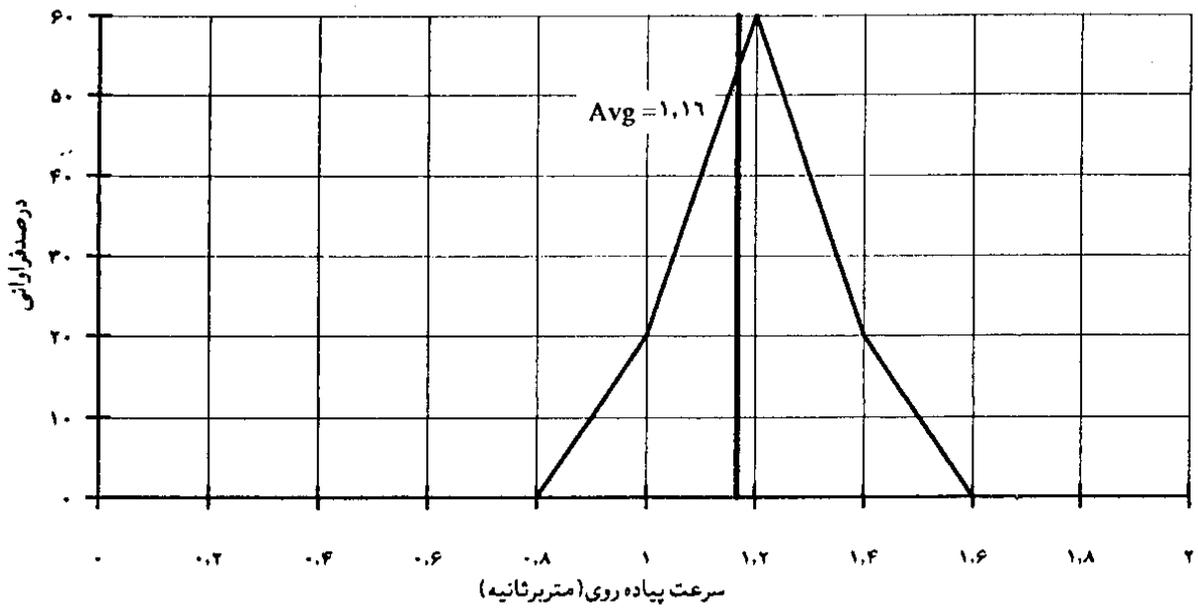
همانگونه که مشاهده میشود مقادیر میانگین سرعت حاصل از این مطالعه کمتر از مقادیر مندرج در جدول ۲ است. این عمدتاً بواسطه وجود عوامل بازدارنده ای است که در جریان ترافیک پرتراکم وجود دارد. بعنوان مثال در حالیکه سرعت آزاد عبور از عرض خیابان بطور متوسط حدود $1/3$ متر بر ثانیه میباشد در شرایط ازدحام عابر، این مقدار به حدود $1/5$ متر بر ثانیه تقلیل خواهد یافت. با توجه به منحنی تجمعی درصد فراوانی اگر سرعت عبور ایمن از گذرگاه عرضی برابر $1/0$ متر بر ثانیه در نظر گرفته شود حدود ۵۰ درصد از افراد میتوانند بدون افزایش سرعت از خیابان عبور کنند.

با این فرض که نتایج این مشاهدات را بتوان یک نمونه معرف از کل جمعیت در نظر گرفت این استنباط آماری حاصل میشود که اکثریت قاطع عابری پیاده دارای سرعتی بالاتر از $0/6$ متر بر ثانیه هستند و سرعت های پایین تر از این حد پیاده روی غیر عادی محسوب شده و بعنوان مانع جریان ترافیک پیاده عمل میکند. از سوی دیگر سرعت های بالاتر از $1/8$ متر بر ثانیه نیز کمتر مشاهده میشود و بیشتر شبیه به دویدن است.

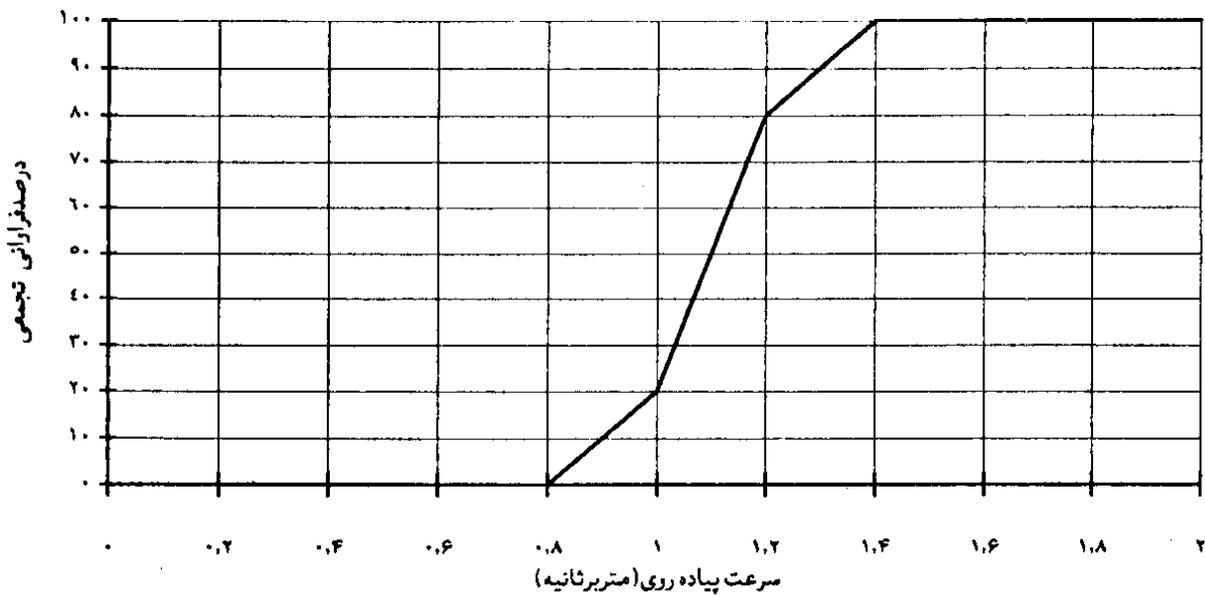
۳-۱-۳-۱- تأثیر شیب در سرعت پیاده روی

مطالعه سرعت پیاده روی در مرکز تجاری - اداری پیتسبورگ تغییرات سرعت پیاده روی بر حسب زمان روز، دمای هوا و منظور از سفر را نشان داده است [۷۲]. این مطالعه مؤید تأثیر عوامل روانی، محیطی و ترکیب ترافیک در انتخاب سرعت پیاده روی میباشد. جالب توجه آنکه مشاهده شده است عواملی از قبیل شیب و وجود بسته های کوچک بار تأثیر چندانی در سرعت جریان آزاد پیاده روی نمی گذارند. در سایر مطالعات نیز هیچگونه تأثیر قابل اندازه گیری در شیب های کمتر از ۵ درصد مشاهده نشده است با این وجود یک کاهش تدریجی سرعت در شیب های بیشتر وجود دارد.

مطالعه پیاده روی در یک مسیر شیب دار نشان داده است که افزایش شیب مثبت مسیر از ۵ به ۱۰ درصد میانگین سرعت پیاده روی را $11/5$ درصد کاهش میدهد. افزایش بیشتر شیب تا حد ۲۰ درصد سرعت عادی پیاده روی را فقط در حدود ۲۵ درصد کاهش میدهد. [۷۲]

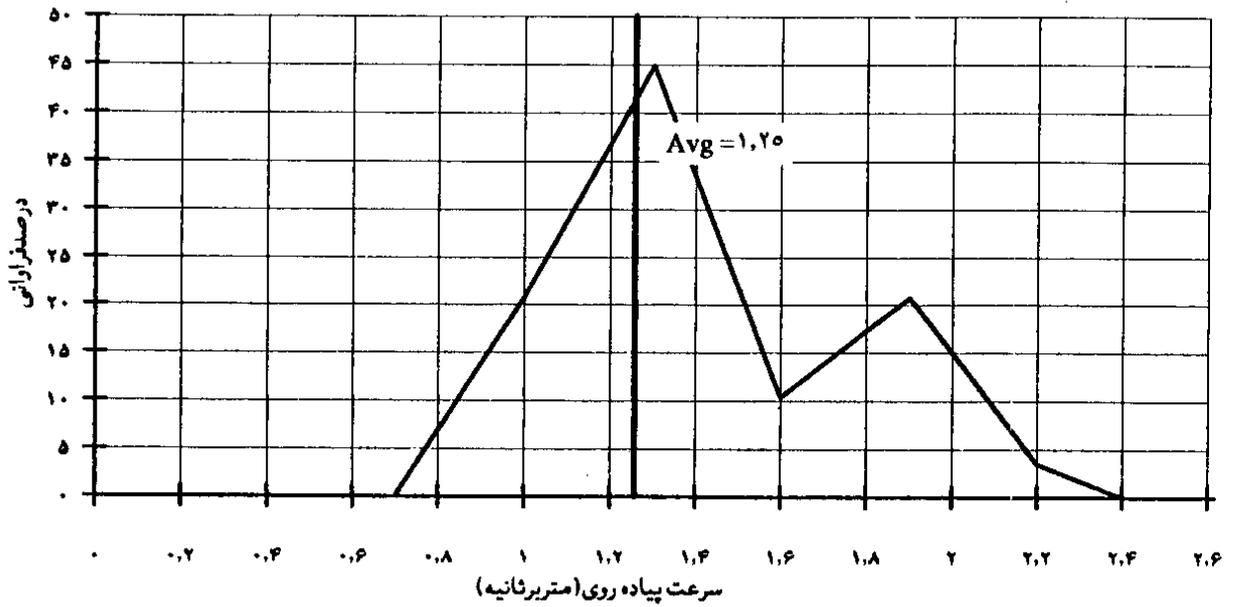


شکل ۱ - نمودار توزیع سرعت پیاده روی دانش آموزان دختر (راهنمایی)

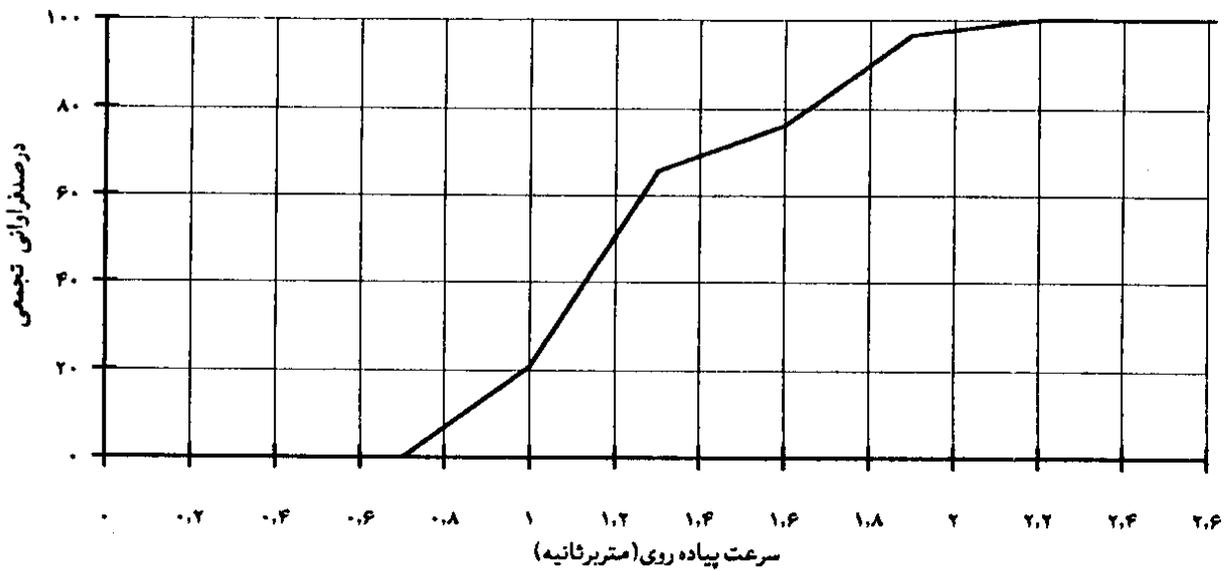


شکل ۲ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سرعت پیاده روی دانش آموزان دختر (راهنمایی)



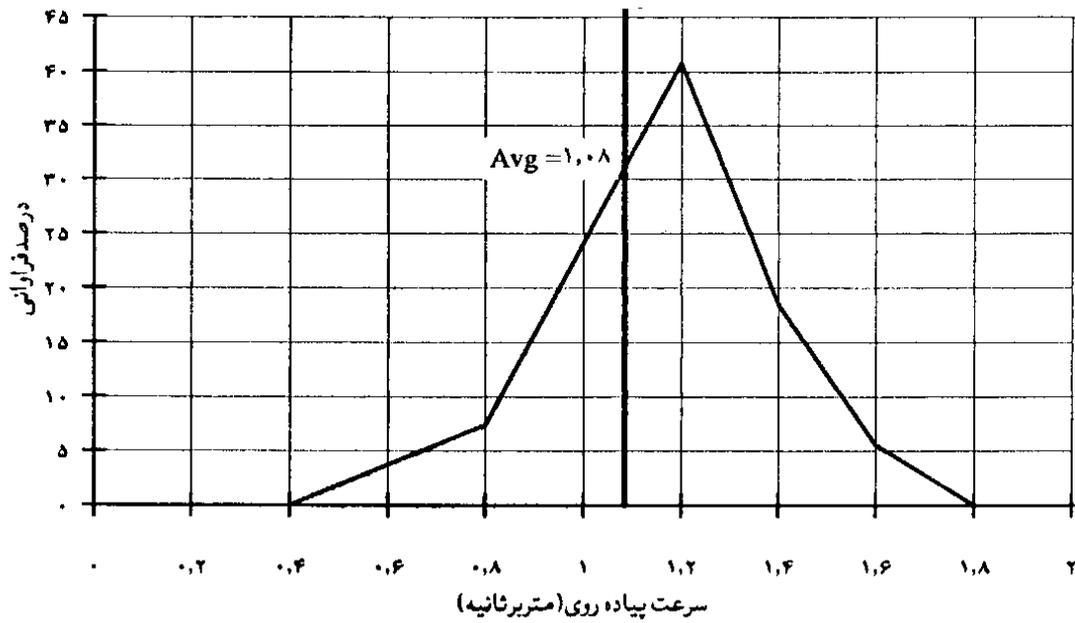


شکل ۳ - نمودار توزیع سرعت پیاده روی دانش آموزان پسر (دبیرستان)



شکل ۴ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سرعت پیاده روی دانش آموزان پسر (دبیرستان)

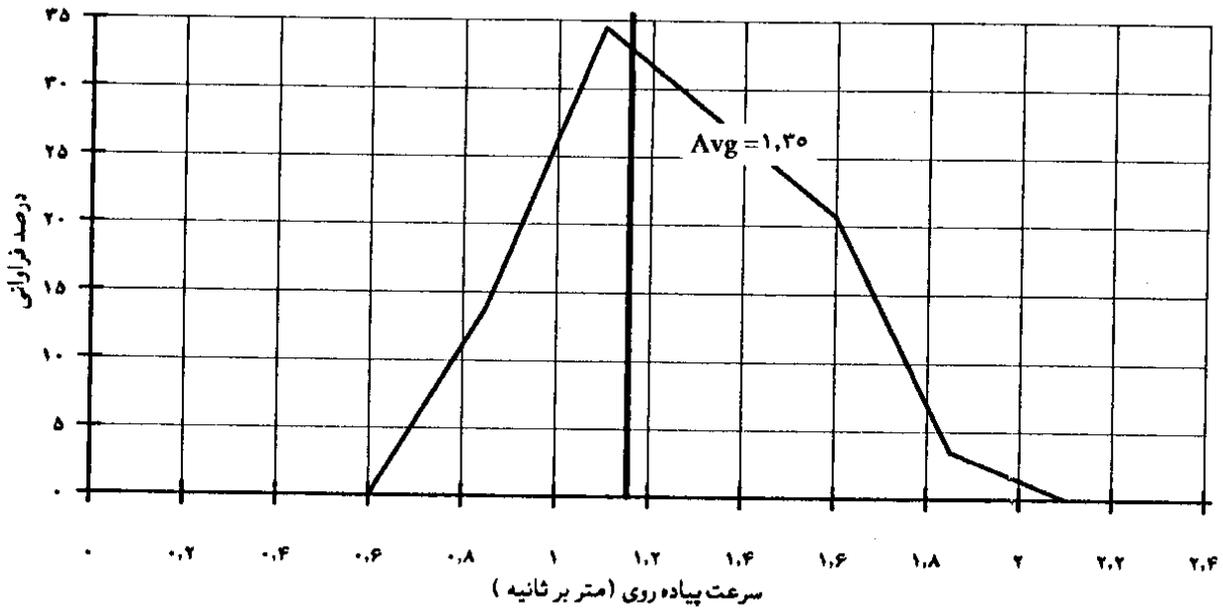




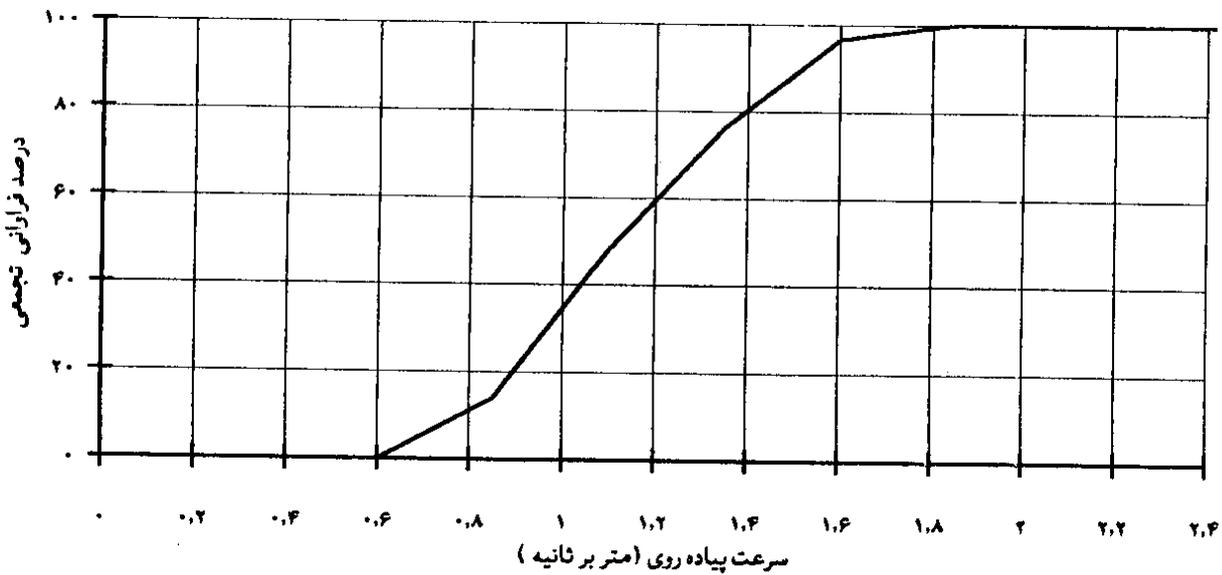
شکل ۵ - نمودار توزیع سرعت پیاده روی دانش آموزان پسر (دبستان)



شکل ۶ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سرعت پیاده روی دانش آموزان پسر (دبستان)

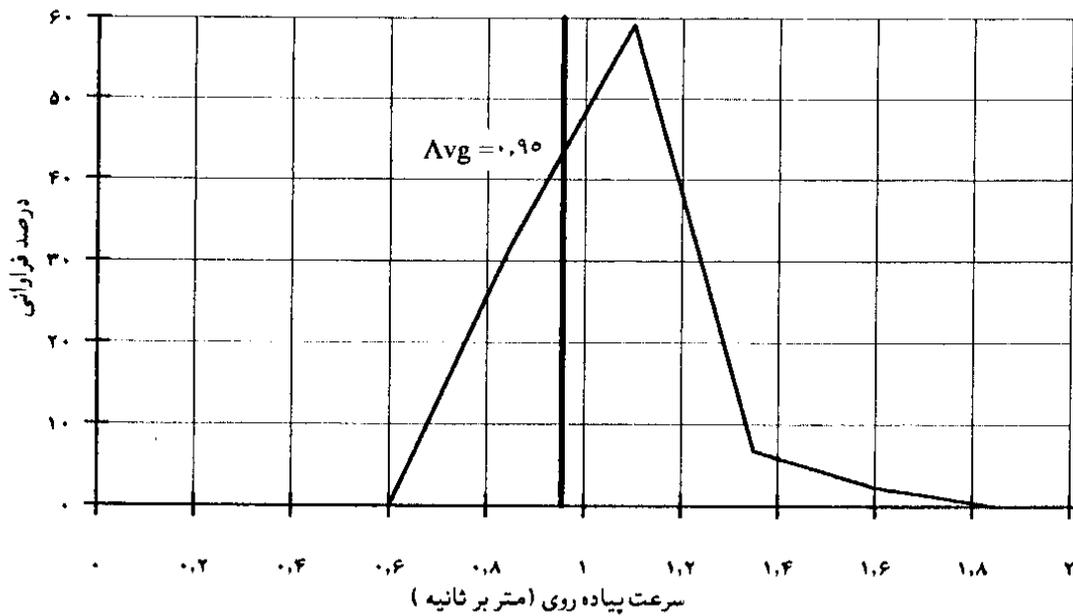


شکل ۷ - نمودار توزیع سرعت پیاده روی در نواحی مسکونی (آقایان)

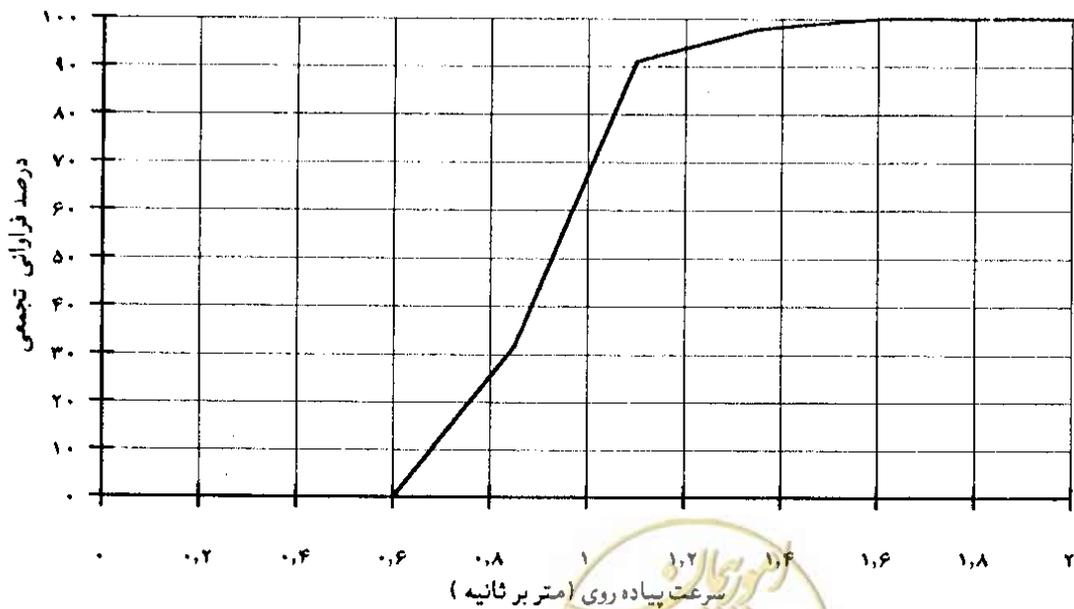


شکل ۸ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سرعت پیاده روی در نواحی مسکونی (آقایان)



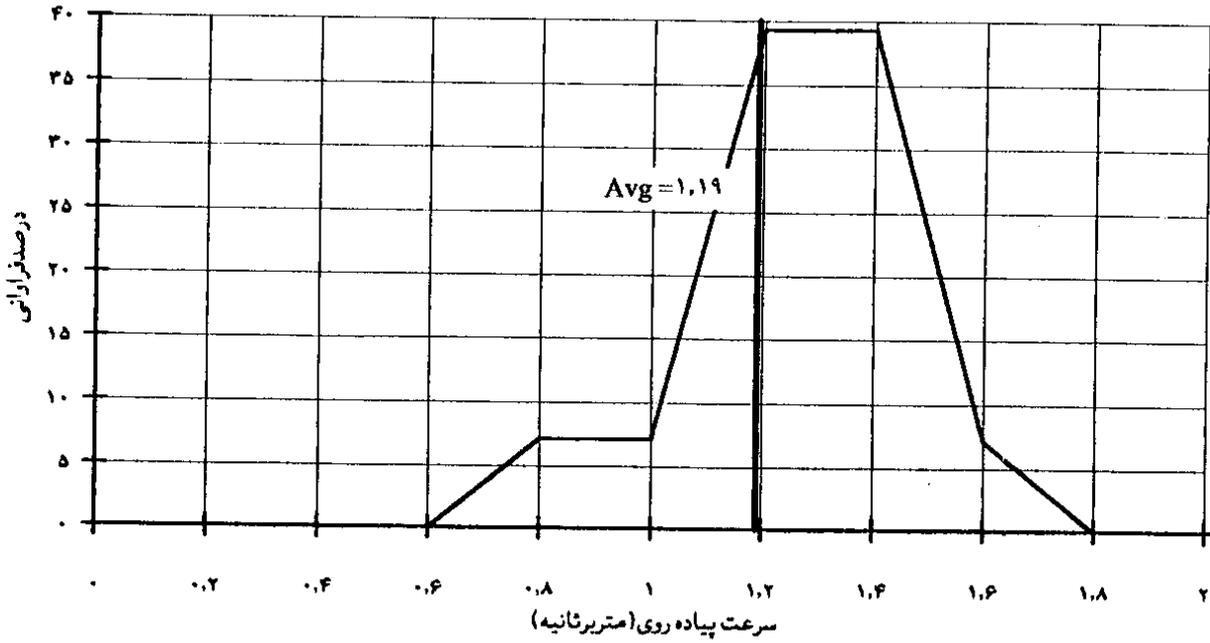


شکل ۹ - نمودار توزیع سرعت پیاده روی در نواحی مسکونی (خانمها)

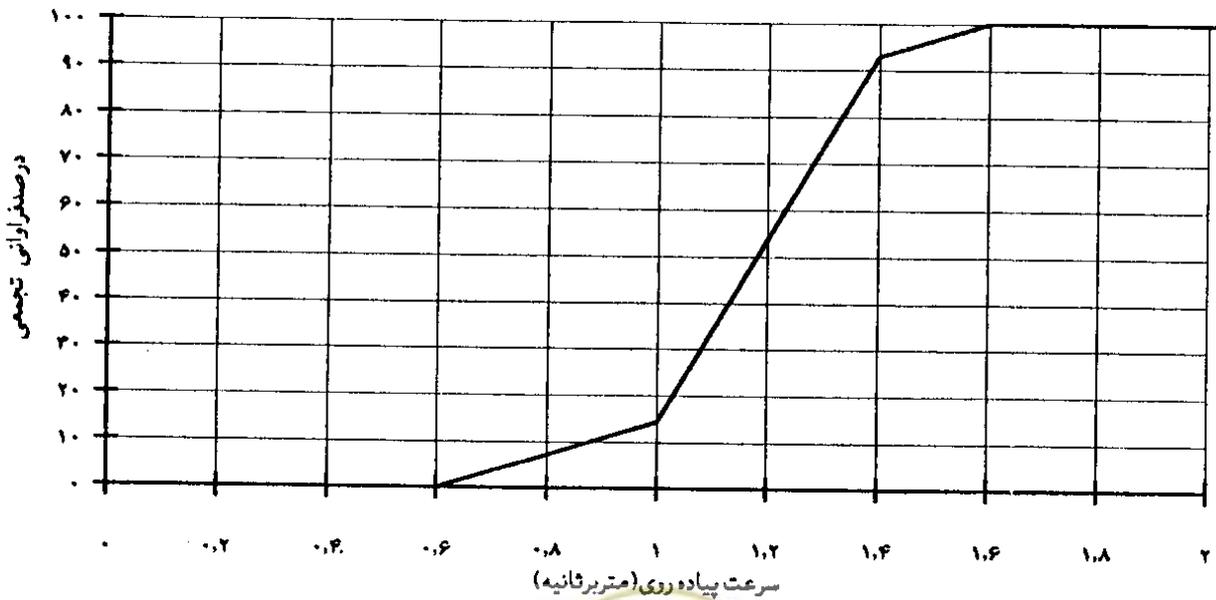


شکل ۱۰ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سرعت پیاده روی در نواحی مسکونی (خانمها)



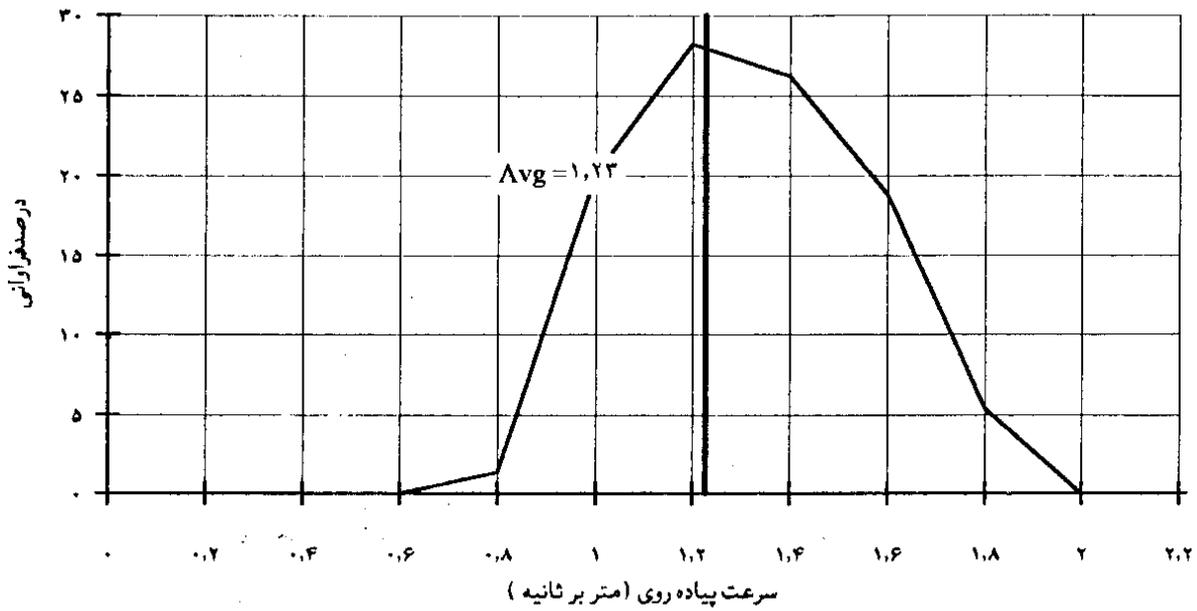


شکل ۱۱ - نمودار توزیع سرعت پیاده روی دانش آموزان دختر (آموزشگاه)

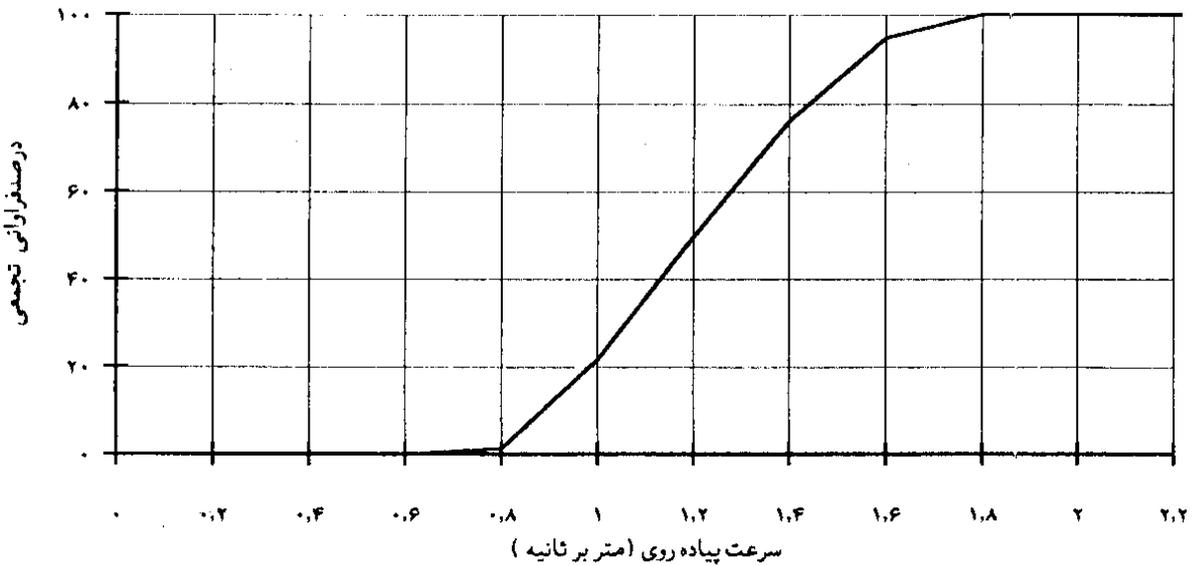


شکل ۱۲ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سرعت پیاده روی دانش آموزان دختر (آموزشگاه)



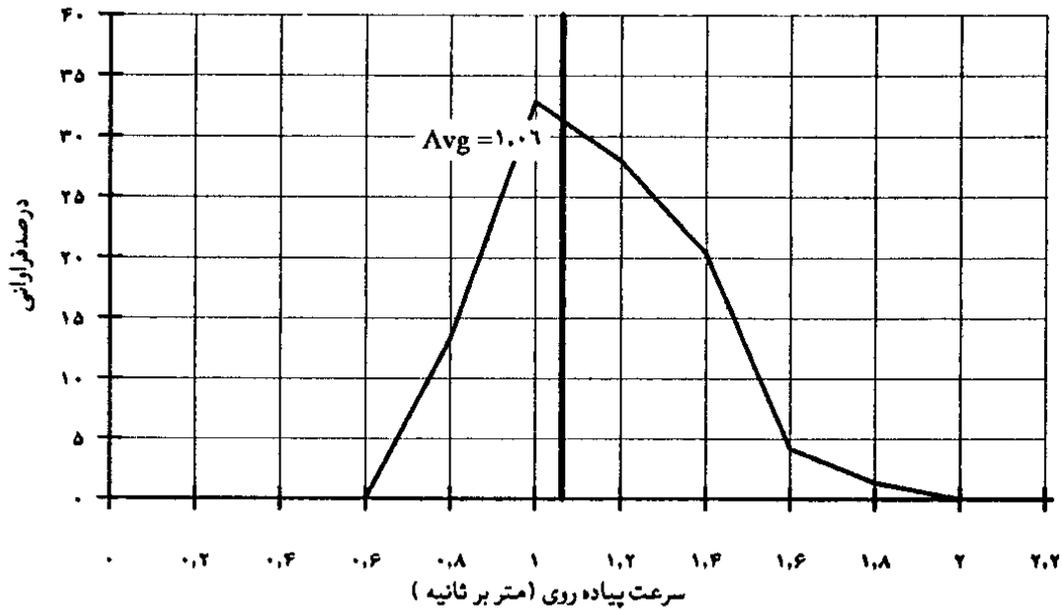


شکل ۱۳ - نمودار توزیع سرعت آزاد پیاده روی در ترافیک کاری (آقایان)

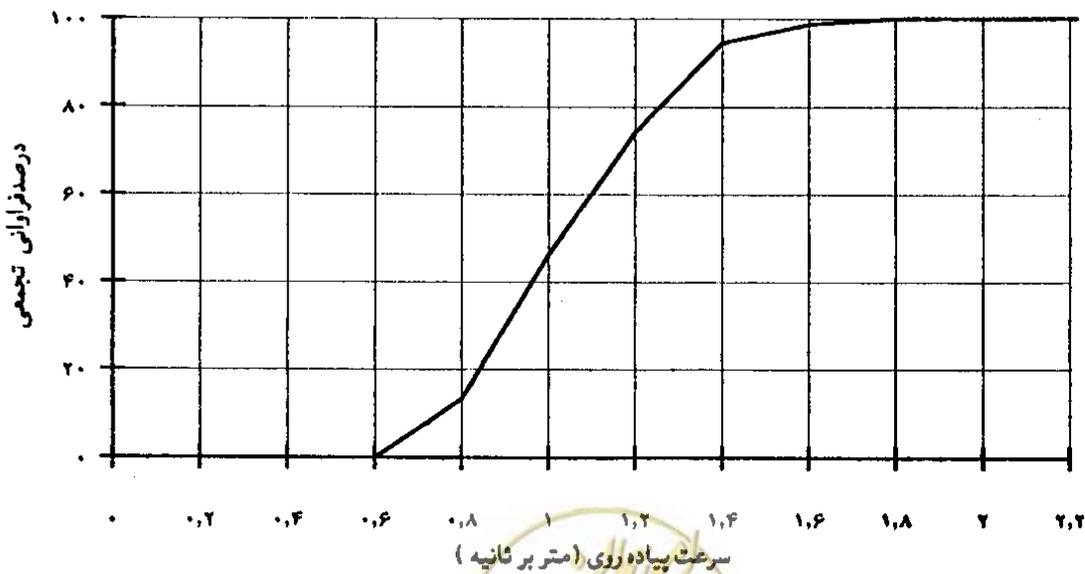


شکل ۱۴ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سرعت آزاد پیاده روی در ترافیک کاری (آقایان)



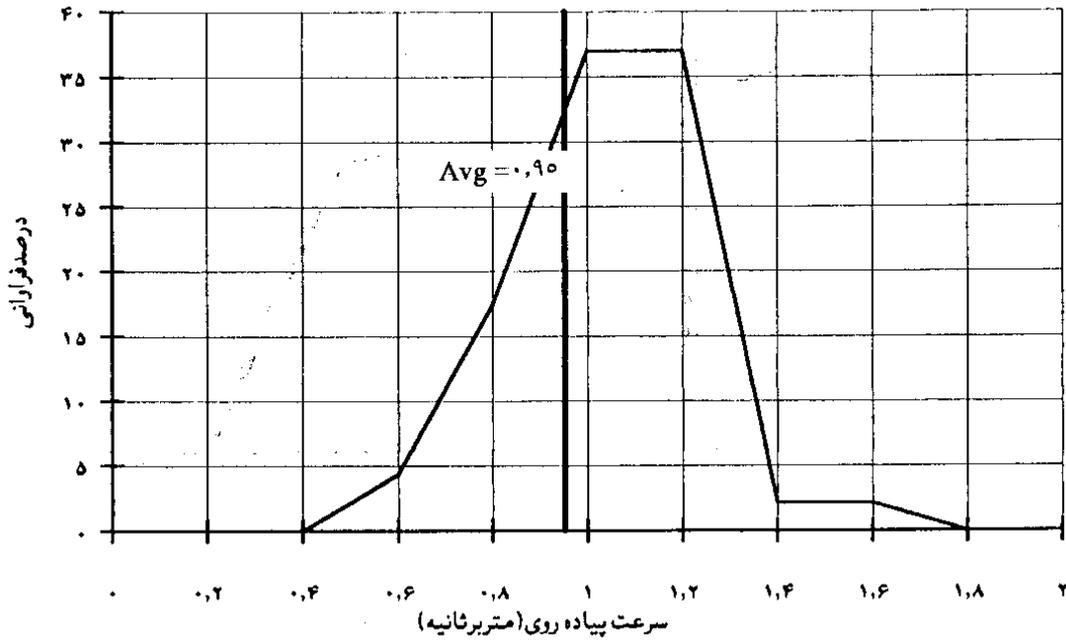


شکل ۱۵ - نمودار توزیع سرعت آزاد پیاده روی در ترافیک کاری (خانمها)

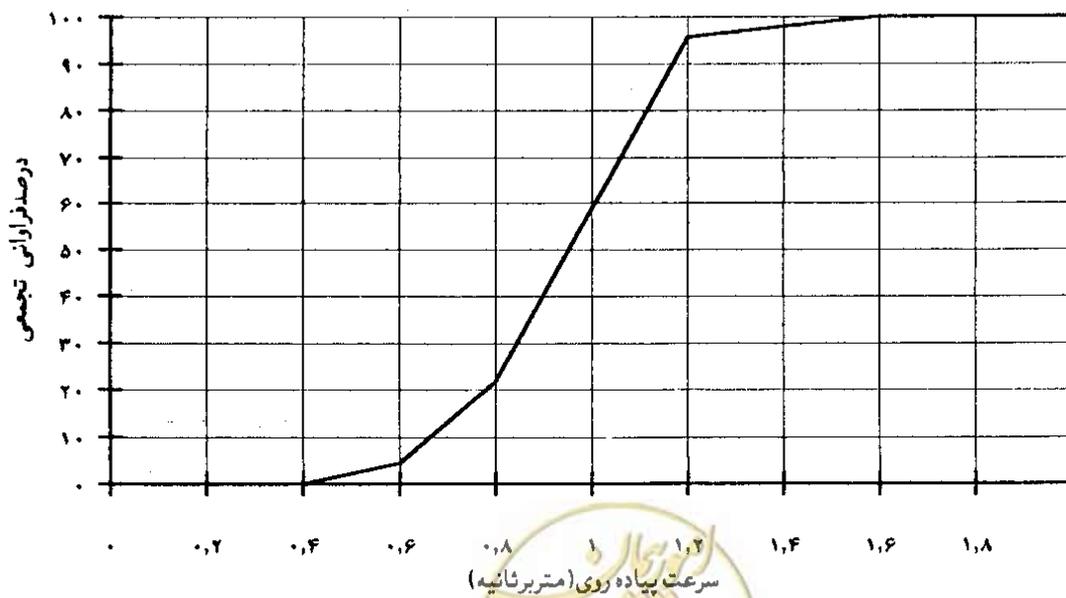


شکل ۱۶ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سرعت آزاد پیاده روی در ترافیک کاری (خانمها)

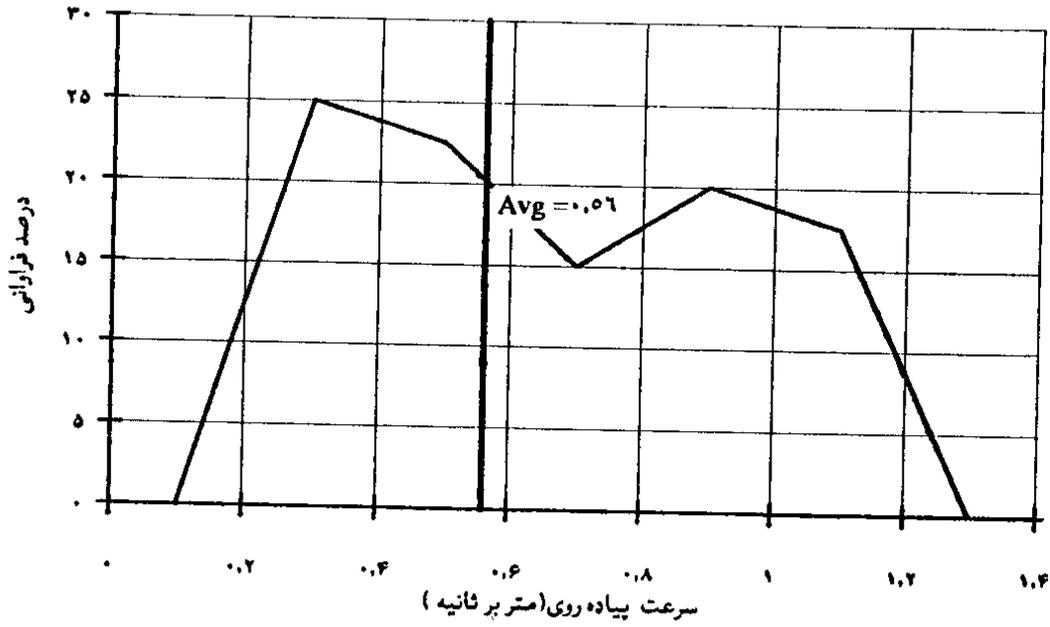




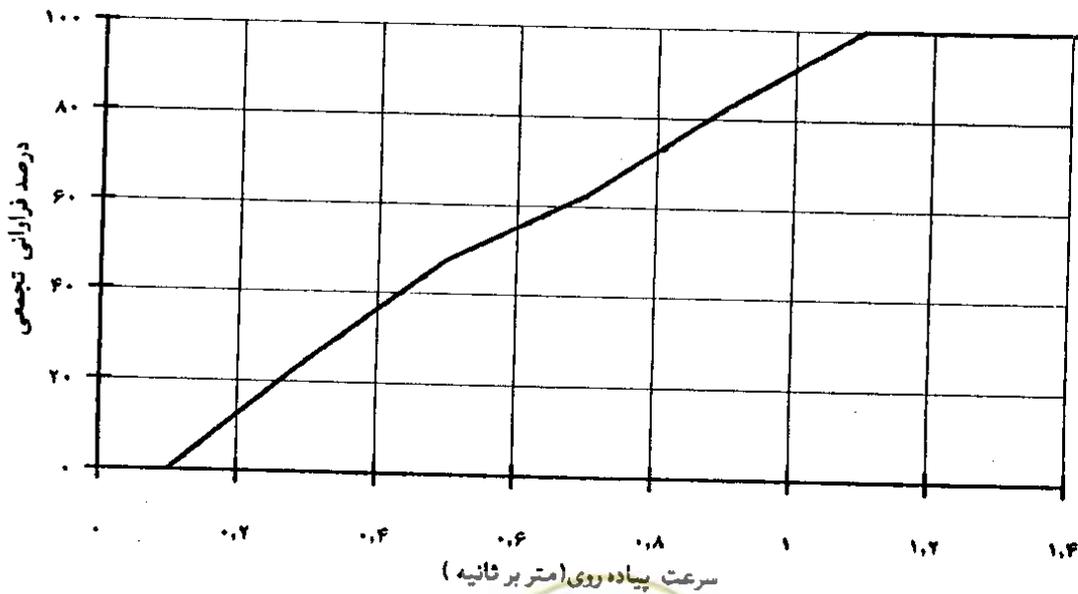
شکل ۱۷ - نمودار توزیع سرعت پیاده روی دانش آموزان دختر (دبستان)



شکل ۱۸ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سرعت پیاده روی دانش آموزان دختر (دبستان)

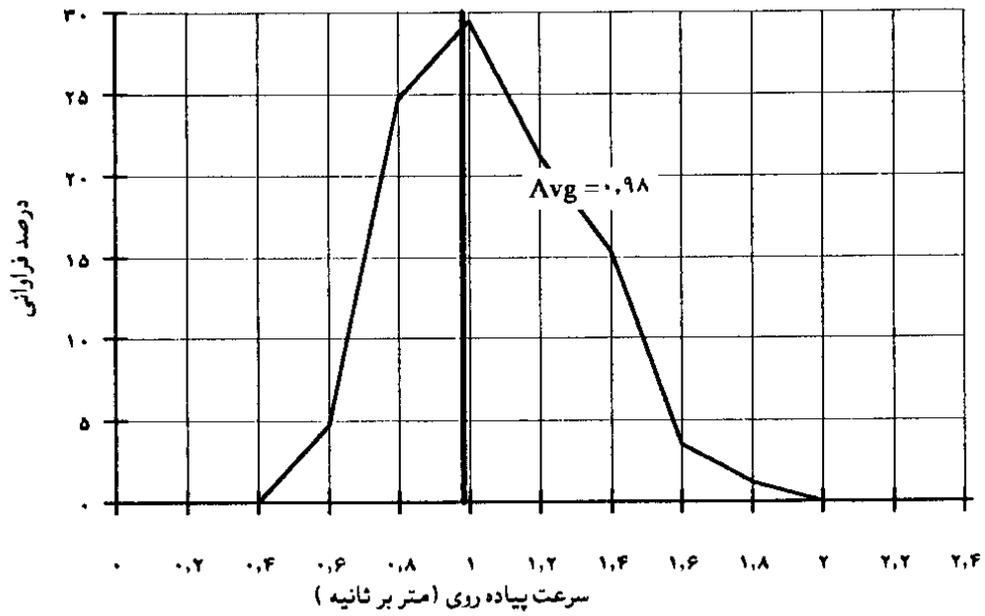


شکل ۱۹ - نمودار توزیع سرعت پیاده روی در مراکز خرید

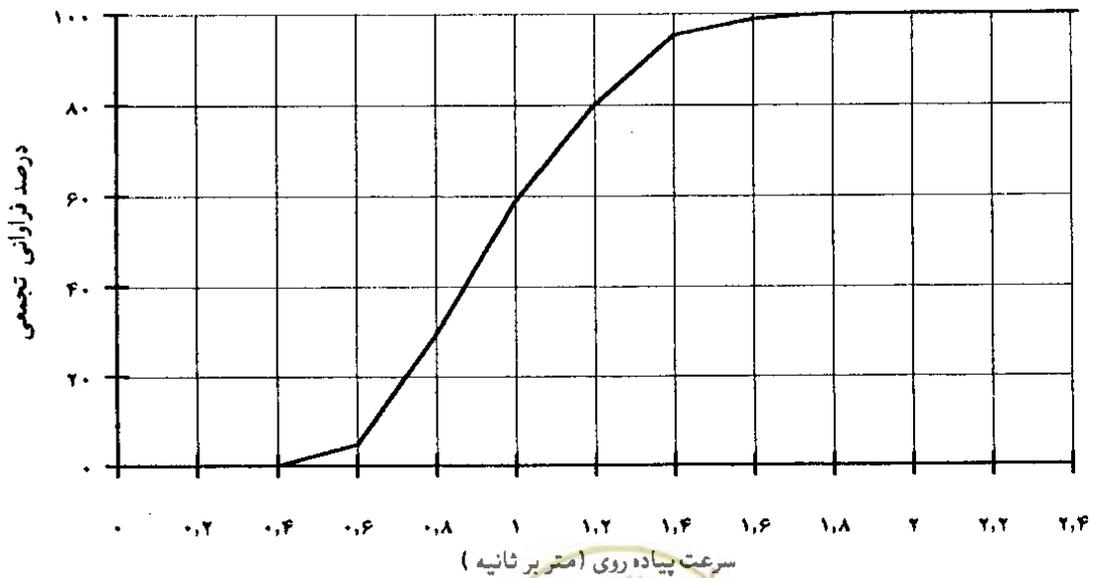


شکل ۲۰ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سرعت پیاده روی در مراکز خرید



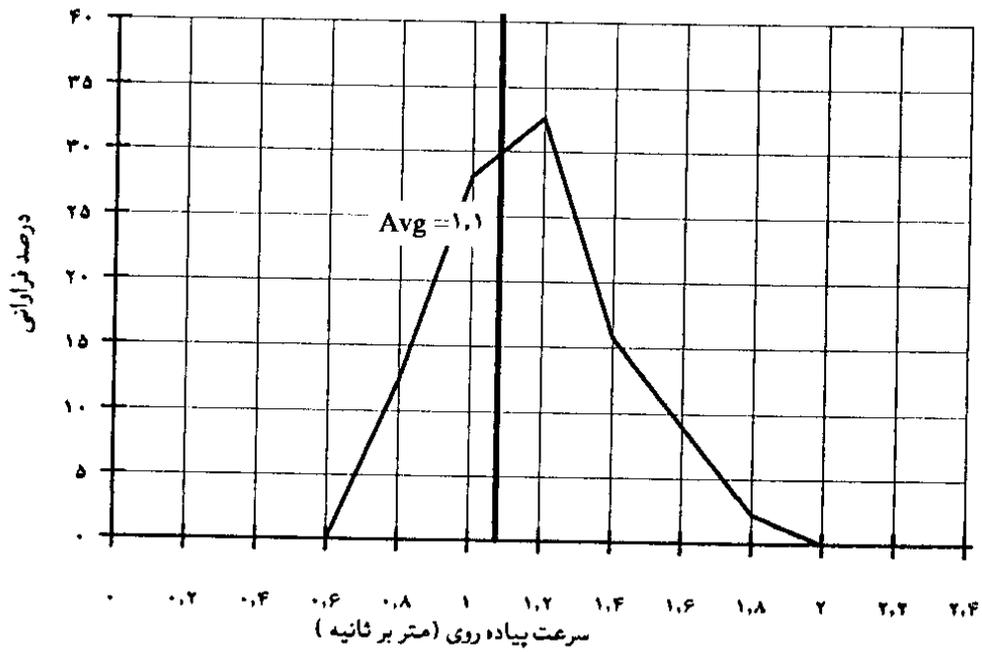


شکل ۲۱ - نمودار توزیع سرعت پیاده روی در گذرگاه عرضی (خانمها)

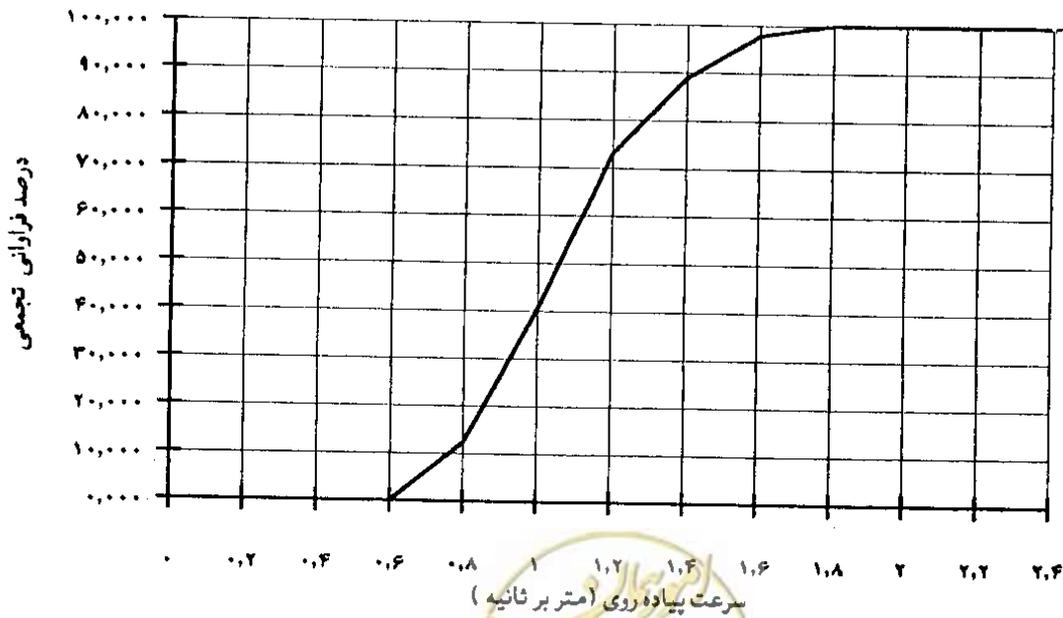


شکل ۲۲ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سرعت پیاده روی در گذرگاه عرضی (خانمها)

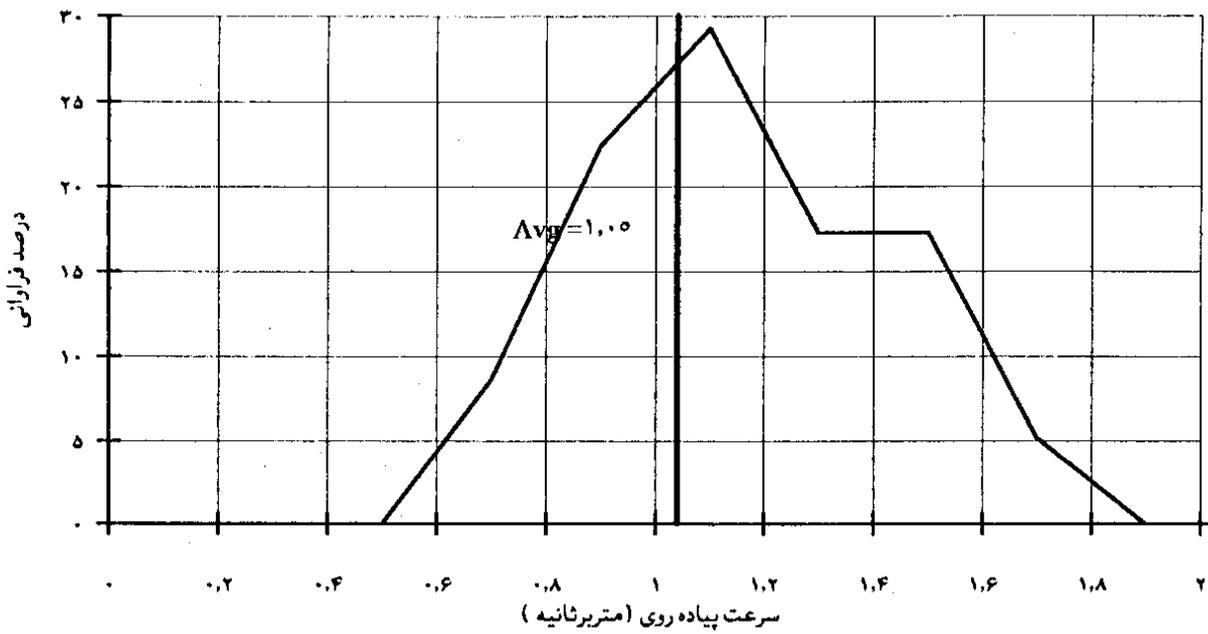




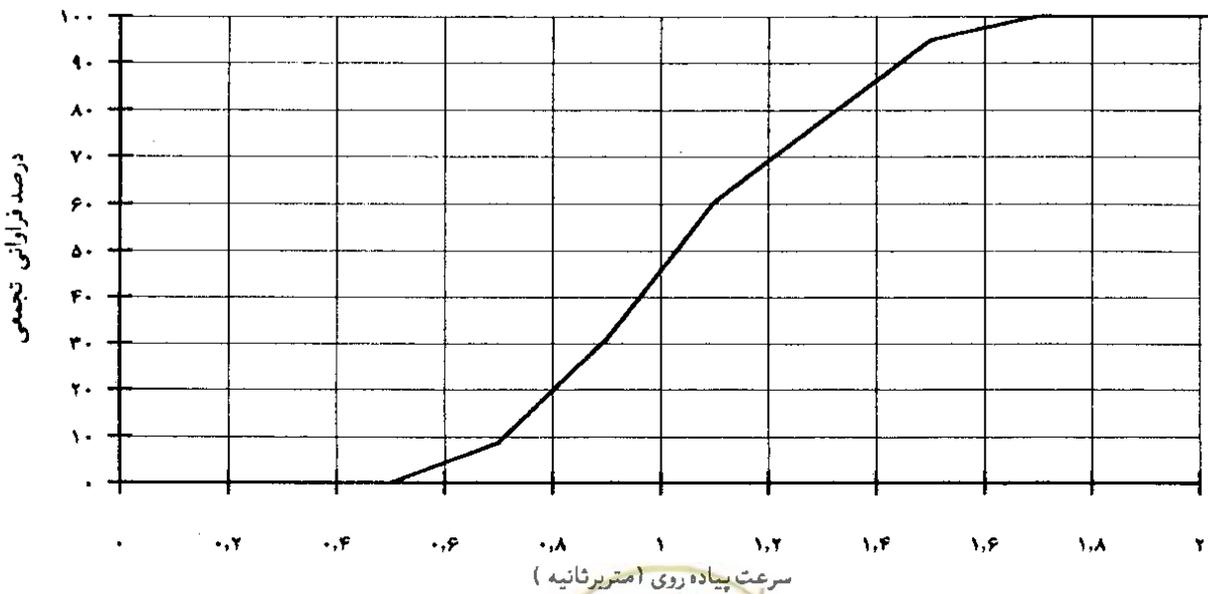
شکل ۲۳ - نمودار توزیع سرعت پیاده روی در گذرگاه عرضی (آقایان)



شکل ۲۴ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سرعت پیاده روی در گذرگاه عرضی (آقایان)



شکل ۲۵ - نمودار توزیع سرعت پیاده روی در نواحی تفریحی



شکل ۲۶ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سرعت پیاده روی در نواحی تفریحی

۱-۳-۱-۴- تأثیر چگالی در سرعت پیاده روی

آخرین و مهمترین عامل مؤثر در سرعت پیاده روی چگالی ترافیک است. پیاده روی بطور معمول مستلزم فضای کافی برای گام برداشتن و همچنین شناسایی، تشخیص و واکنش احتمالی در مقابل موانع است. با افزایش چگالی ترافیک، سرعت پیاده روی کاهش می یابد زیرا فضای باز حرکت کمتر میشود. با این وجود همانگونه که در شکل (۳۹) ملاحظه میشود تأثیر چگالی ترافیک در سرعت، تا حد $2/5$ مترمربع بر هر نفر ناچیز است و این حد سرعت جریان آزاد پیاده روی است. میانگین سرعت جریان آزاد پیاده روی عامه مردم با توجه به این نمودار حدود $1/25$ متر بر ثانیه است. شایان ذکر است که در منبع [۸۲] برای کشور آمریکا این رقم برابر $1/4$ متر بر ثانیه گزارش شده است.

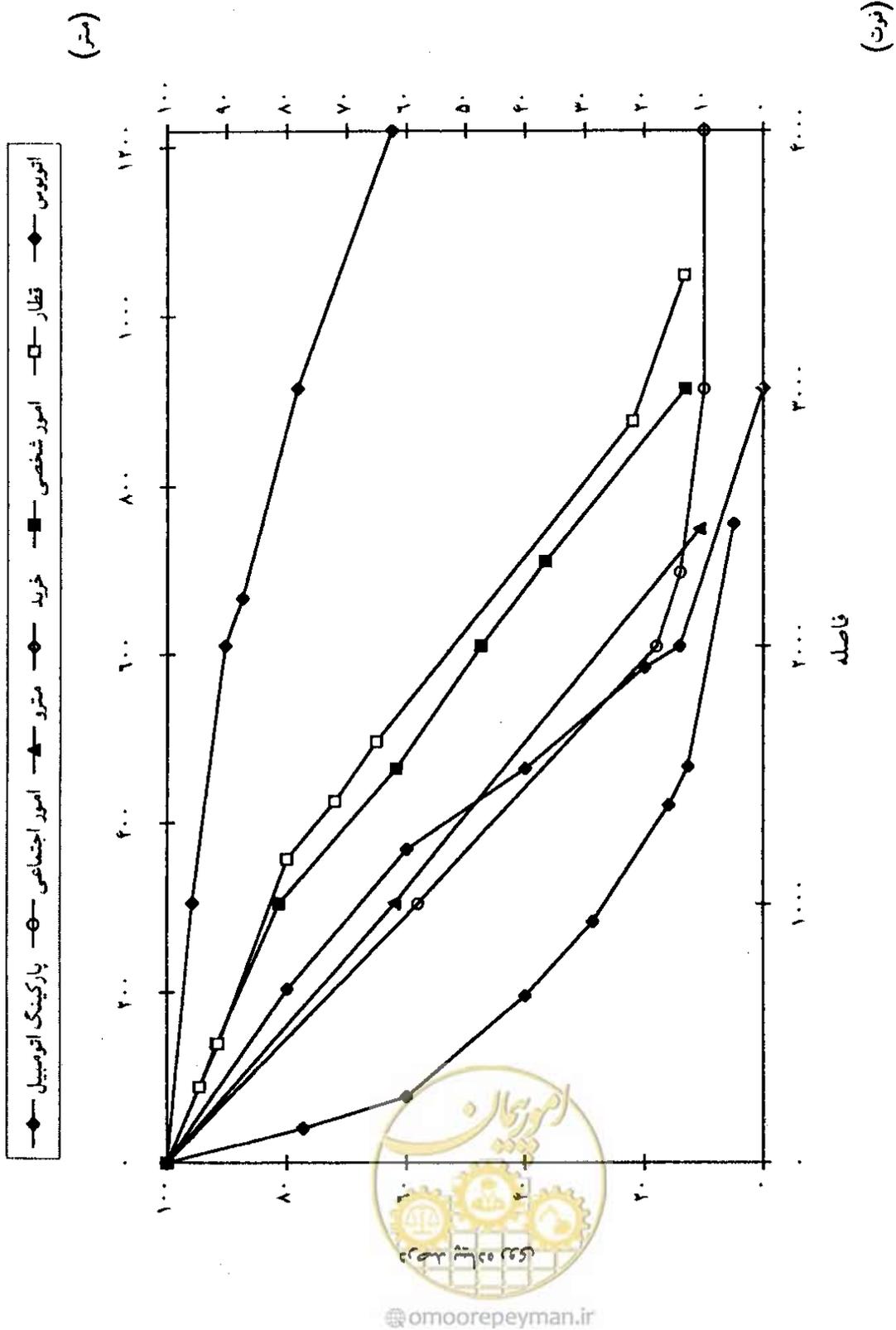
این منحنی سرعت پیاده روی، نشان میدهد که سرعت میانگین جریان فشرده عابر پیاده تا حد فضای سرانه حرکت برابر با $2/5$ مترمربع تقریباً نرمال است. پس از این نقطه سرعت پیاده روی به شدت نزول میکند. حد پائین سرعت عادی پیاده روی که قبلاً $0/6$ متر بر ثانیه تعیین شده بود در یک چگالی حدود $1/5$ نفر بر مترمربع بوقوع می پیوندد.

۱-۳-۲- مسافت پیاده روی

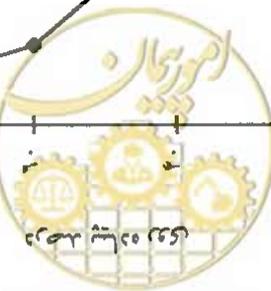
مسافت پیاده روی قابل قبول بستگی به منظور از سفر، کل زمان سفر مربوط به آن، وضعیت فیزیکی عابر پیاده، شرایط محیطی پیاده روی، میزان ایمنی و امنیت مسیر پیاده روی و در بعضی موارد عوامل اقتصادی دارد. مسافت پیاده روی بعنوان یک عامل تعیین کننده در شکل دهی فضاهای شهری، تعیین محدوده خدمات مؤثر سیستم حمل و نقل عمومی، مکانیابی و ارزیابی گذرگاههای ویژه عابر پیاده و امثالهم مورد استفاده قرار میگیرد. بعلاوه در مدیریت ترافیک شهری نیز میتوان با تشویق پیاده روی در مسافتات کوتاه بخش عمده ای از سفرهای سواره را کاهش داد.

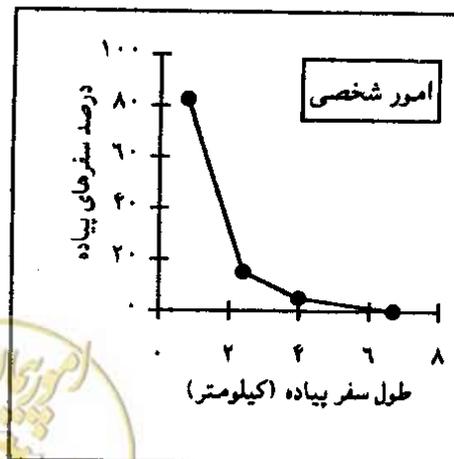
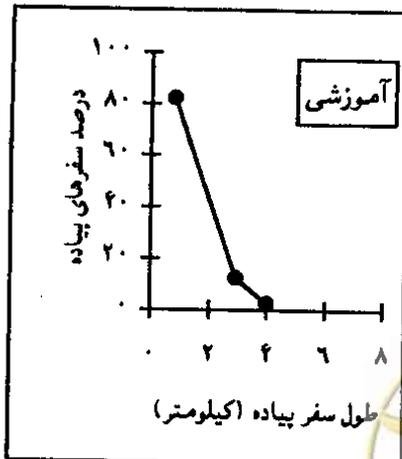
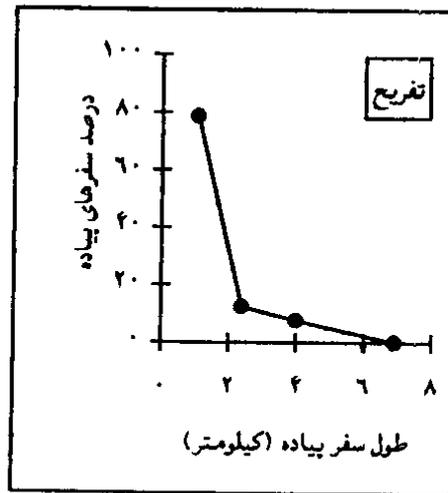
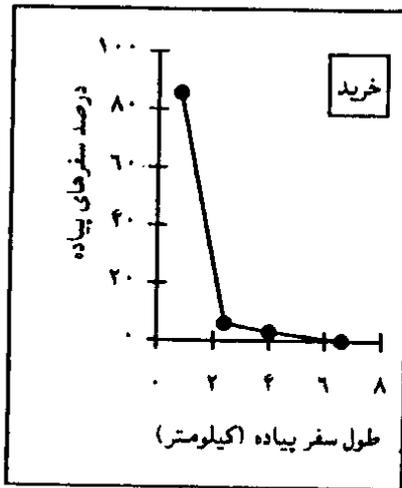
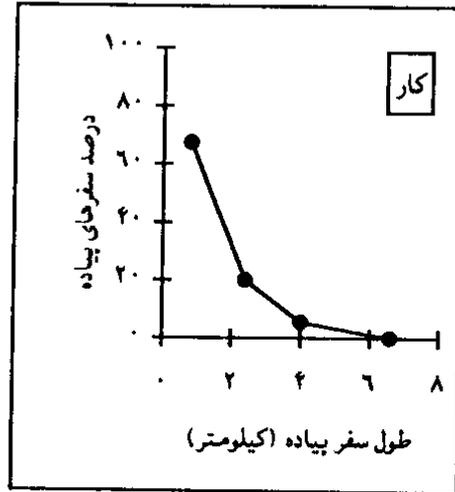
مطالعه مسافتات پیاده روی قابل قبول مستلزم آگاهی از الگوی توزیع فواصل پیاده روی در سفرهای شهری است. در اشکال ۲۷ و ۲۸ نمونه ای از الگوی پیاده روی بر حسب منظور سفر و فواصل پیاده روی ارائه شده است. [۸۲] و [۹۵]

متأسفانه تاکنون یک چنین مطالعه جامعی در زمینه سفرهای پیاده شهری در سطح کشور انجام نشده است. با این وجود برخی اطلاعات گذشته میتواند مورد استفاده و استنتاج قرار گیرد. در این مطالعات، اطلاعات مبدا... مقصد مطالعات حمل و نقل شهری چند شهر کشور مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و اطلاعات مربوط به مسافتات پیاده روی استخراج گردیده است. در شکلهای ۲۹، ۳۰ و ۳۱ نمودار تجمعی درصد سفرهای پیاده شهرهای قم منبع [۲۳]، بروجرد منبع [۲۴] و خرم آباد منبع [۲۵] بر حسب طول هوایی سفرها نشان داده شده است. همانگونه که مشاهده میشود این منحنی ها نزدیک به نرمال بوده و میتوان با پذیرفتن $P=0.05$ بعنوان مسافت پیاده روی قابل قبول، مسافتات

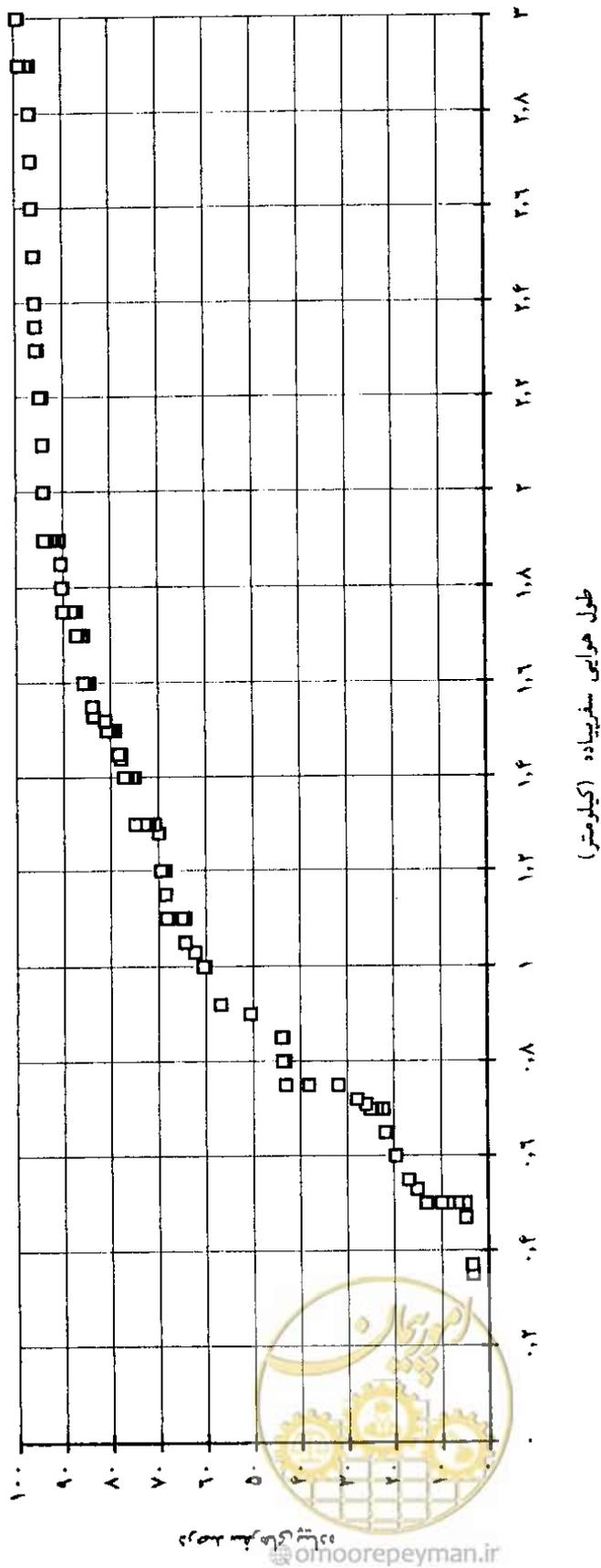


شکل ۲۷ - نمونه توزیع مسافت پیاده روی بر حسب مقصد و هدف از سفر در کشور آمریکا [۵۵]



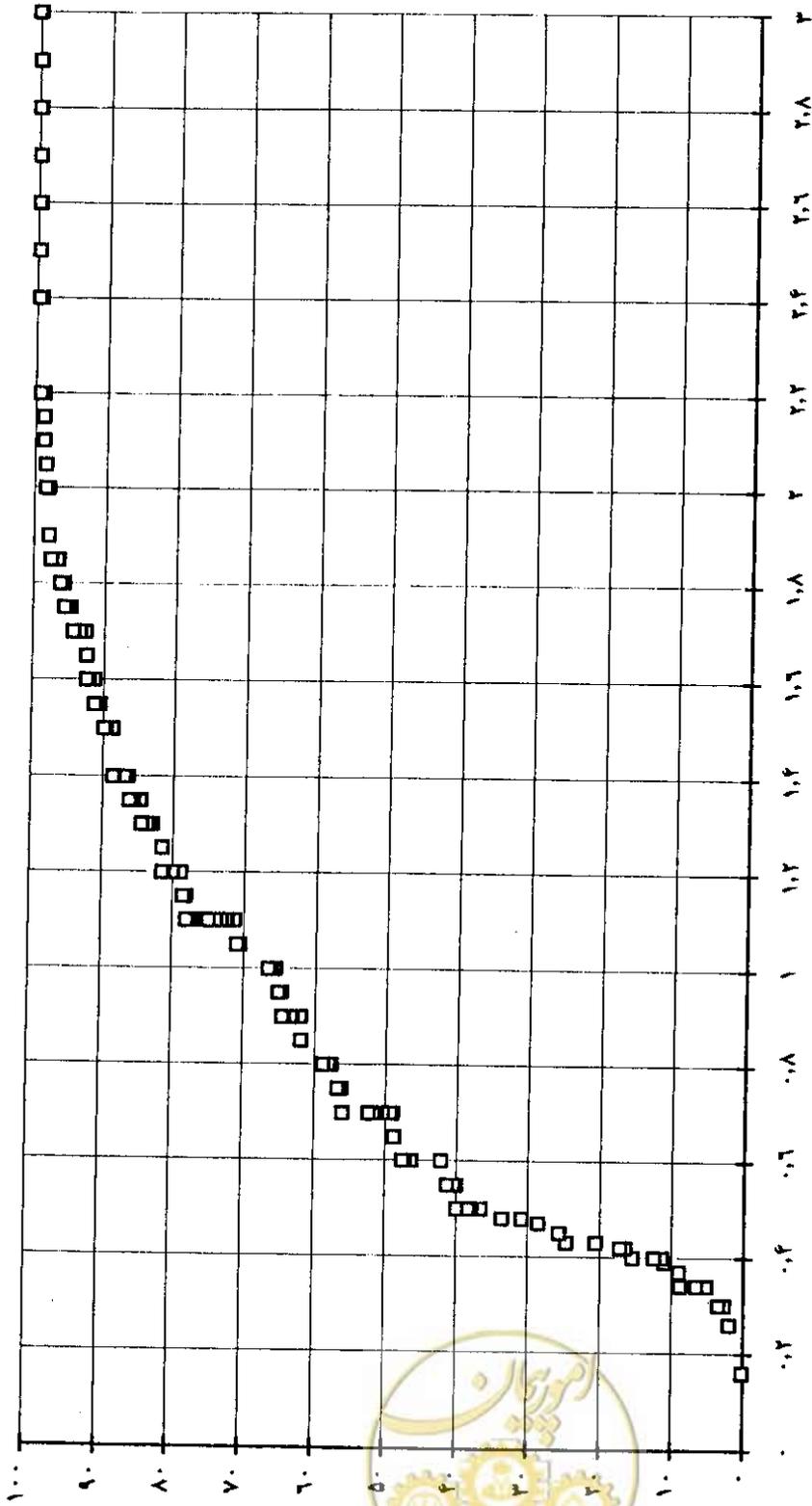


شکل ۲۸- نمونه توزیع طول سفرهای پیاده بر حسب منظور از سفر در کشور انگلستان [۶۸]

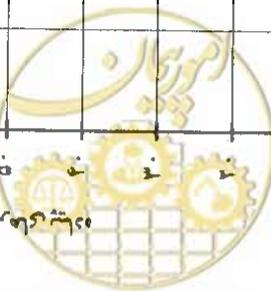


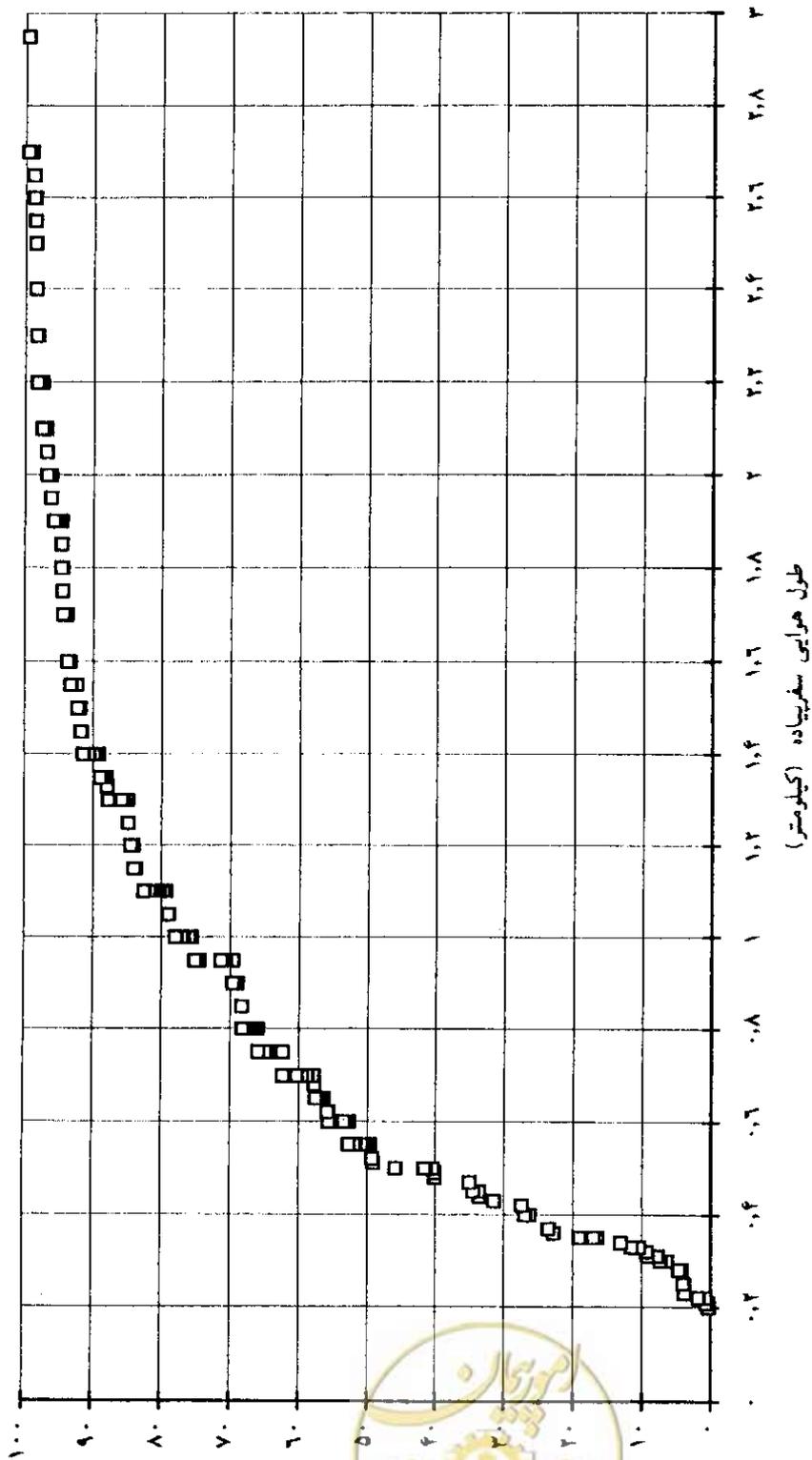
شکل ۲۹- نمودار جمعیتی توزیع طول سفرهای پیاده شهرستان قم
مطالعات حمل و نقل شهری ۱۳۶۶ [۲۳]



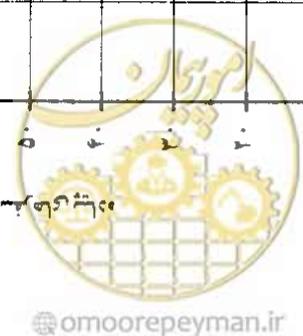


شکل ۳۰ - نمودار تجمعی توزیع طول سفرهای پیاده شهرستان بروجرد
مطالعات حمل و نقل شهری ۱۳۶۶ [۲۳]





شکل ۳۱ - نمودار توزیع طول سفرهای پیاده شهرستان خرم آباد
مطالعات حمل و نقل شهری [۱۳۶۶] [۲۵]



۹۰۰، ۷۰۰ و ۵۰۰ متر را به ترتیب برای شهرهای قم، بروجرد و خرم آباد بدست آورد. البته این فواصل عمدتاً متأثر از ابعاد شهر و وضعیت توپوگرافی و همچنین سرانه مالکیت خودرو می باشد. بعنوان مثال در شهرستان قم که یک شهر حاشیه کویری نسبتاً گسترده و هموار و با سرانه مالکیت خودرو موتوری حدود ۳۲٪ می باشد متوسط طول پیاده روی بیشتری قابل قبول است. در حالیکه در شهرستان خرم آباد بعنوان یک شهر کوهپایه ای با مساحت کم و شیب عمومی بیشتر پیاده روی در طولهای کمتری صورت می گیرد.

همچنین میتوان با پذیرفتن P85 بعنوان حداکثر مسافت پیاده روی که ۸۵٪ از سفرها دارای طولی کمتر از آن هستند برای همان شهرها ارقامی به ترتیب برابر با ۱۶۰۰، ۱۳۰۰ و ۱۲۰۰ متر بدست آورد. گرچه در این شهرها سفرهایی در طول چند کیلومتر هم بعضاً بصورت پیاده طی میشود ولی P85 میتواند بعنوان یک شاخص مهم در مکانیابی و تعیین محدوده دسترسی بسیاری از خدمات شهری کم مشتری مورد استفاده قرار گیرد.

به همین ترتیب P15 میتواند بعنوان حداقل مسافت پیاده روی که ۸۵ درصد از سفرها دارای طولی بیشتر از آن هستند در نظر گرفته شود و در این صورت مقادیر مربوط به شهرهای قم و بروجرد و خرم آباد به ترتیب برابر ۵۰۰، ۴۰۰ و ۳۵۰ متر بدست می آید. این شاخص میتواند در مکانیابی و طراحی دسترسی بسیاری از تسهیلات پیاده روی و بویژه گذرگاههای عرضی مدنظر قرار گیرد.

در گزارشهای مربوط به مطالعات مبدا - مقصد شهرهای بزرگ کشور و بخصوص شهر تهران هیچگونه اطلاعاتی در این زمینه منتشر نشده است. بمنظور کسب یک تصویر کلان از مسافت پیاده روی شهروندان تهرانی یک آمارگیری اجمالی در چارچوب پرسشنامه نظرخواهی مربوط به ۷۵۱ نفر از عابرین پیاده تهران ترتیب داده شد. جزئیات کامل این پرسشنامه و روش آمارگیری در بخش مربوطه ارائه شده است. گرچه، این نمونه نمی تواند بعنوان یک نمونه معرف از الگوی کمی سفرهای پیاده کل شهر تهران تلقی شود (بواسطه کوچک بودن بعد نمونه) ولی یک سری استنتاجها و استنباطهای کلی در جهت شناسایی روندهای حاکم بر مسافت سفرهای پیاده امکان پذیر خواهد بود.

در این پرسشنامه تعداد و طول سفرهای پیاده افراد (دقیقه - متر) برای منظورهی مختلف سفر پیاده (کاری - خرید - تفریح - تحصیل - امور شخصی - تغییر وسیله جابجایی) مورد سوال واقع شد.

بررسی مسافت اظهار شده در پرسشنامه ها نشان میدهد که بعضاً پاسخ دهندگان تصور دقیقی از مقیاس فواصل بر حسب متر نداشته اند در حالیکه فواصل زمانی را با دقت بیشتری بیان نموده اند. بنابراین مسافت پیاده روی بر اساس زمانهای اعلام شده و با استفاده از سرعتهای متوسط پیاده روی که در این پروژه، اندازه گیری شده بود محاسبه گردید.

جداول ۳ الی ۶ نشان دهنده مسافتهای پیاده روی در گروههای جنسی، سنی، شغلی و تحصیلی مختلف بر حسب منظور از سفر می باشد. با توجه به مقادیر طول سفرهای اظهار شده در این نظرخواهی این

جدول ۳- میانگین طول سفر نمونه عابرین پیاده شهر تهران (متر)
(بر حسب گروه جنسی و منظور از سفر)

میانگین وزنی	تغییر وسیله جابجایی	امور شخصی	تحصیل	تفریح	خرید	کاری	منظور از سفر
							گروه جنسی
۶۵۰	۳۰۰	۶۶۰	۶۷۰	۱۱۹۰	۳۷۰	۶۸۰	مرد
۶۶۰	۲۵۰	۷۱۰	۸۲۰	۱۲۷۰	۴۸۰	۶۲۰	زن

جدول ۴- میانگین طول سفر نمونه عابرین پیاده شهر تهران (متر)
(بر حسب گروه سنی و منظور از سفر)

میانگین وزنی	تغییر وسیله جابجایی	امور شخصی	تحصیل	تفریح	خرید	کاری	منظور از سفر
							گروه سنی
۶۰۰	۲۰۰	۶۸۰	۶۲۰	۱۰۴۰	۲۷۰	۶۰۰	زیر ۱۸ سال
۶۹۰	۳۰۰	۶۹۰	۸۵۰	۱۳۲۰	۴۵۰	۷۱۰	۱۸ تا ۳۹ سال
۵۸۰	۲۶۰	۶۶۰	—	۱۰۹۰	۴۰۰	۵۵۰	۴۰ تا ۵۹ سال
۵۳۰	—	—	—	۱۷۳۰	۴۶۰	۳۰۰	۶۰ سال به بالا

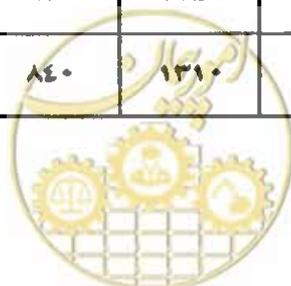


جدول ۵- میانگین طول سفر نمونه عابرین پیاده شهر تهران (متر)
(بر حسب گروه شغلی و منظور از سفر)

میانگین وزنی	تغییر وسیله جابجایی	امور شخصی	تحصیل	تفریح	خرید	کاری	منظور از سفر
							گروه شغلی
۶۵۰	۲۸۰	۶۶۰	۷۰۰	۱۱۳۰	۳۶۰	۵۴۰	محصل
۶۷۰	۲۵۰	۷۵۰	۶۶۰	۱۲۲۰	۵۲۰	۵۷۰	خانه دار
۵۷۰	۳۶۰	۶۵۰	۳۹۰	۱۳۴۰	۳۷۰	۶۰۰	کارمند
۶۸۰	۱۵۰	۴۱۰	—	۹۴۰	۵۵۰	۷۷۰	آزاد

جدول ۶- میانگین طول سفر نمونه عابرین پیاده شهر تهران (متر)
(بر حسب گروه تحصیلی و منظور از سفر)

میانگین وزنی	تغییر وسیله جابجایی	امور شخصی	تحصیل	تفریح	خرید	کاری	منظور از سفر
							گروه تحصیلی
۹۵۰	—	۹۰۰	۱۳۰۰	۱۱۷۰	۵۹۰	۹۷۰	بیسواد
۶۵۰	۲۵۰	۶۵۰	۶۲۰	۱۱۵۰	۳۷۰	۶۹۰	تا دیپلم
۶۲۰	۳۰۰	۷۰۰	۸۴۰	۱۳۱۰	۴۲۰	۶۰۰	دیپلم به بالا



نتیجه حاصل میشود که میانگین طول کلی سفرهای پیاده در حدود ۶۵۰ متر (حدود ۱۰ دقیقه پیاده روی) میباشد. البته در منظوره‌های مختلف میزان این طول متغیر است و حداقل آن در تغییر وسیله جابجایی برابر ۲۷۵ متر و حداکثر آن در سفرهای تفریحی برابر ۱۲۳۰ متر میباشد. میانگین طول سفرهای کاری، خرید، تحصیل و امور شخصی به ترتیب برابر ۶۵۰، ۴۲۵، ۷۵۰ و ۶۸۵ متر بدست آمده است. بررسی رابطه مسافت پیاده روی و سن افراد نشان دهنده یک روند نزولی در گروه‌های سنی بزرگسال (بالای ۱۸ سال) همراه با حداکثر طول در گروه سنی ۱۸ تا ۳۹ سال است. گروه سنی زیر ۱۸ سال که بالاترین تعداد سفرهای پیاده شهری را به خود اختصاص میدهد بطور متوسط در مسافت ۶۰۰ متر پیاده روی می‌کنند. مقادیر میانگین طول سفر در گروه‌های مختلف شغلی (محصل، خانه دار، کارمند، آزاد) نزدیکی بیشتری نشان می‌دهند و به استثناء گروه شغلی کارمند که در حدود ۵۷۰ متر میباشد سایر گروهها در حدود ۶۸۰-۶۵۰ متر پیاده روی اعلام نموده اند.

در ارتباط با گروه‌های تحصیلی مختلف مشاهده میشود که با افزایش میزان تحصیلات از طول پیاده روی کاسته شده است این روند احتمالاً میتواند انعکاسی از افزایش ارزش وقت افراد باشد.

در شکل‌های ۳۲، ۳۳ و ۳۴ نمودار تجمعی درصد فراوانی سفرهای پیاده بر حسب طول سفر برای گروه‌های جنسی، سنی و شغلی مختلف نشان داده شده است.

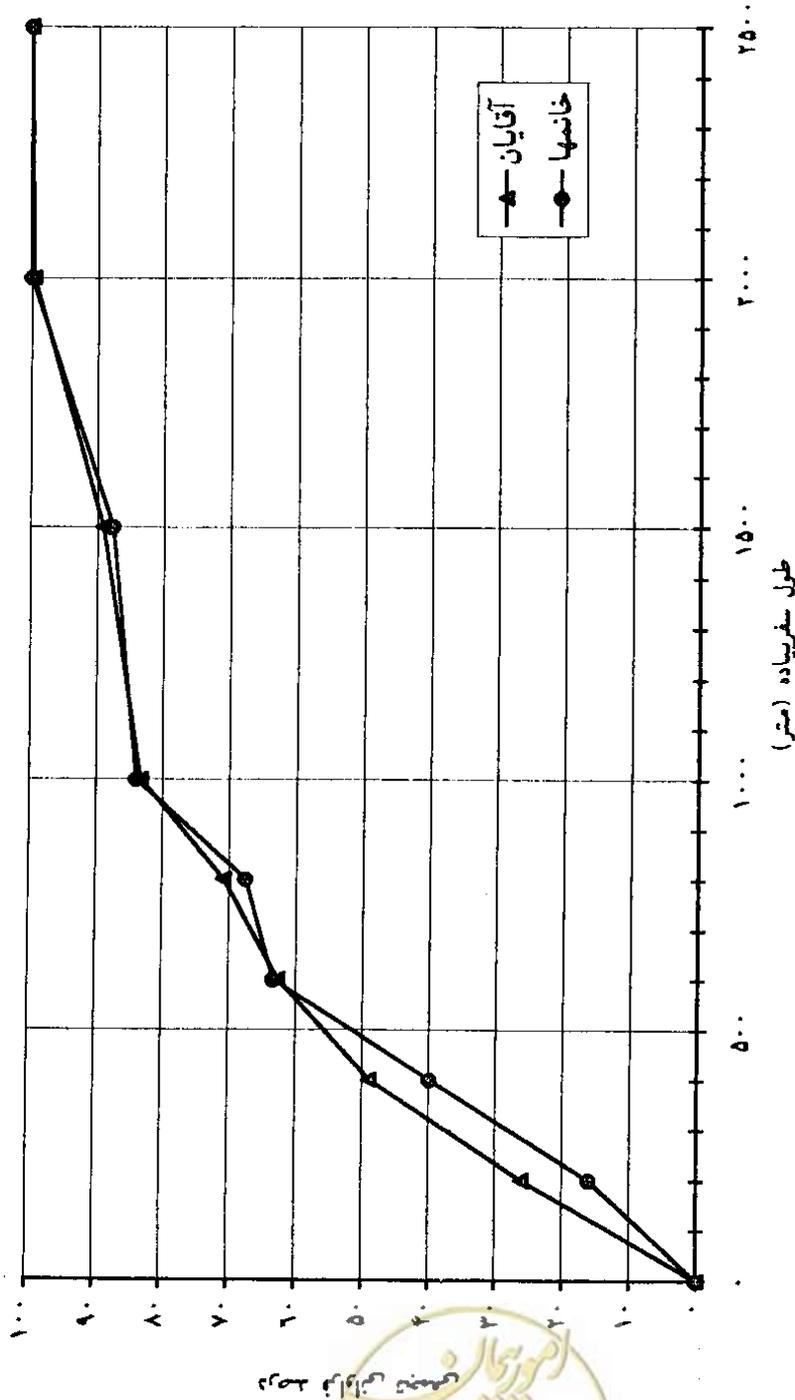
۱-۳-۳-۲- تولید سفرهای پیاده

میزان تولید سفرهای پیاده بستگی به عواملی از قبیل کاربری زمین، اندازه واحد مولد سفر، خصوصیات سیستم پیاده روی و همچنین خصوصیات اجتماعی - اقتصادی افراد دارد. در اینجا سرانه تولید سفر پیاده افراد در سطح کلان و خرد و همچنین کاربریهای مختلف مورد بررسی قرار می‌گیرند.

۱-۳-۳-۱- سرانه تولید سفر پیاده افراد

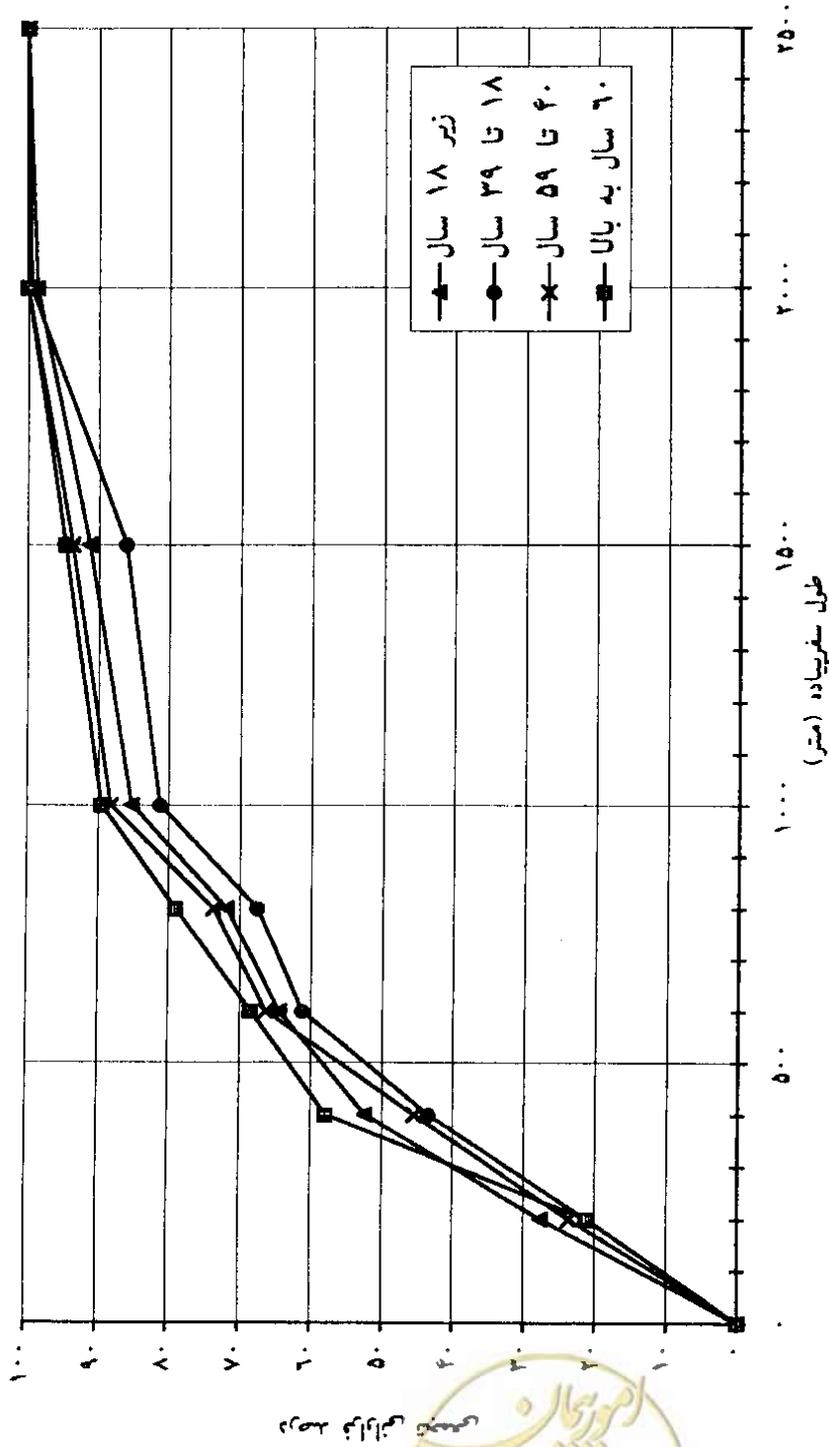
در ارتباط با ضرایب کلان تولید سفر پیاده افراد تاکنون مطالعه جامعی صورت نگرفته است. با این وجود میتوان با مراجعه به برخی از مطالعات گذشته و انجام مطالعات تکمیلی به یکسری ضرایب کلان تولید سفر دست یافت. در جدول ۷ سرانه تولید سفرهای پیاده بدست آمده در برخی از مطالعات قبلی حمل و نقل شهری (تهران، قم، بروجرد، خرم‌آباد) ارائه شده است. همانگونه که مشاهده میشود سرانه تولید سفر پیاده بسته به شرایط خاص هر شهر متفاوت است و دامنه تغییرات آن ۰/۹۶ - ۰/۴۴. سفر بر نفر در هر شبانه روز میباشد. در نمودار شکل ۳۵ درصد سفرهای پیاده این شهرها بعنوان تابعی از جمعیت نشان داده شده است.

بمنظور آگاهی بیشتر از سرانه سفرهای عابری پیاده تهرانی یک مطالعه تکمیلی در چارچوب پرسشنامه مسائل و مشکلات پیاده روی این پروژه صورت گرفت و تعداد سفرهای پیاده اشخاص،

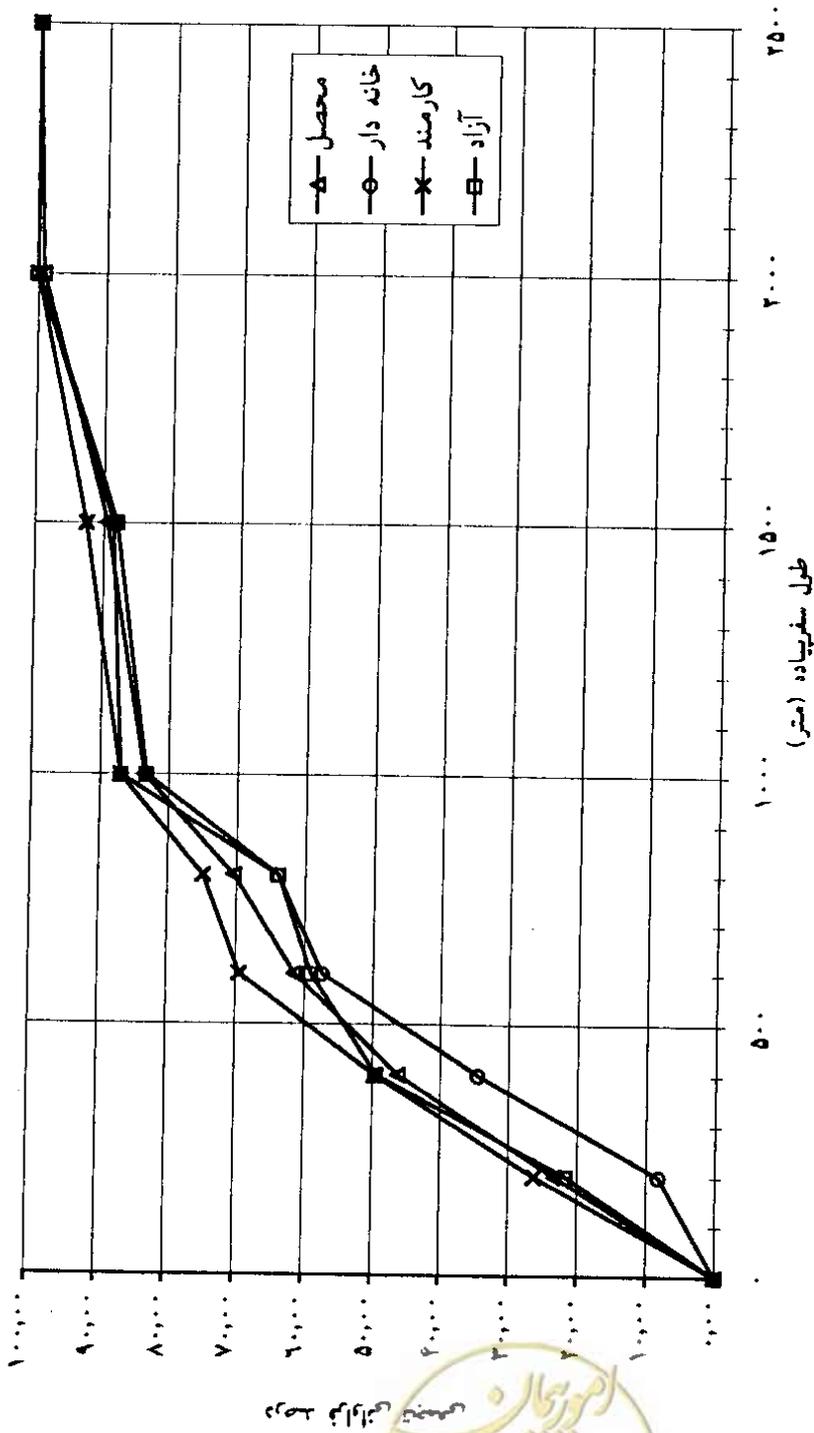


شکل ۳۲ - نمودار درصدفراوانی تجمعی سرفهای پیاده بر حسب طول سفر (برای گروههای جنسی)

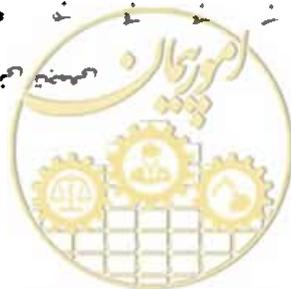


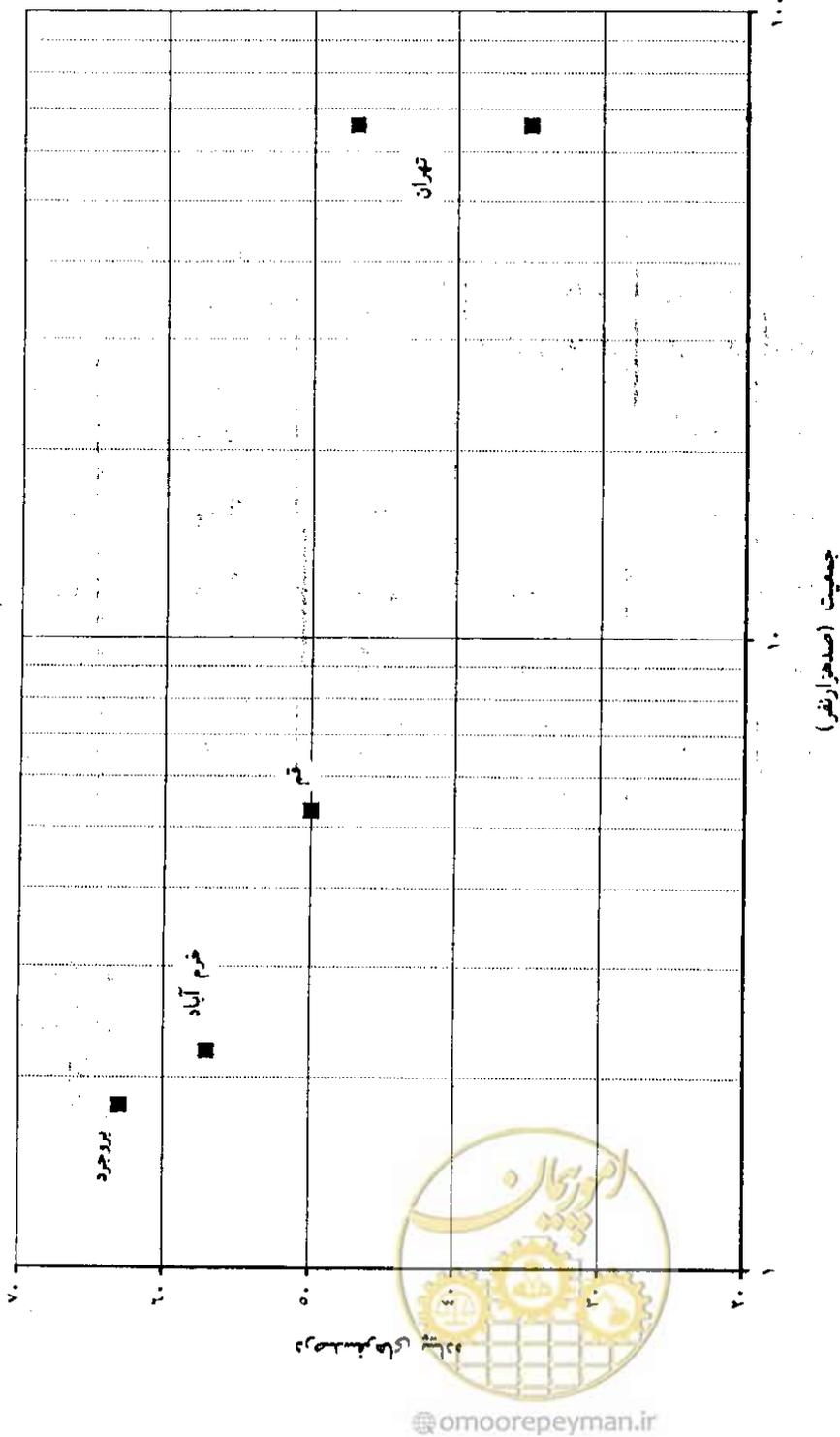


شکل ۳۳ - نمودار درصدافزایشی مجموعی سفرهای پیاده بر حسب طول سفر (برای گروههای سنی مختلف)



شکل ۴۴ - نمودار درصد فراوانی تجمعی سفرهای پیاده بر حسب طول سفر (برای گروههای شغلی)





شکل ۳۵ - نمودار درصد سفرهای پیاده در برخی از شهرهای ایران بر حسب جمعیت شهر

جدول ۷- درصد وسرانه سفرهای پیاده دربرخی از شهرهای ایران

نام شهر	مساحت مسکونی تقریبی (هکتار)	جمعیت تقریبی (صدهزارنفر)	طرزب مالکیت وسیله نقلیه موتوری خانوار	سرانه کلی تولید سفر (سفر- نفر)	سرانه تولید سفر پیاده (سفر- نفر)	درصد سفرهای پیاده
تهران (۱)	۵۱۵۰۰	۶۶	۰/۶۷	۱/۵۹	۰/۷۶	۴۷
تهران (۲)	۵۹۵۰۰	۶۶	۰/۶۷	۲/۹۵	۰/۷۶	۲۵
قم (۳)	۱۴۴۰۰	۵/۳	۰/۳۷	۰/۸۸	۰/۴۴	۵۰
خرم آباد (۴)	۱۳۰۰	۲/۷	۰/۴	۱/۰۹	۰/۶۷	۵۷
بروجرد (۵)	۱۳۰۰	۱/۸	۰/۵۶	۱/۵۲	۰/۸۹	۶۳

(۱) منبع [۲۴]

(۲) منبع [۱۷]

(۳) منبع [۲۳]

(۴) منبع [۲۵]

(۵) منبع [۲۴]



برحسب منظور از سفر آنها مورد سوال واقع شد. نمونه مورد نظر شامل ۷۵۱ نفر از عابرین پیاده شهر تهران بوده که جزئیات اجرایی و روش آمارگیری در بخش مربوطه ذکر شده است. در جداول ۸ الی ۱۱ سرانه سفرهای پیاده روزانه افراد نمونه در گروه‌های مختلف جنسی، سنی، شغلی و تحصیلی برحسب منظور از سفر ارائه شده است. همانگونه که مشاهده میشود ارقام بدست آمده چندین مرتبه بزرگتر از مقادیر سرانه مربوط به مطالعات قبلی میباشد. یکی از دلایل عمده این اختلاف، متفاوت بودن تعاریف سفر پیاده میباشد. در مطالعات قبلی تعریف سفر پیاده جابجایی از یک مبدا به یک مقصد منحصر با استفاده از پیاده روی بوده که شامل پاره سفرهای پیاده نمی‌شده است. در حالیکه در این مطالعه هرگونه جابجایی پیاده به هر منظور مورد توجه قرار گرفته است. ضمناً این نمونه آماری از میان جمعیت عابر پیاده انتخاب شده که ضرورتاً معرف کل جامعه نمی‌باشد.

به هر حال اینگونه تفاوتها مبین ضرورت مطالعات هر چه گسترده‌تر در این زمینه میباشد. اکنون با در نظر گرفتن کلیه نقاط ضعف و قوت این آمارگیری به تحلیل نتایج بدست آمده می‌پردازیم.

همانگونه که در جداول ۸ الی ۱۱ مشاهده میشود میانگین ضریب سفر پیاده روزانه آقایان (۳/۲۱) بیشتر از خانمها (۱/۸۵) می‌باشد و در هر دو گروه بالاترین ارقام مربوط به سفرهای کاری و در مرحله بعد سفرهای خرید بوده است. در ارتباط با توزیع سنی سفرهای پیاده مشاهده میشود که بالاترین سرانه سفر پیاده متعلق به گروه سنی ۵ تا ۱۸ سال بوده و بالاترین ضریب در این گروه مربوط به سفرهای تحصیلی میباشد.

در مورد گروههای شغلی، بالاترین میانگین سفر، مربوط به افراد محصل است و پائین‌ترین ضریب مربوط به خانمهای خانه‌دار. بالاترین ضرایب مربوط به افراد محصل در سفرهای تحصیلی میباشد که بطور متوسط ۱/۱۵ سفر پیاده است و در مورد خانمهای خانه‌دار در سفرهای خرید برابر ۰/۶ سفر بوده است. بالاترین تولید سفرهای کاری پیاده مربوط به افراد دارای شغل آزاد میباشد.

مقایسه مقادیر میانگین سفرهای پیاده در گروههای مختلف تحصیلی نشان‌دهنده یک اختلاف قابل توجه در گروه تحصیلی یک (افراد بیسواد) است. این اختلاف احتمالاً در اثر عدم توجه کامل به سوال و ارائه جواب نامعقول ایجاد شده است. بهر حال این ارقام نشان میدهد که میانگین سفرهای این گروه در حدود نصف مقدار مربوط به سایر گروههای تحصیلی است.

۱-۳-۲- تولید و جذب سفرهای پیاده در کاربریهای مختلف

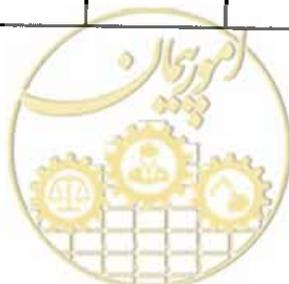
در ارتباط با ضرایب تولید سفر کاربریهای مختلف هیچگونه اطلاعاتی در دست نیست و برآورد این پارامترها مستلزم مطالعات گسترده‌تری میباشد. در اینجا صرفاً به ذکر چند نمونه از ضرایب مربوط بسه

جدول ۸ - سرانه سفرهای نمونه عابرین پیاده شهر تهران (سفر بر نفرروزانه)
(بر حسب گروه جنسی و منظور از سفر)

میانگین وزنی	تغییر وسیله جابجایی	امور شخصی	تحصیل	تفریح	خرید	کاری	منظور از سفر
							گروه جنسی
۳,۲۱	۰,۴۴	۰,۲	۰,۴۱	۰,۳۸	۰,۵۶	۱,۲۲	مرد
۱,۸۵	۰,۲۷	۰,۱۲	۰,۲۷	۰,۲	۰,۴۶	۰,۵۴	زن

جدول ۹ - سرانه سفرهای نمونه عابرین پیاده شهر تهران (سفر بر نفرروزانه)
(بر حسب گروه سنی و منظور از سفر)

میانگین وزنی	تغییر وسیله جابجایی	امور شخصی	تحصیل	تفریح	خرید	کاری	منظور از سفر
							گروه سنی
۳,۹۳	۰,۲۸	۰,۴	۱,۳۴	۰,۶۴	۰,۹۷	۰,۳	زیر ۱۸ سال
۲,۵۹	۰,۴۳	۰,۱۳	۰,۲۴	۰,۲۷	۰,۴۴	۱,۰۰۸	۱۸ تا ۳۹ سال
۲,۱۸	۰,۳۶	۰,۱۱	۰,۰۱	۰,۱۹	۰,۴	۱,۱۱	۴۰ تا ۵۹ سال
۲,۳۷	۰	۰	۰	۰,۱۶	۰,۸۴	۱,۳۷	۶۰ سال به بالا



جدول ۱۰- سرانه سفرهای نمونه عابری پیاده شهر تهران (سفر بر نفر روزانه)
(بر حسب گروه شغلی و منظور از سفر)

میانگین وزنی	تغییر وسیله جابجایی	امور شخصی	تحصیل	تفریح	خرید	کاری	منظور از سفر
							گروه شغلی
۳,۷۱	۰,۳۹	۰,۳	۱,۱۵	۰,۵۷	۰,۷۵	۰,۵۶	محصل
۱,۲	۰,۰۷	۰,۱۱	۰,۰۸	۰,۲۶	۰,۶	۰,۰۸	خانه دار
۲,۶۶	۰,۵۱	۰,۱۶	۰,۰۶	۰,۱۸	۰,۴۶	۱,۲۹	کارمند
۲,۷۳	۰,۳۴	۰,۰۸	۰,۰۲	۰,۲۹	۰,۳۸	۱,۶۲	آزاد

جدول ۱۱- سرانه سفرهای نمونه عابری پیاده شهر تهران (سفر بر نفر روزانه)
(بر حسب گروه تحصیلی و منظور از سفر)

میانگین وزنی	تغییر وسیله جابجایی	امور شخصی	تحصیل	تفریح	خرید	کاری	منظور از سفر
							گروه تحصیلی
۱,۴۸	۰	۰,۰۶	۰,۲۳	۰,۲۳	۰,۴۶	۰,۵	بیسواد
۳,۱۳	۰,۲۹	۰,۲۵	۰,۵۷	۰,۳۹	۰,۶۶	۰,۹۸	تا دیپلم
۲,۵۵	۰,۵۴	۰,۱۲	۰,۱۸	۰,۲۵	۰,۴۱	۱,۰۵	دیپلم به بالا



کاربریهای مختلف در سایر کشورها [۸۲] اکتفا میشود :

— فعالیت اداری

ترافیک اداری بستگی به تعداد کارکنان و مراجعه کنندگان دارد. ضریب اشغال فضای دفتر بطور معمول در حدود ۱۸ تا ۲۳ مترمربع بر هر نفر از کارکنان میباشد. نسبت مراجعه کنندگان بستگی به نوع فعالیت دارد. در یک مطالعه روی ۸ ساختمان اداری ضریب ساعتی سفرهای پیاده ورودی و خروجی به ازاء هر ۱۰۰۰ فوت مربع (۹۲/۹ مترمربع) مساحت ساختمان در حدود ۱ تا ۳ سفر برآورد شده که در دوره های اوج ۹-۸ صبح و ظهر ۱/۶ برابر این مقدار و در دوره اوج ۶-۵ بعد از ظهر ۱/۲ برابر این مقدار متوسط گزارش شده است.

— فعالیت خرده فروشی

الگوی ترافیک کاربری خرده فروشی بستگی به نوع مغازه، کاربری اطراف، وجود پارکینگ و دسترسی پیاده دارد. در یک مطالعه روی ۸ فروشگاه میانگین ساعتی ورود و خروج پیاده حدود ۳ تا ۶ سفر به ازاء هر ۱۰۰۰ فوت مربع (۹۲/۹ مترمربع) از مساحت ساختمان و در ساعت اوج سه برابر این میزان برآورد شده است.

— فعالیت هتل

تعداد اتاقها، ابعاد تسهیلات گردهمایی و وجود رستوران میزان فعالیت پیاده هتلها را مشخص میکند. در یک مطالعه روی دو هتل بزرگ در شهر بوستون ضریب ساعت اوج تردد پیاده برابر ۹۰ سفر به ازاء هر ۱۰۰ اتاق و همچنین ۲۵ سفر به ازاء هر ۱۰۰ اتاق در ۱۵ دقیقه اوج بدست آمده است. میانگین تولید سفر در یک مطالعه دیگر حدود ۱۲ تا ۱۴ سفر به ازاء هر ۱۰۰۰ فوت مساحت هتل گزارش شده است.

— فعالیت مسکونی

تولید سفر پیاده کاربریهای مسکونی بستگی به تعداد اتاق و مساحت زیربنا، بعد خانوار و مشخصات اقتصادی - اجتماعی دارد. ترافیک مسکونی معمولاً نسبت به سایر کاربریهای منظم تربوده و دارای دو دوره اوج مربوط به سفرهای کاری صبحگاهی و عصرگاهی میباشد. نرخ ساعتی مشاهداتی برای واحدهای آپارتمانی حدود ۷ تا ۸ سفر به ازاء هر ۱۰۰۰ فوت مربع (۹۲/۹ مترمربع) مساحت زیربنا بوده است.

— فضاهای تجمع عمومی

سفرسازی تئاترها، استادیومها و سایر مراکز تجمع عمومی مستقیماً وابسته به تعداد جایگاههای آنها می باشد. نمایشهای متوالی در تئاترها ممکن است باعث ایجاد همپوشانی در الگوی ترافیک پیاده گردد.

تماشاگران می خواهند در اسرع وقت خارج شوند. این باعث ایجاد ازدحام و تأخیر در تسهیلات پیاده روی میگردد.

— معابر پیاده

ترافیک پیاده در معابر بستگی به کاربریهای اطراف داشته و تمرکز بیشتری در نزدیکی مراکز تولید یا جذب بزرگتر مانند ایستگاههای حمل و نقل عمومی، فروشگاههای بزرگ و رستورانها وجود دارد. انتخاب یک مسیر پیاده روی خاص بوسیله عابرین عمدتاً بستگی به سمتگیری مقصد آنها داشته و ضمناً متأثر از تصور عابر راجع به امنیت مسیر، عوامل بازدارنده (مانند گذرگاههای عرضی، چراغهای راهنمایی و شلوغی)، جاذبه و زیبایی مسیر و شرایط آب و هوایی میباشد. حرکت پیاده در محل تقاطعها بوسیله چراغهای راهنمایی قطع شده و پس از متمرکز شدن عابرین در کنجهای تقاطع آنها بصورت دسته ای روانه میشوند. این پدیده دسته بندی عابرین منجر به یکسری افت و خیز در جریان پیاده میشود که در تحلیل ترافیکی آن باید مورد توجه قرار گیرد.

— پایانه های ترابری

تردد پیاده در پایانه ها بستگی به محل قرارگیری پایانه در طول خط یا در انتهای آن، کاربری اراضی اطراف و زمان آن در طول روز دارد. در دوره سفرهای کاری صبحگاهی تردد پیاده در پایانه های انتهایی مستقیماً بستگی به فراوانی وسایل نقلیه عمومی و میزان اشغال آنها دارد. در دوره سفرهای بازگشت عصرگاهی فراوانی وسایل نقلیه عمومی کمتر و تجمع مسافرین منتظر برای سوار شدن به این وسایل بیشتر است.

۱-۳-۲- الگوی زمانی پیاده روی

درک خصوصیات ترافیک پیاده از نظر الگو و زمانهای اوج اهمیت قابل توجهی در تجزیه و تحلیل، طراحی و مدیریت آن دارد. معمولاً ترافیک اوج ۱۵ دقیقه ای برای مقاصد ارزیابی انتخاب میشود ولی ممکن است برای تسهیلات ویژه ای که در آنها مجال زیادی برای تأخیر وجود ندارد دوره های اوج کوتاهتری مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرند. در حین یک دوره اوج ۱۵ دقیقه ای ممکن است خیزش ترافیک تا حد دو برابر میانگین ساعتی برسد که مسئله شلوغی کوتاه مدت را دربر خواهد داشت.

تقاضای پیاده و زمانهای اوج آنرا میتوان با برنامه های تنظیم ساعات کاری مشاغل بصورت ناهمزمان یا شناور مدیریت نمود. در روش ناهمزمانی، ساعات شروع و خاتمه کار همه کارکنان یا گروههایی از آنان متفاوت قرار داده میشود تا از فشار ترافیک اوج بر روی تسهیلات پیاده روی و حمل و نقل عمومی و شخصی کاسته شود.

خود را در طول روز یا هفته تنظیم نماید. راهبندی یا کنترل جریان پیاده بوسیله طراحی فیزیکی و یا گذر بانی، استراتژی دیگری است که در مدیریت تقاضا در محلهای تجمع عمومی و حمل و نقل عمومی بکار گرفته شده است.

در جدولهای شماره ۱۲ و ۱۳ مقادیر میانگین ساعتی و اوج ۱۵ دقیقه‌ای تردد پیاده برای کاربریهای مختلف ارائه شده است. [۸۲]

۱-۳-۵- روابط جریان ترافیک پیاده

روابط اساسی میان سرعت، حجم و چگالی ترافیک پیاده مشابه روابطی است که در تجزیه و تحلیل جریان وسایل نقلیه بکار می‌رود. با افزایش حجم و چگالی ترافیک پیاده از حالت جریان آزاد تا حد چگالی بحرانی، سرعت و سهولت حرکت پیاده کاهش می‌یابد. در این چگالی بحرانی، جریان ناپایدار و سرعت غیر قابل پیش‌بینی می‌گردد. جریان پیاده در معابر تحت تأثیر کاهش عرض مؤثر ناشی از انواع مختلف "تجهیزات خیابانی" از قبیل تیرهای چراغ برق، صندوق پست، درختان، تابلوهای تبلیغاتی و غیره قرار می‌گیرد.

مفهوم سطح سرویس که معمولاً برای توصیف شرایط نسبی حاکم بر ترافیک سواره بکار برده میشود در مورد تسهیلات پیاده روی نیز قابل اعمال میباشد. در این رابطه حجم و چگالی پیاده وابسته به عوامل راحتی پیاده روی از قبیل توانایی در :

- انتخاب سرعت پیاده روی مطلوب
- سبقت‌گیری از عابرین کندرو
- پیاده روی در جهت مخالف جریان
- عبور از عرض ترافیک پیاده
- جابجایی بدون برخورد و تغییر جهت و تغییر سرعت

میباشد. اصولاً کلیه عوامل فوق وابسته به میانگین چگالی یا مساحت موجود برای هر فرد عابر در جریان ترافیک پیاده هستند.

۱-۳-۵-۱- رابطه حجم - چگالی - سرعت

رابطه بنیادی میان چگالی، سرعت و حجم پیاده مشابه همان رابطه وسایل نقلیه است :

چگالی × سرعت = حجم

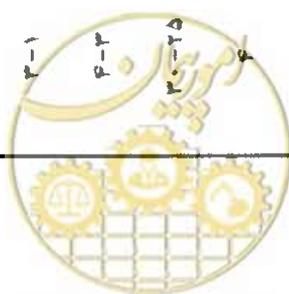
$$V = S \times D$$

که در آن حجم برحسب تعداد عبور پیاده از واحد عرض مؤثر پیاده روی یا پلکان در واحد زمان



جدول ۱۲- نرخ ساعتی تولید سفر پیاده [۸۲]

رابطه فعالیت پیاده و کاربری زمین زردی و خروجی بر هر ۱۰۰۰ فوت مربع (۹۰ متر مربع)						
سفرهای ساعتی	نوع ساختمان	سفرهای ساعتی	نوع ساختمان	سفرهای ساعتی	نوع ساختمان	نوع ساختمان
۳-۱	ساختمان اداری	۱۲	مرکز خرید	۶-۳	فروشگاه	فروشگاه
۴-۳	دفاتر	۷	محل ای	۳	خرده فروش	لباس مردانه
۳۰-۲۵	ساختمان شهرداری	۵	ناحیه ای	۳۳	لباس زنانه	لباس زنانه
۴	شعب بانک	۳۱-۲۴	منطقه ای	۳۵-۲۵	کفش فروشی	کفش فروشی
۱۵	دفاتر بورس		سوپر مارکت	۵۵-۴۰	کتاب فروشی	کتاب فروشی
۱۵	ساختمان پزشکان	۱۲۸	رستورانها	۱۴	بوتیک	بوتیک
	بست خانه	۴۸	اغذیه فروشی (دکه)	۱۴	فروشگاه کادوسی	فروشگاه کادوسی
۱۴-۱۲	مسکونی	۱۲	اغذیه فروشی با سرویس		لوازم التحریر	لوازم التحریر
۸-۷	مکتبها و مهمانخانه ها		رستوران	۲۸-۱۵		
	آبارتانهها					



جدول ۱۳ - نرخ تولید سفر پیاده در دوره اوج ۱۵ دقیقه ای [۸۲]

کاربری ساختمان و اوج فعالیت پیاده روی				
سفرهای ورودی و خروجی بر هر ۱۰۰۰ فوت مربع (۹۰ مترمربع)				
زمان اوج	دوره اوج ۱۵ دقیقه ای (بصورت درصد روزانه)	دوره اوج ۱۵ دقیقه ای	حجم روزانه	کاربری
بعد از ظهر	۹/۵	۲۲	۴۹۲	کافه تریا
۱۲:۴۵ بعد از ظهر	۶/۳	۱۶	۲۵۲	فروشگاه
۵ بعد از ظهر	۹/۲	۱۲	۲۸۵	سوپر مارکت
۱:۱۵ بعد از ظهر	۵/۸	۱۰	۱۷۳	رستوران
۸:۴۵ صبح - ۵ بعد از ظهر	۷/۱	۱	۱۴	دفتر مدیریت
۹:۴۵ بعد از ظهر	۵/۹	۱	۱۷	دفتر عمومی
۵:۴۵ بعد از ظهر	۳/۱	۰/۲۵	۸	مسکونی

(معمولاً نفر بر متر بر دقیقه) ، سرعت بر حسب متر در دقیقه و چگالی بر حسب تعداد عابر پیاده در واحد سطح (نفر بر متر مربع) بیان میشود . با این وجود استفاده از معکوس چگالی یعنی سرانه مساحت به ازاء هر عابر (متر مربع بر نفر) مفیدتر و از نظر درک مناسب تر است . در اینصورت رابطه فوق با اندک تغییری بصورت زیر درمی آید :

سرانه مساحت ÷ سرعت = حجم

$$V = S \div M$$

در این رابطه M میانگین مساحت بر نفر میباشد . برای آنکه معادله جریان صادق باشد ضروری است حرکت عابرین پیاده پیوسته و نسبتاً یکنواخت باشد تا شرایط اساسی این مدل هیدرولیکی جریان حاصل شود . در صورتیکه این شرایط در محیط پیاده روی موجود نباشد از سایر روشهای تحلیلی مانند روش "مکان-زمان" استفاده میشود . جزئیات این روش در بخشهای بعد ارائه شده است .

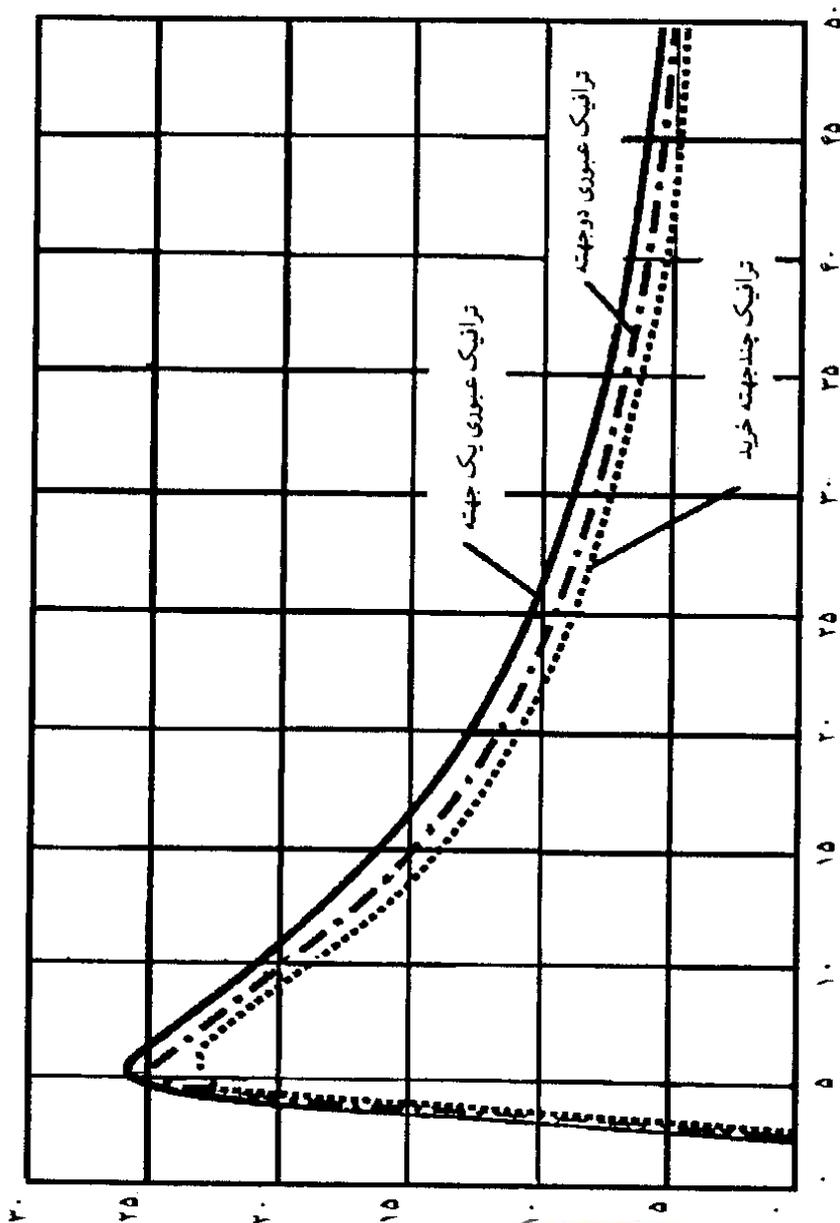
۱-۳-۵-۲- نمونه مطالعه جریان ترافیک پیاده در سایر نقاط دنیا

در منبع [۷۲] نتایج مطالعه جریان ترافیک پیاده در کشور آمریکا ارائه شده است . در شکل ۳۶ رابطه حجم-فضای حرکت برای سه نوع ترافیک پیاده مشاهده میشود . این نمودارها که بیانگر شرایط میانگین این سه نوع ترافیک است نشان میدهد که تفاوتهای اندکی میان آنها وجود داشته و برخورد جریانهای معکوس یا متقاطع ترافیک پیاده ، تأثیر چندانی در حجم و سرعت پیاده روی ندارد . بطور کلی مشاهده شده است که در یک توزیع جهتی ۵۰-۵۰ جریان ترافیک پیاده ، ظرفیت دو طرفه تقریباً معادل ظرفیت جریان یکطرفه است ولی با تغییر این نسبت ظرفیت جریان دو طرفه اندکی کاهش یافته و در نسبت توزیع جهتی ۹۰-۱۰ کل جریان حدود ۱۵ درصد کاهش می یابد . این پدیده ناشی از این واقعیت است که هرچه جریان ترافیک معکوس کوچکتر باشد بیشتر تحت تأثیر جریان بزرگتر قرار گرفته و افراد مجبور به حرکات ماریچی می گردند که خود از کارایی عبور می کاهد . تأثیر توزیع جهتی با افزایش حجم عبور افزایش می یابد . بدین لحاظ در حجم های بالا جداسازی جریانهای مخالف میتواند یک اقدام مفید برای افزایش ظرفیت کل معبر باشد .

- عرض مؤثر پیاده رو

بعضاً برای تجزیه و تحلیل جریان پیاده از مفهوم خط پیاده روی مشابه خطوط عبور وسایل نقلیه استفاده بعمل می آید . در حالیکه بررسی فیلم های ویدئویی نشان میدهد که عابرین پیاده در خطوط منظم حرکت نمی کنند . مفهوم خط عبور فقط در صورتی معنی دار است که برای تعیین تعداد افرادی که میتوانند در یک صف براهتی پهلو به پهلو حرکت کنند مورد استفاده قرار گیرد . در این حالت عابرین پیاده باید حداقل دارای خط عبوری بعرض ۰/۸ متر باشند .

عرض مؤثر پیاده رو بخشی از مقطع پیاده رو است که معمولاً عابرین از آن برای تردد استفاده می کنند . عابرین معمولاً از لبه جدول ، دیوار ساختمانها ، و بترین مغازه ها و سایر تجهیزات خیابانی اندکی کناره می گیرند . بنابراین باید رفتار مذکور در تعیین عرض قابل استفاده



فضای حرکتی (نوت مربع برنفر)

شکل ۳۶- نمودار حجم - فضای حرکت عابرین در پیاده رو [۷۲]

تعداد نفرات (نوت مربع برنفر)



یا مؤثر پیاده رو مد نظر قرار گیرد. در جدول ۱۴ نمونه‌هایی از موانع پیاده رو و مقدار تقریبی که می‌باید برای محاسبه عرض مؤثر از کل عرض پیاده رو کسر شود ارائه شده است. [۷۳] برای ملحوظ نمودن اثرکناره‌گیری از دیوار ساختمانها نیز باید یک کاهش عرض ۳۰ سانتیمتر دیگر اعمال شود.

— تأثیر حرکت دسته‌ای

دسته‌بندی یا تشکیل گروههای عابر در جریان ترافیک را میتوان در کلیه پیاده‌روها مشاهده نمود. دسته‌ها در اثر تجمع عابری در کنجهای تقاطع در دوره قرمز چراغ راهنمایی و روانه شدن آنها در دوره سبز ایجاد میشوند. همچنین ممکن است این دسته‌ها در نزدیکی تسهیلات حمل و نقل عمومی در اثر پیاده شدن افراد از وسایل نقلیه عمومی ایجاد شوند. بنابراین تحلیل گران ترافیک پیاده باید تأثیر این دسته‌ها یا سایر الگوهای غیرعادی ترافیک را در فرض اساس یکنواختی جریان و همچنین توصیف سطوح سرویس مربوطه را در نظر بگیرند. در کتاب راهنمای ظرفیت راهها (HCM) برای ملحوظ شدن اثر دسته‌بندی در پیاده‌روها توصیه شده است که در حجمهای بزرگتر از $1/65$ نفر در دقیقه بر هر متر عرض به میانگین حجم عبور عابری به میزان ۱۳ نفر بر هر متر عرض پیاده‌رو در دقیقه افزوده گردد.

۱-۳-۵-۳- بررسی روابط جریان ترافیک پیاده در شرایط کشور ایران

به منظور آگاهی از روابط میان پارامترهای فوق یکسری مشاهده روی فیلمهای ویدئویی برداشت شده از جریان ترافیک پیاده در نقاط مختلف شهر تهران صورت گرفت. جزئیات عملیات آماربرداری در بخش ۱-۲ شرح داده شده است.

با توجه به طول قطعه فیلمبرداری شده در نقاط مختلف که در حدود ۱۵-۱۰ متر بوده است مدت اندازه‌گیری پارامترهای جریان ترافیک برابر ۱۰ ثانیه در نظر گرفته شده تا شرایط معادله اساسی جریان ترافیک پیاده از نظر پیوستگی و یکنواختی برقرار باشد. استخراج آمار در سه نقطه (میدان تجریش، میدان انقلاب و میدان امام حسین) که محدوده وسیعی از شرایط مختلف ترافیکی از حالت جریان آزاد تا حادشباع در آنها برداشت شده بود صورت گرفت. از نظر نوع کاربری معبر، ترافیک پیاده در این نقاط بصورت مختلط و عمدتاً از نوع عبوری بوده و جهت جریان ترافیک نیز دو طرفه بوده است.

در شکل ۳۷ نمونه جدول استخراج آمار پارامترهای جریان ترافیک پیاده نشان داده شده است. در هر مشاهده اندازه‌گیری حجم عبور در دو مقطع ابتدائی و انتهائی قطعه و با شمارش تعداد کل عابری ورودی و خروجی (در مدت ۱۰ ثانیه) صورت گرفت و نهایتاً میانگین این دو مقدار بعنوان متوسط حجم عبور در نظر گرفته شد.

اندازه‌گیری متوسط چگالی با شمارش تعداد کل عابری موجود در قطعه در لحظات ابتدایی

جدول ۱۴ - عرض موانع ثابت در پیاده روها [۷۳] *

عرض اشغال شده **		موانع
(فوت)	(سانتیمتر)	
تجهیزات خیابان		
۸۰-۱۰۰	۲/۵-۳/۵	تیر چراغ برق
۹۰-۱۲۰	۳-۴	پایه و جعبه چراغهای راهنمایی
۸۰-۱۰۰	۲/۵-۳/۵	جعبه زنگ خطر آتش نشانی
۸۰-۹۰	۲/۵-۳	شیر آتش نشانی
۶۰-۸۰	۲-۲/۵	علائم ترافیکی
۶۰	۲	پارکومتر
۱۰۰-۱۱۰	۳/۲-۳/۷	صندوق پست ۱/۷ x ۱/۷ فوت مربع (۵۲x۵۲ سانتیمتر مربع)
۱۲۰	۴	کیوسک تلفن ۲/۷ x ۲/۷ فوت مربع (۸۲x۸۲ سانتیمتر مربع)
۹۰	۳	زیاله دان
۱۵۰	۵	نیسکنها
دسترسی زیرگذرهای عمومی		
۱۷۰-۲۱۰	۵/۵-۷	پله های زیرگذر
۱۸۰	۶	دریچه تهویه زیرگذر
۱۵۰	۵	دریچه ترانسفورماتور تهویه زیرگذر
فضای سبز		
۶۰-۱۲۰	۲-۴	درختان
۱۵۰	۵	گلدان گیاهان
کاربریهای تجاری		
۱۲۰-۴۰۰	۴-۱۳	دکه روزنامه فروشی
	متغیر	دکه
	متغیر	تابلو تبلیغاتی
	متغیر	رستورانهای کنار پیاده رو با دو ردیف صندلی
پیش آمدگی ساختمانها		
۸۰-۹۰	۲/۵-۳	ستونها
۶۰-۱۸۰	۲-۶	خسها
۳۰	۱	پایه اتصال لوله ها
۸۰	۲/۵	پایه سایبان ها
	متغیر	بارانداز کامیونها
	متغیر	ورودی - خروجی گاراژ

* برای احتساب فاصله جانبی که معمولاً میان عابرین و موانع وجود دارد باید به میزان ۱/۵ تا ۱ فوت (۲۵-۳۰ سانتیمتر) به عرض اشغالی موانع افزوده گردد.

** فاصله جدول یا تماس ساختمان تا لبه مانع

برداشت آمار و اطلاعات از فیلم ویدیویی

تاریخ برداشت	محل	فاصله بین دو شاخص (متر)	عرض واقعی (متر)	عرض موثر (متر)	مساحت قطعه (مترمربع)

شماره برداشت	زمان فیلم	تراکم	گذر شاخص I	گذر شاخص II
۱				
۲				
۳				
۴				
۵				
۶				
۷				
۸				
۹				
۱۰				
۱۱				
۱۲				
۱۳				
۱۴				
۱۵				
۱۶				
۱۷				
۱۸				
۱۹				
۲۰				
۲۱				
۲۲				
۲۳				
۲۴				
۲۵				
۲۶				
۲۷				
۲۸				
۲۹				
۳۰				

وانتهایی مشاهده و سپس تقسیم این تعداد بر مساحت مؤثر قطعه (طول × عرض مؤثر) انجام شد. میانگین این دو مقدار متوسط چگالی عبور در نظر گرفته شد. لازم به ذکر است که برای بدست آوردن عرض مؤثر از عرض کل پیاده روی مقادیری مطابق توصیه HCM و با توجه به مشاهده شرایط محل کسر گردید.

سرعت متوسط عابرین پیاده از تقسیم نمودن فاصله دو شاخص بر میانگین زمان عبور (سرعت متوسط مکانی) کلیه عابرین پیاده در مدت مشاهده بدست آمده است.

در تجزیه و تحلیل اطلاعات بدست آمده نخست انطباق رابطه اساسی جریان ترافیک $V=S \times D$ با اطلاعات استخراج شده مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفت که نتیجه کاملاً مثبتی بدست آمد. در مرحله بعد رابطه دویدی این پارامترها مورد مطالعه قرار گرفت.

در شکل ۳۸ نمودار سرعت پیاده روی بر حسب چگالی نشان داده شده است. علیرغم پراکندگی نقاط بدست آمده یک روند نزولی قابل مشاهده است. علت پراکندگی نقاط کوتاه بودن مدت مشاهده (۱۰ ثانیه) است که برداشتهار شبیه لحظه ای نموده و خطای اندازه گیری زمان (۵/۰ ثانیه) را افزایش داده است. با این وجود از برآزش یک خط برای نقاط میانگین حداکثر سرعت آزاد پیاده روی در حدود ۱/۲۵ متر بر ثانیه بدست می آید که با نتایج بدست آمده در آماربرداری سرعت جریان آزاد پیاده روی مطابقت کامل دارد. در شکل ۳۹ نمودار سرعت پیاده روی بر حسب فضای حرکت (معکوس چگالی) نشان داده شده است. همانگونه که مشاهده میشود در فضای حرکت بالاتر از ۲/۵ متر مربع بر هر نفر تأثیر چگالی در سرعت ناچیز میباشد.

رابطه سرعت - حجم در نمودار شکل ۴۰ ارائه شده است. همانگونه که مشاهده میشود منحنی گذرنده از نقاط مشاهداتی شبیه به نمودار سرعت - حجم وسایل نقلیه میباشد. علت پراکندگی نقاط مشاهداتی در حول این منحنی کوتاه بودن دوره هر مشاهده (۱۰ ثانیه) میباشد.

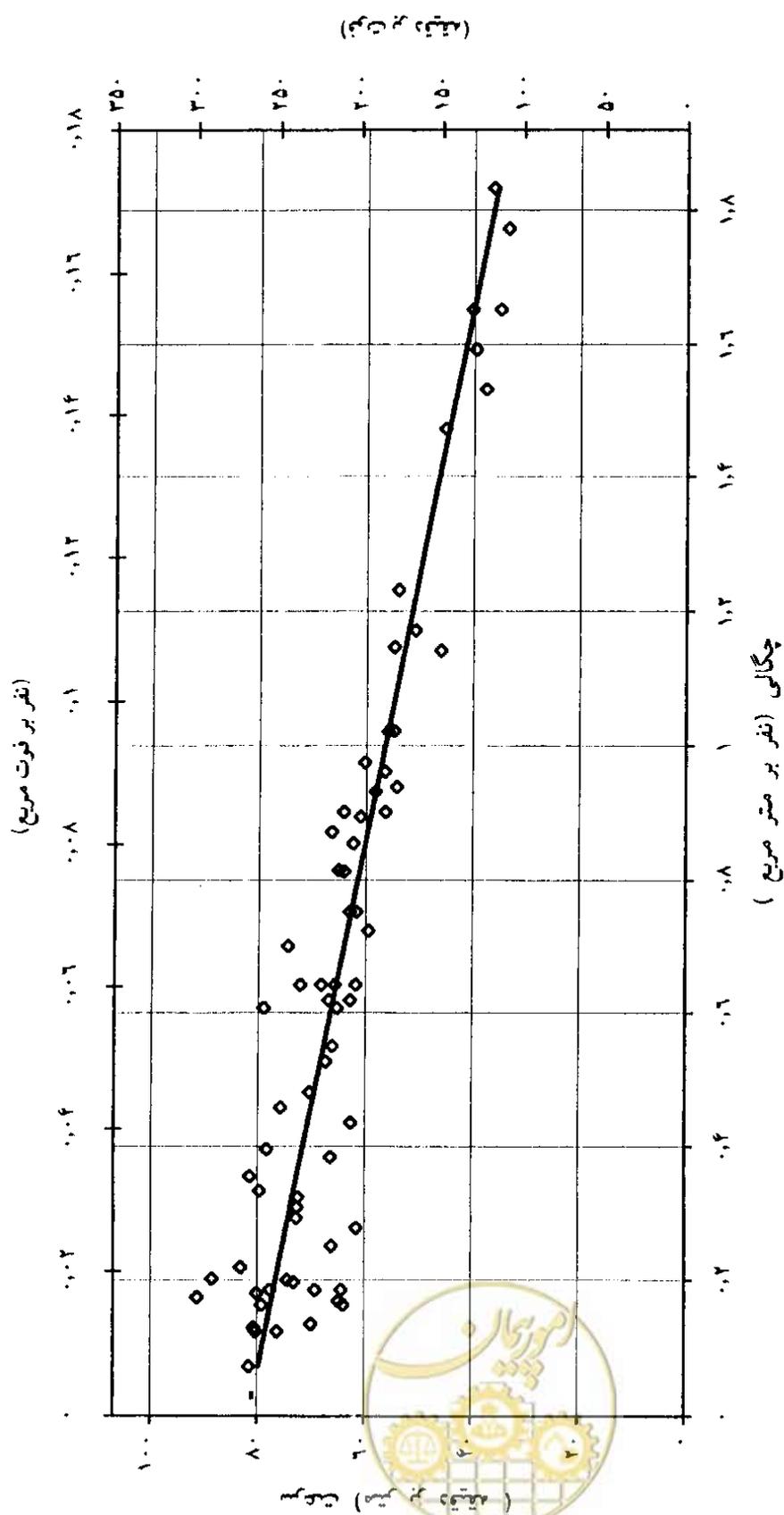
بهر حال مطابق این نمودار حداکثر حجم تردد پیاده برابر ۶۸ نفر بر دقیقه در هر متر عرض مؤثر پیاده است که در سرعتی معادل ۰/۶۷ متر بر ثانیه بوقوع می پیوندد.

در شکل ۴۱ رابطه تردد - فضای حرکت پیاده نشان داده شده است. شکل عمومی این نمودار مشابه نمودارهای ارائه شده در HCM است با این تفاوت که مقدار اوج آن در فضای حرکت ۰/۶ متر مربع بر هر نفر و حجم عبور ۶۸ نفر بر دقیقه در هر متر عرض میباشد.

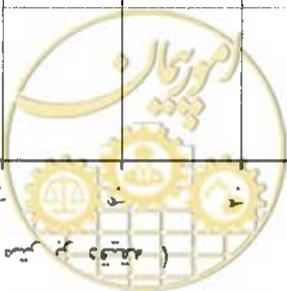


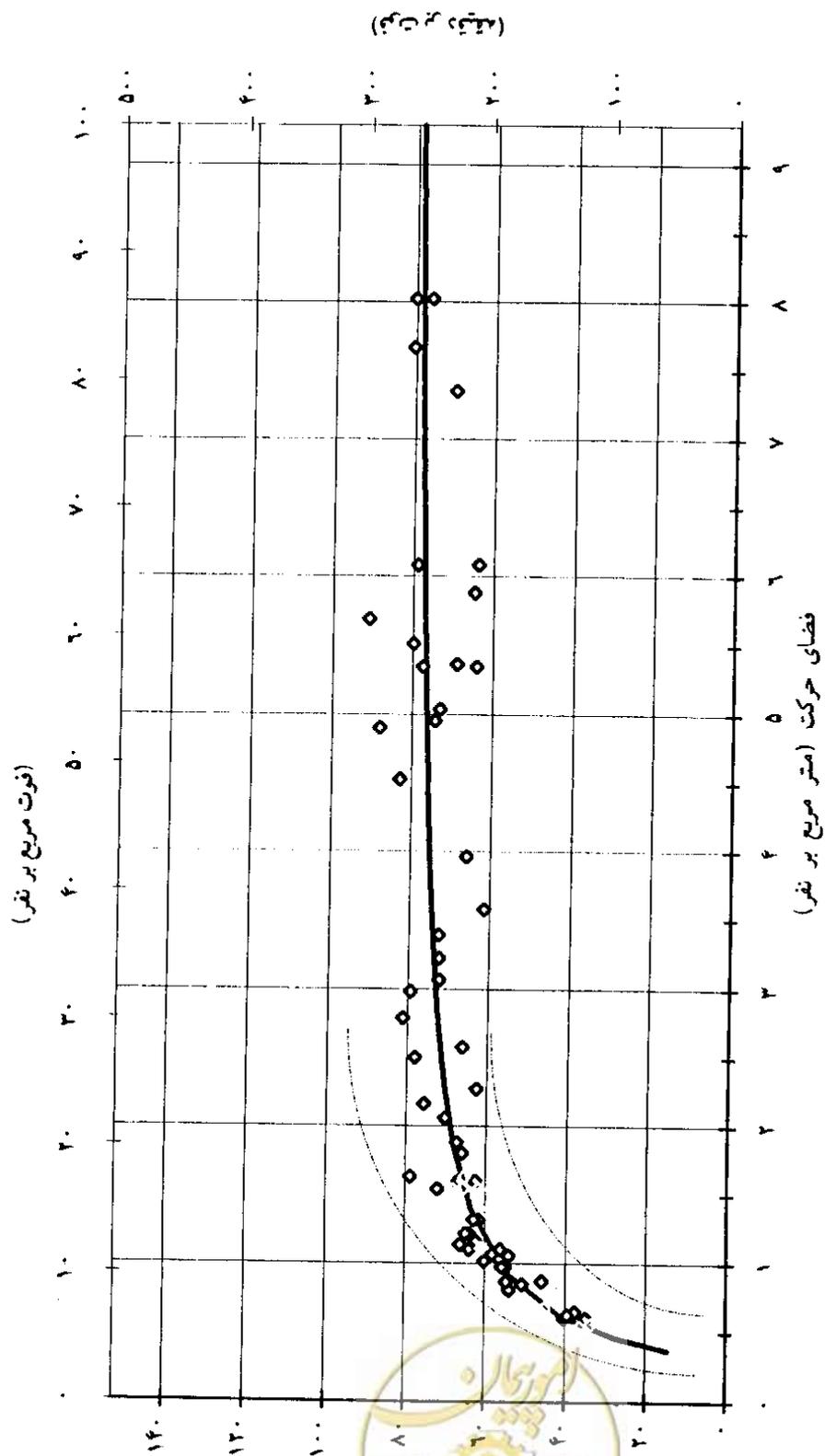
۱-۳-۶- سطح سرویس و ظرفیت معابر پیاده

طرح هندسی فضاهای پیاده روی ترکیبی است از کاربرد اصول مهندسی ترافیک و ملاحظات مربوط به راحتی انسان و محیط زیست. علی‌الاصول محیط‌های مختلف نیازمند استانداردهای طراحی

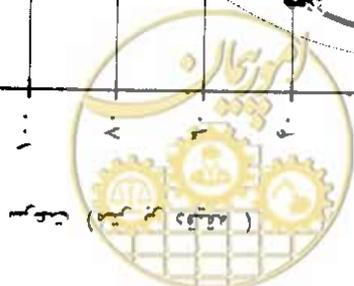


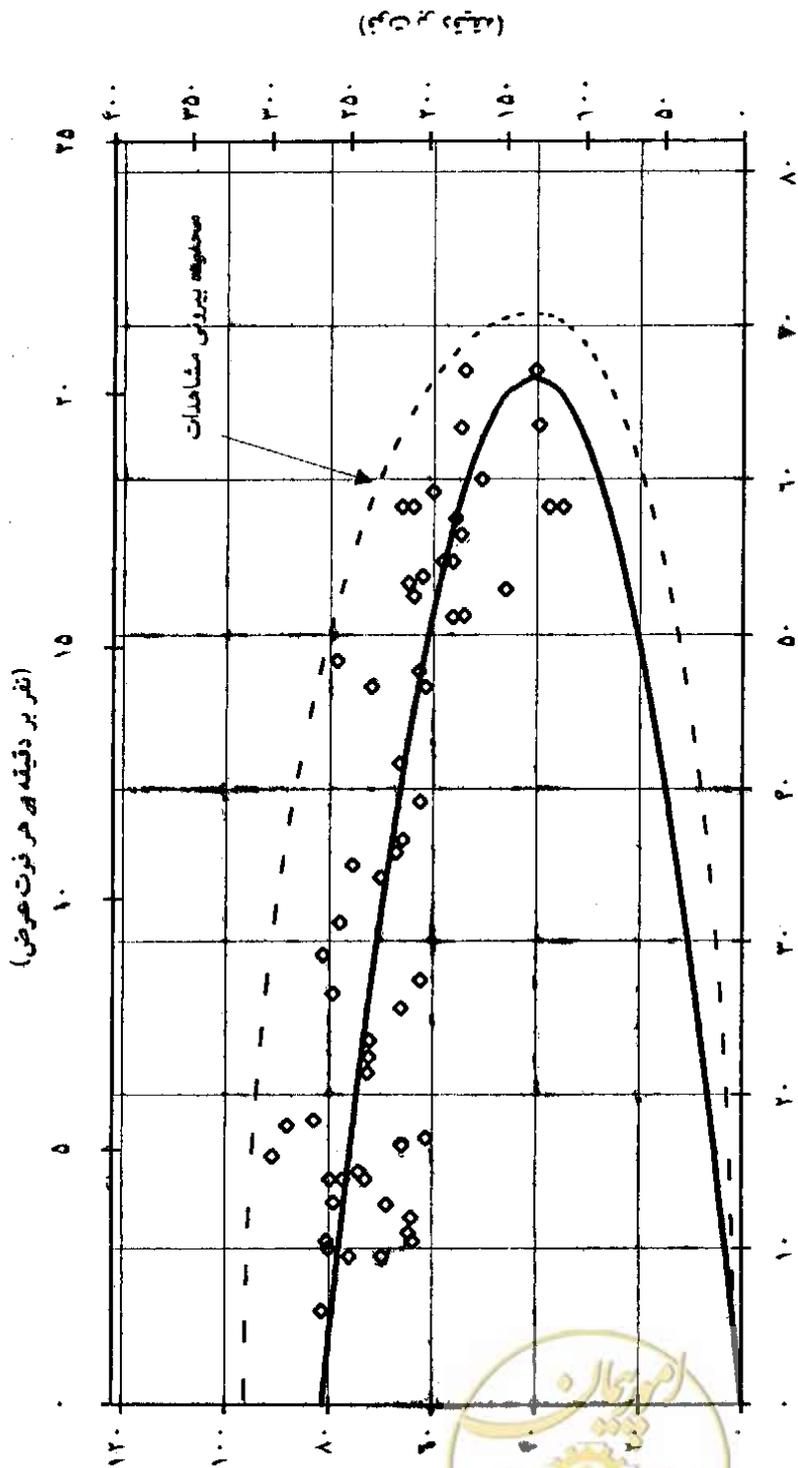
شکل ۳۸ - نمودار سرعت عابر پیاده بر حسب چگالی





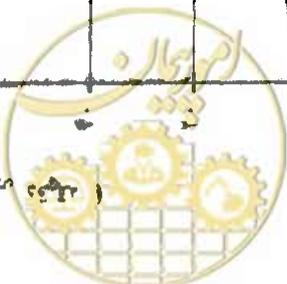
شکل ۳۹ - نمودار سرعت بر حسب فضای حرکت عابر پیاده

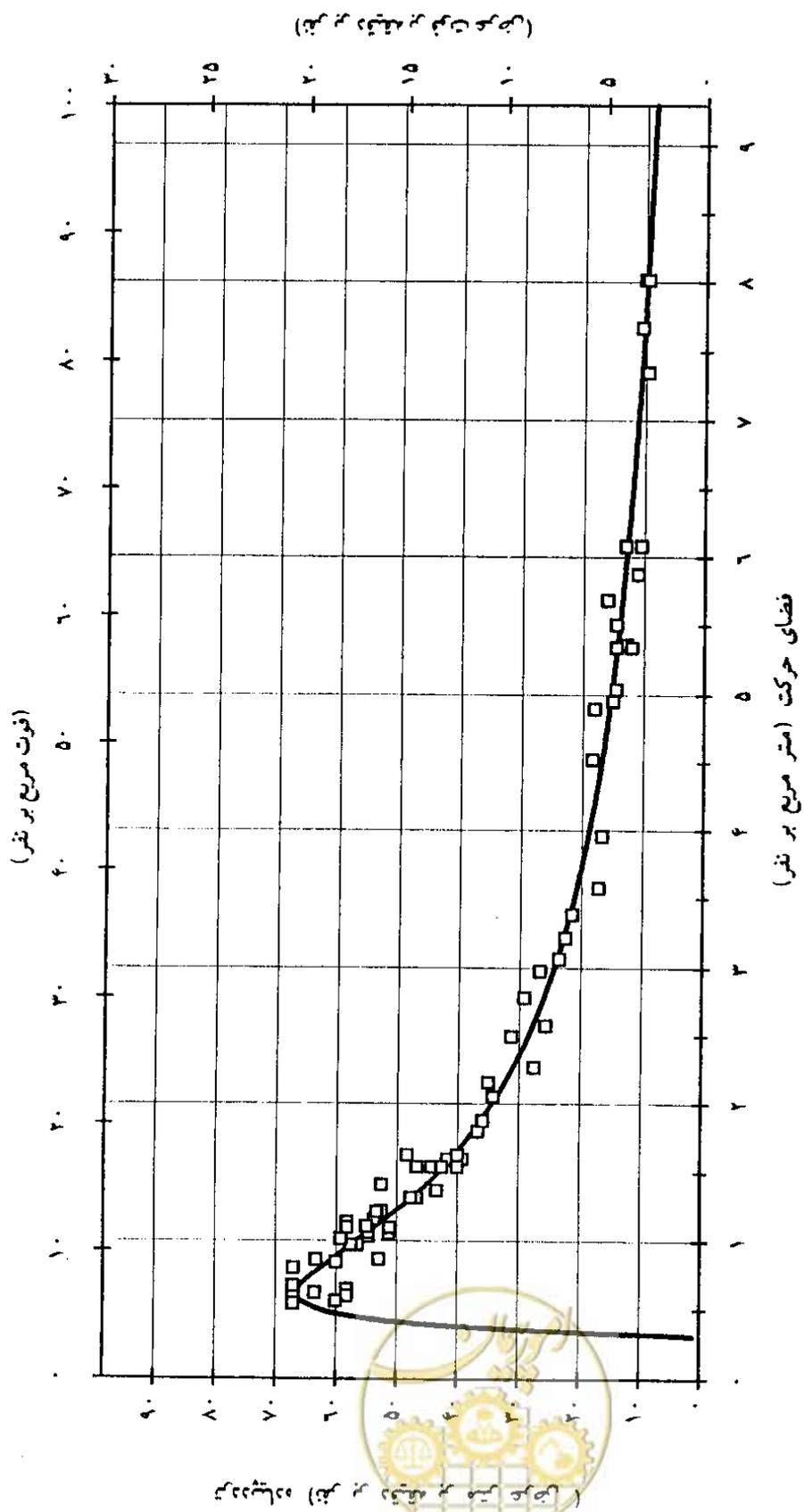




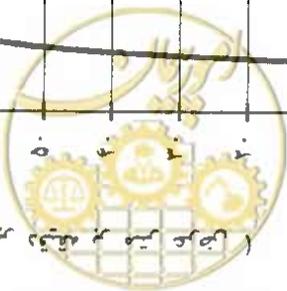
تردد پیاده (نظر بر دقیقه بر هر متر عرض)

شکل ۴۰ - نمودار سرعت بر حسب تردد عابر پیاده





شکل ۴۱- نمودار تردد عابر پیاده بر حسب فضای حرکت



کیفی و همچنین کمی متفاوتی هستند، زیرا هر یک دارای الگوی ترافیکی، محدودیتهای فیزیکی و نیازهای زیست محیطی مختص به خود میباشد. از سوی دیگر حداکثر ظرفیت عبور نیز نمیتواند بعنوان تنها ملاک طراحی هندسی بدون توجه به سایر ملاحظات در نظر گرفته شود. بنابراین ضروری است استانداردهای طراحی براساس سطوح سرویس مختلف مناسب برای فضاهای پیاده روی تدوین گردد.

۱-۶-۳-۱- سطح سرویس و ظرفیت معابر پیاده در HCM

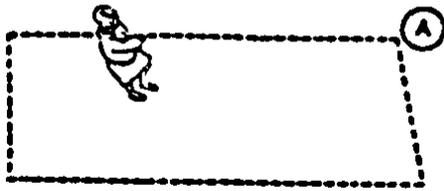
مفهوم سطح سرویس برای نخستین بار برای توصیف وضعیت جریان وسایل نقلیه در بزرگراهها مطرح گردید و سپس به سایر تسهیلات نیز تعمیم یافت. در کتاب راهنمای ظرفیت راهها منبع [۷۳] برای طبقه بندی سطوح سرویس از مقیاسی با شش تراز (A, B, C, D, E, F) استفاده شده و برای هر تراز یک یا چند معیار کمی یا کیفی تعریف شده است.

در شکل ۴۲ سطوح سرویس پیاده روها براساس میانگین مساحت موجود برای هر عابر در جریان ترافیک پیاده نشان داده شده است. در جدول ۱۵ مساحت، سرعت، حجم و نسبت حجم به ظرفیت برای این سطوح سرویس مشاهده میشود. مطابق این جدول حداکثر ظرفیت عملی پیاده روی در $V/C=1$ برابر ۸۲ نفر عابر در هر متر عرض بر دقیقه است. [۷۳]

وضعیت محلهای انتظار مانند ایستگاههای حمل و نقل عمومی و صف بندی عابرین در کنج تقاطعهای چراغدار نیز بر حسب سطح سرویس توصیف میشود. اکثر محلهای انتظار نیازمند فضای کافی برای ایستادن و یک فضای اضافی برای جابجایی محدود افراد می باشند. در فضاهای کمتر از $3/0$ متر مربع بر هر نفر تماسهای بدنی غیر ارادی رخ میدهد و در مقادیر کمتر از $2/0$ متر مربع بر هر نفر ازدحام به حد خطرناک میرسد. افراد ایستاده معمولاً فضای آزاد بیشتر از این مقدار را ترجیح میدهند. مشاهده صف راه پله و آسانسور مقدار $46/0$ متر مربع بر هر نفر و برای جمعیت منتظر در کنج تقاطعها برای تغییر چراغ مقدار $64/0$ متر مربع بر هر نفر را نشان داده است. در شکل ۴۳ معیارهای سطح سرویس صف بندی براساس میانگین مساحت ایستادن و سهولت نسبی جابجایی میان فضاهای انتظار ارائه شده است. [۷۳]

راه پله نسبت به پیاده روی دارای کارایی کمتری است و مواجهه افراد میتواند منجر به ایجاد صف و تأخیر گردد. ایمنی مهمترین مسئله در طراحی راه پله میباشد. مهمترین اشکالاتی که در رابطه با طراحی راه پله ممکن است باعث بروز حوادث شود عبارتند از: غیر یکنواختی در عرض و ارتفاع پله ها، بلند یا باریک بودن بیش از حد پله ها، عدم وجود یا نامناسب بودن دست انداز کنار راه پله، وجود یک یا دو پله در محلهای غیر منتظره. ابعاد پیشنهادی برای ارتفاع پله $15/2$ تا $17/8$ سانتیمتر، عرض کف پله $27/9$ تا $30/5$ سانتیمتر و برای دستگیره استوانه ای به قطر $3/8$ سانتیمتر میباشد. در شکل ۴۴ شرح و تصویر سطوح سرویس راه پله در حجمهای عبور مختلف و در شکل ۴۵ رابطه بین حجم عبوری عابر پیاده به ازاء سطح راه پله ارائه شده است. [۸۲]

سطح سرویس A



(قوت مربع بر نفر ۱۳۰) مترمربع بر نفر $\geq 12/1$ فضای حرکت
(نفربردقیقه بر فوت ۲) نفربردقیقه بر متر $\leq 6/6$ نرخ تردد

در پیاده روی با سطح سرویس A، عابرین عمدتاً در مسیرهای دلخواه حرکت میکنند بدون آنکه مجبور باشند مسیر خود را بخاطر عابرین دیگر تغییر دهند. سرعت پیاده روی آزادانه انتخاب میشود و احتمال برخورد بین عابرین کم است.

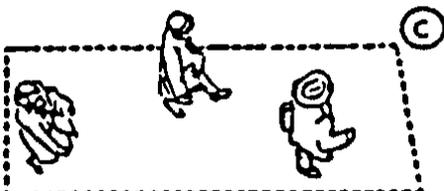
سطح سرویس B



(قوت مربع بر نفر ۴۰) مترمربع بر نفر $\geq 2/7$ فضای حرکت
(نفربردقیقه بر فوت ۷) نفربردقیقه بر متر ≤ 23 نرخ تردد

در سطح سرویس B، فضای کافی برای عابرین فراهم است تا به آنها امکان انتخاب آزادانه سرعت پیاده روی لازم جهت عبور از کنار عابرین دیگر و جلوگیری از برخورد با آنها را بدهد. در این سطح، حضور سایر عابرین و تأثیر آن در انتخاب مسیر احساس میشود.

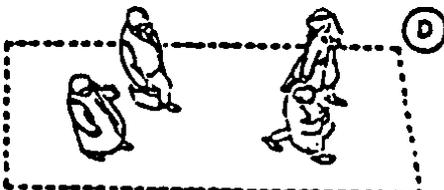
سطح سرویس C



(قوت مربع بر نفر ۲۴) مترمربع بر نفر $\geq 2/2$ فضای حرکت
(نفربردقیقه بر فوت ۱۰) نفربردقیقه بر متر $\leq 32/8$ نرخ تردد

در سطح سرویس C، فضای کافی برای انتخاب سرعت پیاده روی طبیعی و عبور از کنار سایر عابرین در جریانهای نسبتاً یکطرفه فراهم است. در صورتیکه جریان معکوس یا متقاطع وجود داشته باشد، برخوردهای جزئی اتفاق افتاده و سرعت و حجم تا حدی کمتر میشود.

سطح سرویس D



(قوت مربع بر نفر ۱۵) مترمربع بر نفر $\geq 1/4$ فضای حرکت
(نفربردقیقه بر فوت ۱۵) نفربردقیقه بر متر $\leq 49/2$ نرخ تردد

در سطح سرویس D، آزادی برای انتخاب سرعت پیاده روی طبیعی و عبور از کنار دیگران محدود میشود. وقتی جریان متقاطع یا معکوس وجود داشته باشد احتمال برخورد زیاد بوده و اجتناب از آن نیاز به تغییر مکرر سرعت و موقعیت دارد. در این سطح جریان بصورت روان برقرار است با وجود این اصطکاک و تداخل قابل توجهی در میان عابرین انتظار میرود.

سطح سرویس E



(قوت مربع بر نفر ۶) مترمربع بر نفر $\geq 0/6$ فضای حرکت
(نفربردقیقه بر فوت ۲۵) نفربردقیقه بر متر ≤ 82 نرخ تردد

در سطح سرویس E، همه عابرین برای داشتن سرعت پیاده روی طبیعی محدودیت داشته و مکرراً نیاز به تنظیم گامهای خود دارند. در محدوده پائین این سطح سرویس، پیشروی به سختی صورت میگیرد. فضای کافی برای سبقت از عابرین که آهسته حرکت میکنند وجود ندارد. قطع مسیر با جریان معکوس با مشکلات بسیار صورت می پذیرد. حجم های طراحی، به حد ظرفیت معبر نزدیک شده که منجر به توقف و قطع جریان میگردد.

سطح سرویس F



(قوت مربع بر نفر ۶) مترمربع بر نفر $\leq 0/6$ فضای حرکت
متغیر : نرخ تردد

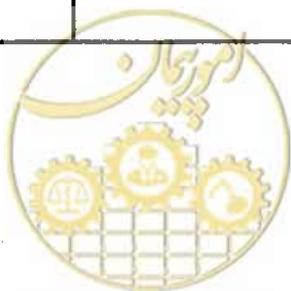
در سطح سرویس F، سرعت پیاده روی به شدت محدود شده و پیشروی به سختی صورت میگیرد. تماسهای مکرر و غیرقابل اجتناب با دیگران وجود دارد و حرکت جریانهای متقاطع یا معکوس غیرممکن میباشد. جریان، پراکنده و ناپایدار میباشد و فضا بیشتر شبیه به صف بندی است تا جریان حرکت عابرین پیاده.



omoorepeyman.ir

جدول ۱۵ - سطح سرویس عمایین در پیاده رو [۴۶]

نسبت حجم به ظرفیت V/C	سرعت و جریان مورد انتظار		فضا فوت مربع بر نفر (مترمربع بر نفر)	سطح سرویس
	نرخ جریان (V) نفر بر دقیقه بر فوت (نفر بر دقیقه بر متر)	متوسط سرعت (s) فوت بر دقیقه (متر بر دقیقه)		
≤ 0.08	$\leq 2(6/6)$	$\geq 26(79/3)$	$\geq 13(12/1)$	A
≤ 0.28	$\leq 7(23)$	$\geq 25(76/2)$	$\geq 4(3/7)$	B
≤ 0.40	$\leq 10(32/8)$	$\geq 24(73/2)$	$\geq 24(2/2)$	C
≤ 0.60	$\leq 15(49/3)$	$\geq 225(68/2)$	$\geq 15(1/4)$	D
$\leq 1/00$	$\leq 25(82)$	$\geq 15(45/7)$	$\geq 2(0/6)$	E
متغیر		$< 15(45/7)$	$< 2(0/6)$	F



سطح سرویس A



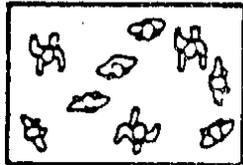
میانگین اشغال فضا توسط عابر : $1/2$ متر مربع بر نفر یا بیشتر (۱۳ فوت مربع بر نفر یا بیشتر)
 میانگین فاصله میان اشخاص : $1/2$ متر یا بیشتر (۴ فوت یا بیشتر)
 توصیف : ایستادن و گردش آزاد در فضای صف بدون ایجاد مزاحمت برای سایر افسراد داخل صف امکان پذیر است .

سطح سرویس B



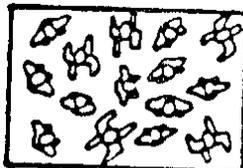
میانگین اشغال فضا توسط عابر : $0/9$ تا $1/2$ متر مربع بر نفر (۱۰ تا ۱۳ فوت مربع بر نفر)
 میانگین فاصله میان اشخاص : $1/2$ تا 1 متر (۲ تا ۴ فوت)
 توصیف : امکان ایستادن و محدودیت جزسی در گردش بدون ایجاد مزاحمت برای دیگران فراهم است .

سطح سرویس C



میانگین اشغال فضا توسط عابر : $0/7$ تا $0/9$ متر مربع بر نفر (۷ تا ۱۰ فوت مربع بر نفر)
 میانگین فاصله میان اشخاص : $0/9$ تا 1 متر (۲ تا ۳/۵ فوت)
 توصیف : امکان ایستادن و گردش محدود در فضای صف همراه با ایجاد مزاحمت برای دیگران فراهم است این چگالی در محدوده راحتی اشخاص قرار دارد .

سطح سرویس D



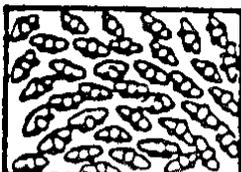
میانگین اشغال فضا توسط عابر : $0/3$ تا $0/7$ متر مربع بر نفر (۲ تا ۷ فوت مربع بر نفر)
 میانگین فاصله میان اشخاص : $0/6$ تا $0/9$ متر (۲ تا ۳ فوت)
 توصیف : ایستادن بدون تماس امکان پذیر است اما گردش داخل صف بشدت محدود می باشد و پیشروی فقط بصورت گروهی ممکن است مدت انتظار طولانی در این چگالی ناراحت کننده است .

سطح سرویس E



میانگین اشغال فضا توسط عابر : $0/2$ تا $0/3$ متر مربع بر نفر (۲ تا ۳ فوت مربع بر نفر)
 میانگین فاصله میان اشخاص : $0/6$ متر یا کمتر (۲ فوت یا کمتر)
 توصیف : ایستادن بدون تماس فیزیکی با دیگران ممکن نیست ، گردش در صف غیرممکن است ، صف بندی در این چگالی فقط بمدت کوتاه قابل تحمل است .

سطح سرویس F



میانگین اشغال فضا توسط عابر : $0/2$ متر مربع بر نفر یا کمتر (۲ فوت مربع بر نفر یا کمتر)
 میانگین فاصله میان اشخاص : تماس فیزیکی اشخاص
 توصیف : همه افراد داخل صف در تماس فیزیکی مستقیم با سایر اشخاص اطراف خود هستند این چگالی بسیار ناراحت کننده است و هیچ حرکتی در داخل صف امکان پذیر نیست .

سطح سرویس A راه پله



متوسط حجم جریان : ۱۶ نفر در هر متر عرض پلکان در دقیقه یا کمتر (۵ نفر در هر فوت عرض پلکان در دقیقه یا کمتر)
 متوسط سرعت : ۳۸ متر در دقیقه یا بیشتر (۱۲۵ فوت در دقیقه یا بیشتر)
 متوسط اشغال سطح توسط عابر : $1/9$ متر مربع بر نفر (۲۰ فوت مربع بر نفر)
 توصیف : انتخاب سرعت نامحدود، آزادی نسبی برای سبقت، عدم وجود مشکلات جدی در جریان ترافیک معکوس جریان تقریباً ۳۰ درصد حداکثر ظرفیت است.

سطح سرویس B راه پله



متوسط حجم جریان : ۱۶ تا ۲۳ نفر در هر متر عرض پلکان در دقیقه (۵ تا ۷ نفر در هر فوت عرض پلکان در دقیقه)
 متوسط سرعت : ۳۷ تا ۳۸ متر در دقیقه (۱۲۰ تا ۱۲۵ فوت در دقیقه)
 متوسط اشغال سطح توسط عابر : $1/4$ تا $1/9$ متر مربع بر نفر (۱۵ تا ۲۰ فوت مربع بر نفر)
 توصیف : انتخاب سرعت محدود، سبقت با تداخل مواجه میشود، جریانهای معکوس برخوردی اتفاقی را موجب نمیشود. جریان تقریباً ۳۴ درصد حداکثر ظرفیت است.

سطح سرویس C راه پله



متوسط حجم جریان : ۲۳ تا ۳۳ نفر در هر متر عرض پلکان در دقیقه (۷ تا ۱۰ نفر در هر فوت عرض پلکان در دقیقه)
 متوسط سرعت : ۳۵ تا ۳۷ متر در دقیقه (۱۱۵ تا ۱۲۰ فوت در دقیقه)
 متوسط اشغال سطح توسط عابر : $0/9$ تا $1/4$ متر مربع بر نفر (۱۰ تا ۱۵ فوت مربع بر نفر)
 توصیف : سرعتها نسبتاً محدود میشوند، امکان سبقت گیری محدود است و جریانهای معکوس تا حدی محدود میشود. جریان تقریباً ۵۰ درصد حداکثر ظرفیت است.

سطح سرویس D راه پله



متوسط حجم جریان : ۳۳ تا ۴۳ نفر در هر متر عرض پلکان در دقیقه (۱۰ تا ۱۳ نفر در هر فوت عرض پلکان در دقیقه)
 متوسط سرعت : ۳۲ تا ۳۵ متر در دقیقه (۱۰۵ تا ۱۱۵ فوت در دقیقه)
 متوسط اشغال سطح توسط عابر : $0/6$ تا $0/9$ متر مربع بر نفر (۷ تا ۱۰ فوت مربع بر نفر)
 توصیف : سرعتها محدود میشوند. سبقت کاملاً غیر ممکن است. جریانهای معکوس شدیداً محدود میشوند. جریانها تقریباً ۵۰ تا ۶۵ درصد ظرفیت ماکزیمم میباشند.

سطح سرویس E راه پله

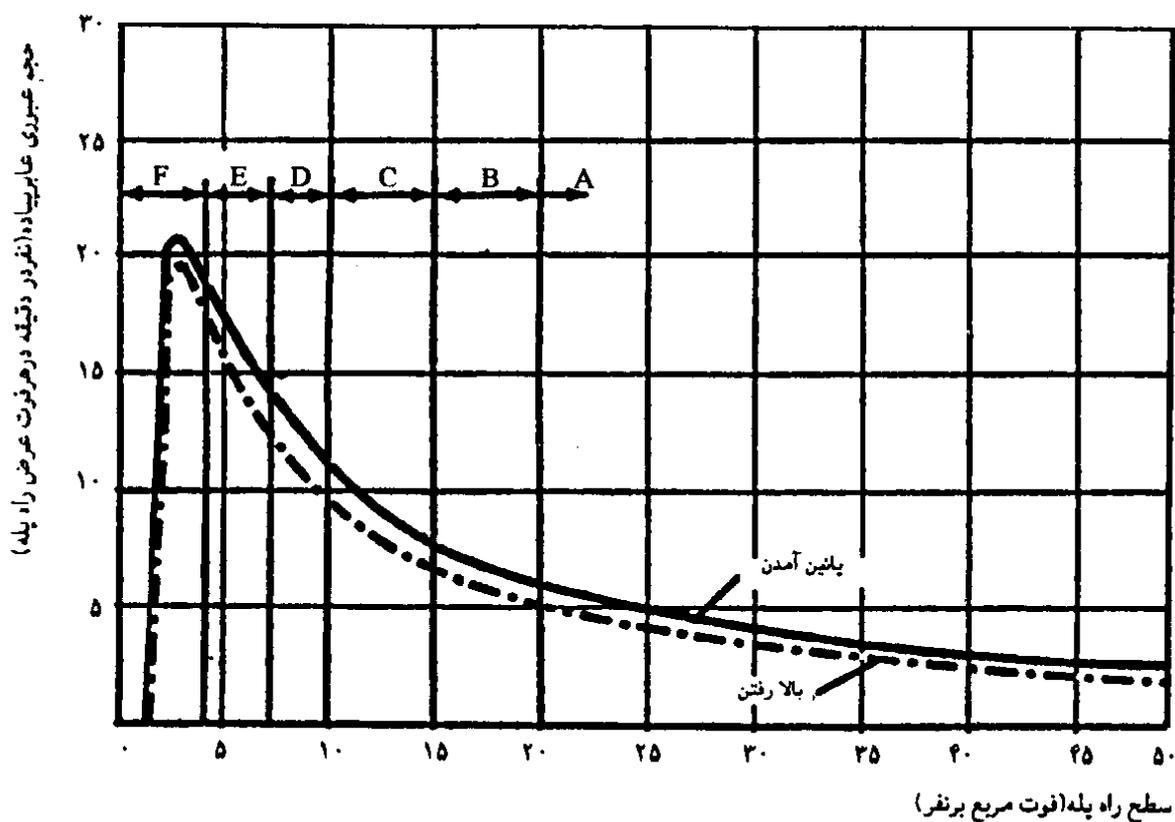


متوسط حجم جریان : ۴۳ تا ۵۶ نفر در هر متر عرض پلکان در دقیقه (۱۳ تا ۱۷ نفر در هر فوت عرض پلکان در دقیقه)
 متوسط سرعت : ۲۶ تا ۳۲ متر در دقیقه (۸۵ تا ۱۰۵ فوت در دقیقه)
 متوسط اشغال سطح توسط عابر : $0/4$ تا $0/6$ متر مربع بر نفر (۴ تا ۷ فوت مربع بر نفر)
 توصیف : سرعتها بشدت محدود میشوند. سبقت غیر ممکن است. جریانهای معکوس بشدت محدود میشوند. توقف های متناوب جریان محتمل است. جریانها تقریباً ۶۵ تا ۸۵ درصد حداکثر ظرفیت می باشند.

سطح سرویس F راه پله



متوسط حجم جریان : ۵۶ نفر در هر متر عرض پلکان در دقیقه یا بیشتر (۱۷ نفر در هر فوت عرض پلکان در دقیقه یا بیشتر)
 متوسط سرعت : صفر تا ۲۶ متر در دقیقه (صفر تا ۸۵ فوت در دقیقه)
 متوسط اشغال سطح توسط عابر : $0/4$ متر مربع بر نفر یا کمتر (۴ فوت مربع بر نفر یا کمتر)
 توصیف : سرعت بشدت محدود میشود. جریان بخاطر توقف های فراوان کاملاً از حرکت باز می ماند. سبقت مانند جریانهای معکوس نیز غیر ممکن است.



شکل ۴۵- رابطه بین حجم عبوری عابرپیاده به ازاء سطح راه پله [۷۲]



۱-۳-۶-۲- سطح سرویس و ظرفیت پیاده‌روها در کشور ایران

مفهوم سطح سرویس مطابق HCM میتواند به عنوان یک الگوی مناسب در طبقه‌بندی و توصیف جریان ترافیک و بویژه ترافیک پیاده مورد استفاده قرار گیرد. ولی در تعیین قطعی ضوابط کمی و کیفی مربوطه باید شرایط خاص و بومی حاکم بر محیط پیاده‌روی مدنظر قرار گرفته و تعدیلهای لازم صورت گیرد.

باتوجه به مطالعه روابط جریان ترافیک پیاده در شهر تهران که نتایج آن در بخش ۳-۱-۳-۵ ارائه شده است میتوان سطح سرویس پیاده‌روها در شرایط کشور ایران را مطابق جدول ۱۶ طبقه‌بندی نمود. شرح و تصویر مربوط به هر سطح سرویس در شکل ۴۶ نمایش داده شده است.

ظرفیت عملی پیاده‌رو بر اساس حداکثر حجم عبور در جدول ۱۶ برابر ۶۸ نفر بر دقیقه در هر متر عرض مؤثر پیاده‌رو در نظر گرفته شده است که این مقدار در سطح سرویس « ه » و در فضای حرکت معادل ۰/۶ متر مربع بر هر نفر بدست می‌آید. این ظرفیت عملی حدود ۱۷ درصد کمتر از مقدار متناظر در HCM میباشد که این اختلاف ناشی از بیشتر بودن سرانه فضای حرکت مطلوب عابرین ایرانی و همچنین کمتر بودن میانگین سرعت پیاده‌روی آنهاست.

البته حجم‌های عبور بالاتر از ظرفیت عملی فوق در شرایط خاص محتمل میباشد. در منبع [۷۲] نمونه‌هایی از اینگونه شرایط خاص ارائه شده است. بعنوان مثال در مطالعه حجم عبور دسته‌های منظم سربازان ظرفیت نهایی ۱۵۸ نفر در دقیقه در هر متر عرض گزارش شده است. همچنین در مطالعه حجم عبور در محل ورودی پناهگاههای دفاع غیر نظامی برای یک دوره ۱۵ ثانیه‌ای حجم عبوری برابر با ۱۴۸ نفر در دقیقه بر هر متر عرض و با میانگین ۵ دقیقه‌ای معادل با ۱۰۶ نفر در دقیقه در هر متر عرض مشاهده و ثبت شده است.

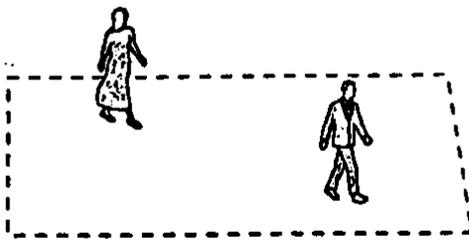
۱-۳-۷- کاربرد سطح سرویس در تحلیل و طراحی معابر پیاده

۱-۳-۷-۱- تحلیل پیاده‌رو

کاربرد معیارهای سطح سرویس برای مقاصد تحلیلی و طراحی، در صورتی که حجم عبور پیاده معلوم باشد بسیار ساده است. بعنوان مثال در مواردی که عرض مؤثر پیاده‌رو برای عبور یک حجم مشخص پیاده در یک سطح سرویس مطلوب مورد نیاز باشد نخست سطح سرویس مناسب انتخاب شده و سپس تردد در هر متر عرض پیاده‌رو برای آن سطح سرویس، بر حجم مربوطه تقسیم میشود تا عرض مؤثر پیاده‌رو بدست آید.

در مرحله بعد عرض مؤثر بدست آمده با افزودن عرض اضافی مربوط به فاصله جانبی،

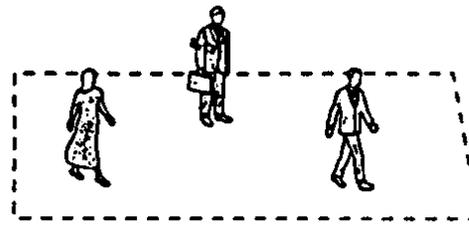
سطح سرویس الف



مترمربع بر نفر ≥ 6 فضای حرکت
نفر بر دقیقه بر متر ≤ 13 نرخ تردد عابر

در پیاده رو با سطح سرویس الف، عابرین عمدتاً در مسیرهای دلخواه حرکت میکنند بدون آنکه مجبور باشند مسیر خود را بخاطر عابرین دیگر تغییر دهند. سرعت پیاده روی آزادانه انتخاب میشود و احتمال برخورد بین عابرین کم است.

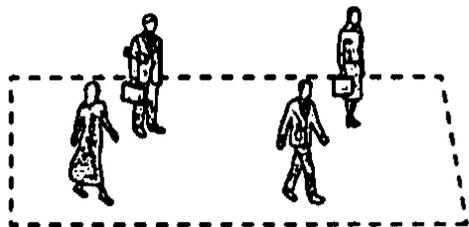
سطح سرویس ب



مترمربع بر نفر ≥ 4 فضای حرکت
نفر بر دقیقه بر متر ≤ 19 نرخ تردد عابر

در سطح سرویس ب، فضای کافی برای عابرین فراهم است تا به آنها امکان انتخاب آزادانه سرعت پیاده روی لازم جهت عبور از کنار عابرین دیگر و جلوگیری از برخورد با آنها را بدهد. در این سطح، حضور سایر عابرین و تأثیر آن در انتخاب مسیر احساس میشود.

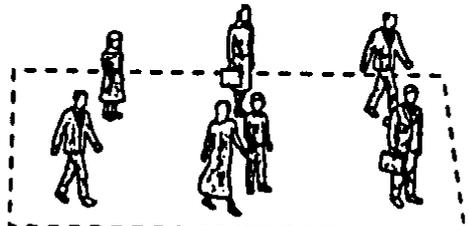
سطح سرویس ج



مترمربع بر نفر $\geq 2/6$ فضای حرکت
نفر بر دقیقه بر متر ≤ 27 نرخ تردد عابر

در سطح سرویس ج، فضای کافی برای انتخاب سرعت پیاده روی طبیعی و عبور از کنار سایر عابرین در جریانهای نسبتاً یکطرفه فراهم است. در صورتیکه جریان معکوس یا مقاطع وجود داشته باشد، برخوردهای جزئی اتفاق افتاده و سرعت و حجم تا حدی کمتر میشود.

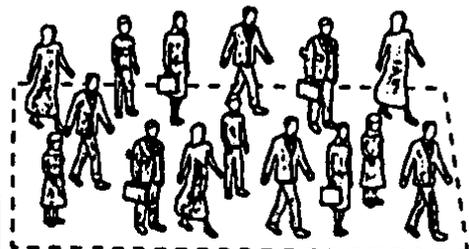
سطح سرویس د



مترمربع بر نفر $\geq 1/6$ فضای حرکت
نفر بر دقیقه بر متر ≤ 41 نرخ تردد عابر

در سطح سرویس د، آزادی برای انتخاب سرعت پیاده روی طبیعی و عبور از کنار دیگران محدود میشود. وقتی جریان مقاطع یا معکوس وجود داشته باشد احتمال برخورد زیاد بوده و اجتناب از آن نیاز به تغییر مکرر سرعت و موقعیت دارد. در این سطح جریان بصورت روان برقرار است با وجود این اصطکاک و تداخل قابل توجهی در میان عابرین انتظار میرود.

سطح سرویس ه



مترمربع بر نفر $\geq 0/6$ فضای حرکت
نفر بر دقیقه بر متر ≤ 68 نرخ تردد عابر

در سطح سرویس ه، همه عابرین برای داشتن سرعت پیاده روی طبیعی محدودیت داشته و مکرراً نیاز به تنظیم گامهای خود دارند. در محدوده پانزده این سطح سرویس، پیشروی به سختی صورت میگیرد. فضای کافی برای سبقت از عابرین که آهسته حرکت میکنند وجود ندارد. قطع مسیری با جریان معکوس با مشکلات بسیار صورت می پذیرد. حجم های طراحی، به حد ظرفیت معبر نزدیک شده که منجر به توقف و قطع جریان میگردد.

سطح سرویس و



مترمربع بر نفر $\leq 0/6$ فضای حرکت
متغیر نرخ تردد عابر

در سطح سرویس و، سرعت پیاده روی بشدت محدود شده و پیشروی به سختی صورت میگیرد. تماسهای مکرر و غیر قابل اجتناب با دیگران وجود دارد و حرکت جریانهای مقاطع یا معکوس غیر ممکن میباشد. جریان، پراکنده و ناپایدار میباشد و فضا بیشتر شبیه به صف بندی است تا جریان حرکت عابرین پیاده.

جدول ۱۶ - معیارهای پیشنهادی برای سطح سرویس معابر پیاده در شرایط کشور ایران

نسبت حجم به ظرفیت V/C	تردد و سرعت مورد انتظار		فضای حرکت (متر مربع بر نفر)	سطح سرویس
	نوع تردد عابر (نفر بر دقیقه بر متر)	میانگین سرعت (متر بر دقیقه)		
≤ 0.18	≤ 13	≥ 76	≥ 6	الف
≤ 0.27	≤ 16	≥ 74	≥ 4	ب
≤ 0.4	≤ 27	≥ 71	$\geq 2/6$	ج
≤ 0.6	≤ 41	≥ 65	$\geq 1/6$	د
≤ 1	≤ 71	≥ 40	$\geq 0/6$	ه
منفی				
		< 40	$< 0/6$	و



تجهیزات خیابانی و موانع تعدیل میگردد .

در صورتیکه تعیین سطح سرویس پیاده روی برای یک حجم عبور و عرض معبر معلوم مورد نظر باشد ، عرض مؤثر پیاده روی بر حجم عبور تقسیم میشود تا میانگین مساحت موجود برای هر عابر در جریان ترافیک بدست آید و سپس سطح سرویس مربوطه از جدول ۱۶ مشخص میگردد .

معیارهای سطح سرویس ارائه شده در جدول ۱۶ یا شکل ۴۵ مبتنی بر مطالعه فیلمهای تهیه شده از حرکت عابرین پیاده و فرض یکنواختی و پیوستگی تردد و تا حدی حرکت هدفمند عابرین پیاده میباشد . اینها در حقیقت فرضیات زیربنایی مدل شبه هیدرولیکی جریان وسایل نقلیه و عابرین پیاده هستند . مع الوصف ، برخلاف جریان وسایل نقلیه که در داخل خطوط عبور منظم ، بصورت یکنواخت و پیوسته و در یک سرعت بهینه برای یک چگالی مشخص جریان می یابد در مورد عابرین پیاده ممکن است در معبر ، هم افراد متحرک و هم افراد ساکن وجود داشته باشند ، یا حرکت افراد هدفمند نباشد ، یا حرکات عرضی و غیر مستقیم وجود داشته باشد و یا اصولاً جریان غیر یکنواخت و ناپیوسته باشد . اینگونه موارد را میتوان با استفاده از روش " مکان - زمان " تحلیل نمود .

در روش " مکان - زمان " فرض میشود که عرضه مکان - زمان از حاصل ضرب مساحت قطعه مورد مطالعه بر حسب مترمربع در مدت زمان مشاهده بر حسب دقیقه یا ثانیه بدست می آید . تقاضای مکان - زمان از حاصل ضرب تعداد اشخاص گذرنده از قطعه در مدت زمان اشغال آنها حاصل میشود . از تقسیم عرضه مکان - زمان بر تقاضای آن میانگین مساحت موجود برای هر عابر بدست می آید . در صورتیکه عرض معبر مجهول باشد برای بدست آوردن عرضه مکان - زمان باید یک سطح سرویس و یک مساحت سرانه انتخاب شود . در زیر مثالهایی از هر دو روش برای تعیین سطح سرویس یک پیاده روی با عرض معلوم و جریان یکنواخت و همچنین جریان غیر یکنواخت ارائه میشود .

مثال ۱ - سطح سرویس در حالت جریان یکنواخت بر اساس مدل شبه هیدرولیکی

عابر در دقیقه	$100 =$ حجم عبور پیاده
متر	$6 =$ عرض پیاده روی
متر	$4/8 = 6 - 0/6 - 0/6 =$ عرض مؤثر
نفر در هر متر عرض در دقیقه	$20/8 = 100/4/8 =$ تردد در هر متر
نفر در هر متر عرض در دقیقه	$33/8 = 20/8 + 13 =$ اثر حرکت دسته ای

با استفاده از جدول ۱۶ سطح سرویس «د» و سرانه مساحت بزرگتر یا مساوی $1/6$ مترمربع بر هر نفر بدست می آید .



مثال ۲ - سطح سرویس جریان غیریکنواخت براساس روش فضا-زمان

عابر در دقیقه	۱۰۰ = حجم عبور پیاده
متر	۶۰ = طول قطعه پیاده رو
(مطابق بالا) متر	۴/۸ = عرض مؤثر
دقیقه	۱ = دوره مشاهده
دقیقه	۳ = برآورد زمان اشغال هر عابر

$$\text{مکان-زمان} = ۶۰ \times ۴/۸ \times ۱$$

$$= ۲۸۸$$

مترمربع-دقیقه

$$\text{مکان-زمان} = ۱۰۰ \times ۳$$

$$= ۳۰۰$$

نفر-دقیقه

$$\text{میانگین مساحت} = \text{تقاضا} \div \text{عرض}$$

$$\text{برهر عابر} = ۲۸۸ \div ۳۰۰ = ۰/۹۶$$

مترمربع برهر عابر

با استفاده از جدول ۱۶ سطح سرویس « ه » بدست می آید.

از مقایسه دو مثال فوق مشخص میشود که روش مکان-زمان برای حجم عبور و زمان اشغال مقروض در قطعه مورد نظر، سطح سرویس پائین تری نسبت به روش شبه هیدرولیکی بدست داده است.

در کتاب HCM از روش مکان-زمان برای تحلیل گوشه تقاطعها و گذرگاههای عرضی عابر پیاده استفاده شده است. مزیت این روش در این است که تأثیر وسایل نقلیه گردشی در عبور از گذرگاه عرضی قابل برآورد میباشد.

از این خاصیت میتوان برای تعیین تعداد وسایل نقلیه ای که می توانند در حجمهای عبور مختلف به راحتی گردش کنند و همچنین برای بررسی نیاز به برقراری محدودیت گردش وسایل نقلیه در حجمهای عبور سنگین گذرگاههای عرضی پیاده استفاده نمود.

۱-۳-۷-۲- تحلیل گوشه های تقاطع

در کتاب راهنمای ظرفیت راهها [۷۳] از روش مکان-زمان برای تعیین سطح سرویس گوشه های تقاطع استفاده شده است. میزان مکان-زمان موجود در هر گوشه، برابر حاصلضرب مساحت خالص گوشه در کل زمان چرخه چراغ راهنمایی است. تقاضای مکان-زمان به دو بخش تفکیک شده است. نخست مکان-زمان سکون، که بوسیله عابرین ایستاده در گوشه تقاطع و منتظر عبور اشغال میشود و دوم مکان-زمان حرکت که توسط کلیه عابرین در طول چرخه استفاده میشود. مکان-زمان سکون برابر است با حاصلضرب تعداد عابرین پیاده ساکن در حین دوره قرمز چراغ در سرانه مساحت ایستادن. این مکان-زمان سکون، از کل عرضه مکان-زمان موجود کسر میشود تا عرضه مکان-زمان حرکت، بدست آید. تقاضای مکان-زمان حرکت، از حاصلضرب کل حجم عبوری در زمان اشغال

مفروض بدست می آید. در HCM مقدار زمان اشغال برای اکثر گوشه ها را معادل ۴ ثانیه توصیه نموده است. از تقسیم عرضه مکان- زمان حرکت، بر حسب مترمربع- دقیقه بر تقاضای حرکت، بر حسب عابر- دقیقه میانگین مساحت برای هر عابر محاسبه میشود که از آن برای بدست آوردن سطح سرویس گوشه استفاده بعمل می آید.

مثال ۳ - یک پیاده رو به عرض ۴/۸۸ متر در محل برخورد دو خیابان با عرضهای ۱۴ متر و ۸/۵ متر دارای گوشه ای با شعاع ۶/۱ متر قرار دارد (شکل ۴۷) در این تقاطع طول چرخه (C) ۸۰ ثانیه باد و فاز ۴۸ ثانیه سبز بعلاوه زرد برای خیابان اصلی (۶۰٪) و ۳۲ ثانیه سبز بعلاوه زرد برای خیابان فرعی (۴۰٪) میباشد. تعداد عابرین در پیاده رو و گذرگاه عرضی طبق جدول زیر میباشد.

جریان	تعداد عابر در ۱۵ دقیقه اوج	نرخ متوسط جریان (دقیقه / عابر)	متوسط جریان در چرخه (چرخه / عابر)
V _{ci}	۵۴۰	۳۶	۴۸
V _{co}	۳۰۰	۲۰	۲۷
V _{di}	۴۵۰	۳۰	۴۰
V _{do}	۲۴۰	۱۶	۲۱
V _{a,b}	۲۲۵	۱۵	۲۰
جمع	۱۷۵۵	۱۱۷	۱۵۶

متوسط سطح سرویس عابرین در گوشه این تقاطع در طول یک چرخه بصورت زیر تعیین میگردد:

$$A = W_a \cdot W_b \cdot 0.215 \cdot (R \times R) = (4/88 \times 4/88) \cdot 0.215 (6/1 \times 6/1) = 15/81$$

$$TS = A \times C \div 60 = 15/81 \times 80 \div 60 = 21$$

$$Q_{ido} = [V_{co} \times (R_{mi} \div c) \times (R_{mi} \div 2)] \div 60 = [27 \times 0.4 \times 32 \div 2] \div 60 = 2/9$$

$$Q_{ico} = [V_{do} \times (R_{mj} \div c) \times (R_{mj} \div 2)] \div 60 = [21 \times 0.6 \times 48 \div 2] \div 60 = 5$$

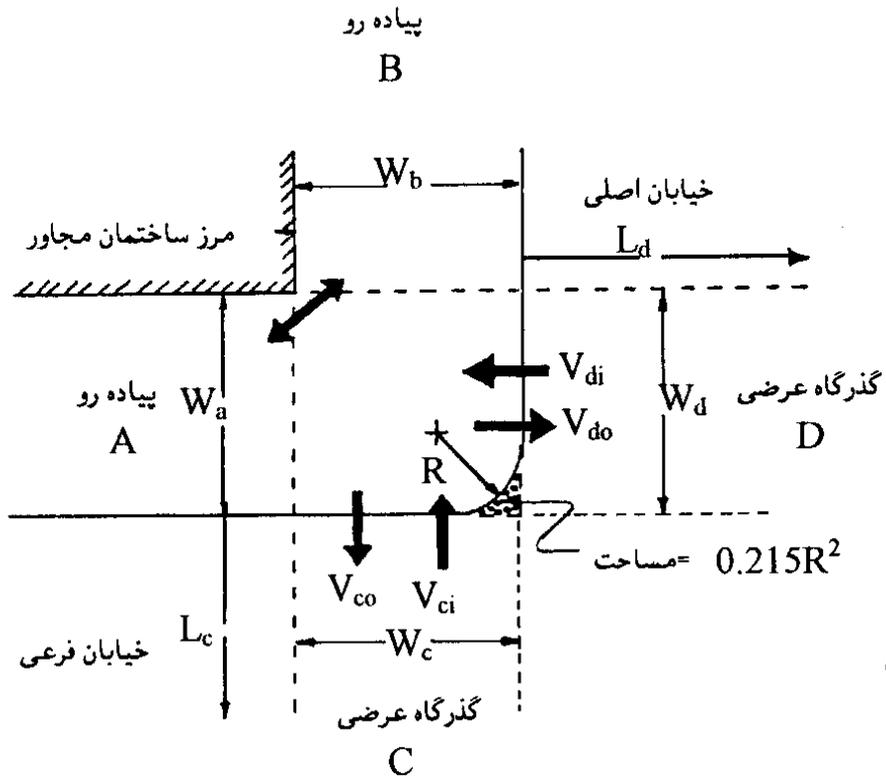
$$TSh = 0.465 (Q_{ido} + Q_{ico}) = 0.465 (5 + 2/9) = 3/7$$

$$TSc = TS - TSh = 21 - 3/7 = 17/3$$

$$V_c = V_{ci} + V_{co} + V_{di} + V_{do} + V_{a,b} = 48 + 27 + 40 + 21 + 20 = 156$$

$$t_c = V_c \times 4 \div 60 = 156 \times 4 \div 60 = 10/4$$

$$M = TSc / t_c = 17/3 \div 10/4 = 1/66$$



راهنما

- V = حجم عابر پیاده
- i = ورودی
- o = خروجی
- W = عرض
- R = شعاع گوشه

شکل ۴۷- حرکات عابرین و مشخصات هندسی گوشه تقاطع [۷۳]



با مقایسه M و جدول ۱۵ سطح سرویس D بدست می آید.

W_b و W_a = عرض پیاده روهای متقاطع (متر)

R = شعاع جدول گوشه تقاطع (متر)

C = طول چرخه (ثانیه)

R_{mi} = فاز قرمز خیابان کم عرض برای عابرین

R_{mj} = فاز قرمز خیابان عریض برای عابرین

$V \times R/c$ = جهت تخمین تعداد عابرینی که در هر چرخه باید منتظر زمان سبز باشند.

$R/2$ = متوسط زمان انتظار

Q_{tdo} = کل زمان صرف شده برای انتظار عابرین جهت عبور از خیابان عریض در طی یک چرخه (دقیقه - عابر)

Q_{tco} = کل زمان صرف شده برای انتظار عابرین جهت عبور از خیابان کم عرض در طی یک چرخه (دقیقه - عابر)

زمان اشغال متوسط ۴ ثانیه و متوسط سطح انتظار استفاده شده عابرین ۰/۴۶۵ مترمربع برعابر در نظر گرفته شده است.

۱-۳-۷-۳-تحلیل گذرگاههای عرضی عابر پیاده

تحلیل گذرگاههای عرضی با این فرض صورت میگیرد که عرضه مکان - زمان برابر است با حاصلضرب زمان سبز تخصیص یافته به عبور پیاده در مساحت گذرگاه عرضی برحسب مترمربع. تقاضای مکان - زمان برابر است با حاصلضرب تعداد کل عابرین پیاده در هر چرخه چراغ راهنمایی در زمان عبور آنها براساس میانگین سرعت پیاده روی ۱/۳۷ متر بر ثانیه. در HCM سطح سرویس گذرگاه عرضی، بلافاصله بعد از شروع دوره سبز که عابرین پیاده بصورت دسته روانه میشوند برآورد میشود.

تأثیر وسایل نقلیه گردشی در سطح سرویس گذرگاه عرضی پیاده با کسر نمودن مقدار مکان - زمان استفاده شده توسط وسایل نقلیه از کل عرضه مکان - زمان اعمال میشود. در HCM برای محاسبه مکان - زمان وسایل نقلیه گردشی یک عرض عبور ۲/۴۰ متری و یک زمان اشغال ۵ ثانیه ای برای عبور وسایل نقلیه از گذرگاه عرضی در نظر گرفته شده است.

در مرحله بعد این عرضه مکان - زمان تعدیل شده بر تقاضای مکان - زمان عابرین تقسیم میشود تا سطح سرویس بدست آید. در صورتیکه سطح سرویس «ج» یا پایین تر بدست آید محدودیتهای گردشی باید مورد توجه قرار گیرد.

مثال ۴ - در مثال ۳ باتوجه به فقدان چراغ راهنمایی درگذرگاه عرضی، زمان عبور عابر را برابر زمان سبز منهای ۳ ثانیه فرض کرده، در نتیجه متوسط سرویس عابرین درگذرگاههای این تقاطع در طول یک چرخه بصورت زیر تعیین میگردد :

مترمربع $\Lambda_w = W.L = 4/9 \times 8/5 = 41/7$ سطح گذرگاه C

مترمربع - دقیقه $TS_w = \Lambda_w.G_w \div 60 = 41/7(48-3) \div 60 = 31/3$ زمان درگذرگاه C در طول یک چرخه

مترمربع $\Lambda_w = 4/9 \times 14 = 68/5$ سطح گذرگاه D

مترمربع - دقیقه $TS_w = 68/5(32-3) \div 60 = 33/1$ زمان درگذرگاه D در طول یک چرخه

ثانیه $t_w = L \div 4/5 = 8/5 \div 1/37 = 6/2$ زمان متوسط عبور عابر از گذرگاه C

ثانیه $t_w = L \div 4/5 = 14 \div 1/37 = 10/2$ زمان متوسط عبور عابر از گذرگاه D

عابر - دقیقه $T_w = (V_i + V_o)t_w \div 60 = (48+27) 6/2 \div 60 = 7/8$ تقاضای مکان - زمان گذرگاه C

عابر - دقیقه $T_w = (40 + 21) 10/2 \div 60 = 10/4$ تقاضای مکان - زمان گذرگاه D

(بامقایسه جدول ۶-۴ سطح سرویس B) عابر/مترمربع $M = TS_w \div T_w = 31/3 \div 7/8 = 4$ برای گذرگاه C

(بامقایسه جدول ۶-۴ سطح سرویس C) عابر/مترمربع $M = 33/1 \div 10/4 = 3/2$ برای گذرگاه D

اگر ۵ وسیله نقلیه گردش برآست کنند در طول زمان فاز مذکور کاهش مکان - زمان بصورت زیر در سطح سرویس (بطور مثال گذرگاه C) اعمال میشود :

وسیله نقلیه \div عابر - مترمربع $= 1 = 2/4 \times 4/9 \times 5 \text{ sec} \div 60$ کاهش مکان - زمان هر گردش برآست

مترمربع - دقیقه $= 5 = 1 \times 5$ کاهش مکان زمان ۵ گردش برآست

مترمربع دقیقه $31/3 - 5 = 26/3$

عابر/مترمربع $M = 26/3 \div 7/8 = 3/4$

(بامقایسه جدول ۱۵ سطح سرویس C)

$W =$ عرض گذرگاه (متر)

$L =$ طول گذرگاه (متر)

$G_w =$ زمان سبز عبور (ثانیه)

$V_i =$ حجم عابرینی که وارد گذرگاه میشوند (چرخه / عابر)

$V_o =$ حجم عابرینی که از گذرگاه خارج میشوند (چرخه / عابر)

بخش ۲- مطالعه خصوصیات رفتاری و مسائل عابرین پیاده

۲-۱- مقدمه

برنامه ریزی و مدیریت سیستم جابجایی پیاده در مجموعه حمل و نقل شهری مستلزم یک شناخت و آگاهی کامل نسبت به تمایلات و گرایشها و همچنین مکانیسم های تصمیم گیری عابرین پیاده بعنوان عناصر تعیین کننده سیستم است. مطالعات رفتاری تلاشی است در جهت کسب این آگاهیها و تدوین راهبردها، سیاستها و ضوابط برنامه ریزی، طراحی و مدیریت سیستم پیاده.

از آنجایی که محور این مطالعات شناخت ویژگیهای رفتاری عابریه عنوان یک انسان است کلیه پیچیدگیها و ظرافتهای علوم انسانی و اجتماعی بر آن مترتب می باشد. بعلاوه به علت سرشت تغییرپذیر رفتارها و تمایلات انسانی اینگونه مطالعات باید در مکانها و زمانهای مختلف به عنوان جزء لاینفک برنامه ریزی و مدیریت حمل و نقل شهری تکرار شوند.

با توجه به طیف وسیع جنبه ها و خصوصیات رفتاری افراد در مواجهه با عوامل محیطی مختلف، امکان ارزیابی همه جانبه آنها حداقل در حد ریزنگری وجود ندارد. با این وجود میتوان در حد کلان تمایلات و گرایشهای عابرین را با استفاده از یک نمونه آماری از طریق مشاهده یا نظر خواهی بدست آورد.

بررسی سوابق مطالعاتی موجود در این زمینه نشان میدهد که علیرغم مطالعات وسیع و عمیق انجام شده در سایر نقاط دنیا، در کشور ما مطالعات اندکی در این زمینه صورت گرفته است. در اینجا دو نمونه از این گونه مطالعات یکی در کشور ایران و دیگری در کشور آمریکا جهت بررسی روش کار و نتایج ارائه میشوند.

۲-۲- نمونه یک مطالعه رفتاری عابرین پیاده در کشور ایران

در منبع شماره [۳۶] گزارش بررسی "عادات رانندگان و عابرین پیاده در تهران" ارائه شده است. هدف از این مطالعه بررسی لزوم و اهمیت اجرای برنامه آموزشی رانندگان و عابرین پیاده بر اساس اطلاعات مربوط به عادات رانندگان و عابرین پیاده شهر تهران بوده است. آمار و اطلاعات مورد نیاز از دو طریق مصاحبه و مشاهده بدست آمده اند و نتایج مربوطه با یکدیگر مقایسه شده اند. آماری در پنج نقطه با ویژگیهای مختلف ترافیکی و هندسی در سه روز کاری هفته (دوشنبه، سه شنبه، چهارشنبه) سوم تا پنجم خرداد ماه ۱۳۵۶ و در هر روز از ساعت ۹ صبح تا ۱۲ ظهر صورت گرفته است.

برای مصاحبه با رانندگان و عابرین سه پرسشنامه تهیه شده بود که در آنها سئوالاتی در زمینه رعایت مقررات عبور و مرور در محل تقاطعهای چراغدار و گذرگاه عابرین پیاده مطرح شده است.

در این مطالعه رفتار ۱۸۱۸ راننده مشاهده و با ۲۳۴ راننده مصاحبه شد. همچنین رفتار ۵۴۰ عابر پیاده مشاهده و با ۱۶۹ عابر مصاحبه انجام شد.

مقایسه نتایج بدست آمده از طریق مشاهده و مصاحبه نشاندهنده یک اختلاف فاحش میباشد. بعنوان مثال حدود ۹۵٪ از رانندگان در مصاحبه اظهار داشته اند که در خیابانهایی که ترافیک بطور دائم جریان دارد حق تقدم عبور عابرین پیاده را رعایت می کنند در حالیکه مشاهدات نشان داده است که فقط ۲/۸٪ رانندگان اینگونه رفتار می نموده اند. به همین ترتیب ۹۵/۶٪ از کل عابرین پیاده اظهار داشته اند که هنگام قرمز بودن چراغ راهنمایی از خیابان عبور نمی کنند در حالیکه مشاهدات نشان داده است که فقط ۴۰٪ از عابرین پیاده ای که از خط کشی عبور می کرده اند به قرمز بودن چراغ راهنمایی توجه داشته اند. ضمناً مقایسه درصدهای مربوط به خانمها و آقایان نشان داده است که عابر پیاده مذکر در مجموع بیشتر از عابرین مؤنث مقررات عبور و مرور را رعایت میکنند.

علیرغم آنکه این مطالعه دارای چارچوب محدودی بوده است ولی روش کار و نتایج بدست آمده میتواند در طرح مطالعات رفتاری جدید مفید باشد.

۲-۳- نمونه یک مطالعه رفتاری عابرین پیاده در کشور آمریکا

در منبع شماره [۷۷] خلاصه نتایج بدست آمده در یک مطالعه پیاده روی در کشور آمریکا ارائه شده است. نظریه اهمیت مقایسه ای نتایج این گونه مطالعات و مطالعات مشابه در داخل کشور، ترجمه کامل مقاله مربوطه تحت عنوان "خصوصیات سفرهای عابر پیاده" عیناً در پیوست ج ارائه شده است.

۲-۴- مطالعه رفتاری عابرین پیاده شهر تهران

بمنظور کسب یک تصویر کلان از خصوصیات رفتاری عابرین پیاده شهر تهران یک مطالعه رفتاری در چارچوب امکانات پروژه ترتیب داده شد. هدف اصلی این بررسی، آگاهی از برخی جنبه های کمی و کیفی سفرهای پیاده عابرین تهرانی و همچنین شناسایی اهم مسائل و مشکلات آنها بوده است.

اطلاعات مورد نظر شامل موارد زیر است:

- ۱- مشخصات عابر پیاده (جنسیت، سن، شغل، تحصیلات، وضعیت جسمانی، مالکیت خودرو)
- ۲- مشخصات سفر پیاده (منظور از سفر، متوسط تعداد و طول سفر)
- ۳- نظرخواهی (رفتار عابرین، مسائل و مشکلات پیاده روی)

۲-۴-۱- طرح آمارگیری و پرسشنامه

باتوجه به اینکه برداشت یک نمونه معرف از کل جمعیت (شهرتهران) برای کسب آمار فوق نیازمند یک مطالعه مفصل و خارج از چارچوب این پروژه بود آمارگیری به روش لایه ای مورد توجه قرار گرفت. در این روش کل جمعیت مورد مطالعه توسط یکسری برشهای عرضی لایه بندی میشود بطوریکه این لایه ها دوبره دو مستقل و مجموعاً فراگیر کل جمعیت باشند. سپس در هر لایه به تعداد کافی نمونه گیری میشود. در اینصورت جمعیت کاهش یافته و با تعداد نمونه های کمتری میتوان به آمار مربوط به هر لایه دست یافت. آمار مربوط به کل جمعیت با توجه به آمار ترکیب لایه ها قابل برآورد میباشد.

در این مطالعه مشخصات عابرین پیاده بعنوان معیار برای لایه بندیها در نظر گرفته شده است.

لایه بندی جمعیت برحسب هر مشخصه به ترتیب زیر بوده است :

- ۱- جنسیت (مرد-زن)
- ۲- سن (زیر ۱۸ سال ، ۱۸-۳۹ ، ۴۰-۵۹ ، ۶۰ سال به بالا)
- ۳- شغل (محصل ... خانه دار... کارمند... آزاد)
- ۴- تحصیلات (بیسواد ... تا دیپلم متوسطه ... دیپلم به بالا)
- ۵- وضعیت جسمی (سالم...ضعیف ... معلول)

حداقل بعدنمونه لازم برای آنکه در هر ترکیبی از لایه بندی های فوق حداقل یک پرسشنامه وجود داشته باشد با فرض یکنواختی توزیع نمونه ها از رابطه زیر بدست می آید :

$$N = (۲) \times (۴) \times (۴) \times (۳) \times (۳) \times (۲)$$

گروه مالکیت گروه جسمی گروه تحصیلی گروه شغلی گروه سنی گروه جنسی حداقل بعدنمونه

$$N_{min} = ۵۷۶$$

با در نظر گرفتن یک ضریب اطمینان ۱/۳۰ تعداد کل پرسشنامه های لازم حدود ۷۵۰ برآورد میشود. نمونه گیری در هر لایه به روش اتفاقی صورت گرفته و در عین حال حداقل تعداد لازم به روش سبب آماری کنترل شده است.

روش اصلی آمارگیری مصاحبه با عابرین پیاده بوده است ولی از آنجایی که انجام مصاحبه در بعضی از گروهها با مشکلات اجرایی همراه بوده یکسری از پرسشنامه ها توسط اشخاص بدون مصاحبه پرسشگر تکمیل و ارسال شده است.

باتوجه به آمار و اطلاعات مورد نیاز دو نوع پرسشنامه یکی مخصوص مصاحبه پرسشگر و دیگری مخصوص اشخاص تهیه گردید که در شکل های ۴۸ و ۴۹ مشاهده میشود.



طرح مطالعه و تحقیق در زمینه ترافیک و حمل و نقل شهری - پروژه عابر پیاده
پرسشنامه "مسائل و مشکلات پیاده روی"

(توسط پرسشگر)

مشارر : مهندسین مشاور گنرراه

کارفرما : دفتر تحقیقات و معیارهای فنی سازمان برنامه و بودجه

۱ - مشخصات عابر پیاده :

۱- جنس ۲- سن ۳- شغل ۴- میزان تحصیلات
 ۵- وضعیت جسمانی

۲ - مشخصات سفر پیاده و مالکیت وسیله نقلیه :

۱-۲- بطور معمول روزانه کدامیک از سفرهای زیر را ، به چه تعداد و در چه طول پیاده می روید : (از مبدا، تامقصد)

نوع سفر	تعداد	طول (متر- دقیقه)	حداکثر طول مناسب (متر- دقیقه)
- کاری	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- خرید	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- تفریحی	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- تحصیلی	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- امور شخصی	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- تغییر وسیله نقلیه جابجایی	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

۲-۲- چه نوع وسیله نقلیه شخصی در اختیار دارید :

۳ - نظر خواهی :

۱-۳- چرا بعضی از عابرین پیاده مقررات راهسای و رانندگی را رعایت نمی کنند ؟

۲-۳- چرا بعضی از افراد ترجیح می دهند در مسافتهای کوتاه بجای پیاده روی از وسایل نقلیه استفاده کنند ؟

۳-۳- بلای تشویق مردم به پیاده روی چه اقداماتی باید صورت گیرد ؟

۴-۳- در هنگام عبور از تقاطعهای با چراغ راهنمایی با چه مشکلاتی مواجه هستید ؟

۴ - از میان عوامل زیر کدامیک تأثیر بیشتری در جلوگیری از پیاده روی شما دارند ؟

اولویت ها (از ۱ تا ۵)	درجه اهمیت			
	زیاد	متوسط	کم	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۱-۴- عرض کم و کیفیت نامطلوب پیاده رو
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۲-۴- کمبود ایمنی در برخورد با وسایل نقلیه
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۳-۴- آلودگی هوا و سروصدا
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۴-۴- کمبود امنیت
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۵-۴- رضع نامناسب جوی و تابش خورشید

۵ - سایر موانع پیاده روی را نام ببرید .

شماره ۱-۲



شکل ۴۸ - پرسشنامه مخصوص مصاحبه پرسشگر

راهنمای کدهای پرسشنامه "مسائل و مشکلات بیااده روی"

کدهای ردیف ۱	
۱-۱- جنس : مرد <input type="checkbox"/> ۱ / زن <input type="checkbox"/> ۲ ۲-۱- سن : زیر ۱۸ سال <input type="checkbox"/> ۱ / ۱۸ تا ۳۹ <input type="checkbox"/> ۲ / ۴۰ به بالا <input type="checkbox"/> ۳ ۳-۱- شغل : محصل <input type="checkbox"/> ۱ / خانه دار <input type="checkbox"/> ۲ / کارمند <input type="checkbox"/> ۳ / آزاد <input type="checkbox"/> ۴ ۴-۱- میزان تحصیلات : بیسواد <input type="checkbox"/> ۱ / تا دیپلم <input type="checkbox"/> ۲ / دیپلم به بالا <input type="checkbox"/> ۳ ۵-۱- وضعیت جسمی : سالم <input type="checkbox"/> ۱ / ضعیف <input type="checkbox"/> ۲ / معلول <input type="checkbox"/> ۳	
کدهای ردیف ۲-۲	
۲-۲- نوع وسیله نقلیه : اتومبیل <input type="checkbox"/> ۱ / موتورسیکلت <input type="checkbox"/> ۲ / دوچرخه <input type="checkbox"/> ۳ / هیچکدام <input type="checkbox"/> ۴	
کدهای ردیف ۱-۳	
۱- عدم آشنایی به مقررات <input type="checkbox"/> ۱ ۲- بی تیزی و عجله <input type="checkbox"/> ۲ ۳- سایر موارد ... <input type="checkbox"/> ۳	
کدهای ردیف ۲-۳	
۲- نامناسب بودن وضعیت بیااده روها <input type="checkbox"/> ۱ ۳- سایر موارد ... <input type="checkbox"/> ۳	
کدهای ردیف ۳-۳	
۳- گسترش فرهنگ بیااده روی <input type="checkbox"/> ۱ ۳- افزایش هزینه اتومبیل سواری <input type="checkbox"/> ۳	
کدهای ردیف ۴-۳	
۴- نامناسب بودن زمانبندی چراغ راهنمایی <input type="checkbox"/> ۱ ۴- نامشخص بودن خط کشی مخصوص عابر بیااده <input type="checkbox"/> ۳	
۲- عدم رعایت مقررات از طرف رانندگان <input type="checkbox"/> ۲ ۴- سایر موارد ... <input type="checkbox"/> ۴	
<u>بازبینی</u>	<u>تکمیل پرسشنامه</u>
نام : تاریخ :	نام : تاریخ : محل : ساعت :
<u>ملاحظات</u>	<u>کنترل پرسشنامه</u>
	نام : تاریخ :



طرح مطالعه و تحقیق در زمینه ترافیک و حمل و نقل شهری - پروژه عابر پیاده

پرسش نامه "مسائل و مشکلات پیاده روی"

(توسط اشخاص)

مشاور : مهندسین مشاور گذرراه

کارفرما : دفتر تحقیقات و معیارهای فنی سازمان برنامه و بودجه

۱ - مشخصات عابر پیاده :

۱- جنس ۲- سن ۳- شغل ۴- میزان تحصیلات
 ۵- وضعیت جسمانی

راهنمای کدها :

۱-۱- جنس : مرد ۱ زن ۲
 ۲-۱- سن : زیر ۱۸ سال ۱ ۱۸ تا ۲۹ ۲ ۳۰ تا ۳۹ ۳ ۴۰ به بالا ۴
 ۳-۱- شغل : معلم ۱ خانه دار ۲ کارمند ۳ آزاد ۴
 ۴-۱- میزان تحصیلات : بیسواد ۱ دیپلم ۲ دیپلم به بالا ۳
 ۵-۱- وضعیت جسمی : سالم ۱ ضعیف ۲ معلول ۳

۲ - مشخصات سفر پیاده و مالکیت وسیله نقلیه :

۱-۲- بطور معمول روزانه کدامیک از سفرهای زیر را ، به چه تعداد و در چه طول پیاده می روید :

نوع سفر	تعداد	طول (متر - دقیقه)	حداکثر طول مناسب (متر - دقیقه)
- کاری	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- خرید	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- تفریحی	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- تحصیلی	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- امور شخصی	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
- تغییر وسیله نقلیه جابجایی	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

۲-۲- چه نوع وسیله نقلیه شخصی در اختیار دارید :

۱- اتومبیل ۲- موتورسیکلت ۳- دوچرخه ۴- هیچکدام

۳ - نظر خواهی :

۱-۳- چرا بعضی از عابرین پیاده مقررات راهنمایی و رانندگی را رعایت نمی کنند ؟

۱- عدم آشنایی به مقررات ۲- نامناسب بودن پیاده روها و گذرگاههای عرضی
 ۳- بی لیدی و عجله ۴- عدم رعایت مقررات از طرف رانندگان
 ۵- سایر موارد ...

شکل ۴۹- پرسشنامه مخصوص اشخاص

۲-۲- چرا بعضی از افراد ترجیح می دهند در مسافتی ای کوتاه بجای پیاده روی از وسایل نقلیه استفاده کنند ؟

<input type="checkbox"/> ۱ - نداشتن عادت پیاده روی	<input type="checkbox"/> ۲ - نامناسب بودن وضعیت پیاده رویها
<input type="checkbox"/> ۳ - کمبود وقت و عجله	<input type="checkbox"/> ۴ - سایر موارد ...

۳-۲- برای تشویق مردم به پیاده روی چه اقداماتی باید صورت گیرد ؟

<input type="checkbox"/> ۱ - گسترش فرهنگ پیاده روی	<input type="checkbox"/> ۲ - بهبود وضعیت پیاده رویها
<input type="checkbox"/> ۳ - افزایش هزینه اتومبیل سواری	<input type="checkbox"/> ۴ - سایر موارد ...

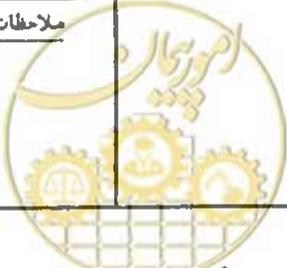
۴-۲- در هنگام عبور از تقاطعهای با چراغ راهنمایی با چه مشکلاتی مواجه هستید ؟

<input type="checkbox"/> ۱ - نامناسب بودن زمانبندی چراغ راهنمایی	<input type="checkbox"/> ۲ - عدم رعایت مقررات از طرف رانندگان
<input type="checkbox"/> ۳ - نامشخص بودن خط کشی مخصوص عبور پیاده	<input type="checkbox"/> ۴ - سایر موارد ...

۴- از میان عوامل زیر کدامیک تاثیر بیشتری در جلوگیری از پیاده روی شما دارند ؟

اولویت ها (از ۱ تا ۵)	درجه اهمیت			
	زیاد	متوسط	کم	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۱-۴- عرض کم و کیفیت نامطلوب پیاده رو
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۲-۴- کمبود ایمنی در برخورد با وسایل نقلیه
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۳-۴- آلودگی هوا و سروصدا
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۴-۴- کمبود امنیت
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	۵-۴- وضع نامناسب جوی و تابش خورشید
				۵- سایر موارد پیاده روی را نام ببرید .

<u>بازبینی</u>	<u>تکمیل پرسشنامه</u>
نام : تاریخ :	نام : تاریخ : محل : ساعت :
<u>ملاحظات</u>	<u>کنترل پرسشنامه</u>
	نام : تاریخ :



۲-۴-۲- برنامه عملیات

پس از تهیه فرم اولیه پرسشنامه، تیم آماربردار سازماندهی شد و طی جلسات توجیهی در رابطه با اهداف پرسشنامه و روش مصاحبه آموزشهای لازم را دریافت نمود.

براساس طرح آمارگیری تعیین شده یک آمارگیری آزمایشی صورت گرفت تا علاوه بر آزمون پرسشنامه و رفع نواقص آن تیم آماربردار نیز آشنایی بیشتری با جنبه‌های عملی آمارگیری کسب نمایند. براساس نتایج بدست آمده در این آمارگیری طرح و برنامه ریزی آمارگیری نهایی انجام شد.

برای آنکه آماربرداری در یک محدود نسبتاً وسیع جغرافیایی صورت گرفته و عوامل اقتصادی- اجتماعی مختلفی ملحوظ گردد، تکمیل پرسشنامه عابری پیاده در مکانها و زمانهای مندرج در جدول ۱۷ انجام شده است.

پس از اجرای آمارگیری نهایی از طریق مصاحبه، کلید پرسشنامه‌ها مورد بازنگری قرار گرفت و موارد مشکوک و ناقص از نمونه حذف گردید. همچنین کلید لایه‌ها و طبقه‌بندیهایی که به تعداد کافی نمونه‌گیری نشده بود مشخص گردید تا در آمارگیری تکمیلی به روش ارسال پرسشنامه مدنظر قرار گیرد.

نهایتاً تعداد ۴۷۸ پرسشنامه از طریق مصاحبه و تعداد ۲۷۳ پرسشنامه از طریق اشخاص تکمیل گردید.

در جدول ۱۸ توزیع جمعیت نمونه بر حسب گروههای جنسی، سنی، شغلی، تحصیلی و جسمی مختلف ارائه شده است. همانگونه که مشاهده میشود در کلید گروههای حائز اهمیت به تعداد کافی آمار برداشت شده است و میتوان براساس اطلاعات مربوطه استنباط آماری نمود.

۲-۴-۳- نتایج آمار و اطلاعات پرسشنامه و پردازش اطلاعات

پس از اتمام مرحله برداشت آمار و بازبینی پرسشنامه‌ها عملیات کُد گذاری و ورود اطلاعات به کامپیوتر آغاز گردید و نهایتاً نتایج بدست آمده جهت تجزیه و تحلیل بعدی بصورت یکسری جداول و نمودار ارائه شد.

از آنجایی که این آمارگیری چند منظوره بوده و علاوه بر مطالعه رفتاری عابری پیاده، در زمینه مطالعات کمی و کیفی مسائل پیاده روی نیز سئوالاتی را در برداشته است، نتایج هر قسمت در بخش مربوطه مطرح و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته‌اند. پارامترهای کمی از قبیل سرعت، مسافت و تعداد سفرهای پیاده در بخش ۸ مطرح شده‌اند. نتایج نظرخواهی پیرامون مسائل و مشکلات پیاده روی نیز در بخش ۲-۶ ارائه خواهند شد. در این بخش نتایج مربوط به مطالعه رفتاری عابری پیاده ارائه میشوند.



جدول ۱۷- فهرست مشخصات نقاط تکمیل پرسشنامه
(مسائل و مشکلات پیاده روی)

نقطه	موقعیت	تاریخ	تعداد	نوع آمارگیری
۱	میدان انقلاب	۷۳/۵/۱۸	۵۳	مصاحبه
۲	میدان ولیعصر	۷۳/۵/۲۹	۶۹	مصاحبه
۳	شهرک اکباتان	۷۳/۵/۳۱	۳۵	مصاحبه
۴	میدان امام حسین	۷۳/۶/۷	۳۸	مصاحبه
۵	تقاطع بلوار-فلسطین (آموزشگاه زبان سیمین)	۷۳/۶/۹	۳۹	مصاحبه
۶	تهرانپارس	۷۳/۶/۱۰	۲۶	مصاحبه
۷	میدان هفت حوض	۷۳/۶/۱۰	۱۴	مصاحبه
۸	پارک دانشجو	۷۳/۶/۱۱	۲۲	مصاحبه
۹	پارک لاله	۷۳/۶/۱۱	۳۴	مصاحبه
۱۰	ترمینال غرب	۷۳/۶/۱۲	۱۰	مصاحبه
۱۱	تجریش	۷۳/۶/۱۲	۲۰	مصاحبه
۱۲	میدان استقلال (مخبرالدوله) و خیابان جمهوری	۷۳/۶/۱۴	۴۱	مصاحبه
۱۳	خیابان ۱۵ خرداد - بازاربزرگ تهران	۷۳/۷/۵	۱۵	مصاحبه
۱۴	خیابان ولیعصر - دبستان رازی	۷۳/۷/۶	۴۰	مصاحبه
۱۵	خیابان ولیعصر - دبیرستان پسرانه قدس	۷۳/۷/۵	۷	مصاحبه
۱۶	شهری - روبروی صحن	۷۳/۷/۵	۲۷	مصاحبه
۱۷	سازمان مشاوره فنی مهندسی شهر تهران	۷۳/۷/۳	۳۶	ارسال
۱۸	سازمان برنامه و بودجه	۷۳/۷/۱	۵۲	ارسال
۱۹	جامعه معلولین	۷۳/۶/۱	۶۲	ارسال
۲۰	مدرسه راهنمایی شهیدکدخدائی	۷۳/۸/۱	۲۵	ارسال
۲۱	کارگاه - جاده مخصوص کرج	۷۳/۸/۱۵	۳۲	ارسال
۲۲	دبیرستان کوثر	۷۳/۸/۱۵	۳۶	ارسال
۲۳	نامشخص		۱۹	ارسال

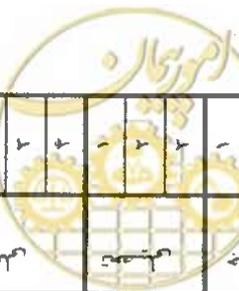


جدول ۱۸ - توزیع جمعیت نمونه برحسب گروههای جنسی - سنی - شغلی - تحصیلی - جسمی

کد	جنسی		سنی		شغلی		تحصیلی		جسمی	
	۱	۲	۱	۲	۱	۲	۱	۲	۱	۲
۱	۴۷۶	-	۸۹	۲۸۳	۱۴	۱۸۲	۳۷	۲۳۹	۳۹۶	۱۹
۲	۲۷۵	-	۳۴	۲۰۳	۵	۱۰۵	۲۵	۱۴۵	۳۳۷	۳۳
۱	۱۱۳	-	۱۰۸	۴	-	۱	۱۴	۹۶	۹۵	۳
۲	-	۴۸۱	۶۶	۶۷	۷۰	۲۰۲	۲۸	۲۵۲	۴۱۰	۱۷
۳	-	-	-	۲۴	-	۷۵	۶	۳۳	۱۰۱	۲۰
۴	-	-	-	۴	۱۹	۸	۴	۱۱	۱۶	۲
۱	-	-	۱۷۴	-	-	-	۱۱	۱۱۰	۱۵۲	۴
۲	-	-	-	۹۹	-	-	۱۶	۴۵	۸۲	۱۲
۳	-	-	-	-	-	۲۸۷	۱۰	۹۸	۳۴۶	۲۰
۴	-	-	-	-	۹۲	-	۱۴	۳۷	۸۲	۴
۱	-	-	-	-	-	-	۵۲	-	۴۹	۳
۲	-	-	-	-	-	-	-	۲۴۲	۳۷۰	۱۲
۳	-	-	-	-	-	-	-	-	۲۹۸	۳۷
۱	-	-	-	-	-	-	-	-	۲۳۲	-
۲	-	-	-	-	-	-	-	-	۴۲	-
۳	-	-	-	-	-	-	-	-	-	۲۹

راهنمای کدها :

- جنس : مرد (۱)
- سن : زیر ۱۸ سال (۱)
- شغل : معصل (۱)
- میزان تحصیلات : بیسواد (۱)
- وضعیت جسمی : سالم (۱)
- زن (۲)
- ۱۸-۳۹ (۲)
- خانه دار (۲)
- تادیلم (۲)
- ضعیف (۲)
- ۳۹-۵۹ (۳)
- کارمند (۳)
- دیلم به بالا (۳)
- معلول (۳)
- آزاد (۴)
- ۶۰ به بالا (۴)



در جدول ۱۹ نتایج نظر خواهی از عابرین پیاده راجع به اقدامات لازم جهت تشویق به پیاده روی نشان داده شده است. در کلیه گروههای مختلف اکثریت پاسخ دهندگان "گسترش فرهنگ پیاده روی" را بعنوان مهمترین اقدام و در مرحله بعد بهبود وضع پیاده‌روها را مؤثرترین روش جهت تشویق مردم به پیاده روی دانسته‌اند.

در پاسخ به سؤال علل استفاده از وسایل نقلیه موتوری در سفرهای کوتاه شهری مطابق جدول ۲۰ اکثریت پاسخ دهندگان به ترتیب کمبود وقت و عجله و همچنین نداشتن عادت پیاده‌روی را بعنوان مهمترین دلایل مطرح نموده‌اند.

در ارتباط با علل عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی از طرف برخی از عابرین پیاده نتایج نظر خواهی در جدول ۲۱ ارائه شده است. این نتایج نشان میدهد که تقریباً در اکثریت گروهها "بی‌قیدی و عجله" بعنوان مهمترین علت عدم رعایت مقررات ذکر شده و در مرحله بعد "عدم آشنایی به مقررات".

نتایج نظر خواهی از عابرین پیاده راجع به میزان اهمیت عوامل مؤثر در جلوگیری از پیاده روی در جدول ۲۲ ارائه شده است. همانگونه که مشاهده میشود ۴۲۵ نفر از پاسخ دهندگان آلودگی هوا و صدا را بعنوان مهمترین عامل بازدارنده پیاده‌روی خود مطرح نموده‌اند. در مراتب بعدی اهمیت کمبود ایمنی، مشکلات فیزیکی پیاده‌رو، شرایط نامناسب جوی و نهایتاً کمبود امنیت قرار دارند.

در منبع [۷۷] نتایج یک نظر خواهی مشابه در کشور آمریکا ارائه شده است. عابرین پیاده آمریکایی مهمترین عامل بازدارنده پیاده‌روی خود را "عدم امنیت و جنایت" در معابر اظهار نموده و در مراتب بعدی وضعیت جوی نامناسب، ترافیک سنگین و سایر موارد را ذکر کرده‌اند. مقایسه نتایج این دو نظر خواهی بیانگر تفاوت‌های عمیق میان مسائل پیاده‌روی و همچنین تمایلات و نیازهای عابرین پیاده میباشد.

به موازات مطالعه رفتاری عابرین پیاده، یک مطالعه نظر خواهی از مسئولین شهری در ارتباط با مسائل پیاده‌روی ترتیب داده شد. هدف از این مطالعه در درجه اول آشنایی با دیدگاههای مسئولین ذیربط و بهره‌گیری از نقطه نظرات ایشان در ارتباط با مسائل پیاده‌روی و در مرحله بعد مقایسه دیدگاههای عابرین و مسئولین بوده است.

در این راستا پرسشنامه‌ای تهیه گردید که نمونه آن در شکل ۵۰ مشاهده میشود. این پرسشنامه برای مسئولین سازمانهای تابعه شهرداری تهران و مراکز تعدادی از استانهای کشور ارسال شده که مجموعاً تعداد ۱۳۳ پاسخ دریافت شده است. کلیه این پاسخها مورد تجزیه و تحلیل و طبقه‌بندی قرار گرفته است و نتایج آن بصورت جدول ارائه شده است.

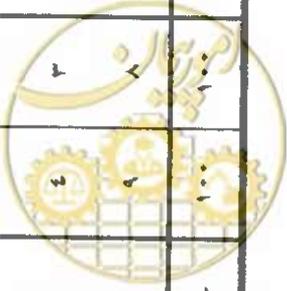
جدول ۱۹- نتایج نظرخواهی راجع به مشکلات عبور عابرپیاده از نقاط مهمی با چراغ راهنمایی

(برحسب درصد پاسخ دهندگان در نمونه)

کد اظهار نظر	گروه جنسی		گروه سنی				گروه شغلی				گروه تحصیلی			گروه جسمی		
	۱	۲	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳	۱	۲	۳
۱	۶۲	۶۲	۵۳	۶۴	۶۱	۷۴	۵۴	۷۱	۶۳	۷۲	۹۱	۵۷	۶۲	۶۳	۷۳	۴۳
۲	۲۵	۲۷	۳۴	۲۵	۲۷	۵	۳۲	۱۹	۲۴	۱۷	۰	۳۱	۲۶	۲۴	۲۰	۴۶
۳	۳	۳	۵	۴	۲	۵	۶	۲	۲	۷	۹	۳	۴	۴	۰	۰
۴	۸	۸	۸	۸	۱۰	۱۶	۸	۸	۱۰	۳	۰	۹	۹	۸	۷	۱۱
جمع	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

راهنمای کدها :

- کد اظهار نظر : کسترش فرهنگ پیاده روی (۱)
- جنس : مرد (۱) زن (۲)
- سن : زیر ۱۸ سال (۱) ۱۸-۳۹ (۲) ۳۹-۶۰ به بالا (۴)
- شغل : محصل (۱) خانه دار (۲) آزاد (۴)
- میزان تحصیلات : بیسواد (۱) تادیلیم (۲) کارمند (۳) دیپلم به بالا (۳) معقول (۳)
- وضعیت جسمی : سالم (۱) ضعیف (۲) بهبود وضعیت پیاده رویها (۲) افزایش هزینه اتومبیل سواری (۳) سایر موارد (۴)



جدول ۲۰- نتایج نظرخواهی راجع به علل استفاده از وسایل نقلیه موتوری در سفرهای کوتاه شهری
(برحسب درصد پاسخ دهندگان در نمونه)

کد اظهار نظر	گروه جنسی		گروه سنی				گروه شغلی				گروه تحصیلی			گروه جسمی		
	۱	۲	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳	۱	۲	۳
۱	۲۷	۲۴	۲۲	۲۳	۳۸	۴۲	۲۱	۳۰	۲۹	۳۰	۱۸	۲۴	۲۹	۲۶	۴۳	۱۸
۲	۵	۳	۵	۳	۹	۵	۳	۶	۲	۲	۲	۵	۴	۴	۲	۷
۳	۵۳	۶۰	۵۹	۵۹	۴۳	۳۷	۵۹	۶۰	۵۴	۵۷	۷۸	۵۷	۵۸	۳۸	۴۳	۴۳
۴	۱۵	۱۳	۱۵	۱۴	۱۱	۱۶	۱۷	۷	۱۰	۱۰	۲	۱۵	۱۲	۱۷	۳۲	۳۲
جمع	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

راهنمای کدها :

- کد اظهار نظر : داشتن عادت پیاده روی (۱) نامناسب بودن وضعیت پیاده روها (۲) کمبود وقت و عجله (۳) سایر موارد (۴)
- جنس : مرد (۱) زن (۲)
- سن : زیر ۱۸ سال (۱) ۱۸-۳۹ (۲) ۳۹-۵۹ (۳) ۶۰ به بالا (۴)
- شغل : محصل (۱) خانه دار (۲) آزاد (۳) کارمند (۴)
- میزان تحصیلات : بیسواد (۱) تادیسلم (۲) دیپلم به بالا (۳)
- وضعیت جسمی : سالم (۱) ضعیف (۲) معلول (۳)

جدول ۲۱ - نتایج نظرخواهی راجع به علل عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی ازطرف عابرين پیاده (برحسب درصد پاسخ دهندگان در نمونه)

کد پراکنش	گروه جنسی		گروه سنی			گروه شغلی			گروه تحصیلی			گروه جسمی			
	۱	۲	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳	۱	۲	۳	۱	۲	۳
۱	۴۷	۴۷	۲۵	۵۱	۵۲	۶۳	۳۲	۵۵	۴۷	۶۹	۷۷	۴۱	۵۰	۴۷	۵۲
۲	۱۰	۱۰	۱۰	۸	۱۶	۵	۱۰	۶	۱۵	۰	۷	۹	۱۱	۱۱	۳
۳	۳۱	۳۵	۵۴	۳۱	۲۳	۲۶	۴۶	۲۹	۳۰	۲۲	۱۴	۴۰	۲۸	۳۲	۳۱
۴	۷	۴	۵	۶	۶	۵	۵	۶	۵	۸	۲	۵	۶	۶	۸
۵	۵	۴	۷	۵	۳	۰	۸	۴	۳	۱	۰	۴	۶	۵	۵
جمع	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

راهنمای کدها :

کد پراکنش : عدم آشنایی (۱) به مقررات

جنس : مرد (۱)

سن : زیر ۱۸ سال (۱)

شغل : محصل (۱)

میزان تحصیلات : بیسواد (۱)

وضعیت جسمی : سالم (۱)

نامناسب بودن پیاده رویها (۲) و گذرگاههای عرضی

زن (۲)

۱۸-۳۹ (۲)

خانه دار (۲)

تادیلیم (۲)

ضعیف (۲)

بی قیدی و عجله (۳)

آزاد (۳)

کارمند (۳)

دیپلم به بالا (۳)

معمول (۳)

سایر موارد (۵)

عدم رعایت مقررات (۴) ازطرف رانندگان

آب و هوا (۴)

آزاد (۴)

کارمند (۳)

دیپلم به بالا (۳)

معمول (۳)

جدول ۲۲- نتایج نظرخواهی راجع به میزان اهمیت عوامل موثر در جلوگیری از پیاده روی (برحسب تعداد پاسخ دهندگان در نمونه)

درجه اهمیت	فیزیکی پیاده روی مشکلات	کمبود ایمنی	کمبود آوارصدا	آلودگی هوا	کمبود امنیت	شرایط نامناسب جوی
زیاد	۲۵۰	۲۸۱	۴۲۵	۱۹۰	۲۱۰	
متوسط	۳۱۱	۲۸۳	۱۸۸	۱۹۷	۲۲۴	
کم	۱۶۳	۱۵۳	۱۰۲	۳۱۹	۲۸۲	



طرح مطالعه و تحقیق در زمینه ترافیک و حمل و نقل شهری - پروژه عابر پیاده

پرسشنامه "مسائل و مشکلات پیاده روی"

(توسط مسئولین)

مشاور : مهندسین مشاور گ راه

کارفرما : دفتر تحقیقات و معیارهای فنی سازمان برنامه و بودجه

۱ - مشخصات شخصی :

۱-۱- نام و نام خانوادگی :

۲-۱- محل خدمت و سمت :

۳-۱- سوابق حرفه ای :

۴-۱- آخرین مدرک و رشته تحصیلی :

۲ - نظرخواهی

همانگونه که می دانید حدود ۵۰٪ از سفرهای درون شهری بصورت پیاده انجام می شود و گسترش پیاده روی میتواند نقش قابل توجهی در بهبود ترافیک ، کاهش مصرف سوخت ، سلامتی افراد ، بهبود محیط زیست ، صرفه جویی در هزینه های توسعه شبکه ارتباطی شهر و همچنین سایر جنبه های حیات شهری داشته باشد . با توجه به این موارد بنظر شما :

۱-۲- مهمترین مسائل و مشکلات معابر پیاده شهری چیست ؟

۲-۲- چه راه حل های اساسی برای بهبود وضعیت معابر پیاده و تشویق مردم به پیاده روی

وجود دارد ؟



omoorepeyman.ir

شکل ۵۰ - پرسشنامه مخصوص مسئولین شهری

۲-۳- علل و عوامل کم توجهی مسئولین به برنامه ریزی و مدیریت سیستم پیاده روی چیست ؟

۲-۴- آیا از نظر سازمانی به مدیریت سیستم پیاده روی به اندازه کافی بها داده میشود ؟

۲-۵- آیا در حال حاضر تخصیص بودجه و نیروی انسانی میان سیستم های سواره و پیاده به تناسب انجام میشود ؟ در صورت امکان نسبتهای مربوطه را ذکر نمایید .

		<u>تکمیل پرسشنامه</u>
	بازبینی	
نام : تاریخ :		محل : تاریخ :

نتایج نظرخواهی از مسئولین در جدول ۲۴ ارائه شده و این نتایج بیانگر این است که اکثریت مسئولین عدم آشنایی با مسائل پیاده روی و اهمیت آنرا بعنوان مهمترین علت ذکر کرده اند.

در پاسخ به سوال "آیا از نظر سازمانی به مدیریت سیستم پیاده روی به اندازه کافی بها داده میشود" مطابق جدول ۲۵ اکثریت مسئولین جواب منفی داده اند که این مبین آن است که بیشتر مسئولین به کم توجهی نسبت به مدیریت سیستم پیاده روی واقفند. همچنین از جدول ۲۶ در ارتباط با تخصیص بودجه و نیروی انسانی میان سیستم های سواره و پیاده چنین برمی آید که اکثریت نسبت بودجه پیاده به سواره را کوچکتر از یک به ده ذکر کرده اند.

در جدول ۲۷ نتایج نظرخواهی از مسئولین راجع به "راه حل های بهبود وضعیت معابر پیاده و تشویق مردم به پیاده روی" نشان داده شده است. اکثریت پاسخ دهندگان بهسازی فیزیکی معابر پیاده (از جمله اصلاح هندسی، احداث زیرگذر، شیب بندی، سرپوشیده کردن جویها و روسازی مناسب) را از مؤثرترین راه حل ها دانسته اند.

۲-۵- تحلیل رفتاری عابر پیاده

با توجه به داده های مذکور در بالا ظاهراً عوامل بیرونی مانند آلودگی هوا و سروصدا و کمبود ایمنی و مشکلات فیزیکی پیاده روها و شرایط نامناسب جوی و در نهایت کمبود امنیت به ترتیب از عوامل مهم و مؤثر بر عدم انجام پیاده روی بجای استفاده از وسائط نقلیه است.

برخی از این عوامل، در صورتیکه مسئولین توجه مکفی به برنامه ریزی و مدیریت سیستم پیاده روی داشته باشند، تا حدودی قابل رفع است، برخی از عوامل را نیز میتوان در دراز مدت برنامه ریزی و برطرف کرد (مانند مشکلات فیزیکی پیاده روها و آلودگی و سروصدا) اما بنظر میرسد که این گونه عوامل بصورت ناخود آگاه و در نتیجه بطور غیر مستقیم بر تصمیم گیری عابریه عدم استفاده از پیاده روی تأثیر میگذارد.

اما آنچه در عمل شهروند را به سمت استفاده کامل از وسائط نقلیه شخصی یا احياناً عمومی سوق میدهد، عجله بیش از حد و کمبود وقت و در نهایت عادت نداشتن به پیاده روی است. در شهری مانند تهران که محل کار از محل سکونت فاصله زیادی دارد و در مواردی فروشگاهها به فاصله قابل ملاحظه ای از مجتمع ها قرار دارند. موضوع کمبود وقت موجب عجله و رانده شدن به سمت استفاده از ماشین سواری میشود. در حالیکه ترس و نگرانی (برخلاف آمریکا) نقشه مهمی در عدم استفاده از پیاده روی ندارد.

اما بنظر میرسد که بلحاظ اجتماعی و رفتار انفرادی مردم، عوامل مذکور در بعضی موارد به واقع عامل بازدارنده محسوب میشود و در موارد دیگر (مثل نزدیکی هدف سفر و محل هایی که مشکلات



جدول ۲۴- نتایج نظرخواهی از مسئولین راجع به

'علل و عوامل کم توجهی مسئولین به برنامه ریزی و مدیریت سیستم پیاده روی'

(برحسب تعداد و درصد پاسخ دهندگان در نمونه)

ردیف	علت	تعداد	درصد
۱	عدم آشنایی با مسائل پیاده روی و اهمیت آن	۱۰۰	۵۷%
۲	عدم تخصیص بودجه و امکانات کافی	۳۰	۱۷%
۳	عدم همکاری مردم با مسئولین در امر پیاده روی	۱۹	۱۱%
۴	نبود برنامه و الگوی مشخص	۱۰	۶%
۵	مشکلات سازمانی و مدیریتی	۷	۴%
۶	سایر موارد	۹	۵%
	جمع	۱۷۵	۱۰۰%

جدول ۲۵- نظرخواهی از مسئولین در پاسخ به سوال

'آیا از نظر سازمانی به مدیریت سیستم پیاده روی به اندازه کافی بها داده می شود؟'

(بر حسب تعداد و درصد پاسخ دهندگان در نمونه)

پاسخ	تعداد	درصد
خیر	۹۵	۸۳%
بلی	۱۹	۱۷%
جمع	۱۱۴	۱۰۰%

جدول ۲۶- نتایج نظرخواهی از مسئولین در پاسخ به سوال

'آیا در حال حاضر تخصیص بودجه و نیروی انسانی میان سیستم های سواره و پیاده به تناسب انجام می شود؟'

(بر حسب تعداد و درصد پاسخ دهندگان در نمونه)

پاسخ	نسبت بودجه پیاده به سواره	تعداد	درصد
بلی	بزرگتر از یک به ده	۵	۵
خیر	کوچکتر از یک به ده	۹۰	۹۵
جمع		۹۵	۱۰۰

جدول ۲۷ - نتایج نظرخواهی از مسئولین راجع به
 "راه‌های بهبود وضعیت معابر پیاده و تشویق مردم به پیاده روی"
 (بر حسب تعداد و در صد پاسخ دهندگان در نمونه)

ردیف	راه حل	تعداد پاسخ	درصد
۱	بهسازی فیزیکی معابر پیاده	۱۳۰	۳۳٪
۲	آموزش و تبلیغات عمومی	۶۱	۱۵٪
۳	زیبا سازی معابر پیاده	۴۷	۱۲٪
۴	جداسازی ترافیک سواره و پیاده	۳۰	۸٪
۵	ارائه تسهیلات رفاهی	۲۴	۶٪
۶	جلوگیری از متخلفین و اعمال مقررات	۲۴	۶٪
۷	رفع سد معبر	۱۸	۵٪
۸	بهبود لوازم کنترل ترافیک پیاده	۱۰	۳٪
۹	افزایش امنیت	۱۰	۳٪
۱۰	جلوگیری از آلودگی هوا	۸	۲٪
۱۱	برنامه ریزی و مدیریت پیاده روی	۷	۲٪
۱۲	اصلاح الگوی شهرسازی و برنامه ریزی شهری	۷	۱۲٪
۱۳	مدیریت ترافیک سواره	۵	۱٪
۱۴	ارائه الگو و استاندارد پیاده رو	۵	۱٪
۱۵	تأمین روشنایی	۳	۰/۵٪
۱۶	تخصیص بودجه کافی و سرمایه گذاری	۲	۰/۵٪
	جمع	۳۹۱	۱۰۰



مذکور را ندارد) عدم عادت و رفتار پیاده روی مهم است.

هنگامیکه مسئولین ترافیک، جایگاه خاصی را برای امر پیاده روی قائل نباشند و فرد پیاده در نظام ترافیکی هویت خاص و جایگاهی نداشته باشد، مسلماً ایجاد چنین عاداتی در مسافری شهری امری غیرممکن است، درحالیکه رفتار صواب پیاده روی را میتوان بتدریج بصورت یک امر ضروری تبلیغ کرد و بصورت یک عادت در آورد.

روانشناسان اجتماعی معتقدند که در برخوردهای اجتماعی غالباً افراد تحت تأثیر محرکاتی قرار میگیرند که منجر به تغییر شخصیت آنها میشود. بهترین عامل تحرک انسان انگیزه است که در صورتیکه ایجاد شود میتواند تبدیل به انرژی گردد.

از عوامل محرکه انسان میتوان، شناخت و درک فردی و تأثیر متقابل افراد بر یکدیگر را ذکر کرد. مطالعات و آمار نشان میدهد که سطح ادراک فردی و تشویق متقابل افراد به پیاده روی پائین است و بی توجهی مسئولین به این موضوع خود گویای این حقیقت است که تاکنون آلترناتیو "پیاده روی" در برابر توسعه وسائط نقلیه هیچگاه از سوی مسئولین مطرح نشده است و بدنبال آن پیاده جایگاه و هویتی پیدا نکرده است.

مهمترین اثری که افراد در نخستین برخورد روی یکدیگر می گذارند، احترام متقابل و شیوه برخورد ظاهری آنها است. اگر "پیاده ها" در برابر فشار سرعت و ماشین که قوانین مادی بر آن حکم فرماست، نتوانند از برخورد محترمانه "رانندگان" برخوردار باشند و انتظار نداشته باشد که حقتش بعنوان یک پیاده از سوی سواره ها رعایت شود، قهراً هویت گم شده ای خواهد داشت و در لابلای ماشینها و موتورسیکلت ها حتی در پیاده روها و سرعت و شدت و سروصدا و خشونت و بوق زدن ممتد، از هرگونه پیاده روی حتی در سفرهای کوتاه و محدود فرار خواهد کرد، چرا که شأنش بعنوان مسافر پیاده مورد قبول هیچکس نیست، علاوه بر آنچه گفته شد در موضوع گسترش فرهنگ پیاده روی توجه و کارکردن در موارد زیر ضروری است:

- ۱- مردم احتیاج به تأمین دارند که قانون اگر اعمال شود، انصاف راننده آنرا تضمین میکند.
- ۲- مردم فقط کاری را انجام میدهند که در آن تجربه موفقیت آمیز دارند.
- ۳- مردم اصولاً راحت طلب هستند و ساده ترین و کم رنج ترین شیوه و روشها را انتخاب میکنند.
- ۴- مردم میخواهند برای حرکت و رفت و آمد از حقوق انسانی و شأنیت پیاده بهره مند گردند.
- ۵- رفتار مردم زائیده عادات و سنن اجتماعی هستند و بر رفتار یکدیگر مؤثرند و غالباً رفتارها را از همدیگر تقلید میکنند و هرگاه جامعه به شیوه خاصی عادت کرد، تغییر آن دشوار است.

نتایج آماری نظرخواهی از پیاده ها بصورت بارزی نشان میدهد که دو عامل اصلی و محوری در گروههای مختلف سنی، جنسی، شغلی و تحصیلی بیش از ۸۰ درصد اظهار نظرها را بخود اختصاص داده است: گسترش فرهنگ پیاده روی (که به مردم و پیاده ها مربوط میشود) و بهبود وضعیت پیاده روها (که به مسئولین و شهرداری ها مربوط میشود) و بقیه موارد ثانوی حساب میشوند. در عین حال بعضی

فاکتورهای خاص نظیر بی‌سوادی و بی‌اطلاعی از فوائد پیاده‌روی و مضرات وسائط نقلیه موتوری اهمیت اساسی دارد، (جدول شماره ۱۹)

اما طبق جدول ۲۰ دو عامل اساسی در رأس سایر علل و عوامل استفاده از وسائط نقلیه موتوری ذکر شده است. در درجه نخست کمبود وقت و عجله که به مشکلات شهرنشینی مربوط می‌شود و در عین حال یک عادت فرهنگی است (۵۰ تا ۸۰ درصد موارد) و در مرحله دوم نداشتن عادت به پیاده‌روی که یک مسئله عارضی است و قابل اصلاح می‌باشد.

در مجموع، آنچه مربوط به رفتار اجتماعی و انسانی می‌شود، مسئله اطلاع‌رسانی، تبلیغ، تعلیمات و آموزش‌های لازم و گسترش یک فرهنگ پیاده‌روی می‌تواند تا حدی به این نارسائی فائق آید و برنامه‌ریزی جامع درباره چگونگی گذر از سلطه ترافیک موتوری به پیاده‌روی و استفاده از وسائط غیرموتوری نیاز به تحقیقات همه‌جانبه‌ای خواهد داشت که باید در آینده پیگیری شود.

در برابر این نیاز گسترده و وسیع به رشد فرهنگ پیاده‌روی و اطلاعات و تبلیغات و تعلیمات و بهسازی که در این فرهنگ مؤثر باشد، مسئولین خود معتقدند که مسئولین مربوطه (تا نزدیک ۶۰ درصد) با مسائل پیاده‌روی آشنائی ندارند یا بدان اهمیت نمی‌دهند و تنها ۱۱ درصد عدم همکاری مردم با مسئولین را ذکر کرده‌اند (جدول شماره ۲۴). همچنین اکثریت قابل ملاحظه‌ای از مسئولین معتقدند که بلحاظ سازمانی به مدیریت سیستم پیاده‌روی به اندازه کافی بها داده نمی‌شود (۸۳٪) و تخصیص بودجه و نیروی انسانی میان سیستم‌های سواره و پیاده به تناسب انجام نمی‌شود. نسبت بودجه پیاده به سواره کوچکتر از یک به ده است. (جدول ۲۵ و ۲۶)

به این ترتیب در شرایط حاضر از دو سوا با مشکل روبرو هستیم: هم از سوی عابران و رانندگان و شیوه تفکر و اندیشه آنها نسبت به امر پیاده‌روی، هم از سوی مسئولین بلحاظ عدم درک کافی و عدم تخصیص بودجه لازم برای گسترش فرهنگ پیاده‌روی. تنها راه چاره، در مرحله نخست دست زدن به یک بررسی جامع و همه‌جانبه درباره نارسائی‌های موجود و پس از آن برنامه‌ریزی دراز مدت برای تحول در وضع موجود و قدم گذاشتن در راه استفاده مطلوب از سفرهای پیاده در سیستم حمل و نقل شهری است.



۲-۶- شناسایی مسائل پیاده روی

یکی از مقدمترین وظایف در هر مطالعه سیستماتیک، شناسایی و بررسی مسائل مربوطه است. ضرورت این امر مهم هم ناشی از پیچیدگی موجود در سیستم‌های بزرگ و با عناصر زیاد است و هم ناشی از تأثیر و تأثرات با سایر سیستم‌های مرتبط. با شناسایی دقیق و ریشه‌ای مسائل میتوان راهبردها و سیاستهای برنامه‌ریزی و مدیریت را بخوبی ترسیم نموده و براساس آنها معیارهای فنی مربوطه را مشخص کرد.

سیستم پیاده بعنوان یکی از سیستمهای حمل و نقل دورن شهری نه تنها دارای گستردگی زیاد و عناصر متعدد میباشد بلکه در ارتباط تنگاتنگ با سایر جنبه‌های حیات شهری است. از اینرو است که می‌باید مسائل و مشکلات مربوطه از زوایای عناصر مختلف سیستم مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد. در این راستا میتوان مسائل پیاده روی را از دیدگاه عابری پیاده بعنوان طرف تقاضا (و در برخی موارد عرضه) و همچنین مسئولان و مدیران سیستم بعنوان طرف عرضه مطالعه نمود. همچنین میتوان مسائلی در خارج از محدوده سیستم پیاده شناسایی نمود که بطور مستقیم یا غیرمستقیم در مسائل پیاده روی تأثیرگذار و یا تأثیرپذیر هستند.

در این مطالعه تلاش شده است که ترکیبی از موارد فوق بعنوان مسائل و مشکلات پیاده روی شناسایی شده و حتی المقدور میزان اهمیت آنها نیز مشخص گردد تا در تدوین معیارهای فنی به هر یک به اندازه کافی اولویت داده شود.

۲-۶-۱- بررسی مسائل پیاده روی از دیدگاه عابری

به منظور آگاهی از تمایلات و دیدگاههای عابری پیاده در ارتباط با مسائل پیاده روی یک مطالعه رفتاری در چارچوب نظرخواهی پیرامون مهمترین مسائل پیاده روی عابری شهر تهران ترتیب داده شد. جزئیات این آمارگیری در بخش ۲-۴ ارائه شده است. در پرسشنامه مربوطه چندین سوال بصورت چهار جوابی، یک سوال بصورت اولویت بندی عوامل بازدارنده پیاده روی و یک سوال نیز بصورت تشریحی گنجانیده شده است.

در جدول ۲۲ نتایج نظرخواهی راجع به میزان اهمیت عوامل مؤثر در جلوگیری از پیاده روی ارائه شده است. مطابق این جدول مهمترین مسائل پیاده روی از دیدگاه عابری به ترتیب اهمیت عبارتند از: آلودگی هوا و صدا، کمبود ایمنی، مشکلات فیزیکی پیاده‌روها، شرایط نامناسب جوی و کمبود امنیت.

در جدول ۲۳ نتایج نظرخواهی راجع به مشکلات عبور عابری پیاده در محل تقاطعهای با چراغ راهنمایی ارائه شده است اکثریت پاسخ دهندگان "عدم رعایت مقررات از طرف رانندگان" را بعنوان مهمترین مسئله عنوان نموده‌اند. البته این یک مسئله تأثیرگذار در سیستم پیاده است و راه حل آن

جدول ۲۳- نتایج نظرخواهی رایج به مشکلات عبور عابرپیاده از تقاطعهای با چراغ راهنمایی

(برحسب درصد پاسخ دهندگان در نمونه)

کد اظهار نظر	گروه جنسی		گروه سنی				گروه شغلی				گروه تحصیلی			گروه جسمی		
	۱	۲	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳	۱	۲	۳
۱	۱۸	۱۵	۲۵	۱۵	۱۷	۶	۲۲	۲	۱۹	۷	۲	۲۱	۱۶	۱۶	۱۰	۳۱
۲	۵۶	۵۷	۴۷	۵۶	۶۱	۶	۴۸	۶۵	۵۴	۷۰	۹۳	۵۶	۵۱	۵۶	۶۷	۴۷
۳	۵	۲	۸	۳	۳	۶	۶	۲	۵	۱	۰	۵	۳	۴	۳	۰
۴	۳۱	۲۶	۲۱	۲۵	۱۹	۱۲	۲۴	۳۱	۲۲	۲۲	۴	۱۸	۳۰	۲۳	۲۱	۲۲
جمع	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰

راهنمای کدها :

کد اظهار نظر : نامناسب بودن زمان بندی (۱) چراغ راهنمایی

عدم رعایت مقررات (۲) از طرف رانندگان

نامشخص بودن خط کشی (۳) مخصوص عابر پیاده

سایر موارد (۴)

جنس : مرد (۱) زن (۲)

سن : زیر ۱۸ سال (۱) ۱۸-۳۹ (۲) ۳۹-۵۹ (۳) ۶۰ سال یا بالاتر (۴)

شغل : محصل (۱) خانه دار (۲) آزاد (۳) کارمند (۴)

میزان تحصیلات : بیسواد (۱) تا دیپلم (۲) دیپلم به بالا (۳)

وضعیت جسمی : سالم (۱) ضعیف (۲) معلول (۳)

در بهبود مقررات و آموزش رانندگی میباشد. در مراتب بعدی نامناسب بودن زمانبندی چراغهای راهنمایی و نامشخص بودن خط کشی مخصوص عابر پیاده ذکر شده است.

در پاسخهای تشریحی نیز موارد متعددی ذکر شده است که اهم آنها عبارتند از :

- حفاریهای متعدد و مکرر در معابر پیاده
- وجود چاله و ناهمواری در روسازی
- عرض کم پیاده رو
- سد معبر توسط دستفروشی ها
- عبور موتورسیکلتها از پیاده رو
- پارک وسایل نقلیه شخصی در پیاده رو
- وجود زباله در سطح معابر پیاده
- راه رفتن نامناسب برخی از عابرین
- وجود صف های مختلف در معابر پیاده
- فاصله زیاد محل کار از منزل
- کمبود پلهای عبور از جویهای کنار پیاده رو
- مسائل اقتصادی، گرانی کفش
- نامناسب بودن معابر برای معلولین
- نامناسب بودن ایستگاههای اتوبوس و تاکسی

موارد فوق بخشی از مسائلی است که در ارتباط با عابر پیاده بعنوان استفاده کننده سیستم مطرح شده است. مسائل دیگری از نظرایمنی، طراحی هندسی، شهرسازی و... نیز وجود دارد که میتوان با دید کارشناسی آنها را شناسایی نمود.

۲-۶-۲- بررسی مسائل پیاده روی از دیدگاه مسئولین شهری

با توجه به اینکه هر طرح و برنامه اصلاحی نهایتاً می باید از طریق یک سازمان مسئول و توسط مدیران به مرحله اجرا در آید و از طرف دیگر تجربیات و آگاهیهای مسئولین میتواند بعنوان یک راهنما در تدوین اصول و معیارهای فنی مورد استفاده قرار گیرد، در این مطالعه نقطه نظرهای مسئولین مدیریت شهری در چارچوب یک پرسشنامه نظرخواهی پیرامون مسائل و مشکلات پیاده روی مورد بررسی قرار گرفت.

مطابق جدول ۲۸ مسئولان مدیریت شهری طراحی هندسی نامناسب را مهمترین مسئله معابر پیاده دانسته و در مراتب بعدی سد معبر و مشکلات روسازی را عنوان نموده اند. بنظر میرسد توجه مسئولین بیشتر معطوف به مشکلات فیزیکی معابر میباشد.

جدول ۲۸- نتایج نظر خواهی از مسئولین مدیریت شهری راجع به

'مهمترین مسائل و مشکلات معابر پیاده'

(برحسب تعداد و درصد پاسخ دهندگان در نمونه)

ردیف	عنوان مسائل و مشکلات	تعداد	درصد
۱	طراحی هندسی نامناسب	۱۲۲	۲۶٪
۲	سد معبر و موانع فیزیکی	۷۴	۱۵٪
۳	مشکلات روسازی (جنس ، مصالح ، ناهمواری)	۶۴	۱۴٪
۴	زیباسازی و مسائل بصری (درختکاری و....)	۳۷	۸٪
۵	عدم رعایت مقررات (عابرین، مالکین رانندگان)	۳۴	۷٪
۶	عدم بهره برداری و نگهداری صحیح	۲۳	۵٪
۷	نایبوستگی شبکه و مشکلات شهرسازی	۲۲	۵٪
۸	کمبود ایمنی	۱۵	۳٪
۹	آموزش و فرهنگ پیاده روی	۱۳	۳٪
۱۰	ناهماهنگی با نیازهای کودکان سالمندان و معلولین	۱۰	۲٪
۱۱	کمبود روشنایی	۹	۲٪
۱۲	کمبود تسهیلات پیاده روی در گذرگاههای عرضی	۹	۲٪
۱۳	شرایط جوی و محیطی نامناسب	۹	۲٪
۱۴	آلودگی هوا	۷	۱/۵٪
۱۵	لوازم کنترل ترافیک نامناسب	۷	۱/۵٪
۱۶	عدم مدیریت و برنامه ریزی مناسب	۳	۱٪
۱۷	کمبود امنیت	۳	۱٪
۱۸	عدم وجود تجهیزات خیابانی کافی	۳	۱٪
	جمع	۴۶۴	۱۰۰



۲-۶-۳- طبقه‌بندی مسائل و مشکلات سیستم پیاده

با توجه به دیدگاه‌های ارائه شده در نظرخواهی عابرین و مسئولین و همچنین براساس مطالعات کارشناسی میتوان مهمترین مسائل و مشکلات سیستم پیاده را بصورت زیر شناسایی و طبقه‌بندی نمود :

الف - مسائل فیزیکی معابر پیاده

- ۱- طرح هندسی (عرض معبر، شیبهای طولی و عرضی، شیب‌راهه و پلکان، روگذر و زیرگذر، تراز و اختلاف ارتفاع)
- ۲- روسازی (کیفیت پائین یا فقدان روسازی مناسب، جنس و بافت روسازی و...)
- ۳- ناپیوستگی در شبکه پیاده روی
- ۴- کمبود تسهیلات پیاده روی (گذرگاههای طولی و عرضی، ایستگاهها و ترمینالهای وسایل نقلیه عمومی و...)
- ۵- نامناسب بودن معابر پیاده برای افراد کم توان (کودکان، سالمندان، معلولین)
- ۶- سیستم زهکشی نامناسب

ب - مسائل شهرسازی

- ۱- نامناسب بودن دسترسی‌های پیاده و سواره
- ۲- نامناسب بودن الگوی شبکه پیاده و سواره
- ۳- نامناسب بودن طرح و توزیع کاربریهای زمین

ج - مسائل سازمانی و مدیریتی و برنامه‌ریزی

- ۱- فقدان برنامه‌ریزی سیستم پیاده
- ۲- عدم وجود سازمان متولی مدیریت سیستم پیاده
- ۳- کمبود اعتبارات و تخصیص منابع مالی
- ۴- عدم کفایت مدیریت ترافیک پیاده
- ۵- عدم کفایت مدیریت بهره‌برداری و نگهداری معابر پیاده

د - مسائل آموزشی و ایمنی

- ۱- کمبود یا فقدان آگاهی عابرین از مقررات، قوانین، علائم و... مربوط به پیاده روی
- ۲- کمبود یا فقدان آگاهی رانندگان از مقررات، قوانین و علائم مربوط به پیاده روی
- ۳- فقدان برنامه آموزشی مدون و با اهداف مشخص برای گروههای مختلف اجتماعی



- ۴- کمبود ایمنی عابرین در معابر پیاده روی و بویژه در هنگام عبور از عرض خیابان و تقاطعها
- ۵- کمبود علائم پیاده روی (تابلو، خط کشی و . . .)
- ۶- کمبود روشنایی

ه - قوانین و مقررات

- ۱- عدم کفایت و وضوح قوانین و مقررات موجود پیاده روی (عابریاده، راننده، مالکین املاک مجاور و . . .)
- ۲- عدم اجرای قوانین و مقررات

و - مسائل محیطی

- ۱- آلودگی های محیط زیست (هوا، صدا، بهداشتی)
- ۲- نازیبایی
- ۳- شرایط اقلیمی و جوی نامناسب (بارش برف و باران، تابش خورشید و . . .)

۲-۶-۴- عکسهای نمونه و فیلمبرداری از مسائل و مشکلات معابر پیاده

جهت به تصویر کشیدن مسائل و مشکلات پیاده روی اقدام به تهیه عکس و فیلم از نقاط مختلف شهر تهران به شرح زیر گردیده است :

- ۱- طرح هندسی (پیوستگی معابر، شیبهای تند طولی و عرضی، فقدان پیاده رو، عرض کم پیاده رو، . . .)
- ۲- کیفیت روسازی (فقدان روسازی، عدم پیوستگی و یکنواختی در جنس روسازی، چاله ها و برآمدگیهای غیراستاندارد، . . .)
- ۳- ایمنی (خط کشی پاک شده در تقاطعها، تجاوز وسایل نقلیه به محدوده خط کشی عابرین، . . .)
- ۴- راحتی (درختکاری و گلکاری نامناسب، وجود دستفروشها در پیاده رو، . . .)
- ۵- عدم پیوستگی در شبکه پیاده رو (قطع مسیر پیاده رو توسط سواره رو، اشغال سطح پیاده رو توسط مصالح ساختمانی، . . .)
- ۶- سد معبر و کاهش عرض (پارک غیرمجاز وسیله نقلیه موتوری در پیاده رو، پیشروی ساختمان، ایجاد صف، . . .)

تعدادی از عکسهای نمونه (پیوست الف) در گزارش مقدماتی درج گردیده است و مجموعه عکسهای تهیه شده در آلبوم و همچنین یک کاست ویدیویی جداگانه ای ارائه خواهد شد.

بخش ۳- قوانین و مقررات سیستم پیاده

۳-۱- مقدمه

بطور کلی ضرورت وجودی قوانین و مقررات، در تنظیم روابط عناصر ریک سیستم با یکدیگر و با سایر سیستمها و همچنین تعیین حقوق و وظایف مربوطه میباشد. قوانین و مقررات توسط مراجع ذیصلاح تدوین شده و کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی مشمول، ملزم به رعایت آنها هستند. عدم رعایت و سرپیچی از قوانین و مقررات تخلف محسوب شده و مستوجب مجازات خواهد بود.

قوانین و مقررات حاکم بر سیستم پیاده از جنبه‌های مختلف قابل بررسی است. بخشی از این قوانین و مقررات ناظر بر حقوق و وظایف ترافیکی متقابل عابر پیاده و سیستم حمل و نقل است که معمولاً در مجموعه آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی قرار دارد. بخش دیگر مشمول مفاهیم عام حقوقی است که در چهارچوب قوانین مسئولیت کیفری و مدنی می‌گنجد. نهایتاً یکسری مقررات، ضوابط و معیارهای فنی و اجرایی وجود دارد که ناظر بر برنامه‌ریزی، طرح، اجرا و نگهداری سیستم میباشد. در بخشهای بعد برخی از قوانین و مقررات موجود مطرح و مورد بررسی قرار می‌گیرند.

۳-۲- حقوق و وظایف و مقررات مربوط به عابر پیاده در ایران

۳-۲-۱- آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی

موادی که در آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی مستقیماً به موضوع پیاده و پیاده‌رو می‌پردازد شامل مواد ۱ (بندهای ۱۳، ۱۴ و ۴۷)، ۸۷، ۸۹ (بندهای ۱، ۲، ۳، ۴ و ۵)، ۹۲، ۱۱۳ (بند ۲)، ۱۲۶، ۱۴۰، ۱۴۲ (بند ۳)، ۱۴۴ (بندهای ۱ و ۱۲)، ۱۴۹، ۱۶۹، ۱۷۳، ۱۸۸، ۱۸۹، ۱۹۰، ۱۹۱ و ۱۹۲ بوده و موادی که بطور غیرمستقیم به این موضوع اشاره کرده‌اند شامل مواد ۸۰، ۱۰۱، ۱۴۲ (بند ۱) و ۱۸۷ میباشد.

با توجه به مفاد مواد فوق، بنظر میرسد که در آئین‌نامه راهنمایی و رانندگی عابر پیاده نه بعنوان یک عنصر مستقل بلکه در ارتباط با سیستم حمل و نقل موتوری دیده شده است. در حالیکه فقط بخشی از محیط پیاده‌روی در تماس و برخورد با ترافیک سواره میباشد. ترافیک پیاده مقوله مستقلی است که خود آئین‌نامه و مقررات جداگانه‌ای را می‌طلبد.

بطور کلی در آئین نامه راهنمایی و رانندگی موجود در ارتباط با پیاده روی نارسانی‌هایی بچشم می‌خورد که اهم آن عبارتند از :

- تعریف پیاده و پیاده‌رو

تعاریف پیاده و پیاده‌رو (مواد ۱-۱۳ و ۱-۱۴) بصورت جامع و مانع ارائه نشده است. معلولین و افراد کم توان معمولاً به کمک ویلچر، عصا و یا سایر وسایل غیرموتوری که عامل محرکه آنها نیروی انسانی معلول یا همراه او است حرکت می‌کنند و از زمره گروه‌های پیاده‌رونده محسوب میشوند و می‌بایست نیازهای جابجایی و همچنین ایمنی و آسایش آنها بنحویه مقتضی در مقررات و قوانین انعکاس یابد. در حالیکه شامل تعریف مندرج در ماده ۱-۱۳ نمی‌شوند.

به همین ترتیب در مورد مسیرهای پیاده نیز تعریف فعلی فقط شامل بخشی از معابر پیاده است و شامل معابری از قبیل زیرگذرها و روگذرهای مخصوص عابر پیاده، مسیرهای ویژه پیاده و نظایر آنها که لزوماً در امتداد خیابان قرار ندارند نمی‌شود.

- دوچرخه سواری و مسیر دوچرخه‌رو

دوچرخه سواری یکی از سیستم‌های ایمن، راحت، ارزان و کارآمد حمل و نقل درون شهری است که با سیستم پیاده‌ساختن بیشتری نسبت به ترافیک موتوری دارد. بدین لحاظ ممنوعیت استفاده از آن در پیاده‌رو میتواند مورد بررسی و تجدید نظر قرار گیرد. البته این حرکت مستلزم تجدید نظر در طراحی پیاده‌رو و تخصیص بخشی از آن به مسیر ویژه دوچرخه است.

- اخلال در تردد، ایمنی و آسایش پیاده‌ها توسط افراد و سازمانها

از آنجایی که در بسیاری از موارد ترافیک، ایمنی و آسایش پیاده‌ها در معابر از طرف افراد و سازمانها تهدید میشود شایسته است قوانین و مقررات مقتضی برای حفظ حقوق عابرین پیاده در آئین نامه گنجانیده شود.

بطور کلی در آئین نامه راهنمایی و رانندگی موجود به اندازه کافی به پیاده روی و معابر پیاده اهمیت داده نشده است. بنابراین ضروری است یاد در عنوان و مفاد این آئین نامه تجدید نظر بعمل آید و یا آئین نامه جداگانه‌ای تحت عنوان "آئین نامه پیاده روی و معابر پیاده" تهیه و تدوین گردد.

۳-۲-۲- قوانین عام حقوقی

برخی از حقوق و تکالیف عابر پیاده مشمول مفاهیم عام حقوقی است و در چارچوب قوانین مربوط



به مسئولیت مدنی و کیفری قابل بررسی میباشد.

ماده اول قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ مقرر میدارد:

"هرکس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتنی یا به هر حق دیگری بموجب قانون برای افراد ایجاد گردیده، لطمه ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود میباشد."

در مواد بعدی قانون مذکور چگونگی جبران خسارت در حوادث مختلف بیان شده و سرانجام در ماده ۱۱ به مسئولیت کارمندان دولت و شهرداری و مؤسسات وابسته به آنها پرداخته شده است که بیش از همه به زیانهای وارده به عابر پیاده مربوط میشود. در این ماده چنین مقرر شده است:

"کارمندان دولت و شهرداریها و مؤسسات وابسته به آنها که به مناسبت انجام وظیفه عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی خساراتی به اشخاص وارد نمایند شخصاً مسئول جبران خسارت وارده میباشند ولی هرگاه خسارت وارده مستند به عمل آنان نبوده و مربوط به نقص وسایل ادارات و مؤسسات مزبور باشد در این صورت جبران خسارت برعهده اداره یا مؤسسه مربوطه است ولی در مورد اعمال حاکمیت دولت هرگاه اقداماتی که بر حسب ضرورت برای تأمین منافع اجتماعی طبق قانون بعمل آید و موجب ضرر دیگری شود دولت مجبور به پرداخت خسارت نخواهد بود"

برخی از حقوقدانان به مفاد ماده فوق از نظر ایجاد مانع و عدم صراحت در احقاق حق عابریان ایراداتی وارد دانسته اند. در ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی از مسئولیت کارفرمایان غیر دولتی در برابر اعمال کارکنان اداری و یا کارگران آنها صحبت میشود. در این ماده چنین مقرر شده است:

"کارفرمایانی که مشمول قانون کار هستند مسئول جبران خساراتی میباشند که از طرف کارکنان اداری و یا کارگران آنان در حین انجام کاریا به مناسبت آن وارد شده است مگر اینکه محرز شود تمام احتیاطهایی که اوضاع و احوال قضیه ایجاب می نموده بعمل آورده یا اینکه اگر احتیاطهای مزبور را بعمل می آورند باز هم جلوگیری از ورود زیان مقدور نمی بود. کارفرما میتواند به وارد کننده خسارت در صورتیکه مطابق قانون مسئول شناخته شود مراجعه نماید."

شخصی که به هرنحوی از انحاء خساراتی را بر عابر پیاده ای وارد نماید گذشته از جبران خسارات وارد بر او که در مقوله مسئولیت مدنی می گنجد دارای مسئولیت کیفری نیز هست. تعقیب عامل زیان فقط بعلت جبران ضرر و زیان مدعی خصوصی نیست. بلکه ایمن سازی جامعه، صیانت از منافع عمومی و ایجاد محیطی امن برای کار و زندگی افراد از دیگر اهداف قانونگذار است.

در قانون مجازات اسلامی (دیات) احکام مربوط به جبران مادی صدمات بدنی وارده از طریق پرداخت دیه به مدعی خصوصی مطرح میشود در حالیکه در قانون تعزیرات به جنبه های عمومی جرم

توجه شده است. موادی از قانون دیات که ناظر بر عابر پیاده میباشد عبارت است: ۳۳۱، ۳۳۰، ۳۲۴، ۳۲۲، ۳۳۳، ۳۳۴، ۳۳۵، ۳۴۰، ۳۴۱، ۳۴۳، ۳۴۴، ۳۴۵، ۳۴۶، ۳۴۷، ۳۴۸، ۳۴۹، ۳۵۵.

در قانون تعزیرات جرایم ناشی از تخلفات رانندگی مورد توجه قرار گرفته است. مواد ۱۴۹ الی ۱۵۹ این قانون مربوط به این جرایم میباشد که بعضاً در ارتباط با عابر پیاده میباشد.

۳-۲-۳- سایر قوانین جزایی

از جمله قوانین ناظر بر عابر پیاده میتوان به قانون ایمنی راهها و راه آهن و همچنین قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی اشاره نمود که ذیلاً مواد مربوطه ارائه میشود:

- قانون ایمنی راهها و راه آهن

موادی که در قانون ایمنی راهها و راه آهن ناظر بر عابر پیاده میباشد عبارت است از:

۱۳، ۹، ۸، ۷، ۴.

- قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی

آئین نامه اجرایی قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم و اصلاحیه آن تنها در ماده ۸ آن به تخلف عابر پیاده با وسیله نقلیه اشاره میکند.



«پیوست الف»

عکسهای نمونه از مسائل و مشکلات معابر پیاده شهر تهران



omoorepeyman.ir



عکس شماره ۱

محل برداشت : منطقه ۳ شهرداری تهران

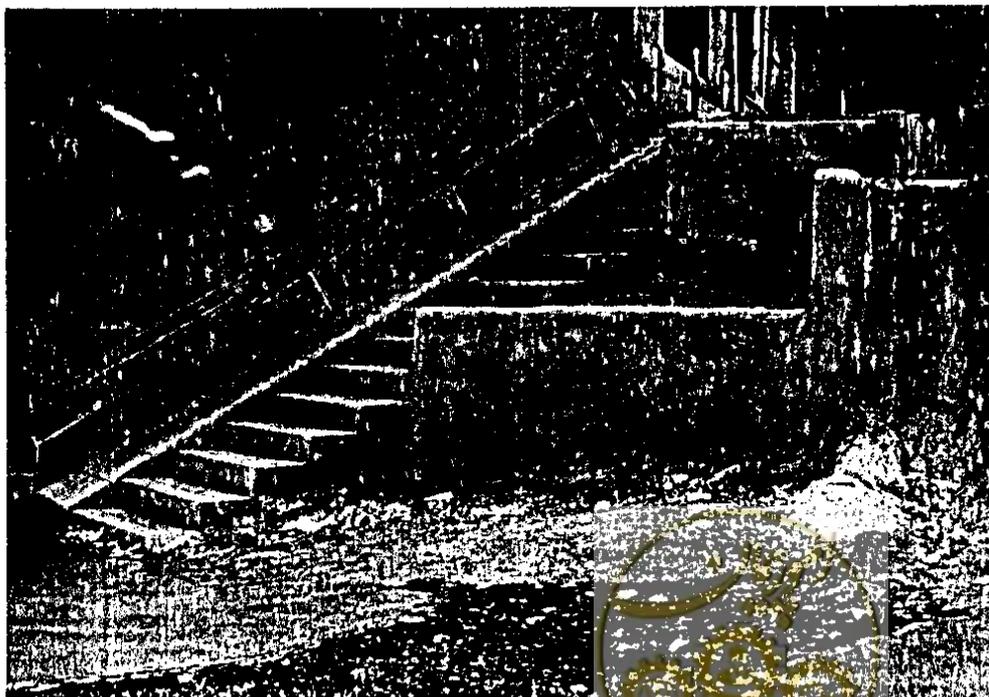
موضوع :

۱- عدم تطابق پروفیل طولی

پیاده رو و سواره رو

۲- نامناسب بودن طرح هندسی

پلکان و عدم وجود شیب‌راه



عکس شماره ۲

محل برداشت : منطقه ۶ شهرداری تهران

موضوع :

۱- نامناسب بودن طرح هندسی

پلکان و شیب‌راه

۲- ناپیوستگی کانال زهکشی

و ایجاد آبشار





عکس شماره ۳
محل برداشت : منطقه ۶ شهرداری تهران
موضوع :
۱- فقدان پیاده رو در رمپ
ورودی بزرگراه



عکس شماره ۴
محل برداشت : منطقه ۲ شهرداری تهران
موضوع :
۱- عرض کم پیاده رو
۲- موانع عبور (تیر چراغ برق ،
لوله های تاسیسات ، درختکاری)



عکس شماره ۵
محل برداشت : منطقه ۲ شهرداری تهران
موضوع :
۱- فقدان پیاده رو



عکس شماره ۶
محل برداشت : منطقه ۶ شهرداری تهران
موضوع :
۱- خط‌کشی نامناسب گذرگاه
عرضی
۲- خرابی چراغ مخصوص عابر پیاده



عکس شماره ۷

محل برداشت : منطقه ۶ شهرداری تهران

موضوع :

۱- ناپیوستگی گذرگاه عرضی
و پیاده رو

۲- حذف کنشی نامناسب گذرگاه
عرضی



عکس شماره ۸

محل برداشت : منطقه ۲ شهرداری تهران

موضوع :

۱- فرسودگی خط کشی گذرگاه
عرضی

۲- ناپیوستگی گذرگاه عرضی
و پیاده رو





عکس شماره ۹
محل برداشت : منطقه ۷ شهرداری تهران
موضوع :
۱- نامناسب بودن محل و طرح
خط کشی گذرگاه عرضی

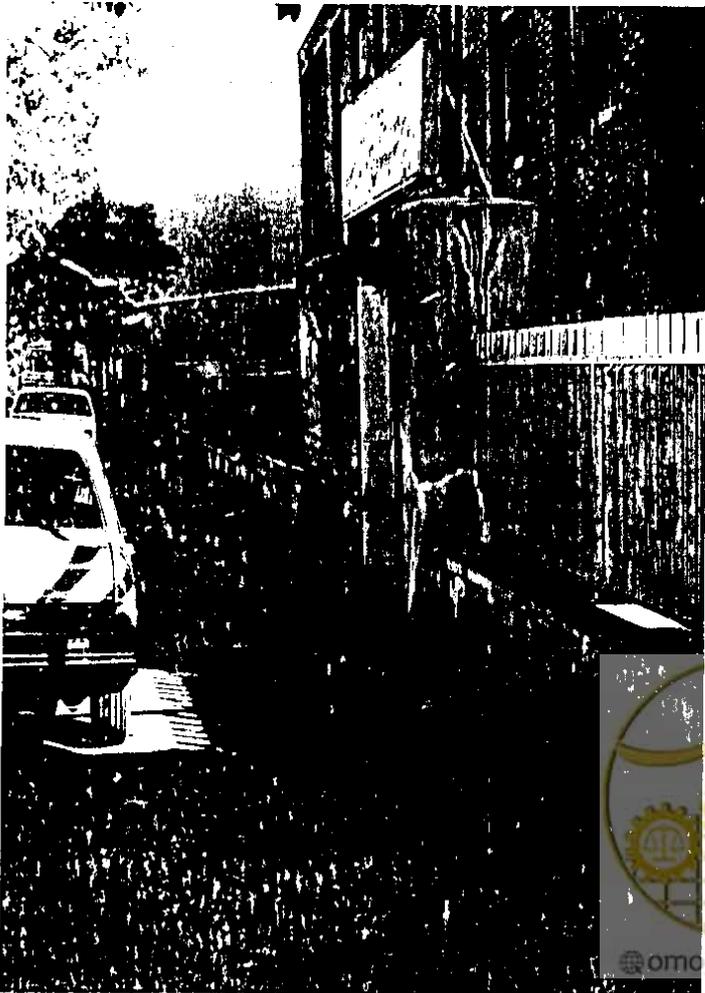


عکس شماره ۱۰
محل برداشت : منطقه ۲ شهرداری تهران
موضوع :
۱- فقدان روسازی مناسب
پیاده رو





عکس شماره ۱۱
محل برداشت : منطقه ۳ شهرداری تهران
موضوع :
۱- مانع در پیاده رو

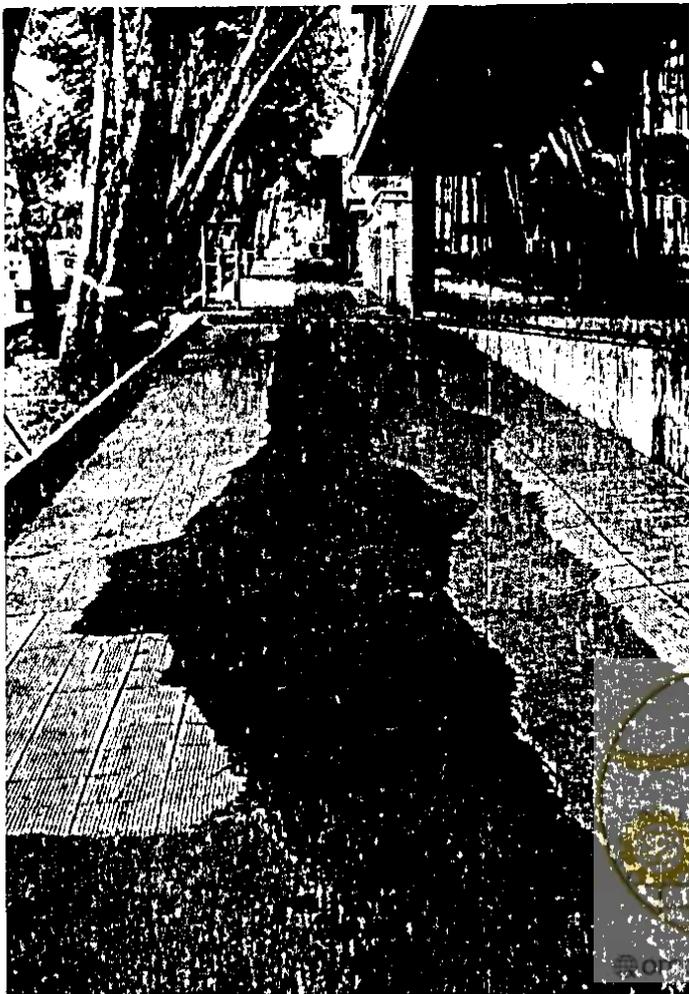


عکس شماره ۱۲
محل برداشت : منطقه ۱۰ شهرداری تهران
موضوع :
۱- گودال خطرناک در محل
عبور دانش آموزان





عکس شماره ۱۳
محل برداشت : منطقه ۷ شهرداری تهران
موضوع :
۱- چاله در روسازی پیاده رو
۲- سد معبر افراد

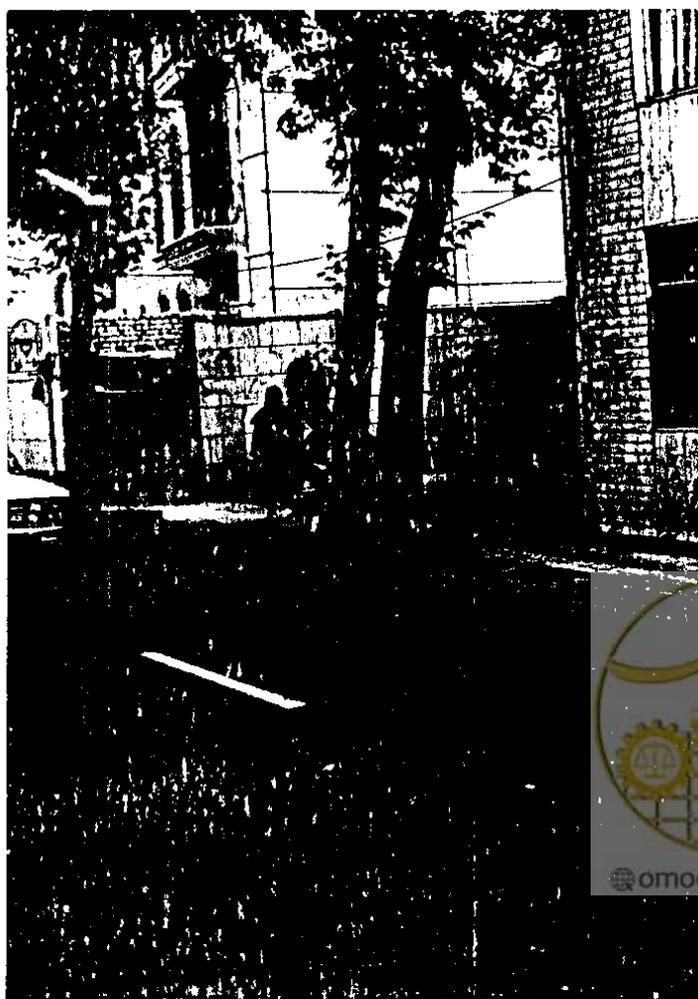


عکس شماره ۱۴
محل برداشت : منطقه ۶ شهرداری تهران
موضوع :
۱- ناهماهنگی در روسازی
پیاده رو





عکس شماره ۱۵
محل برداشت : منطقه ۶ شهرداری تهران
موضوع :
۱- عدم ایمنی و خطر ریزش سنگ



عکس شماره ۱۶
محل برداشت : منطقه ۳ شهرداری تهران
موضوع :
۱- نامناسب بودن معابر برای
معلولین ، سالمندان ، کودکان



عکس شماره ۱۷
محل برداشت : منطقه ۶ شهرداری تهران
موضوع :
۱- آلودگی صدا در معابر پیاده



عکس شماره ۱۸
محل برداشت : منطقه ۱۷ شهرداری تهران
موضوع :
۱- کمبود ظرفیت پیاده رو



عکس شماره ۱۹
محل برداشت : منطقه ۱۷ شهرداری تهران
موضوع :
۱- ایمنی کودکان



عکس شماره ۲۰
محل برداشت : منطقه ۳ شهرداری تهران
موضوع :
۱- عدم رعایت حقوق عابرین
از طرف رانندگان
۲- فرسودگی خط کشی گذرگاه
عمرنی

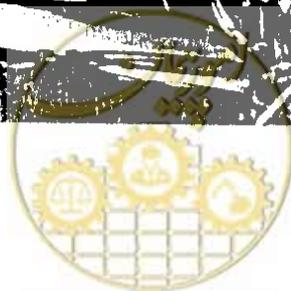


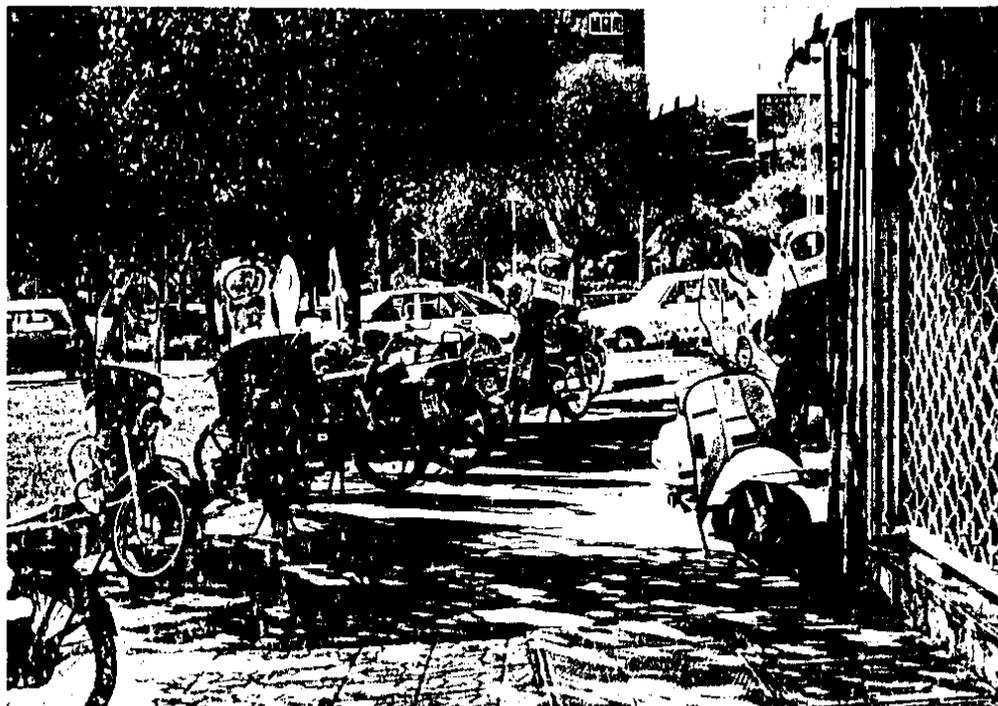


عکس شماره ۲۱
محل برداشت : منطقه ۲ شهرداری تهران
موضوع :
۱- پارک وسایل نقلیه
در پیاده رو

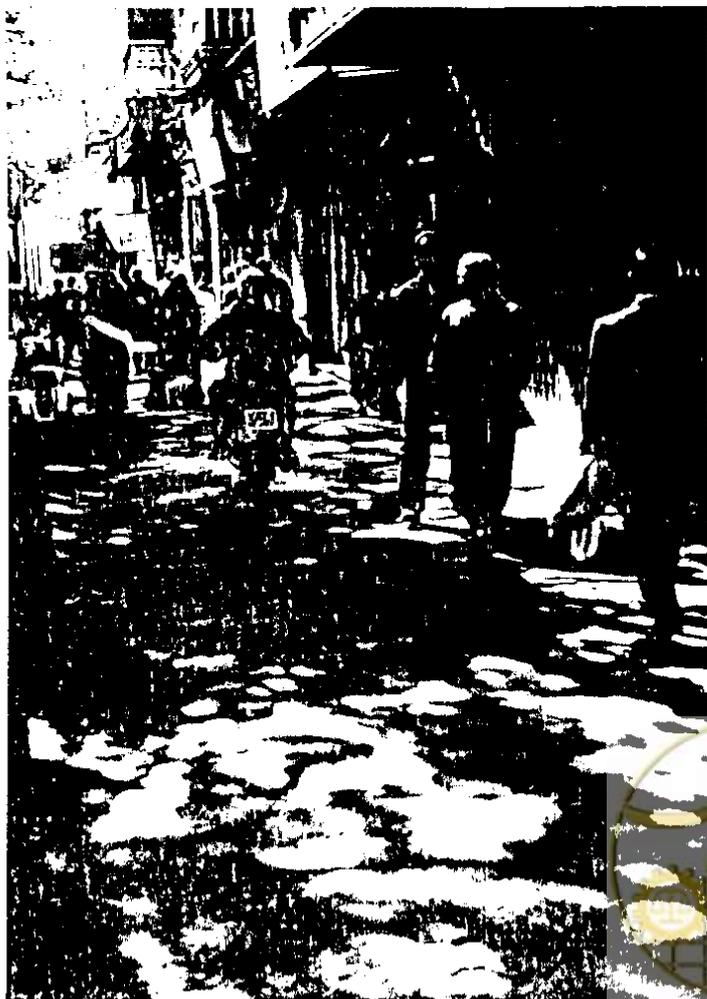


عکس شماره ۲۲
محل برداشت : منطقه ۱۲ شهرداری تهران
موضوع :
۱- استفاده موتورسیکلت
از پیاده رو





عکس شماره ۲۳
محل برداشت : منطقه ۶ شهرداری تهران
موضوع :
۱- پارک موتور سیکلت
در پیاده رو



عکس شماره ۲۴
محل برداشت : منطقه ۶ شهرداری تهران
موضوع :
۱- استفاده موتور سیکلت
از پیاده رو
۲- آلودگی هوا





عکس شماره ۲۵
محل برداشت : منطقه ۳ شهرداری تهران
موضوع :
۱- وجود صف در پیاده رو



عکس شماره ۲۶
محل برداشت : منطقه ۳ شهرداری تهران
موضوع :
۱- سد معبر - وجود دستفروش
در پیاده رو



«پیوست ب»

اطلاعات مبنای اشکال و جداول



omoorepeyman.ir

جدول ب - ۱ - اطلاعات مربوط به شکل ۲۹

ردیف	تعداد سفر بیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)	ردیف	تعداد سفر بیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)	ردیف	تعداد سفر بیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)
۷۹	۱۰	۱.۴	۴۰	۲۵	۱.۱	۱	۷۷۵۲	۰.۳۵
۸۰	۱۰۰۵	۱.۴	۴۱	۹۹۲	۱.۱	۲	۳۷	۰.۳۷
۸۱	۱۰۸	۱.۴	۴۲	۵۳۷	۱.۱	۳	۳۲۱۴	۰.۴۷
۸۲	۱۱۰	۱.۴	۴۳	۱۴۴	۱.۱	۴	۳۷۲	۰.۵
۸۳	۱۴۱۷	۱.۴۴	۴۴	۴۹۸۹	۱.۱	۵	۳۸۱۲	۰.۵
۸۴	۴۲۴	۱.۴۵	۴۵	۸۱	۱.۱	۶	۴۵۳۸	۰.۵
۸۵	۷۷۲	۱.۴۵	۴۶	۹۱۵	۱.۱	۷	۳۴۱۵	۰.۵
۸۶	۲۰۶۲	۱.۵	۴۷	۲۰۵	۱.۱	۸	۷۶۸۹	۰.۵
۸۷	۸۵۳	۱.۵	۴۸	۶۲۹	۱.۱	۹	۴۴۷۵	۰.۵۳
۸۸	۲۱۹	۱.۵	۴۹	۶۴	۱.۱	۱۰	۴۳۸۱	۰.۵۵
۸۹	۷۷	۱.۵	۵۰	۲۵	۱.۱	۱۱	۶۲۰۴	۰.۶
۹۰	۲۸۴	۱.۵	۵۱	۱۲۳	۱.۱	۱۲	۴۰۵۹	۰.۶۵
۹۱	۱۱۲۰	۱.۵	۵۲	۱۴۴	۱.۱	۱۳	۱۳۳۳	۰.۶۵
۹۲	۱۱۱۰	۱.۵	۵۳	۲۰۸	۱.۱	۱۴	۹۵۰	۰.۷
۹۳	۱۱۰	۱.۵	۵۴	۵۲۲	۱.۱۵	۱۵	۷۲	۰.۷
۹۴	۹۶۸	۱.۵۲	۵۵	۱۷۲	۱.۲	۱۶	۳۱۰۱	۰.۷
۹۵	۵۷۸۱	۱.۵۳	۵۶	۴۸۰	۱.۲	۱۷	۲۳۸۵	۰.۷
۹۶	۲۱۶	۱.۵۵	۵۷	۷۷	۱.۲	۱۸	۵۵۵	۰.۷
۹۷	۳۲۹	۱.۵۵	۵۸	۵۸۹	۱.۲	۱۹	۱۶۷	۰.۷
۹۸	۱۵۱۱	۱.۶	۵۹	۱۰	۱.۲	۲۰	۱۰۰	۰.۷
۹۹	۷۴۷	۱.۶	۶۰	۵	۱.۲	۲۱	۲۵۹	۰.۷
۱۰۰	۱۶۲	۱.۶	۶۱	۵۲	۱.۲	۲۲	۲۰۴۶	۰.۷۱
۱۰۱	۲۵	۱.۶	۶۲	۲۰	۱.۲	۲۳	۴۷۱۲	۰.۷۲
۱۰۲	۳۷۶	۱.۶	۶۳	۹۳	۱.۲	۲۴	۹۱۷۲	۰.۷۵
۱۰۳	۷۴	۱.۶	۶۴	۸	۱.۲	۲۵	۱۵۰۹۰	۰.۷۵
۱۰۴	۵۲۰	۱.۶	۶۵	۲۱۵	۱.۲	۲۶	۱۱۵۳۲	۰.۷۵
۱۰۵	۷۰۲	۱.۶	۶۶	۴۰۸	۱.۲	۲۷	۱۹۴	۰.۸
۱۰۶	۸۲	۱.۶	۶۷	۲۳۱	۱.۲	۲۸	۱۲۳۰	۰.۸
۱۰۷	۸۰	۱.۷	۶۸	۱۲۷۰	۱.۲۸	۲۹	۲۰۵	۰.۸۵
۱۰۸	۹۵۲	۱.۷	۶۹	۱۷۳۴	۱.۳	۳۰	۶۱۴	۰.۸۵
۱۰۹	۷۰	۱.۷	۷۰	۳۰۷۳	۱.۳	۳۱	۱۵۴۹۲	۰.۹
۱۱۰	۱۶۸۰	۱.۷	۷۱	۱۷۱۳	۱.۳	۳۲	۱۴۹۱۷	۰.۹۲
۱۱۱	۲۰۴	۱.۷	۷۲	۳۸۰	۱.۳	۳۳	۷۴۹۷	۱
۱۱۲	۴۱	۱.۷	۷۳	۴۴۱۹	۱.۳	۳۴	۳۸۵	۱
۱۱۳	۴۱	۱.۷	۷۴	۲۴۴	۱.۴	۳۵	۴۰۰	۱
۱۱۴	۳۷۰	۱.۷	۷۵	۱۱۰۵	۱.۴	۳۶	۸۷	۱
۱۱۵	۲۰۸	۱.۷	۷۶	۱۶۸	۱.۴	۳۷	۴۴۰۲	۱.۰۳
۱۱۶	۱۶۴	۱.۷۵	۷۷	۲۵۴۵	۱.۴	۳۸	۴۷۲۲	۱.۰۵
۱۱۷	۴۳۸	۱.۷۵	۷۸	۲۸۸	۱.۴	۳۹	۱۴۴	۱.۱

جدول ب - ۱ - (ادامه)

ردیف	تعداد سفر بیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)	ردیف	تعداد سفر بیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)	ردیف	تعداد سفر بیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)
۱۹۰	۸۲	۲.۹	۱۵۷	۴	۲.۲	۱۱۸	۱۷۷	۱.۷۵
۱۹۱	۲۳۶	۲.۹	۱۵۸	۷۲	۲.۲	۱۱۹	۲۵	۱.۷۵
۱۹۲	۸۸۶	۲.۹	۱۵۹	۱۵۴	۲.۲	۱۲۰	۱۱۰۹	۱.۷۵
۱۹۳	۱۸۶	۲.۹	۱۶۰	۵۶۰	۲.۲	۱۲۱	۳۰۹	۱.۷۵
۱۹۴	۹۹	۲.۹	۱۶۱	۷	۲.۲	۱۲۲	۱۳۲	۱.۷۵
۱۹۵	۴۵	۲.۹	۱۶۲	۴۷	۲.۲	۱۲۳	۴۱۶۹	۱.۷۵
۱۹۶	۵۴	۲.۹	۱۶۳	۵	۲.۲	۱۲۴	۱۹۰	۱.۷۵
۱۹۷	۹۶	۲.۹	۱۶۴	۱۰۳۷	۲.۳	۱۲۵	۱۰	۱.۸
۱۹۸	۲۶۳۴	۲.۹	۱۶۵	۱۰۳	۲.۳	۱۲۶	۱۹۲	۱.۸
۱۹۹	۲۵	۲.۹	۱۶۶	۳۹۱	۲.۳	۱۲۷	۵۰	۱.۸
۲۰۰	۹۳۸	۲.۹	۱۶۷	۱۵۶	۲.۳	۱۲۸	۴۰۲	۱.۸
۲۰۱	۱۵۳	۳	۱۶۸	۵۱	۲.۳	۱۲۹	۲۴	۱.۸
۲۰۲	۱۲۲	۳	۱۶۹	۲۵	۲.۳	۱۳۰	۱۸	۱.۸
۲۰۳	۴۶	۳	۱۷۰	۲۰	۲.۳۵	۱۳۱	۳۷	۱.۸
۲۰۴	۸۰	۳	۱۷۱	۲۸۰	۲.۴	۱۳۲	۱۷۱	۱.۸۵
۲۰۵	۲۶۴	۳	۱۷۲	۶۵	۲.۴	۱۳۳	۱۱۲۸	۱.۹
۲۰۶	۲۰۱	۳	۱۷۳	۲۷۲	۲.۵	۱۳۴	۲۱۸۸	۱.۹
			۱۷۴	۳۲	۲.۵	۱۳۵	۵۶	۱.۹
			۱۷۵	۶۴	۲.۵	۱۳۶	۱۲۸	۱.۹
			۱۷۶	۴۱	۲.۵	۱۳۷	۴۶	۱.۹
			۱۷۷	۱۳۸	۲.۵	۱۳۸	۱۱۳۴	۱.۹
			۱۷۸	۵۶۸	۲.۶	۱۳۹	۴۱	۱.۹
			۱۷۹	۶۹	۲.۶	۱۴۰	۲۷۵	۱.۹
			۱۸۰	۹۸	۲.۶	۱۴۱	۸۲	۱.۹
			۱۸۱	۱۵۴	۲.۶	۱۴۲	۲۱۰۰	۱.۹
			۱۸۲	۱۳۸	۲.۶	۱۴۳	۴۷۶	۱.۹
			۱۸۳	۶۷	۲.۶	۱۴۴	۹۲۴	۱.۹
			۱۸۴	۴۹	۲.۶	۱۴۵	۱۵۴	۲
			۱۸۵	۳۶	۲.۷	۱۴۶	۱۰۰	۲
			۱۸۶	۷۲	۲.۷	۱۴۷	۴۱۹	۲.۱
			۱۸۷	۷۸	۲.۸	۱۴۸	۳۳	۲.۱
			۱۸۸	۵۰۱	۲.۸	۱۴۹	۸	۲.۱
			۱۸۹	۳۷	۲.۹	۱۵۰	۳۳۰	۲.۲
			۱۹۰	۸۲	۲.۹	۱۵۱	۱۳	۲.۲
			۱۹۱	۲۳۶	۲.۹	۱۵۲	۳۷	۲.۲
			۱۸۶	۷۲	۲.۷	۱۵۳	۷۲	۲.۲
			۱۸۷	۷۸	۲.۸	۱۵۴	۴۱	۲.۲
			۱۸۸	۵۰۱	۲.۸	۱۵۵	۵۲	۲.۲
			۱۸۹	۳۷	۲.۹	۱۵۶	۶۹	۲.۲

ردیف	تعداد سفر پیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)	ردیف	تعداد سفر پیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)	ردیف	تعداد سفر پیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)
۷۹	۶۵۹	۱.۱	۴۰	۱۰۸۴	۰.۷	۱	۸۰	۰.۱۶
۸۰	۷۹۷	۱.۱	۴۱	۲۰	۰.۷	۲	۱۹۶۵	۰.۲۶
۸۱	۴۰	۱.۱	۴۲	۸۹۳	۰.۷	۳	۷۳۳	۰.۳
۸۲	۱۰۳۶	۱.۱	۴۳	۳۸۹	۰.۷	۴	۸۸۰	۰.۳
۸۳	۱۸۱۹	۱.۱	۴۴	۱۶۷	۰.۷	۵	۱۷۹۱	۰.۳۴
۸۴	۱۱۰	۱.۱	۴۵	۵۹۵	۰.۷	۶	۱۵۰۲	۰.۳۴
۸۵	۲۴۵	۱.۱	۴۶	۳۹۱۹	۰.۷	۷	۲۳۶۱	۰.۳۴
۸۶	۲۸۱	۱.۱	۴۷	۱۶۰	۰.۷۵	۸	۲۳۱	۰.۳۷
۸۷	۱۱۰	۱.۱	۴۸	۲۶۳	۰.۷۵	۹	۲۱۱۴	۰.۳۹
۸۸	۳۰۵	۱.۱	۴۹	۲۶۴	۰.۷۵	۱۰	۳۷۴	۰.۴
۸۹	۳۳۰	۱.۱	۵۰	۹۷۴	۰.۸	۱۱	۱۱۴۵	۰.۴
۹۰	۸۴	۱.۱	۵۱	۳۵۸	۰.۸	۱۲	۳۱۷۷	۰.۴
۹۱	۱۱۲	۱.۱۵	۵۲	۵۷	۰.۸	۱۳	۱۰۹۵	۰.۴۲
۹۲	۲۲۰	۱.۱۵	۵۳	۷۹۲	۰.۸	۱۴	۷۴۲	۰.۴۲
۹۳	۱۰۹	۱.۱۵	۵۴	۳۳۰۰	۰.۸۵	۱۵	۳۵۳۶	۰.۴۳
۹۴	۱۰۸	۱.۱۵	۵۵	۲۲	۰.۸۵	۱۶	۴۳۲۴	۰.۴۳
۹۵	۲۶۳	۱.۲	۵۶	۱۱۵	۰.۹	۱۷	۱۰۰۸	۰.۴۵
۹۶	۲۳	۱.۲	۵۷	۶۱	۰.۹	۱۸	۱۷۴	۰.۴۵
۹۷	۱۲۲۰	۱.۲	۵۸	۴۶	۰.۹	۱۹	۳۰۲۲	۰.۴۷
۹۸	۱۳۶۵	۱.۲	۵۹	۱۰۸۹	۰.۹	۲۰	۲۴۳۹	۰.۴۸
۹۹	۶۵	۱.۲	۶۰	۳۰۷	۰.۹	۲۱	۲۸۹۳	۰.۴۸
۱۰۰	۱۰۴	۱.۲	۶۱	۱۰۴۸	۰.۹	۲۲	۳۱۴۷	۰.۵
۱۰۱	۸۳	۱.۲	۶۲	۱۷۴	۰.۹	۲۳	۱۳۸۷	۰.۵
۱۰۲	۲۲	۱.۲۵	۶۳	۵۵	۰.۹۵	۲۴	۴۶۵	۰.۵
۱۰۳	۲۲	۱.۲۵	۶۴	۱۰۷	۰.۹۵	۲۵	۴۰	۰.۵
۱۰۴	۱۴۴۵	۱.۳	۶۵	۳۸۰	۰.۹۵	۲۶	۱۶۸۹	۰.۵
۱۰۵	۳۴۶	۱.۳	۶۶	۴۸۲	۱	۲۷	۱۰۸	۰.۵۵
۱۰۶	۴۶	۱.۳	۶۷	۵۵۰	۱	۲۸	۳۹۷	۰.۵۵
۱۰۷	۸۳	۱.۳	۶۸	۶۰	۱	۲۹	۹۲۲	۰.۵۵
۱۰۸	۲۸۴	۱.۳	۶۹	۳۹۶	۱	۳۰	۲۳	۰.۵۵
۱۰۹	۸۳۰	۱.۳	۷۰	۴۲۲۵	۱.۰۵	۳۱	۹۴۳	۰.۶
۱۱۰	۲۴۴	۱.۳۵	۷۱	۸۳	۱.۰۵	۳۲	۴۴۳۴	۰.۶
۱۱۱	۴۴	۱.۳۵	۷۲	۳۴۶	۱.۰۵	۳۳	۹۱۶	۰.۶
۱۱۲	۹۴۱	۱.۳۵	۷۳	۱۰۸	۱.۰۵	۳۴	۱۳۷	۰.۶
۱۱۳	۱۱۰	۱.۳۵	۷۴	۲۸۷	۱.۱	۳۵	۲۶۷	۰.۶
۱۱۴	۵۲۲	۱.۳۵	۷۵	۲۲	۱.۱	۳۶	۱۱۹۲	۰.۶۵
۱۱۵	۲۱	۱.۳۵	۷۶	۱۰۴	۱.۱	۳۷	۱۵۲	۰.۶۵
۱۱۶	۲۱	۱.۳۵	۷۷	۹۴۱	۱.۱	۳۸	۱۶۷	۰.۷
۱۱۷	۴۸	۱.۳۵	۷۸	۳۱۲	۱.۱	۳۹	۳۷۵	۰.۷

جدول ب - ۲ - (ادامه)

ردیف	تعداد سفر پیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)	ردیف	تعداد سفر پیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)	ردیف	تعداد سفر پیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)
۱۹۰	۹۰	۲.۴	۱۵۷	۱۶۷	۱.۸	۱۱۸	۱۳۳	۱.۴
۱۹۱	۸۰	۲.۵	۱۵۸	۵۴	۱.۸	۱۱۹	۵۸۷	۱.۴
۱۹۲	۲۲	۲.۵	۱۵۹	۸۰	۱.۸	۱۲۰	۱۴۸۵	۱.۴
۱۹۳	۲۳	۲.۶	۱۶۰	۸۵	۱.۸	۱۲۱	۲۱۲	۱.۴
۱۹۴	۲۰	۲.۶	۱۶۱	۹۰	۱.۸	۱۲۲	۲۲	۱.۴
۱۹۵	۲۲	۲.۶	۱۶۲	۴۱	۱.۸	۱۲۳	۸۳	۱.۵
۱۹۶	۲۲	۲.۷	۱۶۳	۴۶	۱.۸	۱۲۴	۴۶	۱.۵
۱۹۷	۴۲	۲.۸	۱۶۴	۶۲	۱.۸	۱۲۵	۹۲۸	۱.۵
۱۹۸	۲۲	۲.۸	۱۶۵	۸۰	۱.۸	۱۲۶	۱۴۷	۱.۵
۱۹۹	۲۱	۲.۹	۱۶۶	۲۴۶	۱.۸۵	۱۲۷	۶۶	۱.۵
۲۰۰	۴۲	۲.۹	۱۶۷	۲۵۱	۱.۸۵	۱۲۸	۶۹	۱.۵
۲۰۱	۶۱	۳	۱۶۸	۸۷۹	۱.۸۵	۱۲۹	۴۴	۱.۵
۲۰۲	۶۱	۳	۱۶۹	۲۱	۱.۸۵	۱۳۰	۶۲۷	۱.۵۵
			۱۷۰	۳۹۱	۱.۹	۱۳۱	۳۹۸	۱.۵۵
			۱۷۱	۴۱	۱.۹	۱۳۲	۲۴۰	۱.۵۵
			۱۷۲	۴۰	۲	۱۳۳	۴۴	۱.۵۵
			۱۷۳	۱۱۳	۲	۱۳۴	۸۸	۱.۵۵
			۱۷۴	۲۲	۲	۱۳۵	۲۲	۱.۵۵
			۱۷۵	۶۵	۲	۱۳۶	۲۱	۱.۵۵
			۱۷۶	۲۲	۲	۱۳۷	۶۵	۱.۵۵
			۱۷۷	۱۲۶	۲	۱۳۸	۲۲	۱.۶
			۱۷۸	۴۶	۲	۱۳۹	۷۹۵	۱.۶
			۱۷۹	۶۲	۲.۰۵	۱۴۰	۴۴	۱.۶
			۱۸۰	۲۹۱	۲.۱	۱۴۱	۴۳	۱.۶
			۱۸۱	۲۲	۲.۱	۱۴۲	۲۴۷	۱.۶
			۱۸۲	۲۰	۲.۱	۱۴۳	۴۴	۱.۶
			۱۸۳	۴۴	۲.۱۵	۱۴۴	۲۲	۱.۶۵
			۱۸۴	۲۰	۲.۲	۱۴۵	۲۳	۱.۶۵
			۱۸۵	۲۲	۲.۲	۱۴۶	۲۰۰	۱.۷
			۱۸۶	۴۴	۲.۲	۱۴۷	۸۵۱	۱.۷
			۱۸۷	۲۲	۲.۲	۱۴۸	۸۷۸	۱.۷
			۱۸۸	۳۶۷	۲.۲	۱۴۹	۱۴۶	۱.۷
			۱۸۹	۶۶	۲.۲	۱۵۰	۳۶۷	۱.۷۵
			۱۹۰	۴۲	۲.۲	۱۵۱	۲۶	۱.۷۵
			۱۹۱	۲۲	۲.۴	۱۵۲	۴۲۴	۱.۷۵
			۱۸۶	۲۰	۲.۴	۱۵۳	۲۱	۱.۷۵
			۱۸۷	۴۶	۲.۴	۱۵۴	۲۴۶	۱.۷۵
			۱۸۸	۳۶۷	۲.۴	۱۵۵	۶۰	۱.۷۵
			۱۸۹	۶۱	۲.۴	۱۵۶	۱۰۲	۱.۷۵

جدول ب - ۳ - اطلاعات مربوط به شکل ۳۱

ردیف	تعداد سفر پیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)	ردیف	تعداد سفر پیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)	ردیف	تعداد سفر پیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)
۷۹	۲۳۲	۰.۷	۴۰	۵۸۴۴	۰.۵	۱	۳۶۲	۰.۲
۸۰	۹۵۸	۰.۷	۴۱	۴۳۲۴	۰.۵۱	۲	۱۶۰	۰.۲۱
۸۱	۱۰۱۶	۰.۷	۴۲	۲۶۶	۰.۵۲	۳	۳۴۸	۰.۲۱
۸۲	۳۸	۰.۷	۴۳	۵۴	۰.۵۲	۴	۱۶۰	۰.۲۲
۸۳	۲۱۸۰	۰.۷	۴۴	۳۲۰	۰.۵۵	۵	۱۳۱۴	۰.۲۲
۸۴	۴۶۴	۰.۷	۴۵	۳۷۴	۰.۵۵	۶	۲۸۵۸	۰.۲۳
۸۵	۳۸	۰.۷	۴۶	۶۰	۰.۵۵	۷	۵۴	۰.۲۵
۸۶	۶۰	۰.۷۵	۴۷	۲۹۸	۰.۵۵	۸	۱۰۶	۰.۲۵
۸۷	۳۰	۰.۷۵	۴۸	۱۰۶	۰.۵۵	۹	۴۰۶	۰.۲۸
۸۸	۲۸۶۶	۰.۷۵	۴۹	۱۰۶	۰.۵۵	۱۰	۴۸۰	۰.۲۸
۸۹	۳۶۰	۰.۷۵	۵۰	۴۱۸	۰.۵۵	۱۱	۲۴۱۴	۰.۳
۹۰	۲۳۸	۰.۷۵	۵۱	۴۲۰	۰.۵۵	۱۲	۱۳۰۴	۰.۳
۹۱	۳۰	۰.۷۵	۵۲	۱۱۳۸	۰.۵۵	۱۳	۵۳۸	۰.۳۱
۹۲	۱۳۱۸	۰.۷۵	۵۳	۲۵۸	۰.۵۵	۱۴	۱۸۶۰	۰.۳۱
۹۳	۱۲۰	۰.۸	۵۴	۱۱۳۴	۰.۵۵	۱۵	۳۶۸	۰.۳۲
۹۴	۴۸۸	۰.۸	۵۵	۵۴	۰.۶	۱۶	۱۴۹۴	۰.۳۳
۹۵	۷۱۴	۰.۸	۵۶	۲۸۶	۰.۶	۱۷	۱۴۴۶	۰.۳۳
۹۶	۲۱۴	۰.۸	۵۷	۶۰	۰.۶	۱۸	۲۱۵۶	۰.۳۴
۹۷	۴۶۴	۰.۸	۵۸	۲۳۸	۰.۶	۱۹	۴۵۹۸	۰.۳۵
۹۸	۱۷۴	۰.۸	۵۹	۲۶۶	۰.۶	۲۰	۶۰	۰.۳۵
۹۹	۴۲۲	۰.۸	۶۰	۱۲۴	۰.۶	۲۱	۷۲۲	۰.۳۵
۱۰۰	۱۱۶	۰.۸	۶۱	۲۹۳۸	۰.۶	۲۲	۲۸۰۶	۰.۳۵
۱۰۱	۲۳۸	۰.۸	۶۲	۶۰	۰.۶	۲۳	۵۱۳۴	۰.۳۶
۱۰۲	۲۴۰	۰.۸	۶۳	۵۴	۰.۶۲	۲۴	۹۵۶	۰.۳۷
۱۰۳	۶۰	۰.۸۵	۶۴	۲۶۸	۰.۶۲	۲۵	۳۷۷۲	۰.۴
۱۰۴	۶۰	۰.۸۵	۶۵	۶۹۰	۰.۶۵	۲۶	۱۱۶	۰.۴
۱۰۵	۸۹۶	۰.۹	۶۶	۳۸	۰.۶۵	۲۷	۷۸۴	۰.۴
۱۰۶	۶۰	۰.۹	۶۷	۵۳۸	۰.۶۵	۲۸	۷۱۶	۰.۴۲
۱۰۷	۳۶۲	۰.۹	۶۸	۱۰۶	۰.۶۵	۲۹	۵۴۲۴	۰.۴۳
۱۰۸	۴۱۸	۰.۹	۶۹	۵۴۲	۰.۶۵	۳۰	۲۹۲۶	۰.۴۴
۱۰۹	۶۰	۰.۹۵	۷۰	۱۱۶	۰.۶۵	۳۱	۱۲۰	۰.۴۵
۱۱۰	۱۵۲۴	۰.۹۵	۷۱	۱۷۴	۰.۶۵	۳۲	۱۱۳۴	۰.۴۵
۱۱۱	۷۱۸	۰.۹۵	۷۲	۳۰	۰.۶۵	۳۳	۷۶۲	۰.۴۷
۱۱۲	۵۸	۰.۹۵	۷۳	۶۲	۰.۶۵	۳۴	۶۹۲۸	۰.۴۸
۱۱۳	۴۳۲۲	۰.۹۵	۷۴	۳۲۶	۰.۶۸	۳۵	۶۰	۰.۴۹
۱۱۴	۲۴۰	۰.۹۵	۷۵	۸۲	۰.۷	۳۶	۳۰۰	۰.۵
۱۱۵	۲۹۸	۰.۹۵	۷۶	۱۲۲	۰.۷	۳۷	۱۳۹۲	۰.۵
۱۱۶	۱۲۰	۰.۹۵	۷۷	۶۰	۰.۷	۳۸	۱۲۰	۰.۵
۱۱۷	۲۴۰	۰.۹۵	۷۸	۱۰۲۴	۰.۷	۳۹	۲۳۲	۰.۵

ردیف	تعداد سفر پیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)	ردیف	تعداد سفر پیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)	ردیف	تعداد سفر پیاده	مسافت هوایی (کیلومتر)
۱۹۴	۱۲۰	۱.۹	۱۵۹	۶۰	۱.۳	۱۱۸	۶۰۲	۱
۱۹۵	۶۲	۱.۹	۱۶۰	۷۴	۱.۳	۱۱۹	۱۲۰	۱
۱۹۶	۳۶۲	۱.۹	۱۶۱	۱۲۰	۱.۳	۱۲۰	۵۸	۱
۱۹۷	۷۸۴	۱.۹	۱۶۲	۲۲۶۰	۱.۳	۱۲۱	۲۹۸	۱
۱۹۸	۵۸	۱.۹	۱۶۳	۶۰	۱.۳	۱۲۲	۹۰	۱
۱۹۹	۱۲۰	۱.۹	۱۶۴	۳۰۲	۱.۳	۱۲۳	۱۰۷۴	۱
۲۰۰	۵۲۸	۱.۹۵	۱۶۵	۲۴۰	۱.۳۳	۱۲۴	۵۸	۱
۲۰۱	۳۸	۲	۱۶۶	۱۲۰	۱.۳۵	۱۲۵	۱۲۰	۱
۲۰۲	۶۰	۲	۱۶۷	۵۸۰	۱.۳۵	۱۲۶	۴۶	۱
۲۰۳	۱۲۴	۲	۱۶۸	۷۱۶	۱.۳۵	۱۲۷	۱۲۲	۱
۲۰۴	۳۸	۲	۱۶۹	۳۸۶	۱.۴	۱۲۸	۱۰۷۸	۱
۲۰۵	۱۵۰	۲	۱۷۰	۲۳۲	۱.۴	۱۲۹	۵۴	۱
۲۰۶	۳۰۲	۲	۱۷۱	۳۰۰	۱.۴	۱۳۰	۵۴	۱
۲۰۷	۶۰	۲	۱۷۲	۳۰۰	۱.۴	۱۳۱	۶۲	۱
۲۰۸	۱۲۰	۲.۰۵	۱۷۳	۱۰۵۲	۱.۴	۱۳۲	۱۳۷۴	۱.۰۵
۲۰۹	۱۱۲	۲.۱	۱۷۴	۵۴	۱.۴	۱۳۳	۶۱۲	۱.۱
۲۱۰	۹۲	۲.۱	۱۷۵	۱۰۲۴	۱.۴	۱۳۴	۲۹۸	۱.۱
۲۱۱	۴۲۰	۲.۱	۱۷۶	۴۹۰	۱.۴۵	۱۳۵	۴۰	۱.۱
۲۱۲	۱۵۰	۲.۱	۱۷۷	۱۲۰	۱.۴۵	۱۳۶	۵۸	۱.۱
۲۱۳	۴۰	۲.۱	۱۷۸	۳۸	۱.۵	۱۳۷	۵۴	۱.۱
۲۱۴	۶۰	۲.۱	۱۷۹	۴۶	۱.۵	۱۳۸	۷۴۶	۱.۱
۲۱۵	۴۰	۲.۲	۱۸۰	۱۲۰	۱.۵	۱۳۹	۶۳۰	۱.۱
۲۱۶	۶۲	۲.۲	۱۸۱	۲۸۰	۱.۵	۱۴۰	۵۹۸	۱.۱
۲۱۷	۱۸۰	۲.۲	۱۸۲	۱۲۰	۱.۵	۱۴۱	۵۳۸	۱.۱
۲۱۸	۷۴۰	۲.۲	۱۸۳	۶۰	۱.۵۵	۱۴۲	۵۴	۱.۱
۲۱۹	۳۸	۲.۳	۱۸۴	۱۳۵۶	۱.۵۵	۱۴۳	۳۰۲	۱.۱
۲۲۰	۹۲	۲.۳	۱۸۵	۸۲	۱.۶	۱۴۴	۶۰	۱.۱
۲۲۱	۵۸	۲.۳	۱۸۶	۵۰۸	۱.۶	۱۴۵	۹۸۶	۱.۱
۲۲۲	۶۰	۲.۴	۱۸۷	۴۰	۱.۶	۱۴۶	۱۶۷۲	۱.۱۵
۲۲۳	۱۸۰	۲.۵	۱۸۸	۹۲	۱.۷	۱۴۷	۹۲	۱.۱۵
۲۲۴	۶۰	۲.۵۵	۱۸۹	۱۷۴	۱.۷	۱۴۸	۲۳۸	۱.۱۵
۲۲۵	۷۶	۲.۶	۱۹۰	۱۲۲	۱.۷	۱۴۹	۱۲۰	۱.۲
۲۲۶	۹۲	۲.۶	۱۹۱	۱۵۰	۱.۷	۱۵۰	۶۰	۱.۲
۲۲۷	۱۵۰	۲.۶۵	۱۹۲	۱۸۰	۱.۷	۱۵۱	۴۱۴	۱.۲
۲۲۸	۳۲۴	۲.۷	۱۹۳	۱۲۰	۱.۷	۱۵۲	۶۰	۱.۲
۲۲۹	۷۵۲	۲.۷	۱۹۴	۶۰	۱.۷۵	۱۵۳	۴۳۴	۱.۲۵
۲۳۰	۳۸	۲.۹۵	۱۹۵	۶۰	۱.۸	۱۵۴	۱۱۶	۱.۳
			۱۹۶	۱۲۰	۱.۸	۱۵۵	۱۸۰	۱.۳
			۱۹۷	۶۰	۱.۸	۱۵۶	۷۱۸	۱.۳
			۱۹۸	۵۸	۱.۸۵	۱۵۷	۹۲	۱.۳
			۱۹۹	۶۰	۱.۹	۱۵۸	۴۸	۱.۳

جدول ب - ۴ - اطلاعات مربوط به شکل ۳۲
(گروه آقایان)

ردیف	طول سفر پیاده (متر)	فراوانی	فراوانی تجمعی	درصد فراوانی تجمعی
۱	۲۰۰	۱۳۲	۱۳۲	۲۶,۰۴
۲	۴۰۰	۱۱۶	۲۴۸	۴۸,۹۲
۳	۶۰۰	۷۰	۳۱۸	۶۲,۷۲
۴	۸۰۰	۴۱	۳۵۹	۷۰,۸۱
۵	۱۰۰۰	۶۳	۴۲۲	۸۳,۲۳
۶	۱۵۰۰	۳۰	۴۵۲	۸۹,۱۵
۷	۲۰۰۰	۵۳	۵۰۵	۹۹,۶۱
۸	۲۵۰۰	۲	۵۰۷	۱۰۰,۰۰

جدول ب - ۵ - اطلاعات مربوط به شکل ۳۲
(گروه خانمها)

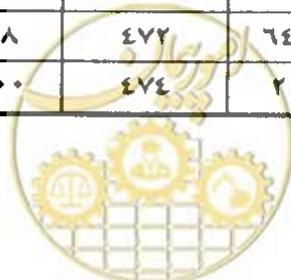
ردیف	طول سفر پیاده (متر)	فراوانی	فراوانی تجمعی	درصد فراوانی تجمعی
۱	۲۰۰	۳۹	۳۹	۱۶,۰۵
۲	۴۰۰	۵۸	۹۷	۳۹,۹۲
۳	۶۰۰	۵۷	۱۵۴	۶۳,۳۷
۴	۸۰۰	۱۰	۱۶۴	۶۷,۴۹
۵	۱۰۰۰	۴۰	۲۰۴	۸۳,۹۵
۶	۱۵۰۰	۹	۲۱۳	۸۷,۶۵
۷	۲۰۰۰	۳۰	۲۴۳	۱۰۰,۰۰

جدول ب - ۶ - اطلاعات مربوط به شکل ۳۳
(گروه زیر ۱۸ سال)

ردیف	طول سفر پیاده (متر)	فراوانی	فراوانی تجمعی	درصد فراوانی تجمعی
۱	۲۰۰	۴۱	۴۱	۲۷,۵۲
۲	۴۰۰	۳۷	۷۸	۵۲,۳۵
۳	۶۰۰	۱۸	۹۶	۶۴,۴۳
۴	۸۰۰	۱۱	۱۰۷	۷۱,۸۱
۵	۱۰۰۰	۲۰	۱۲۷	۸۵,۲۳
۶	۱۵۰۰	۹	۱۳۶	۹۱,۲۸
۷	۲۰۰۰	۱۱	۱۴۷	۹۸,۶۶
۸	۲۵۰۰	۲	۱۴۹	۱۰۰

جدول ب - ۷ - اطلاعات مربوط به شکل ۳۳
(گروه ۱۸ تا ۳۹ سال)

ردیف	طول سفر پیاده (متر)	فراوانی	فراوانی تجمعی	درصد فراوانی تجمعی
۱	۲۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۲۱,۱۰
۲	۴۰۰	۱۰۶	۲۰۶	۴۳,۴۶
۳	۶۰۰	۸۴	۲۹۰	۶۱,۱۸
۴	۸۰۰	۳۰	۳۲۰	۶۷,۵۱
۵	۱۰۰۰	۶۵	۳۸۵	۸۱,۲۲
۶	۱۵۰۰	۲۳	۴۰۸	۸۶,۰۸
۷	۲۰۰۰	۶۴	۴۷۲	۹۹,۵۸
۸	۲۵۰۰	۲	۴۷۴	۱۰۰,۰۰

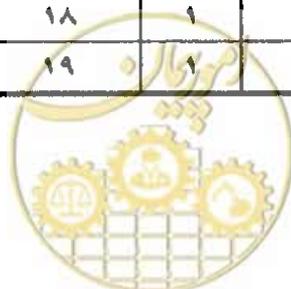


جدول ب - ۸ - اطلاعات مربوط به شکل ۳۳
(گروه ۴۰ تا ۵۹ سال)

ردیف	طول سفر پیاده (متر)	فراوانی	فراوانی تجمعی	درصد فراوانی تجمعی
۱	۲۰۰	۲۶	۲۶	۲۳,۶۴
۲	۴۰۰	۲۴	۵۰	۴۵,۴۵
۳	۶۰۰	۲۳	۷۳	۶۶,۳۶
۴	۸۰۰	۸	۸۱	۷۳,۶۴
۵	۱۰۰۰	۱۶	۹۷	۸۸,۱۸
۶	۱۵۰۰	۶	۱۰۳	۹۳,۶۴
۷	۲۰۰۰	۷	۱۱۰	۱۰۰,۰۰
۸	۲۵۰۰	۰	۱۱۰	۱۰۰,۰۰

جدول ب - ۹ - اطلاعات مربوط به شکل ۳۳
(گروه ۶۰ سال به بالا)

ردیف	طول سفر پیاده (متر)	فراوانی	فراوانی تجمعی	درصد فراوانی تجمعی
۱	۲۰۰	۴	۴	۲۱,۰۵
۲	۴۰۰	۷	۱۱	۵۷,۸۹
۳	۶۰۰	۲	۱۳	۶۸,۴۲
۴	۸۰۰	۲	۱۵	۷۸,۹۵
۵	۱۰۰۰	۲	۱۷	۸۹,۴۷
۶	۱۵۰۰	۱	۱۸	۹۴,۷۴
۷	۲۰۰۰	۱	۱۹	۱۰۰,۰۰

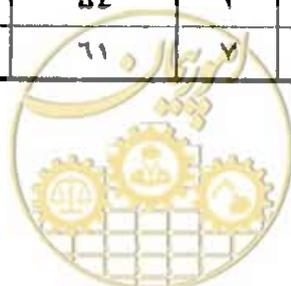


جدول ب - ۱۰ - اطلاعات مربوط به شکل ۳۴
(گروه محصل)

ردیف	طول سفر پیاده (متر)	فراوانی	فراوانی تجمعی	درصد فراوانی تجمعی
۱	۲۰۰	۵۵	۵۵	۲۳,۳۱
۲	۴۰۰	۵۴	۱۰۹	۴۶,۱۹
۳	۶۰۰	۳۶	۱۴۵	۶۱,۴۴
۴	۸۰۰	۲۱	۱۶۶	۷۰,۳۴
۵	۱۰۰۰	۳۱	۱۹۷	۸۳,۴۷
۶	۱۵۰۰	۱۴	۲۱۱	۸۹,۴۱
۷	۲۰۰۰	۲۳	۲۳۴	۹۹,۱۵
۸	۲۵۰۰	۲	۲۳۶	۱۰۰,۰۰

جدول ب - ۱۱ - اطلاعات مربوط به شکل ۳۴
(گروه خانه دار)

ردیف	طول سفر پیاده (متر)	فراوانی	فراوانی تجمعی	درصد فراوانی تجمعی
۱	۲۰۰	۵	۵	۸,۲۰
۲	۴۰۰	۱۶	۲۱	۳۴,۴۳
۳	۶۰۰	۱۴	۳۵	۵۷,۳۸
۴	۸۰۰	۴	۳۹	۶۳,۹۳
۵	۱۰۰۰	۱۴	۵۳	۸۶,۸۹
۶	۱۵۰۰	۱	۵۴	۸۸,۵۲
۷	۲۰۰۰	۷	۶۱	۱۰۰,۰۰



جدول ب - ۱۲ - اطلاعات مربوط به شکل ۳۴
(گروه کارمند)

ردیف	طول سفر پیاده (متر)	فراوانی	فراوانی تجمعی	درصد فراوانی تجمعی
۱	۲۰۰	۷۳	۷۳	۲۶,۲۶
۲	۴۰۰	۶۵	۱۳۸	۴۹,۶۴
۳	۶۰۰	۵۵	۱۹۳	۶۹,۴۲
۴	۸۰۰	۱۵	۲۰۸	۷۴,۸۲
۵	۱۰۰۰	۳۴	۲۴۲	۸۷,۰۵
۶	۱۵۰۰	۱۵	۲۵۷	۹۲,۴۵
۷	۲۰۰۰	۲۱	۲۷۸	۱۰۰,۰۰

جدول ب - ۱۳ - اطلاعات مربوط به شکل ۳۴
(گروه آزاد)

ردیف	طول سفر پیاده (متر)	فراوانی	فراوانی تجمعی	درصد فراوانی تجمعی
۱	۲۰۰	۱۸	۱۸	۲۱,۶۹
۲	۴۰۰	۲۳	۴۱	۴۹,۴۰
۳	۶۰۰	۸	۴۹	۵۹,۰۴
۴	۸۰۰	۴	۵۳	۶۳,۸۶
۵	۱۰۰۰	۱۶	۶۹	۸۳,۱۳
۶	۱۵۰۰	۴	۷۳	۸۷,۹۵
۷	۲۰۰۰	۱۰	۸۳	۱۰۰,۰۰



جدول ب - ۱۴ - اطلاعات مربوط به شکل های ۳۸، ۳۹، ۴۰، ۴۱

ردیف	چگالی نفر بر مترمربع	سرعت متر بر دقیقه	تردد پیاده نفر بر دقیقه بر متر عرض	فضای حرکت متر مربع بر نفر
۱	۰,۲۸	۶۱,۳۳	۱۷,۱۴	۳,۵۸
۲	۰,۳۹	۶۶,۲۴	۲۵,۷۱	۲,۵۸
۳	۰,۳۱	۷۲,۴۵	۲۲,۵۰	۳,۲۲
۴	۰,۳۳	۷۲,۲۹	۲۳,۵۷	۳,۰۷
۵	۰,۳۰	۷۲,۶۳	۲۱,۴۳	۳,۳۹
۶	۰,۲۰	۷۴,۳۱	۱۵,۰۰	۴,۹۵
۷	۰,۱۹	۶۹,۰۰	۱۲,۸۶	۵,۳۷
۸	۰,۲۵	۶۶,۰۰	۱۶,۶۷	۳,۹۶
۹	۰,۲۲	۸۲,۹۷	۱۸,۳۳	۴,۵۳
۱۰	۰,۲۲	۸۲,۹۷	۱۸,۳۳	۴,۵۳
۱۱	۰,۷۶	۶۱,۶۰	۴۶,۶۷	۱,۳۲
۱۲	۰,۱۴	۶۹,۸۳	۹,۵۰	۷,۳۵
۱۳	۰,۱۳	۸۰,۵۳	۱۰,۵۰	۷,۶۷
۱۴	۰,۱۶	۶۳,۸۷	۱۰,۵۰	۶,۰۸
۱۵	۰,۱۸	۷۹,۹۳	۱۴,۵۰	۵,۵۱
۱۶	۰,۱۹	۷۷,۵۱	۱۴,۵۰	۵,۳۵
۱۷	۰,۲۰	۷۳,۰۸	۱۴,۵۰	۵,۰۴
۱۸	۰,۱۲	۸۰,۱۸	۱۰,۰۰	۸,۰۲
۱۹	۰,۱۶	۷۹,۰۸	۱۳,۰۰	۶,۰۸
۲۰	۰,۱۸	۹۱,۰۵	۱۶,۰۰	۵,۶۹
۲۱	۰,۱۹	۶۴,۱۵	۱۲,۰۰	۵,۳۵
۲۲	۰,۲۰	۸۸,۲۰	۱۸,۰۰	۴,۹۰
۲۳	۰,۱۲	۷۶,۱۷	۹,۵۰	۸,۰۲
۲۴	۰,۰۷	۸۱,۴۲	۶,۰۰	۱۳,۵۷
۲۵	۰,۱۷	۶۴,۶۸	۱۱,۰۰	۵,۸۸
۲۶	۰,۴۶	۷۵,۶۰	۳۵,۰۰	۲,۱۶
۲۷	۰,۸۶	۶۲,۳۰	۵۳,۷۵	۱,۱۶
۲۸	۰,۸۲	۶۳,۹۷	۵۲,۵۰	۱,۲۲
۲۹	۰,۹۵	۵۴,۱۲	۵۱,۲۵	۱,۰۶
۳۰	۰,۴۰	۷۸,۱۶	۳۱,۲۵	۲,۵۰
۳۱	۱,۲۴	۵۳,۹۴	۶۷,۰۶	۰,۸۰
۳۲	۱,۱۸	۵۰,۷۴	۶۰,۰۰	۰,۸۵
۳۳	۰,۹۷	۵۶,۳۸	۵۴,۷۱	۱,۰۳
۳۴	۱,۱۵	۴۵,۹۵	۵۲,۹۴	۰,۸۷

جدول ب - ۱۴ - (ادامه)

ردیف	چگالی نفر بر مترمربع	سرعت متر بر دقیقه	تردد پیاپی نفر بر دقیقه بر متر عرض	فضای حرکت متر مربع بر نفر
۳۵	۰,۷۶	۶۲,۸۶	۴۷,۶۵	۱,۳۲
۳۶	۱,۵۵	۳۷,۶۶	۵۸,۲۴	۰,۶۵
۳۷	۱,۶۷	۴۰,۲۱	۶۷,۰۶	۰,۶۰
۳۸	۰,۸۸	۶۶,۲۳	۵۸,۲۴	۱,۱۴
۳۹	۰,۹۱	۵۶,۲۶	۵۱,۱۸	۱,۱۰
۴۰	۱,۶۷	۳۴,۹۲	۵۸,۲۴	۰,۶۰
۴۱	۰,۹۴	۵۸,۲۰	۵۴,۷۱	۱,۰۶
۴۲	۱,۶۱	۳۹,۵۳	۶۳,۵۳	۰,۶۲
۴۳	۱,۰۳	۵۴,۷۸	۵۶,۴۷	۰,۹۷
۴۴	۰,۹۱	۶۴,۰۲	۵۸,۲۴	۱,۱۰
۴۵	۰,۴۴	۶۲,۵۳	۲۷,۵۰	۲,۲۷
۴۶	۱,۰۳	۵۵,۸۲	۵۷,۵۰	۰,۹۷
۴۷	۰,۳۶	۸۱,۲۹	۲۹,۱۷	۲,۷۹
۴۸	۰,۵۶	۶۶,۰۰	۳۶,۶۷	۱,۸۰
۴۹	۰,۸۲	۶۴,۹۰	۵۳,۳۳	۱,۲۲
۵۰	۰,۶۳	۶۶,۶۷	۴۱,۶۷	۱,۶۰
۵۱	۰,۳۴	۷۹,۴۵	۲۶,۶۷	۲,۹۸
۵۲	۰,۴۹	۷۰,۲۹	۳۴,۱۷	۲,۰۶
۵۳	۰,۵۳	۶۷,۳۰	۳۵,۸۳	۱,۸۸
۵۴	۰,۶۳	۶۲,۶۷	۳۹,۱۷	۱,۶۰
۵۵	۰,۶۵	۷۲,۰۰	۴۶,۶۷	۱,۵۴
۵۶	۰,۶۱	۷۸,۷۹	۴۸,۳۳	۱,۶۳
۵۷	۰,۹۸	۶۰,۱۴	۵۹,۱۷	۱,۰۲
۵۸	۱,۱۶	۵۴,۷۲	۶۳,۳۳	۰,۸۶
۵۹	۱,۴۹	۴۵,۱۴	۶۷,۰۶	۰,۶۷
۶۰	۱,۸۵	۳۶,۲۶	۶۷,۰۶	۰,۵۴
۶۱	۱,۷۹	۳۳,۵۴	۶۰,۰۰	۰,۵۶
۶۲	۰,۶۵	۶۱,۷۱	۴۰,۰۰	۱,۵۴
۶۳	۰,۶۱	۶۵,۲۱	۴۰,۰۰	۱,۶۳
۶۴	۰,۶۵	۶۸,۱۴	۴۴,۱۷	۱,۵۴
۶۵	۰,۹۰	۶۰,۹۲	۵۵,۰۰	۱,۱۱
۶۶	۰,۶۵	۶۵,۵۷	۴۲,۵۰	۱,۵۴
۶۷	۰,۷۱	۷۴,۳۶	۵۲,۵۰	۱,۴۲
۶۸	۰,۷۳	۵۹,۴۳	۴۳,۳۳	۱,۳۷

جدول ب - ۱۶ - اطلاعات مربوط به جدول ۲۰ (برحسب تعداد پاسخ دهندگان در نمونه)

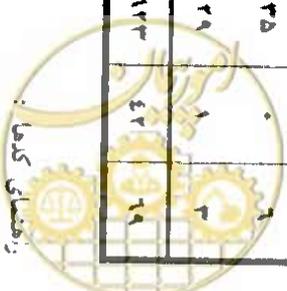
کاظهارنظر	گروه جنسی		گروه سنی				گروه شغلی				گروه تحصیلی				گروه جسمی		
	۱	۲	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳
۱	۱۳۰	۶۶	۲۴	۱۱۳	۵۰	۸	۳۶	۳۰	۸۴	۲۷	۹	۸۲	۱۰۳	۱۵۹	۱۸	۱۲	
۲	۲۳	۹	۵	۱۵	۱۱	۱	۶	۲	۱۸	۲	۱	۱۶	۱۵	۲۵	۱	۵	
۳	۲۵۴	۱۶۴	۶۶	۲۸۸	۵۶	۷	۱۰۲	۶۰	۱۵۵	۵۳	۴۱	۱۹۴	۱۷۹	۳۶۲	۱۶	۳۰	
۴	۶۹	۳۶	۱۷	۷۰	۱۴	۳	۲۹	۷	۳۰	۱۰	۱	۵۰	۵۳	۷۷	۷	۲۲	
جمع	۴۷۶	۳۷۵	۱۱۳	۴۸۶	۱۳۱	۱۹	۱۷۴	۹۹	۲۸۷	۹۲	۵۲	۳۴۲	۳۵۰	۶۲۳	۴۲	۶۹	

راهنمای کدها :

- کاظهارنظر : ندانشن عادت پیاده روی (۱) نامناسب بودن وضعیت پیاده رویها (۲) کمبود وقت و عجله (۳) سایر موارد (۴)
- جنس : مرد (۱) زن (۲)
- سن : زیر ۱۸ سال (۱) ۱۸-۳۹ (۲) ۳۹-۵۹ (۳) ۶۰ به بالا (۴)
- شغل : محصل (۱) خانه دار (۲) آزاد (۳)
- میزان تحصیلات : بی‌سواد (۱) تادینیم (۲) دیپلم به بالا (۳)
- وضعیت جسمی : سالم (۱) ضعیف (۲) معلول (۳)

جدول ب - ۱۷ - اطلاعات مربوط به جدول ۲۱ (بر حسب تعداد پاسخ دهندگان در نمونه)

کلیه‌ها/نظر	گروه جنسی		گروه سنی				گروه شغلی				گروه تحصیلی			گروه جغسی		
	۱	۲	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳	۱	۲	۳
۱	۲۲۱	۱۳۹	۲۸	۲۴۶	۶۸	۱۴	۵۵	۵۴	۱۳۵	۶۴	۴۰	۱۳۹	۱۳۳	۲۹۲	۲۳	۳۱
۲	۴۹	۲۷	۱۳	۴۰	۲۱	۱	۱۸	۶	۴۲	۰	۴	۳۲	۳۹	۶۱	۵	۲
۳	۱۴۸	۹۶	۶۱	۱۴۹	۳۰	۵	۷۹	۲۹	۸۶	۲۰	۷	۱۳۸	۹۷	۲۰۰	۱۳	۲۱
۴	۳۱	۱۱	۵	۲۸	۸	۱	۸	۶	۱۴	۷	۱	۱۹	۲۱	۳۵	۰	۳
۵	۲۳	۱۱	۷	۲۳	۴	۰	۱۴	۴	۹	۱	۰	۱۵	۱۹	۲۹	۱	۳
جمع	۴۷۱	۲۷۵	۱۱۳	۴۸۶	۱۳۱	۱۹	۱۷۴	۹۹	۲۸۷	۹۲	۵۲	۳۴۲	۳۵۰	۶۲۳	۴۲	۶۹



سایر موارد (۵) عدم رعایت مقررات (۴) از طرف راستگاران

بی‌نیتی و عصبانه (۳)

نامناسب بودن پیاده روی (۲) و گذرگاههای عرضی

عدم آشنایی (۱) به مقررات کلیه‌ها/نظر : جنس : سن : شغل : میزان تحصیلات : وضعیت جغسی :

- (۱) زن
- (۲) ۵۹-۳۹
- (۳) ۱۰-۲۰ سال
- (۴) آزاد
- (۱) بی‌نیت
- (۲) کارمند
- (۳) دیپلمه به بالا (۳)
- (۴) معطل
- (۱) ضعیف
- (۲) سالم
- (۳) وضعیت جغسی

جدول ب - ۱۸ - اطلاعات مربوط به جدول ۲۳ (برحسب تعداد پاسخ دهندگان در نمونه)

کاظهار نظر	گروه جنسی		گروه سنی				گروه شغلی				گروه تحصیلی				گروه جسمی		
	۱	۲	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳	۴	۱	۲	۳	۱	۲	۳	
۱	۸۶	۴۲	۲۸	۷۵	۲۳	۱	۳۸	۲	۵۵	۷	۱	۷۲	۵۵	۱۰۲	۴	۲۱	
۲	۲۶۵	۱۵۶	۵۳	۲۷۴	۷۹	۱۵	۸۴	۶۴	۱۵۵	۶۴	۴۹	۱۹۰	۱۷۸	۳۵۰	۲۸	۳۲	
۳	۲۴	۷	۹	۱۶	۴	۱	۱۰	۲	۱۳	۱	۰	۱۹	۱۲	۲۵	۱	۰	
۴	۱۰۱	۷۱	۲۳	۱۲۱	۲۵	۲	۴۲	۳۰	۶۴	۲۰	۲	۶۱	۱۰۵	۱۴۶	۹	۱۵	
جمع	۴۷۶	۲۷۵	۱۱۳	۴۸۶	۱۳۱	۱۹	۱۷۴	۹۹	۲۸۷	۹۲	۵۲	۳۴۲	۳۵۰	۶۲۳	۴۲	۶۹	

راهنمای کدها :

کاظهار نظر : نامناسب بودن زمان بندی (۱) عدم رعایت مقررات (۲) از طرف رانندگان (۳) سایر موارد (۴)

چرخ راهنمایی : جنس : مرد (۱) زن (۲)
 سن : زیر ۱۸ سال (۱) ۱۸-۳۹ (۲) ۴۰-۶۰ (۳) ۶۰ به بالا (۴)
 شغل : محصل (۱) خانه دار (۲) کارمند (۳) آزاد (۴)
 میزان تعویبات : بیسراد (۱) تادپیم (۲) دیپلم به بالا (۳)
 وضعیت جسمی : سالم (۱) ضعیف (۲) معلول (۳)

« پیوست ج »

منابع و مراجع



omoorepeyman.ir

منابع و مراجع

الف) منابع فارسی

- ۱ - " الگوی مصرف حمل و نقل شهری " گروه مطالعات برنامه ریزی شهری وزارت کشور فروردین ۱۳۷۲
- ۲ - آیتی - اسماعیل " تصادفات جاده ای ایران " - دانشگاه فردوسی مشهد - ۱۳۷۱
- ۳ - " ایستگاههای اتوبوس و تاکسی و جایگاههای انتظارمسافران " گزارش طرح جامع شهرکرج - وزارت مسکن و شهرسازی ۱۳۶۶
- ۴ - " آئین نامه راهنمایی و رانندگی " معاونت حمل و نقل شهرداری تهران ۱۳۷۰
- ۵ - برآبادی - محمود " جانبازان و معلولین در ترافیک شهری " - تازه های ترافیک - آبان ۱۳۷۰
- ۶ - " بررسی روشنایی گذرگاه ها " گزارش طرح جامع شهرکرج - وزارت مسکن و شهرسازی - ۱۳۶۶
- ۷ - " بررسی سیستم های حمل و نقل و ترابری شهری " گزارش طرح جامع شهرکرج - وزارت مسکن و شهرسازی - ۱۳۶۶
- ۸ - بهروزی - کمال " ایمنی ترافیک " تازه های ترافیک
- ۹ - بهروزی - کمال " گذربان مدرسه " - واژه نامه حمل و نقل و ترافیک ۱۳۶۰
- ۱۰ - " پیادگان ، حوادث ، قوانین " صنعت حمل و نقل - شماره ۹۷
- ۱۱ - " توصیه هایی برای عبور و مرور ایمنی دانش آموزان " روابط عمومی سازمان حمل و نقل ترافیک تهران - شهریور ۱۳۷۳
- ۱۲ - " جایگاه مطالعات حمل و نقل و ترافیک در شهرسازی " مهندسین مشاور رهپویان - مهندسین مشاور گذرراه - مهر ۱۳۷۲
- ۱۳ - حکیمی - منیژه - " ایمنی گذرگاه مدرسه " - تازه های ترافیک - تیرماه ۱۳۶۲
- ۱۴ - حکیمی - منیژه - " ایمنی مناطق مسکونی " - تازه های ترافیک - تابستان ۱۳۷۳
- ۱۵ - حکیمی - منیژه - " ایمنی عابر پیاده در کشورهای جهان سوم " تازه های ترافیک - اسفند ۷۰ شماره ۱۳۳
- ۱۶ - حکیمی - منیژه - " ویژگیهای برنامه ریزی مال های عابر پیاده " تازه های ترافیک - اسفند ۶۹ شماره ۳۱
- ۱۷ - " خلاصه نتایج آمارگیری سفرهای شهر تهران " مطالعات نتایج آمارگیری سفرهای شهر تهران - شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران - مرداد ۱۳۷۳
- ۱۸ - " دودیدگاه در مطالعات جامع حمل و نقل شهری " مهندسین مشاور رهپویان - مهندسین مشاور گذرراه - فروردین ۱۳۷۲
- ۱۹ - رادپویا - کامران " بررسی سیستم عبوری عابر پیاده در شبکه حمل و نقل درون شهری " معاونت مطالعات و برنامه ریزی سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران - دیماه ۱۳۷۲

الف) منابع فارسی (ادامه)

- ۲۰- "رهنمودهایی برای ایجاد و گسترش محیط بدون مانع" سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران ۱۳۷۳
- ۲۱- "صدمات عابر پیاده خردسال در نتیجه تصادف" - تازه های ترافیک - پائیز و زمستان ۱۳۶۵
- ۲۲- "ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای معلولین جسمی - حرکتی" وزارت مسکن و شهرسازی معاونت شهرسازی و معماری دفتر مطالعات و معیارهای شهرسازی - ۱۳۶۸
- ۲۳- "طرح توسعه و عمران شهر قم" مهندسان مشاور باوند - وزارت مسکن و شهرسازی ۱۳۶۶
- ۲۴- "طرح توسعه و عمران شهر بروجرد" مهندسان مشاور طرح و کاوش - وزارت مسکن و شهرسازی ۱۳۶۷
- ۲۵- "طرح توسعه و عمران شهر خرم آباد" مهندسان مشاور طرح و کاوش - وزارت مسکن و شهرسازی ۱۳۶۷
- ۲۶- "ضوابط و مقررات شهرسازی و معماری برای معلولین جسمی - حرکتی" سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران - معاونت طرح و برنامه ۱۳۶۸
- ۲۷- طهماسبی - مسعود "مروری بر آمار تصادفات منجر به فوت در تهران" - تازه های ترافیک
- ۲۸- عظیمی - مریم "کنترل عابر پیاده" - تازه های ترافیک - شماره ۱۸
- ۲۹- عظیمی - مریم "کودکان در تصادفات" - تازه های ترافیک - تیر ۶۸ و ۶۹، دی ۶۹
- ۳۰- فتوحی - حمید "آموزش ایمنی ترافیک" - تازه های ترافیک - تابستان ۷۳
- ۳۱- فتوحی - حمید "روند مرگ و میر تصادفات تهران و حومه" - تازه های ترافیک - تابستان ۱۳۶۶
- ۳۲- قریب - فریدون "شبکه ارتباطی در طراحی شهری" انتشارات دانشگاه تهران - نشریه شماره ۲۱۹۱ - ۱۳۷۲
- ۳۳- "گزارش بررسی تصادفات منجر به جرح و فوت در تهران" حوزه معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران - فروردین ۱۳۷۳
- ۳۴- "گزارش تحلیلی نتایج مطالعات مبدا و مقصد سفرهای درون شهری تهران شماره ۱" بخش طراحی و تحلیل سیستم های اطلاعاتی - پشتیبانی شرکت مطالعات جامع حمل و نقل و ترافیک تهران - آذر ۱۳۷۲
- ۳۵- "مجموعه ۱۲ بخشی آئین نامه طراحی هندسی راه های شهری" وزارت مسکن و شهرسازی - پیش نویس ۱۳۷۲
- ۳۶- محمدجینت علی میان "عادات رانندگان و عابری پیاده در تهران" سازمان ترافیک تهران ۱۳۵۶
- ۳۷- "مصاحبه یازده تن از اساتید و کارشناسان حمل و نقل و ترافیک با روزنامه اطلاعات" گزارش: مهندسی حمل و نقل و ترافیک - ایران در جستجوی هویت تازه روزنامه اطلاعات شماره های ۲۰۱۸۷ مورخ ۷۳/۲/۱۵ الی ۲۰۱۹۳ مورخ ۷۳/۲/۲۲

الف) منابع فارسی (ادامه)

- ۳۸- "مطالعات طرح جامع حمل و نقل درون شهری اصفهان" گزارش فاز II کتاب اصلی سازمان حمل و نقل و ترافیک اصفهان - اسفند ۱۳۶۹
- ۳۹- "طراحی گذرگاههای مناسب برای معلولین جسمی" مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن - پائیز ۱۳۷۱
- ۴۰- "فضای شهری و معلولین" - مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن پژوهشی از مهندس گیسوفانم - آبان ۱۳۶۷
- ۴۱- "آئین نامه برابری فرصتها برای معلولین" - سازمان ملل متحد ترجمه مهدی بابائی اهری - ۱۳۷۳
- ۴۲- "دقت در طراحی" سازمان ملل متحد - ترجمه مهدی بابائی اهری - ۱۳۷۳
- ۴۳- ناصر مشهدیزاده دهاقانی - "برنامه ریزی شهری در ایران" - ۱۳۷۳
- ۴۴- محمود توسلی - "طراحی فضای شهری ۱ و ۲" مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران - ۱۳۷۱
- ۴۵- محمود توسلی - "طراحی شهری در بافت قدیم یزد" مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران - ۱۳۷۲
- ۴۶- "فضاهای شهری (طراحی، اجرا، مدیریت)" - ترجمه حسین رضایی، میرمعزالدین مجابی، محسن رسول - شهرداری تهران - اسفند ۱۳۷۳
- ۴۷- رویانیان - بهمن "بررسی کارآیی پلهای عابرییاده" نشریه تازه های ترافیک شماره ۲۶ - سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران - ۱۳۶۴
- ۴۸- سلطانی - کامبیز بهرام - "مجموعه مباحث و روشهای شهرسازی ۶ - محیط زیست" سال ۱۳۷۱ - مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران
- ۴۹- رهنمایی - محمد تقی - "مجموعه مباحث و روشهای شهرسازی ۴ - جغرافیا" سال ۱۳۶۹ - مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران
- ۵۰- ممقانیان - محمد - "مهندسی فاکتورهای انسانی" مؤسسه مطالعات و برنامه ریزی آموزشی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران سال ۱۳۷۰
- ۵۱- "آکوستیک در معماری" - ترجمه دکتر غلامعلی لیاقتی نشر دانشگاه شهید بهشتی - سال ۱۳۶۹
- ۵۲- رازجویان - محمود - "آسایش بوسیله معماری همساز با اقلیم" نشر دانشگاه شهید بهشتی - ۱۳۶۹
- ۵۳- کاویانی - محمدرضا - "مقاله بررسی شرعی در سواحل جنوبی ایران" ۱۳۶۰ - انجمن جغرافی دانان ایران



الف) منابع فارسی (ادامه)

- ۵۴- بازرگان - مهدی - "پدیده های جوی" - شرکت سهامی انتشار ۱۳۴۶
- ۵۵- شمس تبریز - هوشنگ - "زهکشی به منظور اصلاح اراضی" - انتشارات دانشگاه تبریز - ۱۳۵۰
- ۵۶- "راهنمای طراحی اقلیمی" - ترجمه مهندس مرتضی کسمایی
مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن - تهران آذر ۱۳۶۸
- ۵۷- طاهباز - منصوره - "پایان نامه فوق لیسانس آسایش در فضاهای باز و معابر"
دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی - سال ۶۹ - ۱۳۶۸
- ۵۸- فلاسکی - "سیری در تجارب مرمت شهری (از ونیز تا شیراز)" - وزارت مسکن و شهرسازی
- ۵۹- محمدبن احمد قرشی (ابن اخوه) - "آئین شهرداری" - ترجمه شعار - انتشارات علمی و فرهنگی
- ۶۰- سلطانزاده - "فضاهای شهری در بافتهای تاریخی ایران"
- ۶۱- شیعه - اسماعیل - "شبکه راهها در شهرسازی سنتی ایران" - تازه های ترافیک شماره های ۲۶ و ۲۷ - سازمان حمل و نقل و ترافیک تهران
- ۶۲- توسلی - محمود - "طراحی دسترسی جلد ۱ و ۲" - وزارت مسکن و شهرسازی - ۱۳۶۹
- ۶۳- سوابق مطالعات گزارش مبانی فنی پروژه عابریاده
- ۶۴- نشریات ۵۵ (فصل ۲۳) و ۹۹ (وسایل کنترل ترافیک) دفتر تحقیقات و معیارهای فنی - سازمان برنامه و بودجه
- ۶۵- کلهر - حسن - "مهندسی روشنایی" - ۱۳۶۴



ب (منابع انگلیسی

- 66 -Earnhart,G.,and Simon L., " **ACCESSIBILITY FOR ELDERLY AND HANDICAPPED PEDESTRIANS-A MANUAL FOR CITIES** " Report No.FHWA-IP-87-8,U.S.DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION,october 1987.
- 67 -"A POLICY ON GEOMETRIC DESIGN OF HIGHWAYS AND STREETS'" AASHTO 1990.CHAPTERS 2-4
- 68 -BOTTOMLEY,PETER " **ROADS AND TRAFFIC IN URBAN AREAS** " INSTITUTE OF HIGHWAYS AND TRANSPORTATION 1987,CHAPTERS 8-13.
- 69 -CRESSWELL ROY "PASSENGER TRANSPORT AND THE ENVIRONMENT" LEONARD HILL,1977
- 70 -DAWNING A.J-SAYER I.A -ZAHEER-UL-ISLAM M " **PEDESTRIAN SAFETY IN THE DEVELOPING WORLD** " TRANSPORT RESEARCH LABORATORY GROWTHORNE BERKSHIRE UNITED KINGDOM, 1993.
- 71 -" **ENGINEERING APPROACHES TO ACCIDENT REDUCTION AND PREVENTION** " TRRL ,1992
- 72 -FRUIN.JOHN " **PEDESTRIAN PLANNING AND DESIGN** " ELEVATOR WORLD,INC. EDUCATIONAL SERVICES DIVISION ,1987.
- 73 -" **HIGHWAY CAPACITY MANUAL** " TRANSPORTATION RESEARCH BOARD NATIONAL RESEARCH COUNCIL WASHINGTON D.C.,1985, CHAPTER 13.
- 74 -HUNT J.G AND GRIFFITHS J.D " **PEDESTRIAN CROSSING CRITERIA RESEARCH - RANDOM CROSSING MODES** " TRANSPORT AND ROAD RESEARCH LABORATORY DEPARTMENT OF TRANSPORT,1991.
- 75 -KUHNEMANN J ,WITHERSPOON.R " **TRAFFIC-FREE ZONES IN GERMAN CITIES** " ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT PARIS,1972.
- 76 -" **LOW-COST ENGINEERING MEASURES** " TRRL-UK,1991.
- 77 -MARING.GARYE " **PEDESTRIAN TRAVEL CHARACTERISTICS** " HIGHWAY RESEARCH RECORD 406 PP. 14-20
- 78 -" **PEDESTRIAN SAFETY IN DEVELOPING COUNTRIES** " TRRL,1991.



ب) منابع انگلیسی (ادامه)

- 79 -" **PEDESTRIAN CROSSINGS: PELICAN AND ZEBRA CROSSING** " DEPARTMENT OF TRANSPORT HIGHWAYS AND TRAFFIC DEPARTMENTAL STANDARD TD 28/87,1987.
- 80 -" **PEDESTRIAN SAFTY IN THE DEVELOPING WORLD** " TRL,1993.
- 81 -PIGNATARO.LOUIS.J " **TRAFFIC ENGINEERING** " PRENTICE-HALL, INC,ENGLEWOOD CLIFFS,NEW JERCY,1973,PP. 252-257
- 82 -"**PLANNING DESIGN AND MAINTENANCE OF PEDESTRIAN FACILITIES**" U.S DEPARTMENT OF TRANSPORTATION FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION,1989
- 83 -" **PLANNING SCHOOL TRIP SAFETY** " TRANSPORTATION TRAINING SERIES 620.INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS AND AMERICAN AUTOMOBILE ASSOCIATION,1980.
- 84 -" **PRINCIPLES FOR URBAN PLANNING WITH RESPECT TO ROAD SAFETY** " THE SWEDISH NATIONAL BOARD OF URBAN PLANNING, 1968.
- 85 -" **PRINCIPALS OF DESIGN STANDARDS** " FREEMAN FOX AND ASSOCIATES TRANSPORTATION PLANNING.ADVISORY SERVICES FOR TEHRAN.FEBRUARY 1977 .
- 86 -" **RESEARCH ON ROAD SAFETY** " DEPARTMENT OF SCIENTIFIC AND INDUSTRIAL RESEARCH.ROAD RESEARCH LABORATORY LONDON HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE,1963,PP.50-95.
- 87 -" **RESEARCH ON ROAD TRAFFIC** " DEPARTMENT OF SCIENTIFIC AND INDUSTRIAL RESEARCH ROAD RESEARCH LABORATORY LONDON HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE,1963,PP.390-404.
- 88 -" **ROAD SAFETY EDUCATION** " OECD SPECIAL RESEARCH GROUP ON PEDESTRIAN SAFTY.REPORT OF SUB-GROUP II. THE UNITED KINGDOM TRANSPORT AND ROAD RESEARCH LABORATORY 1978.
- 89 -" **TECHNICAL PAPERS** " FREEMAN FOX AND ASSOCIATES TEHRAN URBAN TRANSPORT PROJECT-DECEMBER 1976.
- 90 -" **THE PEDESTRIAN AND CITY TRAFFIC** " CARMEN HARRIET MARIA HASS-KLAU BRIGHTON,GREAT BRITAIN,1989.
- 91 -" **THE PEDESTRIANS ROAD ENVIRONMENT** " OECD SPECIAL RESEARCH OF SUB -GROUP I THE UNITED KINGDOM TRANSPORT AND ROAD RESEARCH LABORATORY 1977.

ب (منابع انگلیسی (ادامه)

- 92 -" **THE PROTECTION OF PEDESTRIANS FROM ROAD VEHICLE RELATED INJURY** " SUGGESTED RESEARCH BASED ON A REVIEW OF THE LITERATURE 1992.
- 93 -" **TRAFFIC ENGINEERING HANDBOOK** " INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS.FNGLEWOOD CLIFFS,NEW JERSEY 1992, PP 94-115.
- 94 -WRIGHT PAUL.H-PAQUETTE.RADNOR J " **HIGHWAY ENGINEERING** " PP. 333-359 GEORGIA INSTITUTE OF TECHNOLOGY 1987.
- 95 -STORES.A " **CYCLE OWNERSHIP AND USE IN GREAT BRITAIN**" TRRL LABORATORY REPORT 843 - 1978.
- 96 -RITTER PAUL "PLANNING FOR MAN AND MOTOR" ,PERGAMON PRESS LTD.,1964.
- 97 -ROAD TRAFFIC ACT 1988,HMSO
- 98 -GERALD R. VOLLETTE & JUDITH A. MCDIVITT " **PEDESTRIAN SAFETY PROGRAMS** " - FHWA/RD-80/190-1981
- 99 -PEAT,MARWICK,MITCHELL & CO. "A MANUAL FOR PLANNING **PEDESTRIAN FACILITICS** " - NTIS - 1995
- 100-RICHARD L.KNOLAUCH,BETTY H. TUSTIN,STEREN A.SMITH,MARTIN T. PICTRUCHA "INVESTIGATION OF EXPOSURE BASED **PEDESTRIAN ACCIDENT AREAS : CROSSWALKS, SIDEWALKS, LOCAL STREETS & MAJOR ARTERIALS**" NTIS - SEP 1988.
- 101-" **WALKALERT** " - NATIONAL PEDESTRIAN SAFETY PROGRAM GUIDE-U.S.A
- 102-G.D. JACOBS - " **THE EFFECT OF VEHICLE LIGHTING ON PEDESTRIAN MOVEMENT IN WELL-LIGHTED STREETS** " RRL REPORT LR 214-1968
- 103-D.G. WILSON & S.J. OLDER- " **THE EFFECTS OF INSTALLING NEW ZEBRA CROSSING IN RUGBY & CHELMSFORD** "- RRL Report LR358-1970.
- 104-A. NAYSMITH - " **HIGH-SPEED PEDESTRIAN CONVEYORS** " TRRL LABORATORY REPORT 862-1978.
- 105-ZONES-POUR PIETONS-EYROLLES EDITEUR-PARIS-1977.

ب) منابع انگلیسی (ادامه)

- 106-G.B. GRAYSON- " **OBSERVATIONS OF PEDESTRIAN BEHAVIOUR AT FOUR SITES** " - TRRL LABORATORY REPORT 670-1975.
- 107-G.D. JACOBS, S.J. OLDER & D.G. WILSON- " **A COMPARISON OF X-WAY & OTHER PEDESTRIAN CROSSINGS** " - RRL REPORT LR145-1968.
- 108-THE UNIFORM VEHICLE CODE (UVC)-NATIONAL COMMITTEE ON UNIFORM TRAFFIC LAWS AND ORDINANCES THE TRAFFIC INSTITUTE - NORTHWESTERN UNIVERSITY - EVANSTON, IL. 60204-1992.
- 109-GOSEPH DECHIARA " **TIME-SAVER STANDARDS FOR RESIDENTIAL DEVELOPMENT** ", MC GRAW-HILL BOOK CO.-3 RD EDITION, 1990.
- 110-C.DE LEUW, JR. F. DANIELSON, W. KUDLICK, S. SWAN- " **EFFECTIVE TREATMENTS OF OVER & UNDER CROSSING FOR USE BICYCLISTS, PEDESTRIANS & THE HANDICAPPED** " - FHWA-1981.
- 111-E.A. ANLER- " **WARANTS FOR PEDESTRIAN OVER & UNDER PASSES** " NTIS-1984.
- 112-GEIGER, RUDOLF, " **THE CLIMATE NEAR THE GROUND** " , U.S.A.- HARVARD UNIVERSITY PRESS, 1957.
- 113-" **PRINCIPLES FOR URBAN PLANNING WITH RESPECT TO ROAD SAFETY** " THE SCAFT GUIDELINES -1968
- 114-" **MANUAL ON UNIFORM TRAFFIC CONTROL DEVICES** " -FHWA-1988
- 115-TEMPLER, JOHN " **PROVISIONS FOR THE ELDERLY AND HANDICAPPED PEDESTRIANS** " - AN IMPLEMENTATION MANUAL, REPORT NO. FHWA/IP-80/8, U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION, WASHINGTON, D.C., JANUARY 1982.
- 116-KAGAN, L.S. , ETAL. " **A PEDESTRIAN PLANNING PROCEDURES MANUAL** ", 3 VOLS. REPORT NO. FHWA-RD-79-45, FHWA-RD-79-46, AND FHWA-RD-79-47, U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION, WASHINGTON, D.C., 1979



ج (منابع آلمانی

- 117-RAINER R HAMANN " **FUSSGANGERSICHERHEIT AN HALTESTELLEN** " FORSCHUNGSBERICHTE DER BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN BEREICH UNFALLFORSCHUNG , 1985.
- 118-SCHNABEL-LOHSE " **STRASSEN-VERKEHRS-TECHNIK UND-PLANUNG** " , 1980
- 119-" **UNFALL-UND SICHERHEITSFORSCHUNG STRASSENVERKEHR** " DIE SICHERUNG VON ROLLSTUHLFAHRERN IN LINIENBUSSEN UND BEHINDERTENTRANSPORTWAGEN, 1993.
- 120-FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN - UND VERKEHRSWESEN- " **RICHTLINIEN FÜR DIE ANLAGE VON STRASSEN (RAS)** " PLANGLEICHE KNOTENPUNKTE (RAS-K-1) -AUSGABE 1988.
- 121-FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR DAS STRASSENWESEN ARBEITSGRUPPE VERKEHRSFÜHRUNG UND VERKEHRSSICHERHEIT- " **RICHTLINIEN FÜR DIE MARKEERUNG VON STRASSEN** " -RMS-AUSGABE 1980



جمهوری اسلامی ایران

سازمان برنامه و بودجه

دفتر امور فنی و تدوین معیارها

فهرست نشریات

تابستان



omoorepeyman.ir

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

ملاحظات	تاریخ انتشار		شماره نشریه	عنوان نشریه	شماره ردیف
	چاپ اول	چاپ آخر			
	-	۱۳۵۰	۱	زلزله خیزی ایران (از سال ۱۹۰۰ تا سال ۱۹۶۹)	۱
	-	۱۳۵۰	۲	زلزله هشتم مرداد ماه ۴۹ قراوه (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
فائد اعتبار	۱۳۵۲	۱۳۵۱	۷	دفترچه تب شرح لیستهای واحد عملیات راههای فرعی	۷
فائد اعتبار	۱۳۵۲	۱۳۵۱	۸	دفترچه تب شرح لیستهای واحد عملیات راههای اصلی	۸
	-	۱۳۵۱	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 بیمارستانهای عمومی کوچک	۱۱
	-	۱۳۵۲	۱۲	روسازی شنی و حفاظت رویه آن	۱۲
	-	۱۳۵۲	۱۳	زلزله ۱۷ آبانماه بندرعباس	۱۳
	-	۱۳۵۲	۱۴	تجزیه و تحلیل هزینه کارهای ساختمانی و راهسازی (بخش کارهای آجری)	۱۴
فائد اعتبار	۱۳۵۲	۱۳۵۲	۱۴	تجزیه و تحلیل هزینه کارهای ساختمانی در راهسازی (بخش تعیین هزینه ساخت ماشینهای راهسازی)	۱۵
فائد اعتبار	-	۱۳۵۲	۱۶	شرح لیستهای واحد تب برای کارهای ساختمانی	۱۶
	-	۱۳۵۲	۱۷	برنامه ریزی فیزیکی بیمارستانهای 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
	۱۳۷۳	۱۳۵۲	۲۰	جوشکاری در ساختمانهای فولادی	۲۰
	۱۳۶۳	۱۳۵۲	۲۱	تجهیز و سازماندهی کارگاه جوشکاری	۲۱
	۱۳۶۲	۱۳۵۲	۲۲	جوش پذیری فولادهای ساختمانی	۲۲
	۱۳۷۳	۱۳۵۲	۲۳	بازرسی و کنترل کیفیت جوش در ساختمانهای فولادی	۲۳
	۱۳۷۳	۱۳۵۲	۲۴	ایمنی در جوشکاری	۲۴
	-	۱۳۵۲	۲۵	زلزله ۲۳ نوامبر ۱۹۷۲ ماناگوا	۲۵
	۱۳۷۳	۱۳۵۲	۲۶	جوشکاری در درجات حرارت پایین	۲۶
	-	۱۳۵۲	۲۷	مشخصات فنی عمومی لوله کشی آب سرد و گرم و فاضلاب ساختمان	۲۷

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

ملاحظات	تاریخ انتشار		شماره نشریه	عنوان نشریه	شماره ردیف
	چاپ اول	چاپ آخر			
	-	۱۳۵۳	۲۸	تجزیه و تحلیل هزینه کارهای ساختمانی (بخش ملاتها)	۲۸
	-	۱۳۵۳	۲۹	بررسی نحوه توزیع منطقی تخت‌های بیمارستانی کشور	۲۹
	۱۳۶۵	۱۳۵۳	۳۰	مشخصات فنی عمومی برای طرح و اجرای انواع شمعها و سپرها	۳۰
	-	۱۳۵۳	۳۱	تجزیه و تحلیل هزینه کارهای ساختمانی و راهسازی (بخش اندودها، قرنیزها و بندکشی)	۳۱
	-	۱۳۵۳	۳۲	شرح قیمت‌های واحد تیب برای کارهای لوله‌کشی آب و فاضلاب ساختمان	۳۲
فائده اعتبار	-	۱۳۵۳	۳۳	مشخصات فنی عمومی راههای اصلی	۳۳
فائده اعتبار	-	۱۳۵۳	۳۴	مشخصات فنی عمومی اسکلت فولادی ساختمان	۳۴
فائده اعتبار	-	۱۳۵۳	۳۵	مشخصات فنی عمومی کارهای فنی	۳۵
فائده اعتبار	-	۱۳۵۳	۳۶	مشخصات فنی عمومی کارهای بنایی	۳۶
	-	۱۳۵۳	۳۷	استانداردهای نقشه‌کشی	۳۷
فائده اعتبار	-	۱۳۵۳	۳۸	مشخصات فنی عمومی اندودکاری	۳۸
فائده اعتبار	-	۱۳۵۳	۳۹	شرح قیمت‌های واحد تیب برای کارهای تاسیسات حرارتی و تهویه مطبوع	۳۹
فائده اعتبار	-	۱۳۵۳	۴۰	مشخصات فنی عمومی در و پنجره	۴۰
فائده اعتبار	-	۱۳۵۳	۴۱	مشخصات فنی عمومی شیشه‌کاری در ساختمان	۴۱
فائده اعتبار	-	۱۳۵۳	۴۲	مشخصات فنی عمومی کاشی‌کاری و کف‌پوش در ساختمان	۴۲
	-	۱۳۵۳	۴۳	تجزیه و تحلیل هزینه کارهای ساختمانی و راهسازی (بخش کاشی‌کاری، سرامیک‌کاری، فرش‌کف و عایق‌کاری)	۴۳
		۱۳۵۴	۴۴	استاندارد پیشنهادی لوله‌های سخت پی.وی.سی در لوله‌کشی آب آشامیدنی	۴۴
		۱۳۵۴	۴۵	استاندارد پیشنهادی لوله‌های سخت پی.وی.سی در مصارف صنعتی	۴۵
		۱۳۵۴	۴۶	زلزله ۱۶ اسفند ۱۳۵۳ (سرخون بندرعباس)	۴۶
		۱۳۵۴	۴۷	استاندارد پیشنهادی اتصالات لوله‌های تحت فشار پی.وی.سی	۴۷
فائده اعتبار		۱۳۵۴	۴۸	مشخصات فنی عمومی راههای فرعی درجه یک و دو	۴۸
		۱۳۵۴	۴۹	بחי پیرامون فضا در ساختمانهای اداری	۴۹
		۱۳۵۴	۵۰	گزارش شماره ۱ مربوط به نمودارهای شتاب نگار در ایران	۵۰
فائده اعتبار		۱۳۵۴	۵۱	مشخصات فنی عمومی کارهای نصب و رفتهای پرشی سف	۵۱
فائده اعتبار		۱۳۵۴	۵۲	شرح قیمت‌های واحد تیب برای کارهای تاسیسات برقی	۵۲
		۱۳۵۴	۵۳	زلزله‌های سال ۱۹۷۰ کشور ایران	۵۳
		۱۳۵۴	۵۴	راهنمای طرح و اجرای عملیات نصب لوله‌های سخت پی.وی.سی در لوله‌کشی آب سرد	۵۴

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

ملاحظات	تاریخ انتشار		شماره نشریه	عنوان نشریه	شماره ردیف	
	چاپ اول	چاپ آخر				
تجدید نظر اول: چاپ دوم	۱۳۷۴	۱۳۵۲	۵۵	مشخصات فنی عمومی کارهای ساختمانی (تجدید نظر اول)	۵۵	
		۱۳۵۴	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	
	فائد اعتبار		۱۳۵۲	۵۹	شرح فینتهای واحد تپ برای خطوط انتقال آب	۵۹
			۱۳۵۵	۶۰	شرح قیمتتهای واحد تپ برای شبکه توزیع آب	۶۰
		۱۳۵۵	۶۱	طرح و محاسبه قابهای شیدار و قوسی فلزی	۶۱	
		۱۳۵۵	۶۲	نگرشی بر کارکرد و نارسائیهای کوی نهم آبان	۶۲	
		۱۳۵۵	۶۳	زلزله های سال ۱۹۶۹ کشور ایران	۶۳	
	فائد اعتبار		۱۳۵۵	۶۴	مشخصات فنی عمومی درزهای انبساط	۶۴
فائد اعتبار		۱۳۵۵	۶۵	نقاشی ساختمانها (آیین کاربرد)	۶۵	
فائد اعتبار		۱۳۵۵	۶۶	تحلیلی بر روند دگرگونیهای سکونت در شهرها	۶۶	
		۱۳۵۵	۶۷	راهنمایی برای اجرای ساختمان بناهای اداری	۶۷	
			۶۸	ضوابط تجزیه و تحلیل قیمتتهای واحد ارقام مربوط به خطوط انتقال آب	۶۸	
		۱۳۵۶	۶۸			
		۱۳۵۶	۶۹	زلزله های سال ۱۹۶۸ کشور ایران	۶۹	
			۷۰	مجموعه مقالات سمینار ستو (پیشرفتهای اخیر در کاهش خطرات زلزله، تهران ۲۳-۲۵ آبانماه ۱۳۵۵)	۷۰	
		۱۳۵۶	۷۱	محافظة ابنیه فنی آهنی و فولادی در مقابل خوردگی	۷۱	
		۱۳۵۶	۷۲	راهنمایی برای تجزیه قیمتتهای واحد کارهای تاسیساتی	۷۲	
			۷۳	تجزیه و تحلیل هزینه کارهای ساختمانی و راهسازی (بخش عملیات خاکی با وسایل مکانیکی)	۷۳	
		۱۳۵۶	۷۳			
			۷۴	ضوابطی برای طرح و اجرای ساختمانهای فولادی (براساس آئین نامه AISC)	۷۴	
		۱۳۵۶	۷۴			
			۷۵	برنامه کامپیوتری مربوط به آنالیز قیمت کارهای ساختمانی و راهسازی	۷۵	
		۱۳۵۶	۷۵			
			۷۶	مجموعه راهنمای تجزیه واحد قیمتتهای واحد کارهای ساختمانی و راهسازی (قسمت اول)	۷۶	
		۱۳۵۶	۷۶			
		۱۳۵۶	۷۷	زلزله ۴ مارس ۱۹۷۷ کشور رومانی	۷۷	
			۷۸	راهنمای طرح ساختمانهای فولادی	۷۸	
	۱۳۶۲	۱۳۵۷	۷۸			
	۱۳۶۴	۱۳۶۰	۷۹	شرح خدمات نقشه برداری	۷۹	
		۱۳۶۰	۸۰	راهنمای ایجاد بناهای کوچک در مناطق زلزله خیز	۸۰	
		۱۳۶۱	۸۱	سیستم گازهای طبی در بیمارستانها - محاسبات و اجرا	۸۱	

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

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

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

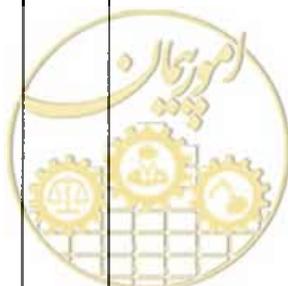
ملاحظات	تاریخ انتشار		شماره نشریه	عنوان نشریه	شماره ردیف
	چاپ اول	چاپ آخر			
	۱۳۷۳	۱۳۶۸	۱۰۸	ضوابط و معیارهای فنی شبکه‌های آبیاری و زهکشی (مشخصات فنی عمومی)	۱۰۸
	۱۳۷۳	۱۳۶۸	۱۰۹	ضوابط و معیارهای فنی شبکه‌های آبیاری و زهکشی (خدمات فنی دوران بهره‌برداری و نگهداری)	۱۰۹
چاپ سوم	۱۳۷۵	۱۳۷۱	۱۱۰	مشخصات فنی عمومی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

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

ملاحظات	تاریخ انتشار		شماره نشریه	عنوان نشریه	شماره ردیف
	چاپ اول	چاپ آخر			
در دست اقدام		۱۳۷۴	۱۳۵	سه مقاله از آقای مهندس مگردیچیان در یک مجلد	۱۳۵
			۱۳۶	طرح جامع مصالح ساختمانی کشور	۱۳۶
		۱۳۷۴	۱۳۷	راهنمای بهره‌برداری و نگهداری از مخازن آب	۱۳۷
		۱۳۷۴	۱۳۸	مهندسی نگهداری ساختمان و تاسیسات	۱۳۸
		۱۳۷۴	۱۳۹	آئین نامه بارگذاری پلها	۱۳۹
در دست اقدام			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
	۱۳۷۵		۱۴۱	راهنمای طراحی کارگاههای پرورش ماهی‌های گرم آبی	۱۴۱
	۱۳۷۵		۱۴۲	ضوابط طراحی کارگاههای پرورش ماهی‌های 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
	۱۳۷۶		۱۴۴-۳	تسهیلات پیاده‌روی (سوابق مطالعات)	۱۴۴-۳
				۱۴۵-۱ تقاطع‌های هم‌سطح شهری، مبانی فنی (برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت)	۱۴۵-۱
	۱۳۷۶		۱۴۵-۱	تقاطع‌های هم‌سطح شهری، توصیه‌ها و معیارهای فنی (برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت)	۱۴۵-۱
	۱۳۷۶		۱۴۵-۲	تقاطع‌های هم‌سطح شهری، سوابق و مطالعات (برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت)	۱۴۵-۲
	۱۳۷۶		۱۴۵-۳	تقاطع‌های هم‌سطح شهری، سوابق و مطالعات	۱۴۵-۳
	۱۳۷۵		۱۴۶	آموزش ایمنی تردد به خردسالان و نوجوانان	۱۴۶
	۱۳۷۵		۱۴۷	ضوابط طراحی ساختمانهای پرورش گاو شیری	۱۴۷
در دست اقدام			۱۴۸	دستورالعمل تهیه پروژه راههای جنگلی	۱۴۸
در دست اقدام			۱۴۹	مقدار تابش کلّی خورشید بر تراز افقی در گستره ایران (قسمت اول: تابش خورشید و ابرگرفتگی)	۱۴۹
				۱۵۰ سازه‌های بتنی مهندسی محیط‌زیست و آزمون آب‌بندی سازه‌های بتن‌آرمه	۱۵۰
در دست اقدام			۱۵۱	نقشه‌های تیپ ساختمانهای پرورش گاوشیری در اقلیم کاملاً مناسب	۱۵۱
	۱۳۷۵		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

فهرست نشریات دفتر امور فنی و تدوین معیارها

ملاحظات	تاریخ انتشار		شماره نشریه	عنوان نشریه	شماره ردیف
	چاپ اول	چاپ آخر			
		۱۳۷۵	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
		۱۳۷۶	۱۶۲	دستورالعمل حفر و تجهیز پیزومترهای مرکب	۱۶۲
		۱۳۷۶	۱۶۳	مکمل ضوابط طرّاحی شبکه‌های جمع‌آوری آبهای سطحی و فاضلاب شهر	۱۶۳
در دست اقدام			۱۶۴	دستورالعمل تعیین هدایت هیدرولیک خاک باروش پیزومتری	۱۶۴
در دست اقدام			۱۶۵	دستورالعمل برف سنجی	۱۶۵
در دست اقدام			۱۶۶	معیارهای هیدرولیکی طرّاحی کانالهای آبیاری و زهکشهای روباز	۱۶۶
در دست اقدام			۱۶۷-۱	مقررات و معیارهای طرّاحی و اجرای جزئیات تپ ساختمان اقلیم و ویژگیهای ساختمان	۱۶۷-۱
در دست اقدام			۱۶۷-۲	مصالح ساختمانی و ضوابط کاربرد آن	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



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 برون‌وضع موجود دامداری، تولیدات دامی، بیماری و خدمات دامپزشکی در کشور	-	۱۳۷۲		
۲۷	ترجمه ۱۰۰۰ صفحه استاندارد Iso (شامل ۱۳۷ نسخه) از بخش ساختمانی	-	۱۳۷۵		

پیاده روی جایگاه برجسته‌ای در سیستم حمل و نقل شهری دارد و بخش عمده‌ای از سفرهای شهری به صورت پیاده انجام می‌شود. سیستم پیاده در مقایسه با سایر سیستم‌های حمل و نقل شهری از خصوصیات و مزایای منحصر به فردی برخوردار است که از جمله آنها می‌توان به انعطاف پذیری، ارزانی، مصرف انرژی کمتر، هماهنگی با ملاکات زیست محیطی و غیره اشاره نمود.

کتاب حاضر حاوی مهم‌ترین عناوین در رابطه با برنامه‌ریزی، طراحی و مدیریت تسهیلات پیاده‌روی است. امید است دانش فنی مندرج در این مجموعه بتواند به طور مؤثر مورد استفاده برنامه‌ریزان، طراحان و مدیران تسهیلات پیاده‌روی قرار گرفته، مدوری برای هماهنگی بیشتر میان سازمانها و مؤسسات مرتبط با سیستم پیاده بوده و نهایتاً زمینه ارتقا، فرهنگ و تسهیلات پیاده‌روی را فراهم نماید.

مرکز مدارک اقتصادی - اجتماعی و انتشارات

